

## **LA AGLOMERACIÓN DE BUENOS AIRES. CENTRALIDAD Y SUBURBANIZACIÓN (1940-1990)**

POR

**HORACIO A. TORRES**

### *Introducción*

Los períodos de cambio de los procesos de estructuración espacial interna de Buenos Aires guardan una estrecha relación con los grandes períodos de cambio económico, demográfico, social y político que afectan el desarrollo metropolitano en su conjunto. En ese sentido pueden señalarse, con posterioridad a 1940, tres períodos de características diferentes: 1940-1960, 1960-1980 y 1980-1990.

En el presente trabajo se analizan esos períodos, identificando en cada caso un conjunto de procesos socioespaciales que permiten explicar los patrones de diferenciación social del espacio que configuran en cada caso un «mapa social» característico. En este contexto, las políticas urbanas del Estado en vigencia en cada período son también tratadas en tanto posibilitan, impiden o condicionan selectivamente esos procesos.

Horacio A. Torres. Investigador del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnica, Argentina; Profesor de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires.

**Estudios Geográficos**  
Tomo LIV, n.º 211, abril-junio 1993

*El período 1940-1960*

*El contexto.*—Durante las décadas de 1940 y 1950 el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA)<sup>1</sup> reinicia —luego de la crisis de 1930 y la Segunda Guerra Mundial— un ritmo sostenido de crecimiento que va a traducirse fundamentalmente en una importante expansión de la periferia.<sup>2</sup>

Entre 1870 y 1930, en el contexto de una economía agroexportadora en crecimiento sostenido, la metrópoli, en tanto puerto principal y sede del poder político a nivel nacional, recibe un flujo casi ininterrumpido de migrantes externos principalmente europeos; durante el nuevo impulso del proceso de metropolización que tiene lugar durante las décadas de 1940 y 1950, en cambio, el peso creciente de la metrópoli está asociado al desarrollo de un proceso de industrialización «sustitutivo de importaciones» (que también se centra en el AMBA) y al peso de los nuevos flujos migratorios provenientes ahora del interior del país y de los países limítrofes.<sup>3</sup>

Tanto la reactivación del crecimiento metropolitano como los procesos de industrialización y reestructuración interna de la metrópoli se hallan íntimamente relacionados al nuevo contexto político (el Gobierno peronista de 1945 a 1955), en el que el Estado incrementa su papel como conductor del proceso económico, como productor de bienes y servicios y (parte inseparable de ese contexto), como agente involucrado en un proceso de redistribución del ingreso. La posibilidad de orientar el crédito —que

---

<sup>1</sup> El Área Metropolitana de Buenos Aires está compuesta por un núcleo central que posee un estatuto político particular: ser la Capital Federal de la República Argentina, la que está limitada por el río de la Plata, la Avenida General Paz y el Riachuelo (ver figura). Completan el AMBA un conjunto de municipios de la provincia de Buenos Aires (los «Partidos»), cuyo número ha ido aumentando con el crecimiento metropolitano. En la figura se señala la extensión máxima correspondiente a fines de la década de 1980, distinguiéndose además la expansión del período 1947-1960 (rayado horizontal).

<sup>2</sup> El AMBA aumenta su población entre 1947 y 1960 de 4,6 millones de habitantes a 6,7 millones, aumentando también en ese período su peso en el total nacional (de 29,3% a 33,7%). Esto significa una tasa de crecimiento del AMBA de 2,6%, la que se descompone en una tasa nula (0,0%) en el interior de la Capital Federal y una muy elevada (6,0%) en la parte externa a ella (Lattes, *op. cit.*).

