

## Población y territorio

## Población y territorio

Configuración espacial de una metrópoli

*Rodolfo V. Bertoncello*

Dinámica demográfica

*Alfredo E. Lattes, Gretel E. Andrada y Pablo Caviezel*

¿Cuánto vivimos? ¿Cuánto viviremos?

*Carlos O. Grushka*

# Configuración espacial de una metrópoli

*Rodolfo V. Bertoncello*

Buenos Aires es hoy una de las veinte más grandes metrópolis del planeta; mucho dista de aquel asentamiento inicial que, hace un poco más de cuatro siglos, le diera inicio. Como toda gran ciudad, Buenos Aires es muchas cosas a la vez, y cada una de ellas puede ser el foco de la mirada desde la cual tratamos de conocerla e interpretarla. En este capítulo nos proponemos analizar solo una de ellas: su *configuración espacial*, esto es, las características que presenta la Ciudad en su concreción en el territorio y en relación con los procesos sociales que le dan sentido.

La configuración espacial de la Ciudad involucra una *dimensión material*, de existencia física. Importan aquí tanto las condiciones naturales como las construcciones humanas, así como cuestiones tales como la organización política del territorio o la población que en ella habita. En este capítulo pondremos especial énfasis en esta dimensión. Sin embargo, no hay que desconocer que la configuración espacial también incluye una *dimensión subjetiva*, relacionada con lo simbólico. Esta dimensión refleja la forma en que miramos, sentimos y valoramos la Ciudad, sus barrios o sus calles, se expresa en las representaciones individuales y colectivas que de ella tenemos y es parte de nuestra memoria e identidad. En rigor, debemos reconocer que la dimensión material y la dimensión subjetiva siempre están presentes, más allá de que prioricemos alguna de ellas. Por ende, también lo estarán en el análisis que aquí se emprende.

El presente estudio considera la configuración espacial de la metrópoli desde una perspectiva que privilegia los *procesos*. Esto se justifica no solo porque la ciudad se “construye” a lo largo del tiempo sino porque –y esto es lo que más nos interesa– la ciudad de ayer está presente en la de hoy; es decir, la configuración espacial del pasado se impone a los nuevos usos y funciones que, en cada momento, la sociedad otorga a la ciudad, dándoles especificidad. Al mismo tiempo, consideramos que es indispensable inscribir este análisis en el marco de los procesos sociales más amplios dentro del cual los que aquí se tratan cobran sentido y, por lo tanto, pueden ser interpretados.

Conviene cerrar esta presentación con algunas precisiones terminológicas. Aunque coloquialmente hablamos de ciudad, urbe, metrópoli, etc., es necesario aclarar que cuando utilizamos el término *aglomeración* nos estamos refiriendo a una unidad de asentamiento poblacional que privilegia su dimensión física, caracterizada por extenderse sobre un área con atributos materiales específicos: un entramado continuo de edificios y calles. Buenos Aires, en tanto aglomeración, es una unidad de asentamiento cuya área se define y delimita de esta forma; de acuerdo con la definición adoptada por el sistema estadístico nacional, recibe el nombre de *Aglomeración Gran Buenos Aires*.<sup>1</sup>

Una aglomeración de este tipo –que suele representarse como una “mancha urbana”– normalmente se extiende en el territorio de varias unidades políticas diversas. En el caso de la Aglomeración Gran Buenos Aires ellas son el territorio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (la Capital Federal de la Argentina) y un conjunto (variable a lo largo del tiempo) de partidos (municipios) de la Provincia de Buenos Aires.<sup>2</sup> Cuando utilizamos un criterio político que abarca el territorio completo de esas unidades para definir a la gran ciudad (como sucede, por ejemplo, en

1 Para una presentación detallada y fundamentada de estas cuestiones, véase el texto de Vapñarsky (1998) publicado por el INDEC como parte de la Serie Metodológica del Censo de Población de 1991.

2 Es frecuente que los partidos bonaerenses del AMBA sean agrupados en conjuntos o *coronas*. Los partidos de la Primera Corona son aquellos que están más próximos a la Capital Federal, que se integraron tempranamente a la aglomeración y que hoy están totalmente incluidos en ella. Los partidos de la *Segunda Corona*, en cambio, se ubican más alejados del núcleo de la aglomeración, se han integrado más recientemente a ella y aún cuentan con porciones menores de sus territorios que no forman parte de la misma (es decir, son tierras rurales, aunque también puede haber alguna otra aglomeración independiente). Si bien en algunos casos también se reconoce la existencia de una *Tercera Corona*, formada por partidos más alejados de la Capital Federal, que limitan con los de la *Segunda Corona* y cuyos territorios recién han comenzado a estar incorporados a la aglomeración, normalmente estos partidos no son incluidos en el AMBA. La nómina de partidos puede consultarse en el Cuadro 1.

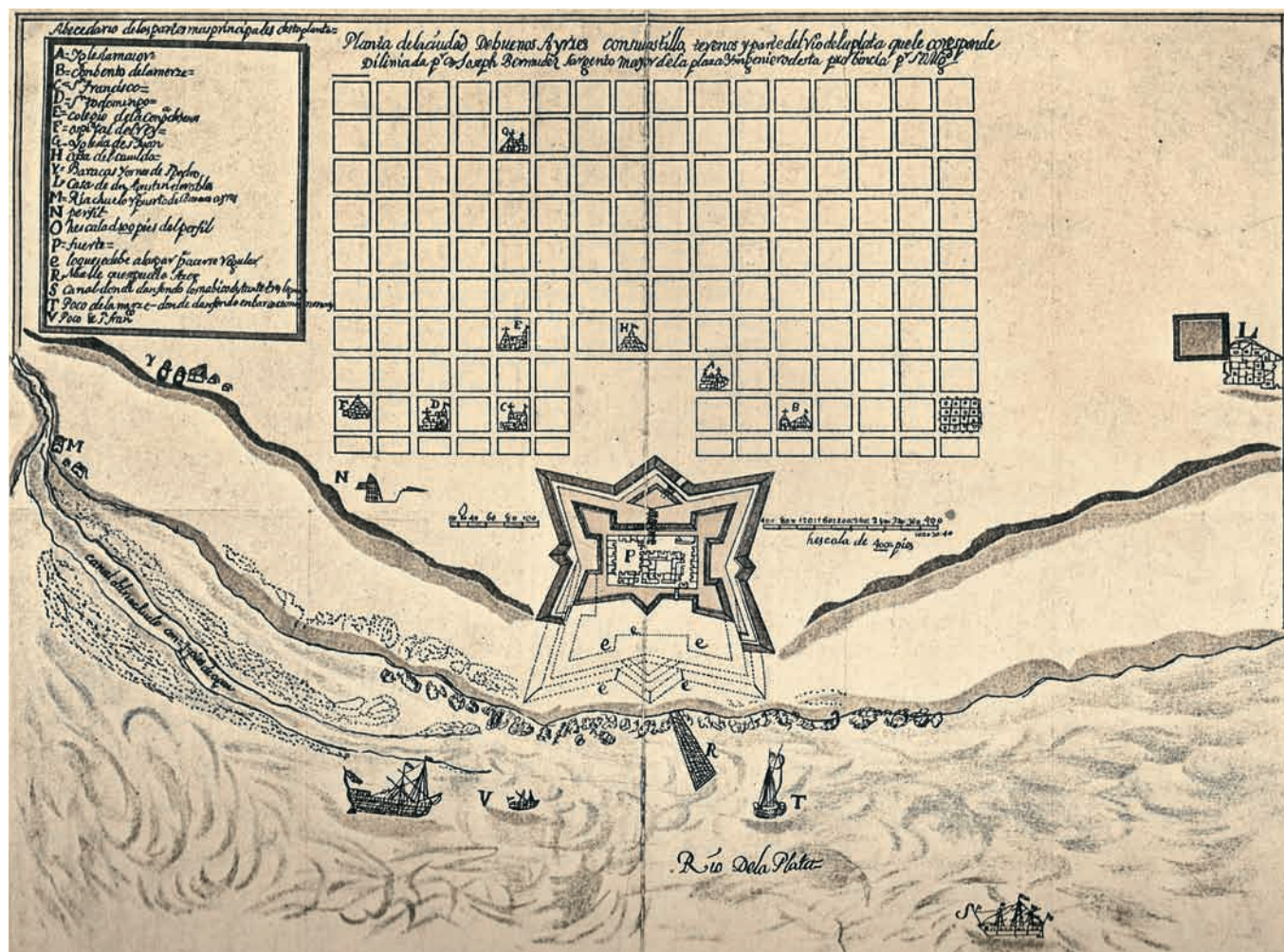
los relevamientos estadísticos de la Encuesta Permanente de Hogares del Área Metropolitana), se suele emplear el nombre de *Área Metropolitana de Buenos Aires* (o *AMBA*).

También es posible privilegiar una tercera dimensión: aquella relacionada con quienes habitan este lugar interactuando cotidianamente. Así, la metrópoli se define como el lugar donde una sociedad o comunidad local vive, donde sus miembros tienen niveles de interacción cotidiana elevados y experimentan ese lugar como su espacio de vida –sin desconocer las obvias diferencias en los niveles de interacción y de experiencia cotidianos que pueden establecerse dentro del conjunto, que, por cierto, son mayores cuanto mayor es la metrópoli–. Este criterio, usualmente denominado *interaccional*, si bien no se ha aplicado para el caso de Buenos Aires, es de gran importancia porque, en último término, es el que permite comprender a la metrópoli como una entidad con sentido social.

## Los primeros tiempos de la Ciudad

Cuando Juan de Garay funda en 1580 la Ciudad de la Santísima Trinidad y Puerto de Santa María de los Buenos Aires, no solo acomete una empresa que había quedado trunca tras el abandono de la primera fundación en 1536 por don Pedro de Mendoza, sino que expresa los intereses del imperio español presentes en estos confines americanos: garantizar y apoyar la navegación de los ríos que penetraban en el territorio, asegurar la posesión de las tierras y contribuir a su poblamiento facilitando la circulación entre el Alto Perú y otros dominios metropolitanos a través del Atlántico. La circulación y el comercio serán rasgos dominantes del nuevo asentamiento, más allá de las políticas de control, variables en el tiempo, que la metrópoli española intente imponer.