<sup>3</sup> A diferencia de lo que ocurría en períodos anteriores, entre 1945 y 1960 la migración de argentinos es más importante que la de extranjeros —42,9 y 29,4% respectivamente— aumentando también entre los extranjeros el peso de los migrantes de los países limítrofes —4% en 1947, 8% en 1960— (Lattes, *op. cit.*).

favorece la extraordinaria difusión de la pequeña propiedad urbana—, la nacionalización de la red ferroviaria suburbana y las políticas de explotación que se establecen y la nacionalización de los otros servicios urbanos van a tener una gran incidencia en la forma que adoptan los procesos de estructuración metropolitana durante el período considerado.

El crecimiento metropolitano va a adoptar dos formas diferentes: por una parte, la expansión de la zona periférica —primera y segunda coronas del Gran Buenos Aires, fuera de los límites Capital Federal— generando un proceso de suburbanización (zona rayada horizontalmente en la figura), del cual van a ser protagonistas fundamentalmente los trabajadores urbanos, y, por otra parte, una densificación de ciertas zonas centrales —principalmente en el interior de la Capital Federal (en la figura, eje norte desde el centro hacia Belgrano y eje oeste desde el centro hacia Flores)— producida por la construcción de edificios de departamento en altura, proceso que va a afectar la localización residencial de toda la gama de los estratos medios. En su conjunto, ambas formas integran un modelo de estructuración espacial interna metropolitana característico de este período y que implica un corte con el de períodos anteriores.<sup>4</sup>

*La difusión de la pequeña propiedad urbana.*—La expansión metropolitana entre 1940 y 1960 es acompañada por el aumento sustancial de la propiedad, como forma de tenencia residencial y la consecuente pérdida de la importancia que el mercado de alquileres había tenido anteriormente entre los sectores populares.

Las dos formas que adopta la expansión urbana se encuentran asociadas a dos tipos de producción y uso de la tierra urbana: los «loteos económicos», en la periferia y la construcción de edificios en altura (según el régimen de la «propiedad horizontal») en el núcleo central. Ambas situaciones posibilitaron que el porcentaje de propietarios en el AMBA experimentara un formidable incremento entre 1947 y 1960: de 26'8 % en la primera fecha a 58'2 % en la segunda. En la zonas externas al límite de la Capital Federal, esa proporción aumenta de 43'3 % a 67'2 %; en el interior de este límite el aumento es aún más espectacular: de 17'6 % a 45'6 %.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> La discusión sobre las características de ese modelo es tratada en trabajos anteriores (TORRES, 1975, 1978, 1992).

<sup>5</sup> TORRES (1975), cuadro 8.

Son varias las políticas del Estado que contribuyeron a la difusión de la pequeña propiedad urbana: las líneas de préstamos subsidiados (mensualidades no indexadas) en los bancos oficiales, la política de tarifas también subsidiadas en el transporte público nacionalizado (lo que hizo más accesible la zona periférica) y, finalmente, una situación paradójica en materia del desarrollo urbano: la existencia de una situación de hecho de verdadero *laissez-faire* en relación con el control del uso del suelo (tanto el de uso residencial como el destinado a localizaciones industriales) en el contexto de políticas generales que aumentan el control del Estado en la economía.<sup>6</sup> Esta situación permitió a los promotores inmobiliarios realizar vastas operaciones de fraccionamiento de tierras periféricas con muy bajos costos de urbanización. Por otra parte, los trabajadores se constituyeron en demanda solvente para este tipo de operación no sólo por el aumento de su poder adquisitivo en esos años, sino también debido a la disminución del tiempo de la jornada de trabajo, lo que les facilitó la realización de los prolongados desplazamientos cotidianos residencia-trabajo, que les demandaba una localización periférica y la dedicación de un número determinado de horas a la construcción de su vivienda.<sup>7</sup>

La ley de localizaciones urbanas de 1943, que congeló el valor de los alquileres en el contexto de un proceso inflacionario, produjo efectos contradictorios sobre la difusión de la propiedad: si bien por una parte congeló la parte alquilada del parque habitacional durante varias décadas, por otra, al producir una retracción muy marcada en el mercado de alquileres, favoreció de manera indirecta el auge de las formas de acceso a la propiedad ya tratadas.