Así como las circunstancias señaladas definen la *posición* de la Ciudad en la ribera occidental del Río de la Plata, su emplazamiento se concreta en el *sitio* que presenta las mejores condiciones. La Ciudad se funda sobre las tierras altas del albardón que acompaña la ribera del Río de la Plata, separada del mismo por una barranca y próxima a la desembocadura del pequeño riachuelo de los Navíos (que luego recibirá el nombre de Río Matanzas y, en su tramo inferior, de Riachuelo), en la cual los barcos podían atracar con mayor seguridad. Tres pequeños arroyos que desembocaban en el Río de la Plata atravesaban la planta urbana. La cuenca del



**Planta de la  
Ciudad de Buenos  
Aires realizada por  
Joseph Bermúdez  
en 1708.**

**Fuente: Difrieri,  
1981.**

Matanzas al sur y la del río que hoy denominamos Reconquista por el norte, junto con otras menores (como las del Maldonado, Medrano o Vega), definían la topografía de sus alrededores. Esta, si bien estaba dominada por la llanura y la escasa altura, no dejaba de presentar los desniveles correspondientes a las cuencas precitadas, definiendo áreas pasibles de inundaciones periódicas.

El acto formal de toma de posesión de las tierras y de fundación de una ciudad en nombre del rey se hizo efectivo con el trazado de una pequeña planta urbana que, siguiendo los principios estipulados por las leyes de Indias, toma la forma de una cuadrícula de calles y manzanas. La Ciudad tenía 16 cuadras frente al río por 9 cuadras de fondo (hacia el oeste). La Plaza Mayor ocupaba la manzana central y en torno a ella se



ubicaban el Cabildo, la Catedral y la casa del Adelantado; entre esta última (que posteriormente sería demolida y su manzana agregada a la plaza) y el río se alzaba el Fuerte. En el resto de las manzanas se distribuyeron los solares según la jerarquía social de quienes los recibían. Adyacente a la planta se localizaban las tierras ejidales, y luego las chacras, destinadas a proveer sustento y a contener otros usos.

Esta ciudad tendrá grandes inconvenientes para consolidarse, y su crecimiento será muy lento. Hacia fines del siglo XVIII, cuando en el marco de las reformas borbónicas se la designa capital del recién creado Virreinato del Río de la Plata (1776), el Censo de Vértiz (1778) releva una población de 24.205 habitantes en una ciudad cuya superficie y configuración espacial distaban poco de las iniciales.

Buenos Aires era todavía en 1776 una aldea [...]. Dentro de su planta podían distinguirse algunas áreas estructurales: 1) un verdadero centro cívico alrededor de la Plaza Mayor, 2) un barrio de residencias de las clases más acomodadas hacia el sur, 3) un anillo de iglesias rodeando el centro y 4) un área periférica, rurubana, con menor densidad de población, en donde las funciones que podían llamarse “industriales” (hornos de ladrillos, tejas y cal, entre otras) se entremezclaban con las viviendas de menor categoría. Sobre este borde se establecieron las estaciones de arribo de carretas (González van Domselaar, 1981, pp. 152-3).

Las carretas recorrían caminos que habían ido consolidándose paulatinamente. El más importante fue el Camino Real, que atravesaba la llanura en dirección a Córdoba y el Alto Perú; salía de Buenos Aires hacia el oeste, aprovechando la cresta de tierras altas entre las cuencas fluviales, siguiendo aproximadamente la traza de la actual Avenida Rivadavia, hacia el poblado de Luján. Hacia el sur se encaminaban a las riberas del Riachuelo y seguían en dirección a la campaña. Rumbo al norte se dirigían hacia San Fernando.

Esta configuración se mantendrá, en términos generales, hasta mediados del siglo XIX. La Ciudad va reafirmando sus funciones comerciales y portuarias, y su población aumenta, como lo demuestran los 93 mil habitantes que releva el Censo de 1855. Las principales transformaciones de la configuración espacial se presentan en la periferia de la Ciudad, que va paulatinamente desplazándose merced a la instalación de nuevos equipamientos y usos que impulsan su ocupación y poblamiento. En la década de 1820 se habilitan el Arsenal de Retiro y el cementerio de la Recoleta en la periferia norte de la Ciudad. En dirección oeste, el eje de la avenida hacia los corrales de Miserere también consolida su ocupación. En el sur, la boca

del Riachuelo ya cumple funciones portuarias y sobre sus márgenes se van instalando los saladeros y los depósitos donde se acopian los productos de la tierra para su exportación, destacándose entre estos el cuero.

Sin embargo, Buenos Aires sigue siendo una ciudad de extensión limitada, como lo demuestra el hecho de que las avenidas Callao-Entre Ríos, abiertas en épocas de Rivadavia, tenían el carácter de avenida de circunvalación externa. A partir de ellas se fueron reafirmando los caminos que se dirigían hacia el interior.

Próximos a la Ciudad pero separados de ella fueron naciendo también numerosos pueblos de origen rural, muy vinculados con la Ciudad. Sobre el Camino Real, Morón y Moreno están entre los más antiguos, y Flores surge entre 1801-06, separado de la Ciudad por las quintas de Almagro y Caballito. El camino hacia el sur consolida una vía que, a través del Parque Lezama, llegaba a La Boca y Barracas, y otra que, siguiendo la calle Larga (hoy Montes de Oca), llegaba a Barracas al norte y, cruzando el Riachuelo (el primer puente es de 1791), a Barracas al sur (hoy Avellaneda) para dirigirse luego hacia la originaria reducción de los Quilmes y llegar a Barragán (hoy Ensenada); pronto este camino se bifurcaría al cruzar el Riachuelo, consolidándose otra vía que desde allí se dirigía hacia San Vicente pasando por Lomas de Zamora (actual Ruta 205). Por el norte, el camino que sigue aproximadamente la actual avenida Santa Fe se dirigía hacia San Isidro, fundado en 1705, y hacia San Fernando, creado en 1805 (con la población que debió abandonar –luego de su destrucción por una gran inundación– la localidad de Tigre, formada junto a un puesto militar a mediados del siglo XVIII); el pueblo de Belgrano, fundado recién en 1855, se ubicó sobre este mismo camino. Otras localidades, como San Martín (1837), se fundan sobre una vía alternativa del Camino Real (actual Ruta 8); y ya en el final del período, surge San Justo (1856), sobre el camino que, bordeando por el norte la cuenca del Riachuelo, se dirigía hacia Cañuelas (actual Ruta 3) (Sargent, 1974, pp. 4-7).

## De la gran aldea a la ciudad moderna

Es frecuente considerar el año de la batalla de Caseros y de la Constitución Nacional, 1853, como el punto de partida de un proceso de profunda transformación de la Ciudad. En su obra *La Gran Aldea*, publicada en 1882, Lucio Vicente López consagra la visión de una Buenos Aires que, en torno a la década de 1860, abandona su carácter de aldea para ir convirtiéndose en una gran ciudad moderna.





**"La bajada de Santa  
Lucía o La calle  
larga de Barracas",  
Marcelino San  
Arromán, 1843  
(óleo sobre tela,  
75,5 x 93,5 cm).**

Sede de poderosos grupos sociales y, fundamentalmente, del poder económico merced al dominio del puerto y de la aduana, la Ciudad muestra su transformación en varios frentes. Uno de ellos es el crecimiento poblacional, gracias al constante flujo inmigratorio, que se acelerará tras la promulgación de la Ley Avellaneda (Ley 817 de 1876). La Ciudad retiene a una parte importante de estos nuevos pobladores, que se ocupan en las actividades más diversas: el Censo de 1869 contabiliza 187 mil habitantes mostrando que, en los casi quince años transcurridos desde el relevamiento de 1855, la población se había duplicado.

Una innovación técnica revoluciona el transporte: el tendido de las primeras líneas férreas que salen desde la Ciudad. En 1957 el Ferrocarril del Oeste llega hasta Flores y en 1860 hasta Moreno. Hacia el norte, el

ferrocarril llega a Belgrano en 1862 y a San Fernando en 1863. Este mismo año inaugura sus servicios el Ferrocarril del Sur, que recién en 1872 llega a Quilmes (Sargent, 1974, pp. 7-9). Pocos años después aparece otra novedad: los primeros tranvías tirados por caballos, destinados a transportar a los pasajeros desde las estaciones terminales hasta el centro de la Ciudad.

El ferrocarril facilita el transporte de manufacturas importadas y de productos de la tierra hacia el puerto, alimentando la función comercial y portuaria de la Ciudad. En términos de la configuración espacial, inaugura una organización que emplaza las estaciones terminales en la periferia de la trama urbana (Retiro hacia el norte, Miserere al oeste, Constitución al sur) y vincula la Ciudad con localidades de la periferia rural más próxima, integrándolas funcionalmente a ella y, paulatinamente, con el interior del país.

La planta urbana tradicional se transforma rápidamente, en tanto se consolidan barrios con diferentes funciones y jerarquía. La población de mayores recursos va abandonando su tradicional emplazamiento en la zona sur de la Ciudad para construir sus nuevas residencias en la *zona norte*, en los barrios de Retiro, Recoleta y, más allá, hacia Palermo, motivada en parte por las deficientes condiciones de salubridad que mostraba la zona sur y que se habían hecho evidentes durante la epidemia de cólera de 1869 y de fiebre amarilla en 1971, pero también en parte por la búsqueda de otros patrones de residencia más acordes con el nuevo estatus social y las modas de la época que privilegian los palacetes individuales en un entorno más apacible. En el *área céntrica* tradicional comienzan a definirse sectores comerciales y bancarios, al tiempo que se dan los primeros y limitados pasos orientados a mejorar las condiciones de higiene y salubridad, como lo expresa el primer tendido de red de agua corriente en 1869, de extensión aún muy limitada. También hacia el *sur* se dará impulso a la expansión de la Ciudad, en gran medida siguiendo la calle larga de Barracas hacia el Riachuelo. A orillas de este río se van instalando depósitos de acopio y otros establecimientos vinculados con el comercio portuario; lo que hoy se conoce como Vuelta de Rocha, ensanche del río próximo a la desembocadura, se utilizaba para el atraque de barcos, y en torno a ella se va conformando el barrio de La Boca.

Sin embargo y más allá de estas transformaciones, hacia 1870 Buenos Aires aún presenta una planta urbana pequeña que mantiene, en gran medida, su organización tradicional. Es una ciudad de peatones, donde las actividades cotidianas de la población se organizan a distancias que pueden recorrerse a pie.

# 62 AVENIDA SANTA-FE

## LOTES con frente á Godoy Cruz, Palermo y boulevard Cerviño

**BASE 1 \$ la vara** á pagarse en 18 MENSUALIDADES sin interés

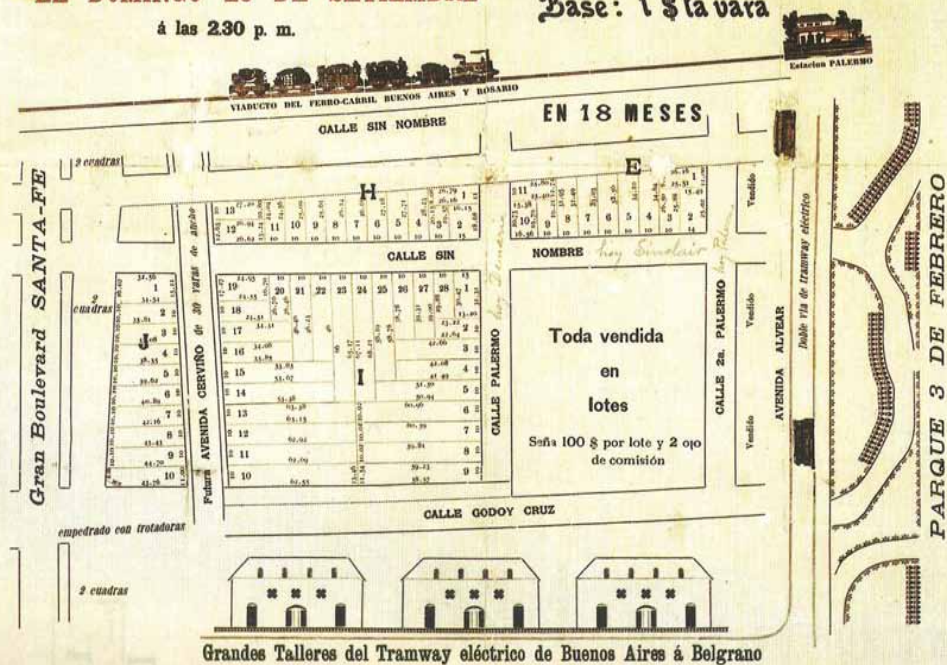
REMATARAN

**EL DOMINGO 28 DE SETIEMBRE**

**RODOLFO BOLLINI Y CIA**

**Base: 1 \$ la vara**

á las 230 p. m.



Señ 100 pesos por lote y el 2 o/o de comisión. Escrituras matrices gratis, por ante los Escribanos Latanne y Vigliano. Títulos perfectos. Entrega inmediata de los lotes comprados.

NOTA: Los interesados pueden tomar el tramway eléctrico de Santa Fe, y bajarse frente á estos terrenos, ó el eléctrico de Avenida Alvear hasta la Estación de este nombre, que linda con los terrenos á venderse.

El crecimiento poblacional impulsó la consolidación de nuevos "barrios periféricos", destacándose el rol de los loteos que se llevaban a cabo en los bordes rurales de la Ciudad, en ocasiones alejados de ella.

Fuente: Gutman, 1999.

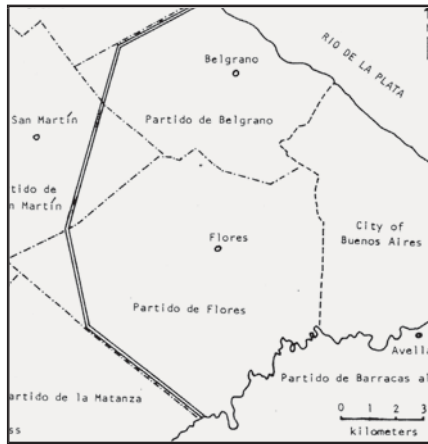


Esta situación cambiará radicalmente durante las *tres últimas décadas del siglo XIX*, acompañando la profunda transformación del país en su conjunto. En esto cumplen un papel destacado el crecimiento poblacional alimentado por la inmigración, la ocupación, la puesta en valor de la producción agropecuaria pampeana –que consolida el papel agroexportador del país– y la definitiva organización política de la Argentina, que tendrá un hito fundamental en la federalización de Buenos Aires en 1880.

La población de Buenos Aires sigue creciendo aceleradamente, y se triplica largamente a lo largo de estas tres décadas, alcanzando los 664 mil habitantes en 1895. La inmigración es el principal motor de este crecimiento: el porcentaje de inmigrantes en la población en dicho año alcanza al 52 por ciento.

La configuración espacial de la Ciudad cambia aceleradamente. Parte de las viviendas del área central –abandonadas por la población acomodada que se había mudado hacia el norte– pasaron a ser ocupadas por los inmigrantes recientes, bajo una forma de habitación que tendrá una enorme importancia en la ciudad: el *conventillo*, vivienda multifamiliar donde cada familia ocupa una o dos habitaciones y comparte con las otras el resto de la casa. El conventillo se difunde enormemente y el Censo Municipal de 1887 muestra que un 27% de la población de la Ciudad vivía en ellos (Sargent, 1974, p. 33). El conventillo representó una solución inmediata y accesible a las demandas habitacionales de una población en rápido crecimiento; también supuso la densificación del área central manteniendo en ella la función residencial; al mismo tiempo, implicó pésimas condiciones de vida para quienes se vieron obligados a habitarlos. Y tuvieron gran presencia como modalidad habitacional hasta bien avanzado el siglo XX.

El crecimiento poblacional impulsa también la consolidación de nuevos *barrios periféricos*, es decir la expansión horizontal de la Ciudad. Diversos autores han analizado este proceso destacando el rol fundamental que tuvo la venta de lotes con destino urbano provenientes de la subdivisión de tierras rurales (Scobie, 1986; Sargent, 1974). Pingüe negocio inmobiliario, los loteos se llevaron a cabo en los “bordes” de la Ciudad, en ocasiones alejados de ella y en zonas con niveles mínimos de infraestructura y equipamiento, servicios que en muchos casos recién se fueron proveyendo cuando la población ya se había asentado. Las viviendas que se fueron construyendo dieron habitación a aquellos sectores de la población en crecimiento que pudieron pagar su propiedad o alquiler; y brindaron mejores condiciones de confort y salubridad, al precio de una mayor lejanía respecto de la oferta laboral y de servicios del centro. El viaje “del cen-



El Distrito Federal, 1888.

Fuente: Sargent, 1974.

tro a los barrios” comienza a ser una realidad cotidiana para gran parte de la población, mostrando, al mismo tiempo que, a pesar de esta expansión, la Ciudad seguía girando en torno a un único núcleo, el centro tradicional.

Esta expansión del área urbana estuvo acompañada por el incremento de la *red tranviaria*, que se fue orientando cada vez más a cubrir las mencionadas necesidades de desplazamiento cotidiano de la población, un hecho ya arraigado hacia la década de 1990. Impulsados en un comienzo por caballos y hacia el final del período por electricidad, los tranvías fueron extendiendo sus rieles, vinculando los lugares de trabajo y comercio con los de residencia e integrando paulatinamente la Ciudad en expansión.

Crecimiento poblacional y espacial están directamente asociados al incremento y diversificación de las *actividades económicas* de la Ciudad. Puerta de salida de la producción agropecuaria (que llega a través de una red ferroviaria que hacia 1900 ya tenía 16.500 km de extensión en todo el país) y de entrada de materias primas (especialmente combustibles) y manufacturas, sus funciones comerciales y financieras, junto con las relacionadas con la actividad portuaria (acopio, carga y descarga, entre otras) se incrementan y demandan cada vez más mano de obra. Los servicios vinculados con el gobierno y con la población, así como la construcción, también amplían y diversifican el mercado laboral. De igual modo se expande la actividad industrial, que intensifica paulatinamente su carácter fabril y moderno. Por una parte, aumentan las industrias vinculadas con el procesamiento de materias primas destinadas a la exportación; el frigorífico es aquí el establecimiento emblemático. Por otra, crecen las manufacturas de bienes de consumo relativamente simples –como las alimenticias o las textiles– para un mercado consumidor en incremento. Talleres artesanales y un sinnúmero de otros oficios completan este panorama.

El Riachuelo es el eje en torno al cual se van a localizar estas actividades, aunque también se mantiene la importancia de la industria en el área central. La Boca, Barracas y Barracas al sur (Avellaneda), y posteriormente Parque Patricios y Pompeya, junto con Valentín Alsina (hoy Lanús) se encuentran entre los lugares más significativos. El traslado de los mataderos desde su anterior ubicación en Parque Patricios hacia la periferia da origen, a fines de la década de 1890, a Nueva Chicago (hoy Mataderos).

Por otra parte, y como ya se ha indicado, Buenos Aires deviene la *Capital Federal* del país. El territorio que la provincia transfiere a la nación recién se delimita con precisión hacia 1888. La Capital Federal así definida no solo incluye lo que hasta ese momento se conocía como la Ciudad de

Buenos Aires, sino también los territorios de otros dos partidos colindantes: Belgrano hacia el norte y Flores hacia el oeste. Esto significa que dentro de los límites de la Capital Federal quedaron incluidos la Ciudad de Buenos Aires, los pueblos de Flores y Belgrano (cabeceras de esos partidos) y áreas muy poco pobladas, aún sin usos urbanos.

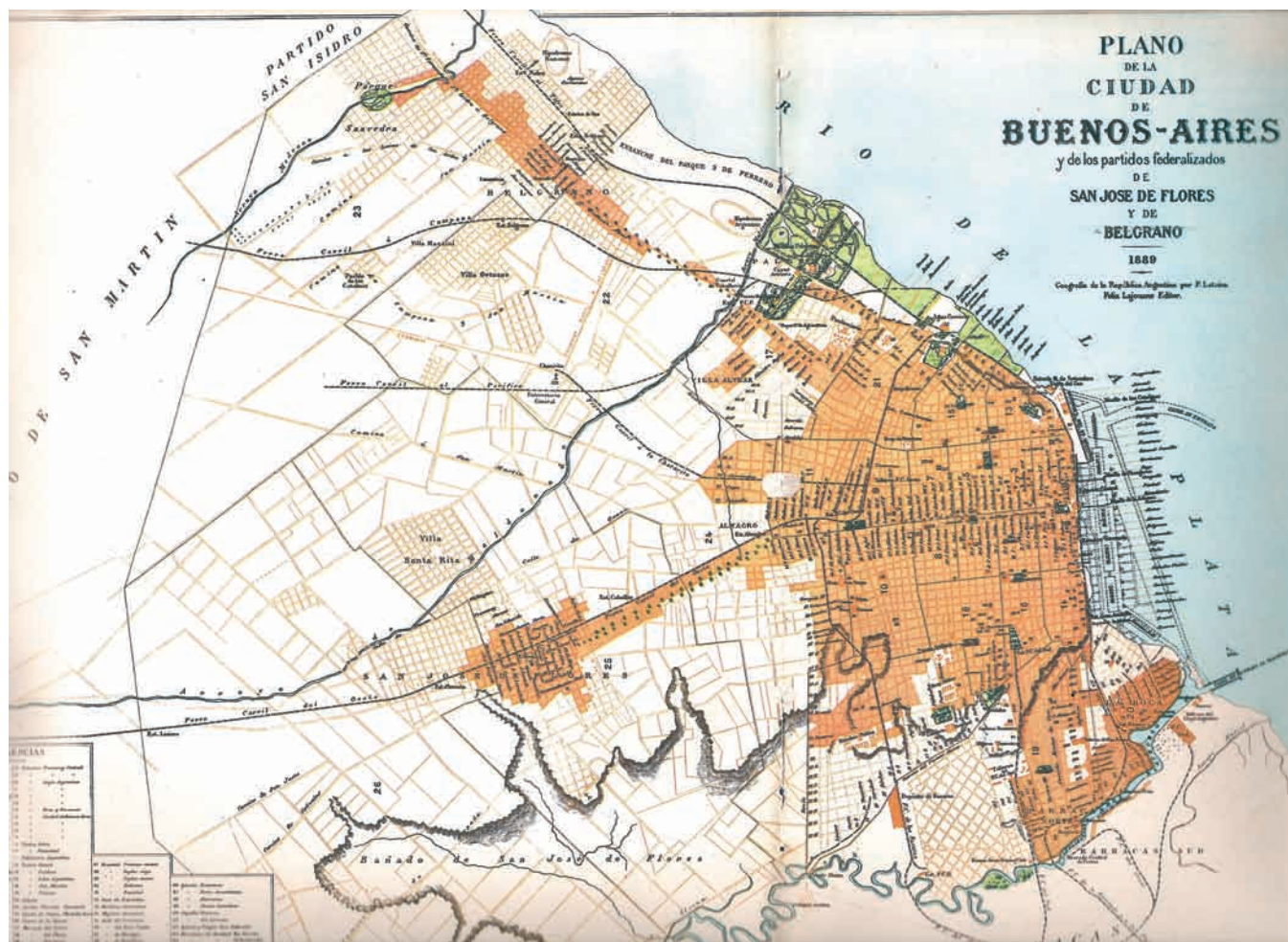
La federalización dará impulso a un conjunto de emprendimientos urbanos orientados a resolver carencias y a satisfacer demandas que estarán marcados, asimismo, por un fuerte carácter simbólico relacionado con los ideales de país y de ciudad capital de ese momento. El ornato y la monumentalidad y la emulación de prácticas y proyectos propios de los “países civilizados” guiarán un conjunto de grandes obras que transforman la Ciudad. En 1884 se sanciona la ley que permite abrir la Avenida de Mayo, para lo que se demuelen manzanas del centro tradicional para trazar un eje monumental que une la Plaza de Mayo con el Congreso Nacional. Grandes edificios se construyen para las terminales ferroviarias, pero también para los servicios sanitarios, las sedes del gobierno o las actividades económicas. Se da inicio al largo y conflictivo proceso de construcción de un puerto “acorde con el destino del país”, Puerto Madero; se multiplican plazas y parques, entre los cuales el más paradigmático es el de Palermo, erigido sobre los escombros de la antigua quinta de San Benito de Palermo que perteneciera –y recordara– a Rosas.<sup>3</sup>

Buenos Aires inicia el *siglo XX* en condiciones muy diferentes a las que presentaba medio siglo antes. La capital del país es una ciudad cuya población y superficie se han multiplicado varias veces, y donde la diferenciación socioespacial es un hecho indisimulable. Las *tres primeras décadas del siglo XX*, más allá de las especificidades que se registren, verán consolidarse las tendencias ya establecidas en las décadas anteriores.

La población de la Ciudad continúa creciendo y el Censo de 1914 indica que ha superado por mucho el millón y medio de habitantes. La inmigración seguirá siendo el principal impulsor de este crecimiento, sin ignorar la interrupción de los flujos que provoca la Primera Guerra Mundial. La actividad industrial sigue creciendo y diversificándose. En este contexto, la configuración espacial de la Ciudad mantendrá las tendencias señaladas: sintéticamente, la permanente expansión de sus límites y la consolidación de la ocupación. Sargent (1974, p. 66) estima que, mientras que en 1904

3 Estos temas pueden ampliarse con la consulta de la obra de Gorelik, 1998.





**Plano de Buenos Aires.**

**Fuente: Latzina, 1890.**

apenas el 26% de la población del distrito federal residía a más de 5 km de la Plaza de Mayo, solo 10 años más tarde, en 1914, el 46% se encontraba en esta condición.

Los cambios en los medios de transporte jugaron un rol central en esto. Las investigaciones realizadas por Sargent muestran cómo a lo largo de las primeras décadas del siglo XX el tranvía tirado por caballo es reemplazado por el eléctrico, cómo este va extendiendo sus líneas principales hacia las localidades periféricas de la Ciudad y de qué modo se va densificando la red. También se advierten las mejoras que presenta el servicio ferroviario urbano y suburbano, con incremento de las frecuencias y regularidad y con la electrificación de ramales. Asimismo, Sargent señala cómo, a partir de 1905, comienza un paulatino proceso de incorporación del automóvil con la necesaria construcción de caminos adecuados para

este medio en torno a la Ciudad, y cómo, ya a mediados de la década de 1920, comienza a tener presencia el transporte público automotor. La multiplicación de los viajes y su relación con el volumen poblacional permite demostrar que el uso de estos medios se había hecho ya cotidiano para gran parte de la población (Sargent, 1974, pp. 66-75).

Los tranvías eléctricos abrirán sus principales ramales para llegar a los pueblos próximos, como Belgrano, Flores o Liniers, al tiempo que los ferrocarriles jugarán un papel similar pero más importante respecto de los pueblos localizados en los partidos adyacentes a la Capital Federal, en los que el tranvía tiene escasa presencia (excepto en la periferia sur, más poblada e industrial). Conjugados, ambos impulsan el crecimiento radial o en forma de grandes tentáculos que salen del cuerpo central del núcleo histórico de la Ciudad.

Los transportes van a jugar un papel muy importante como incentivo de la subdivisión de tierras en lotes con destino urbano, los que a su vez se beneficiarán de nuevas operatorias, como la venta en mensualidades, que permiten incrementar la demanda, con la consecuente formación de nuevos barrios o consolidación de los preexistentes. Logran acceder a estos lotes, y al equipamiento de vivienda que en ellos se construye, amplios sectores de las clases medias e inclusive los más acomodados del sector obrero, que disponen de medios económicos para adquirirlos y costear el transporte.

La calidad del transporte ofrecido, junto con las cualidades naturales del suelo y los hábitos culturales, contribuirá a que este patrón común sea altamente diferencial entre un lugar y otro. El eje norte, que da continuidad al antiguo movimiento de los sectores acomodados iniciado en la década de 1860, beneficiado por muy buenos servicios tranviarios y ferroviarios y por las tierras altas que bordean la costa del río, irá recibiendo población de mayores recursos. El eje sur estará en cambio mucho más vinculado con los sectores obreros, en relación con la creciente localización industrial. El eje oeste, a pesar de haber sido el primero que se conformó como tal, perderá impulso en este período.

Comienza a expresarse, de este modo, una estructura metropolitana que será característica hasta la actualidad. Observando el fenómeno desde las unidades territoriales de carácter político, ya se constata que el crecimiento de Buenos Aires no solo va cubriendo de “ciudad” todo el territorio federalizado unas décadas atrás sino que también va impulsando el crecimiento de gran número de pequeños pueblos que se localizan en los partidos bonaerenses.

renses aledaños. Los datos del Censo de 1914 muestran que en el conjunto formado por la Capital Federal y los 19 partidos aledaños<sup>4</sup> vivían poco más de dos millones de habitantes, el 78 por ciento de los cuales lo hacía en la Capital Federal (Pírez, 1994, p. 14 –sobre la base de datos censales–); dos décadas después –y de acuerdo con estimaciones de Lattes y Recchini de Lattes (1992, p. 180)–, en 1935, el mayor crecimiento de la población en los partidos bonaerenses había hecho disminuir dicha proporción al 69 por ciento.

Por otra parte, las investigaciones realizadas por Vapñarsky tomando como criterio la aglomeración urbana, permiten constatar que la Aglomeración Gran Buenos Aires, si bien aún no cubría exhaustivamente el territorio federal, ya se extendía de manera continua sobre los partidos aledaños, alcanzando una población total de 1.883.811 individuos en 1914 (83% de ellos en el Distrito Federal); para 1938, el mismo autor estima que en la Aglomeración Gran Buenos Aires vivían 3.614.230 individuos, de los cuales un 69% lo hacían en el Distrito Federal). En ambas fechas reconoce la existencia dentro del AMBA de numerosas aglomeraciones próximas pero aún independientes de la primera (Vapñarsky, 2000, pp. 125-126, Tablas 7 y 8).

## El crecimiento aluvional. El triunfo de la metrópoli

El modelo agroexportador que permitió la inserción internacional del país y acompañó el proceso de organización socioespacial entra en crisis a partir de la década de 1930. Paulatinamente la Argentina reorienta su modelo de desarrollo; la industria, destinada a proveer los bienes que ya no pueden importarse para un mercado consumidor en expansión, tomará un rol creciente, al tiempo que se produce una profunda transformación social relacionada con políticas que facilitan la inclusión y el ascenso social, en gran medida asociadas a la participación de la población en el mercado laboral (Lindenboim, 2007).

En este contexto, la población del AMBA crece a ritmo acelerado, muy por encima del promedio del país; esto impulsa aún más la *concentración* de población en la metrópoli, que pasa de representar el 25,2% de la

4 Es decir, el conjunto de unidades políticas que se toman para definir el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA). Téngase presente que durante la década de 1990 se crearon nuevos partidos en el área, en parte por subdivisión de los precedentes, con lo que, en la actualidad, los 19 partidos han pasado a ser 24.

población del país en 1935 a ser el 35,4% en 1970 (Lattes y Recchini de Lattes, 1992, Cuadros 1 y 2). Al tiempo que la migración ultramarina pierde impulso desde los años treinta, la migración desde el interior del país hacia la metrópoli es, por mucho, la principal responsable de este acelerado crecimiento. Esto se expresa en la evolución del volumen total de población del AMBA que relevan los sucesivos censos nacionales: los poco más de dos millones de habitantes en 1914 (2.034.814) se duplican largamente en 1947 (4.723.918) y casi se duplican nuevamente en 1970 (8.352.900) (Pírez, 1994, p. 14).

El enorme volumen poblacional que se incorpora a la metrópoli en este período se va a localizar fundamentalmente en los partidos bonaerenses del comúnmente denominado Gran Buenos Aires, dando continuidad a tendencias centrífugas ya observadas. Pero hay aquí un hecho novedoso: la Capital Federal detiene su crecimiento poblacional a partir de 1947, estabilizando su volumen alrededor de los tres millones de habitantes, al tiempo que todo el gran crecimiento poblacional se produce en la porción bonaerense de la metrópoli; así, en 1970 solo un poco más de un tercio de la población del AMBA vive en la Capital Federal, proporción muy distante de la observada en las primeras décadas del siglo (Lattes y Recchini de Lattes, 1992, Cuadro 2).

El desarrollo industrial ha jugado un papel muy importante en este crecimiento y esta concentración metropolitanos. La gran Ciudad no sólo cuenta con un relativo desarrollo industrial sino que brinda también las condiciones para la localización de los nuevos establecimientos (energía, transporte, acceso a materias primas y a mano de obra calificada, además de proximidad al mercado consumidor). Durante el largo período aquí considerado, el número de establecimientos y la proporción de trabajadores industriales se incrementan constantemente, al tiempo que la estructura industrial se diversifica y se hace cada vez más compleja, avanzando hacia la producción de bienes de mayor elaboración y valor agregado (Combetto de Bariffi, 1981).

La tradicional concentración de industrias en el sur se refuerza, al tiempo que, paulatinamente, los establecimientos fabriles irán localizándose también en sitios donde encuentran mayores superficies disponibles o mejores accesos a las redes de transporte y comunicación. Desde fines de la década del cuarenta la expansión industrial se localiza claramente fuera del distrito federal, tendiendo a ubicarse en las áreas periféricas y a concentrarse sobre los principales accesos a la Ciudad, como sucede con el eje norte sobre la Ruta 9, o en partidos como San Martín, La Matanza o Quilmes.

Como consecuencia, la configuración espacial de la metrópoli experimenta transformaciones profundas. Torres (1993) señala que el principal proceso es la expansión urbana, la cual muestra también diferencias en su interior:

La expansión urbana adopta dos formas: en la periferia, se produce un tipo de suburbanización que tiene como protagonistas a los estratos de menores ingresos (loteos económicos); en las zonas urbanas consolidadas centrales y subcentrales (fundamentalmente en la Capital Federal en su conjunto) se desarrolla una forma de densificación urbana de la que son protagonistas toda la gama de los sectores medios (departamentos en “propiedad horizontal”) (Torres, 1993, p. 14).

Diversos factores hacen posible este proceso y le dan especificidad. Uno de ellos son los *medios de transporte*, en la medida en que la estructura heredada va a condicionar fuertemente las tendencias espaciales del crecimiento. Los ferrocarriles jugarán un papel fundamental en la expansión metropolitana, ya que se constituyen en el principal medio de transporte para las distancias mayores. Su nacionalización en 1948 dará lugar a tarifas subsidiadas que tornaron al servicio más accesible para amplios sectores de la población; pero, al mismo tiempo, la falta de inversiones irá deteriorando su calidad: barato, malo, masivo e indispensable serán los términos que lo definirán. El tranvía y su sucesor el trolebús irán perdiendo relevancia hasta su extinción en los años sesenta; de todos modos, su importancia en la expansión urbana fue mínima ya que en todo el período sus redes no se extendieron más allá de las existentes. Y el subterráneo verá completar las líneas ya existentes recién al inicio del período. El verdadero protagonista del transporte, en cambio, será el automotor, concretamente el colectivo. No solo irá reemplazando paulatinamente a los servicios tranviarios en el área consolidada, sino que complementará el transporte ferroviario en las áreas periféricas, cumpliendo en estas una función indispensable, tanto con sus servicios que, partiendo de las estaciones ferroviarias, se adentran hacia los barrios cada vez más alejados de ellas, como consolidando, finalmente, una red que irá vinculando, de manera caótica y muy heterogénea, a los distintos barrios periféricos entre sí.

La suburbanización periférica de los estratos de menores ingresos tendrá, como bien señala Torres, al *loteo popular* o económico como principal protagonista. Se trata del mismo proceso que ya en el siglo anterior se había registrado en el distrito federal. La subdivisión de tierra rural para producir lotes urbanos cuyo costo fuese accesible a los potenciales demandantes representó un negocio inmobiliario de grandes dimensiones que



permitió el acceso de amplios sectores de la población a la vivienda propia. Un indicador de esto es el sustancial aumento de la propiedad como forma residencial y la correlativa disminución del alquiler entre los sectores populares.<sup>5</sup>

Los loteos expandieron el área urbana como una mancha de aceite que, partiendo desde los bordes urbanos iniciales, fue extendiéndose primero a lo largo de los ejes viales y ferroviarios y luego rellenando los intersticios entre ellos. Los lugares privilegiados por su cercanía a las estaciones ferroviarias u otros equipamientos, generalmente coincidentes con los terrenos más altos y aptos para su urbanización, fueron loteados de igual manera que lo fueron los que tenían atributos opuestos, esto es los ubicados en zonas inundables (algunos claramente en los lechos fluviales de inundación del Reconquista y del Matanzas), alejados de las vías de transporte e, incluso, desvinculados del resto de la trama urbana. Las diferencias de precio que estas condiciones establecían se reflejaron en el nivel socioeconómico de sus potenciales compradores, y luego también en la calidad del equipamiento de vivienda (provisto mayormente por autoconstrucción) y en el nivel de hacinamiento que muchos de esos loteos mostraron. La localización industrial también jugó un papel importante en tanto propició a su alrededor la formación de barrios por loteo donde se alojaron sus trabajadores.

A esta forma dominante se sumaron también diversas iniciativas oficiales tendientes a facilitar el acceso a la vivienda, iniciativas que van desde los créditos hipotecarios para la adquisición de casas terminadas en distintos loteos suburbanos hasta la construcción de conjuntos habitacionales.<sup>6</sup>

Sin embargo, las intervenciones oficiales más importantes fueron las que hicieron posible el auge del loteo, desde aquellas relacionadas con el subsidio al transporte ferroviario y las orientadas a facilitar el auto-transporte colectivo, hasta las que permitieron una libertad absoluta para los loteos. Estos se llevaron a cabo prácticamente sin ninguna planificación, lo que dio lugar a loteos extensos, de baja densidad, sin espacios de uso común (verdes o de otro tipo), con escasas avenidas, desvinculados unos de otros (lo que luego provocaría problemas para la apertura de ejes

5 De acuerdo con Torres (1993, p. 14), el porcentaje de propietarios en el área metropolitana aumenta del 26,8% en 1947 al 58,1% en 1960.

6 Sobre este tema en general, y en particular sobre el período peronista, es recomendable la lectura del texto de Ballent, 2005.



de circulación). Tampoco se proveyeron los servicios básicos; más allá de la electricidad –que de alguna forma se obtenía–, el agua potable se extraía de napas subterráneas y los residuos cloacales se depositaban en pozos en cada vivienda; la recolección de basura también fue deficiente, igual que los servicios comunitarios en general y que el pavimento (y a veces el propio trazado) de las calles. Claro que este panorama general mostraba diferencias importantes según el precio medio de cada loteo y el nivel económico de los compradores.

Torres también anticipa el otro gran proceso: la densificación de las áreas consolidadas merced a la difusión de los departamentos de propiedad horizontal. Si bien las viviendas construidas en altura ya eran una presencia importante en la Ciudad, será recién con la sanción en 1948 de la “ley de propiedad horizontal” que los departamentos de estos edificios podrán ser adquiridos como propiedad individual. Esto da lugar a un acelerado e intenso proceso de reemplazo de casas individuales por edificios de departamentos de las más diversas características, en los barrios consolidados del distrito federal y, paulatinamente, también en los núcleos más antiguos y densos de la periferia. A diferencia de los loteos, los departamentos se destinan, aun los más económicos, a una demanda solvente de clase media y alta o a los sectores más acomodados de obreros (Torres, 1993 y 1992).

El resultado de estos procesos es el crecimiento de una extensa área urbana que en sus atributos esenciales parece desconocer límites políticos, rumbos y proximidades. Sin embargo, al tiempo que la extensión es un dato evidente, la homogeneidad solo es aparente; el crecimiento de la metrópoli acompaña la diferenciación de una sociedad en profunda transformación. En general, se reconoce la consolidación del *eje norte* como área de nivel socioeconómico más alto; el inicial movimiento de sectores acomodados hacia Retiro y Recoleta, desde el núcleo histórico al sur de la Plaza de Mayo, prosigue a lo largo de las décadas y se extiende en este período hasta alcanzar el antiguo núcleo de “recreación aristocrática” del Tigre. Bien servidos por transportes públicos, bien conectados a través de vías rápidas de circulación automotriz, en tierras altas que acompañan la costa, con recursos paisajísticos abundantes, estos barrios concentran el mejor nivel de infraestructura y equipamiento habitacional. En situación similar se encuentra gran parte de la *Capital Federal*, con excepción de los barrios del sur y el sudoeste.

Hacia el *sur* y hacia el *oeste*, en cambio, predominan los habitantes de sectores medio-bajos y bajos. En general, se reconoce en estos un gradiente de densidad y de nivel socioeconómico de sus habitantes que es

decreciente desde el centro hacia la periferia de la metrópoli; gradientes similares se reconocen –en una mirada más detallada– desde los núcleos de los ejes hacia los intersticios entre ellos. En ellos los rasgos dominantes, entre otros, son: la mezcla de usos residenciales con usos productivos, en particular industriales; los bajos niveles de cobertura de servicios urbanos; la falta de espacios de uso comunitario, en particular de espacios verdes; los niveles relativamente altos de contaminación (Torres, 1992).

En el marco general de estos gradientes y diferencias según ejes se inscribe, asimismo, la consolidación de centros o núcleos que, con distintas jerarquías y ubicaciones, cuestionan el carácter mononuclear de la Ciudad. Ya en la década de 1970 el carácter *polinuclear* de la metrópoli es evidente; son ejemplos de esta polinuclearidad los centros de Belgrano y de Flores (en el distrito federal), o de San Isidro, San Martín, Morón, Lomas de Zamora o Quilmes en los partidos bonaerenses de la Primera Corona. La diversidad y complejidad alcanzadas por el espacio de vida metropolitano multiplica los flujos entre sus diversos núcleos, en una trama de movi- lidades aparentemente caótica; los flujos lineales hacia el centro tradicional, si bien siguen siendo muy importantes, compiten ya con otros que permi- ten múltiples interacciones entre sus habitantes.

Por último, debe señalarse que en el período de acelerado creci- miento metropolitano se hace presente un nuevo tipo de asentamiento poblacional, las denominadas *villas miseria*. Asentamientos informales de construcción precaria, se hacen notorios a partir de la década de 1940 ocu- pando terrenos intersticiales (entre el entramado regular de calles), mu- chos de ellos fiscales. La percepción inicial acerca de su carácter transitorio (esto es, como etapa del proceso de integración de los inmigrantes) pronto da paso al reconocimiento de su carácter estructural. Las villas miseria co- menzarán a crecer en número y en cantidad de habitantes y a distribuirse prácticamente por todo el territorio metropolitano.

## La ciudad neoliberal

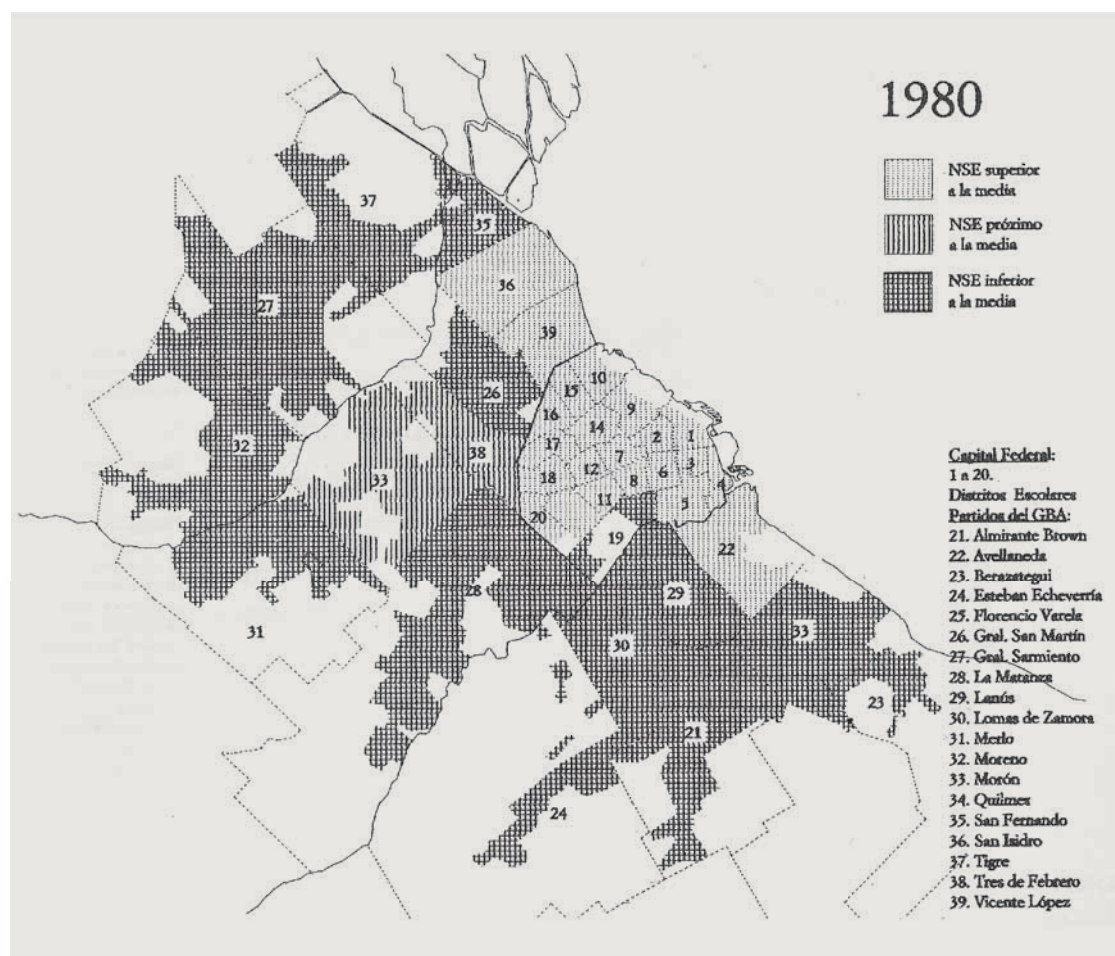
A partir de mediados de la década de 1970, el país comienza a vivir una etapa marcada por la consolidación de un modelo económico neoliberal que propicia nuevas reglas económicas y que provoca profundos cambios sociales; el énfasis en el mercado, en la competitividad y en los actores privados como mecanismos de maximización de la eficiencia en la asigna- ción de los factores productivos se encuentran entre sus rasgos más des-

tacados. Estas políticas tienen inicio con el gobierno militar de la segunda mitad de la década de 1970 y son retomadas con fuerza en los años noventa, mediando entre ambos un breve intervalo marcado por el retorno de la democracia y, también, por la crisis económica.<sup>7</sup> Entre las consecuencias más notables (y que más inciden en la metrópoli) se encuentran la pérdida de importancia del empleo industrial, el aumento de la desocupación y la pobreza y el incremento de la desigualdad social asociado con la creciente marginación (Beccaria, 2007).

Luego del período de muy alto crecimiento poblacional, la década de 1970 muestra una disminución del ritmo de crecimiento anual del AMBA, el que además se ubica por debajo del nacional. Esto indica que se ha iniciado un proceso de *desconcentración* de la población en el AMBA, hecho que revierte la tendencia vigente hasta ese momento; en efecto, el Censo de 1980 constata que el porcentaje de la población nacional que habita en el AMBA disminuye (del 35,4% en 1970 al 34,9% en 1980). Las décadas de 1980 y 1990 mostrarán que esta tendencia se mantiene (Lattes y Recchini de Lattes, 1992, Cuadros 1 y 2; Bertonecello, 2009). Esto no debe llevar a desconocer que el volumen de población en la gran metrópoli sigue aumentando, como lo señala el hecho de que la Aglomeración Gran Buenos Aires supera en el año 2001 los 12 millones de habitantes (Cuadro 1).

¿Cómo se expresan estas tendencias en la configuración espacial de la metrópoli? En la Capital Federal, a partir de la segunda mitad de los años setenta, se implementan diversas medidas que se orientan a una jerarquización del distrito, a alcanzar una Buenos Aires “para quien la merece”, según las expresiones oficiales de aquel momento. La desregulación del mercado de alquileres expulsa a la población de menores recursos; y otro tanto sucede con la erradicación de las villas miseria del distrito federal; grandes obras públicas vacían amplias superficies, como sucede con el tendido de autopistas, o propician la renovación edilicia, con el consiguiente desplazamiento de la población de menores recursos (Oszlak, 1991). Esta ciudad para pocos se consolidará en los años noventa, cuando nuevamente la desregulación de los mercados, junto con la privatización de servicios y equipamiento, excluya del mercado urbano del núcleo metropolitano a los sectores de menores recursos.

7 Para profundizar estos temas desde una perspectiva económica, se puede consultar el texto de Rapoport, 2005, y desde una más social, el de Svampa, 2005.



**Mapa social de  
Buenos Aires en  
1980.**

**Fuente: Torres,  
1993.**

El desmantelamiento de la estructura industrial tradicional lleva también a cambios en la metrópoli, que, en el caso del distrito federal, se sumarán a las medidas de protección ambiental que ya en los años setenta obligan a la salida de las industrias más contaminantes. Toda la metrópoli verá disminuir la actividad industrial, pero esto será más evidente aún en los antiguos barrios industriales del sur de la Capital y de los partidos colindantes (Lanús, Avellaneda), que se irán convirtiendo en cementerios industriales dominados por la desocupación y la pobreza, la obsolescencia y la contaminación.

Los primeros años noventa serán también años de notables intervenciones urbanas en el distrito federal, orientadas a revitalizar una ciudad que se percibe en decadencia y en el contexto de su conversión en campo de intervenciones económicas signadas por las ideologías neoliberales. La “ciudad de los negocios” propicia procesos de revitalización urbana asocia-

**Cuadro 1**                      **Población de la Aglomeración Gran Buenos Aires. Año 2001**

Localidad			Localidad		
Partido		2001	Partido		2001
Aglomeración Gran Buenos Aires		12.046.799	Partidos cuya superficie y población integran parcialmente el Aglomerado	La Matanza	1.253.921
Ciudad de Buenos Aires		2.776.138		Almirante Brown	514.491
Partidos bonaerenses		9.270.661		Merlo	468.745
Partidos cuya superficie y población integran totalmente el Aglomerado	Lomas de Zamora	591.345		Moreno	379.300
	Quilmes	518.788		Florencio Varela	341.507
	Lanús	453.082		Tigre	296.189
	General San Martín	403.107		Berazategui	286.735
	Tres de Febrero	336.467		Esteban Echeverría	243.186
	Avellaneda	328.980		Pilar	226.517
	Morón	309.380		Escobar	173.155
	San Isidro	291.505		San Fernando	148.064
	Malvinas Argentinas	290.691		Ezeiza	118.072
	Vicente López	274.082		General Rodríguez	63.317
	San Miguel	253.086		Presidente Perón	59.738
	José C. Paz	230.208		San Vicente	40.996
	Hurlingham	172.245		Marcos Paz	39.151
	Ituzaingó	158.121		Cañuelas	5.565
				La Plata	925

Fuente: Bertoncello, 2009, sobre la base de los resultados censales sin correcciones por omisión.

dos a la valorización de su patrimonio histórico-cultural (gran parte del mismo devenido obsoleto en el marco de estas misma transformaciones) y a intervenciones urbanas orientadas a la estetización de la Ciudad y al llamado *city-marketing*. Estas intervenciones cambian la fisonomía de los sectores del área central, tanto los vinculados con servicios avanzados a las empresas (Catalinas Norte) como a las personas (San Telmo, Recoleta). Edificios inteligentes para las sedes corporativas, grandes centros comerciales, hotelería internacional, están entre los íconos de estos emprendimientos. Estas modalidades irán difundiéndose también hacia el mercado de viviendas de alto nivel y paulatinamente irán extendiéndose también hacia los barrios más prestigiosos de la Ciudad, particularmente sobre el eje norte (Ciccolella, 1999; Prevot Schapira, 2002).<sup>8</sup>

8                      Sobre las transformaciones urbanas recientes resultan de interés los trabajos incluidos en Welch Guerra, 2005.

*En página siguiente*

**El Proyecto Puerto Madero es un caso paradigmático de los llevados a cabo en la década de 1990 en Buenos Aires.**

**El viejo puerto, obsoleto y en desuso, fue desafectado como tal y refuncionalizado para usos comerciales, recreativos y de servicios, aprovechando el patrimonio representado por sus edificios e instalaciones.**

**Las tierras junto al puerto se han incorporado a la Ciudad como un nuevo barrio.**

A contracorriente de lo precedente, el empobrecimiento general y la falta de oportunidades de habitación darán lugar a fenómenos de ocupación urbana no previstos, como el de las casas tomadas (particularmente importante en el núcleo histórico y en los barrios adyacentes), el crecimiento de la población viviendo en hoteles y pensiones o el crecimiento de las villas miseria.

En los partidos bonaerenses del AMBA los cambios no serán menores, y en ellos el deterioro social tendrá su máxima expresión. Los mecanismos que habían motorizado la expansión urbana –notoriamente los loteos populares– muestran signos de agotamiento ya desde fines de la década de 1960, y en el nuevo contexto –y con la sanción de la ley bonaerense de ordenamiento territorial (Ley 8912 de 1977)–<sup>9</sup> pierden la importancia que habían tenido. El crecimiento poblacional se plasma en el territorio fundamentalmente a través de la ocupación de lotes aún vacantes y de la densificación del espacio ya construido (ya sea mediante propiedad horizontal, subdivisión de lotes o sobreocupación de viviendas existentes), y también por el crecimiento de los asentamientos precarios o villas miseria en prácticamente todos los partidos bonaerenses.

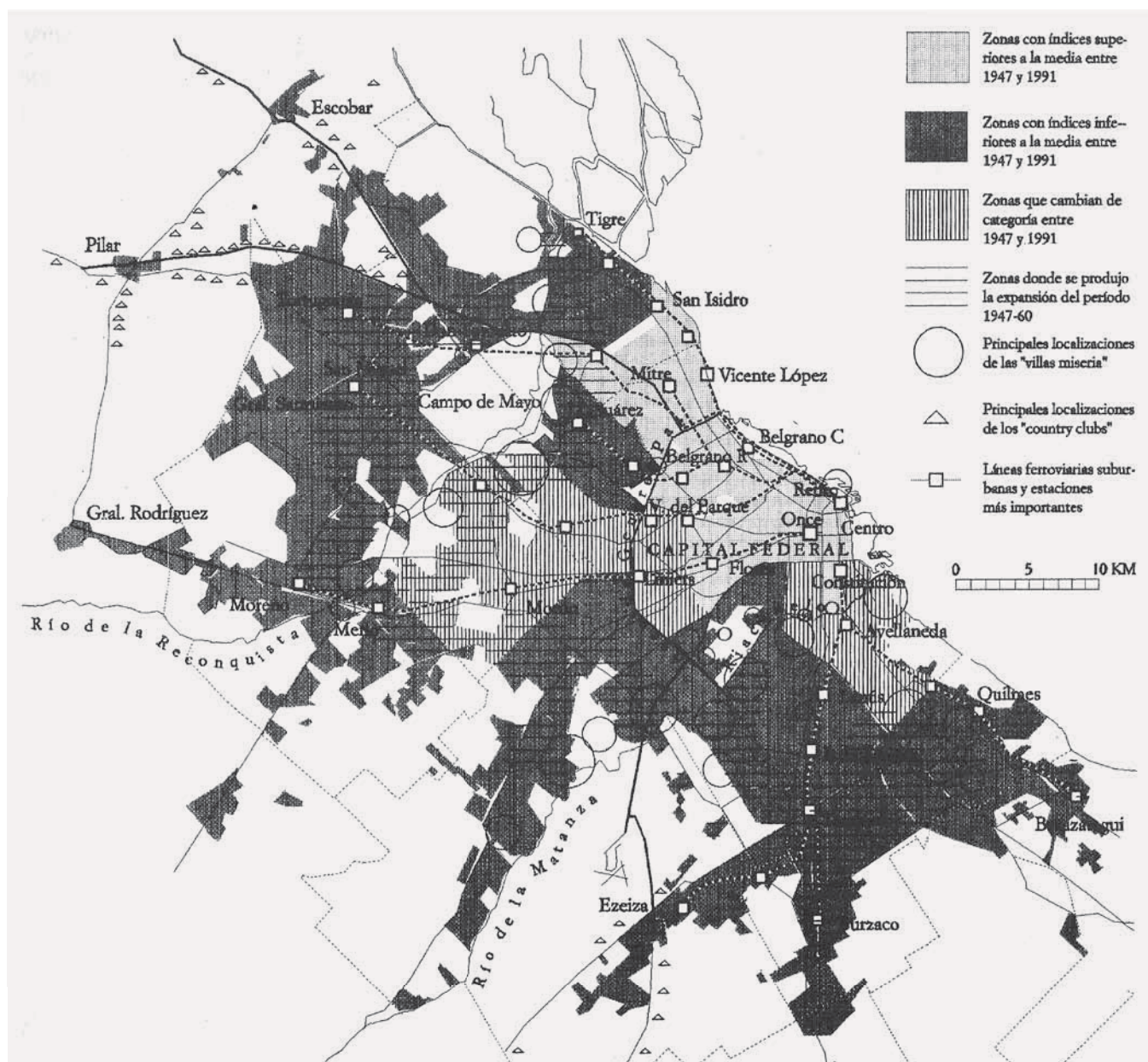
En las áreas más periféricas y menos valorizadas tendrá importancia asimismo la provisión de vivienda pública para los sectores de menores recursos; pero, en muchos casos, la deficiente calidad de los emprendimientos y su aislamiento los convirtieron en enclaves de marginación. En estas mismas áreas, y particularmente en los años ochenta, fueron importantes los procesos de ocupación de tierras, vinculados en parte con ventas fraudulentas (cuando los damnificados exigieron solución al problema que enfrentaban), y en parte con la acción organizada de movimientos de base orientados a dar solución a los problemas habitacionales de la población más desfavorecida (Torres, 1993 y 2001).

La periferia externa de la metrópoli, o mejor dicho, algunos sectores de ella, asistirán a la consolidación de otro fenómeno distintivo de este período: el de las urbanizaciones cerradas orientadas a sectores sociales de alto poder adquisitivo. Este fenómeno adquiere una notable importan-

9 Fruto de la preocupación por los excesos especulativos del mercado de lotes urbanos, esta ley acabó siendo implementada en un contexto en el cual el grueso de los problemas ya no podían solucionarse; sus exigencias en términos de la infraestructura y del equipamiento que debían proveerse a los lotes antes de su venta hizo que el costo de los mismos los colocara fuera del mercado de potenciales compradores para tierras que, además, reunían escasas condiciones para su uso urbano.







Mapa social de Buenos Aires,  
síntesis 1947-1991.  
Fuente: Torres, 1993.

cia justificado por el interés por los espacios naturales y por la búsqueda de seguridad, asociados a las obras de infraestructura vial que, de la mano de las privatizaciones y mediante el pago de peajes, mejoraron notablemente la capacidad de circulación de estos sectores sociales, permitiéndoles residir en estos contextos.

Vinculados con estas nuevas formas de ocupación urbana también se consolidan nuevos centros orientados a los servicios avanzados o relacionados con parques industriales, como sucede con el caso de Pilar, sobre la autopista Panamericana (Ruta 8). Su ubicación periférica y la jerarquía de sus actividades y servicios los torna hechos novedosos en la metrópoli, que expresan en gran medida la decadencia del centro tradicional, en tanto quiebran el monopolio de las funciones avanzadas que este había logrado mantener aun cuando el gran crecimiento de la metrópoli impulsaba el surgimiento de polos secundarios (es decir, polos que, si bien brindaban servicios de relativa jerarquía o complejidad, seguían dependiendo del núcleo central para aquellos más importantes). Nada parece quedar ya de la ciudad de peatones ni de aquel centro sobre el que todos convergían para los hechos más importantes.

La imagen que parece ser la más adecuada para referirnos a la metrópoli de Buenos Aires actual es la de *metrópoli fragmentada*. Las profundas transformaciones sociales vividas por el país en los últimos treinta años se expresan y reflejan en ella plenamente. La creciente desigualdad social se plasma en una configuración espacial que muestra, por una parte, el centro tradicional revitalizado y embellecido y algunos barrios del distrito federal y también de partidos bonaerenses de la Primera Corona muy transformados, con periferias encapsuladas y fuertemente vigiladas, acompañadas por sus centros de servicios autosuficientes, todos ellos orientados a los sectores más acomodados de la población y donde se localizan en forma predominante los segmentos más modernos y productivos de la economía. Y, por otra parte, en el extremo opuesto, los barrios tradicionales desindustrializados (y aún no revitalizados), las antiguas periferias obreras dominadas por el empobrecimiento y la precarización, o las periferias marginales dominadas por la exclusión, junto a los enclaves de pobreza muchas veces invisibles de las villas miseria omnipresentes, las casas tomadas o los hoteles e inquilinatos, en contextos de alta informalidad laboral y económica en general. Entre ambos extremos, todas las opciones imaginables en una metrópoli que, con sus trece millones de habitantes, refleja todas las potencialidades y fracasos, los logros y frustraciones de nuestra sociedad.

## Conclusiones

En este breve capítulo acerca de la configuración espacial de la metrópoli de Buenos Aires es poco lo que puede agregarse que contribuya a describir sus características y a comprender sus dinámicas y problemáticas. No obstante, interesa abordar algunas cuestiones que, como asignaturas pendientes, merecen considerarse para proseguir en el camino aquí transitado.

Una de ellas remite a la definición misma de la metrópoli. Concretamente, es necesario considerar cómo definirla de una forma que resulte significativa para comprender los fenómenos actuales que le incumben. Se trata de una discusión planteada en la literatura que, para el caso de Buenos Aires, todavía requiere mucha reflexión y trabajo. La dinámica que vienen adquiriendo las áreas periféricas, donde la mezcla de lo urbano y lo rural se torna tan compleja, hace que parezca insuficiente la precisa definición de aglomeración (como continuo físico de manzanas y calles) de que disponemos. La definición basada en criterios políticos (como suma de territorios de partidos que rodean a la Capital Federal) tampoco es del todo suficiente, no solo porque deja de lado la consideración de esas dinámicas rururbanas que mencionamos antes, sino porque tampoco ha podido ofrecer, hasta el momento, criterios fundamentados para establecer algún límite significativo que nos permita decir cuáles son los partidos a ser incluidos y cuáles no. En definitiva, se impone considerar la “simple” pregunta –que aún sigue en pie– acerca de hasta dónde llega la metrópoli.

La enorme unidad metropolitana, que representa prácticamente un tercio de la población nacional, requiere también instrumentos (conceptos, técnicas, datos) que nos permitan analizarla en su interior con más detenimiento y poder de discernimiento. En este sentido, son promisorios los avances en técnicas de producción y análisis de datos georreferenciados, pero es indispensable profundizar en estas cuestiones. El énfasis puesto en el análisis de las transformaciones del centro y de la periferia “globalizados” ha tenido como contracara la poca investigación sobre los millones de habitantes del resto de la metrópoli. Conocer más y mejor qué ha sucedido con quienes no están ni en el country ni en las villas miseria parece una de las asignaturas pendientes más importantes en el estudio de la metrópoli de Buenos Aires.

Por último, conviene advertir acerca de la necesidad de avanzar en el estudio de las dinámicas poblacionales internas a la metrópoli, en particular en el análisis de la movilidad residencial. Cómo se desplaza en el territorio, mudando su residencia y viajando cotidianamente a sus lugares





**El AMBA visto  
desde un satélite,  
año 2000.**

**Fuente: Google  
Earth, 2000.**

de trabajo, casi un tercio de la población de la Argentina es un fenómeno prácticamente imposible de analizar con la información hoy disponible. Y es otro tema que requiere urgente consideración.

Límites, diferenciación interna, movilidad e interacción cotidiana son todos aspectos que remiten nuevamente a los criterios de definición de los asentamientos humanos en general y de los metropolitanos en particular. Conocer mejor las cuestiones aquí planteadas permitiría también avanzar en el análisis de la metrópoli como un espacio de vida complejo y cambiante, poniendo en el centro la relación entre territorio y sociedad.

## Bibliografía

- BALLENT, ANAHÍ (2005), *Las huellas de la política. Vivienda, ciudad, peronismo en Buenos Aires, 1942-1955*, Buenos Aires, UNQuilmes y Prometeo.
- BECCARIA, LUIS A. (2007), “Pobreza”, en S. TORRADO (comp.), *Población y bienestar en la Argentina del Primero al Segundo Centenario. Una historia social del siglo XX*, Buenos Aires, Edhasa, 2 tomos, pp. 541-572.
- BERTONCELLO, RODOLFO (2009), *Diagnóstico de los patrones de asentamiento de la población argentina en el territorio nacional*, Buenos Aires, Dirección Nacional de Población y OIM, Serie Documentos, n° 3.
- CICCOLELLA, PABLO (1999), “Globalización y dualización en la región metropolitana de Buenos Aires. Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa”, en *EURE*, vol. 25, n° 76, diciembre, pp. 5-28.
- CHIOZZA, ELENA (1979), *El país de los argentinos. Volumen 6: La Región Metropolitana*, Buenos Aires, CEAL.
- COMBETTO DE BARIFFI, ARGELIA (1981), “La gran industria”, en H. DIFRIERI, *Atlas de Buenos Aires*, Buenos Aires, Secretaría de Cultura de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, Tomo 1, pp. 425-444.
- DIFRIERI, H. (1981), *Atlas de Buenos Aires*, Buenos Aires, Secretaría de Cultura de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires.
- GONZÁLEZ VAN DOMSELAAR, ZUNILDA H. (1981), “La protociudad”, en H. DIFRIERI, *Atlas de Buenos Aires*, Buenos Aires, Secretaría de Cultura de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, Tomo 1, pp. 145-166.
- GORELIK, ADRIÁN (1998), *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*, Buenos Aires, UNQuilmes.
- LATTES, ALFREDO y ZULMA RECCHINI DE LATTES (1992), “Auge y declinación de las migraciones en Buenos Aires”, en J. R. JORRAT y R. SAUTU, *Después de Germani. Exploraciones sobre la estructura social de la Argentina*, Buenos Aires, Ed. Paidós, pp. 176-196.



- LINDENBOIM, JAVIER (2007), "La fuerza de trabajo en el siglo XX. Viejas y nuevas discusiones", en S. TORRADO (comp.), *Población y bienestar en la Argentina del Primero al Segundo Centenario. Una historia social del siglo XX*, Buenos Aires, Edhasa, 2 tomos, pp. 285-323.
- MALOSETTI COSTA, LAURA (2007), *Pampa, ciudad y suburbio*, Buenos Aires, Fundación OSDE, p. 10. Disponible en: <http://www.artefundacionosde.com.ar/bs-as/pdf/pampa-ciudad-y-suburbio.pdf>
- OSZLAK, OSCAR (1991), *Merecer la ciudad. Los pobres y el derecho al espacio urbano*, Buenos Aires, Humanitas-CEDES.
- PÍREZ, PEDRO (1994), *Buenos Aires Metropolitana. Política y gestión de la ciudad*, Buenos Aires, CEAL.
- PREVOT SCHAPIRA, MARIE-FRANCE (2002), "Buenos Aires en los años 90: metropolización y desigualdades", en *EURE*, vol. 28, n° 85, diciembre, pp. 31-51.
- RAPOPORT, MARIO (2005), *Historia económica, política y social de la Argentina (1880-2003)*, Buenos Aires, Ariel.
- SARGENT, CHARLES S. (1974), *The Spatial Evolution of Greater Buenos Aires, Argentina, 1870-1930*, Tempe, Arizona State University.
- SCOBIE, JAMES R. (1986), *Buenos Aires, del centro a los barrios, 1870-1910*, Buenos Aires, Ediciones Solar (Dimensión Argentina).
- SVAMPA, MARISTELLA (2005), *La sociedad excluyente. La Argentina bajo el signo del neoliberalismo*, Buenos Aires, Taurus (Pensamiento).
- TORRES, HORACIO (1992), "Cambios en la estructura socioespacial de Buenos Aires a partir de la década de 1940", en J. R. JORRAT y R. SAUTU, *Después de Germani. Exploraciones sobre la estructura social de la Argentina*, Buenos Aires, Ed. Paidós, pp. 158-175.
- (1993), *El mapa social de Buenos Aires 1940-1990*, Buenos Aires, FADU-UBA, Serie Difusión, n° 3.
- (2001), "Cambios socioterritoriales en Buenos Aires durante la década de 1990", en *EURE*, vol. 27, n° 80, mayo, pp. 33-58.

- VAPÑARSKY, CÉSAR A. (1998), *El concepto de localidad: definición, estudios de caso y fundamentos teórico-metodológicos. Censo Nacional de Población y Vivienda 1991*, Buenos Aires, INDEC (Serie D, Número 4).
- (2000), *La aglomeración Gran Buenos Aires. Expansión espacial y crecimiento demográfico entre 1869 y 1991*, Buenos Aires, EUDEBA.
- WELCH GUERRA, MAX (ed.) (2005), *Buenos Aires a la deriva. Transformaciones urbanas recientes*, Buenos Aires, Biblos.