*Los cambios en la gestión del transporte urbano.—A) Los ferrocarriles suburbanos.* A diferencia de otras metrópolis latinoamericanas, Buenos

---

<sup>6</sup> Los escasos intentos de regulación del mercado de tierras para controlar el proceso de suburbanización en marcha, cuando existen, están dirigidos más a proteger a los compradores frente a los empresarios inmobiliarios que a finalidades de ordenamiento territorial (cf. CLICHEVSKY, 1975). Por otra parte, en la Capital Federal, el Código de Edificación de 1944, que regula aspectos edilicios, dejan sin embargo sin controlar aspectos urbanísticos tales como la capacidad habitacional máxima de las zonas.

<sup>7</sup> Los salarios reales, que entre 1929 y 1945 habían aumentado de 96 a 108 (1973=100), aumentan entre 1946 y 1955 entre 106,7 y 138,5 (1954=100); mientras que en 1945-46 la duración «normal» de la jornada de trabajo se establecía en 48 horas por semana, en 1955-56 la duración «normal» mas frecuente era de 44 horas (cf. BOURDÉ, 1987, tomo 2, pp. 844-858, 605-607).



Aires tenía ya en la década de 1940 una importante red de ferrocarriles suburbanos que era utilizada para los desplazamientos cotidianos residencia-trabajo, básicamente por un sector relativamente reducido de empleados que vivían en casas individuales fuera de los límites de la Capital Federal. La corona externa de la aglomeración, por lo tanto, reunía las condiciones para ser considerada potencialmente urbana; sin embargo, para que el proceso de suburbanización alcanzara masivamente a la población de bajos ingresos, fue necesaria la aparición de condiciones específicas relacionadas a las políticas de gestión de la red.

En 1948, el Gobierno peronista nacionaliza los ferrocarriles (80 % británicos, 10 % franceses), incluyendo la importante red suburbana de Buenos Aires. La explotación que hace el Estado de los ferrocarriles nacionalizados es altamente deficitaria.<sup>8</sup> En relación con los servicios ferroviarios suburbanos se produce una situación contradictoria: aunque el nivel de los servicios decrece por falta de inversiones y modernización, la considerable reducción relativa del costo del pasaje incrementa su papel como espina dorsal de los desplazamientos cotidianos largos (en condiciones máximas de falta de confort), contribuyendo a hacer accesibles las zonas periféricas a los sectores populares.

Entre 1939 y 1959 un trayecto en ferrocarril suburbano aumenta entre m\$<sup>n</sup> 1'60 y m\$<sup>n</sup> 7'50, mientras el nivel general del costo de vida aumenta entre m\$<sup>n</sup> 2'60 y m\$<sup>n</sup> 18'7 (es decir, un aumento de 5 veces en el primer caso y de 30 veces en el segundo). El fuerte subsidio del Estado a los desplazamientos largos residencia-trabajo implicado por esta política de explotación de la red, tuvo como consecuencia —deliberada o no— que la tierra periférica se volviera accesible para amplios sectores de los trabajadores urbanos.<sup>9</sup>

*B) Los «colectivos».*—Los transportes de la Capital Federal estaban constituidos en la década de 1930 por una red de tranvías eléctricos de 800 Km. de longitud, tres líneas de subterráneos (y una cuarta que se inaugura en 1941) y líneas de ómnibus (el 80 % de esa red es propiedad de una empresa de capital británico). En 1933, como consecuencia de la

---

<sup>8</sup> Hacia 1970, el 88% de las transferencias del Estado a las empresas nacionalizadas está dirigido a cubrir el déficit de los ferrocarriles (cf. BOURDÉ, 1987).

<sup>9</sup> Cf. TORRES (1978), cuadro 1, p. 203.

reestructuración de las relaciones anglo-argentinas que se materializa mediante el pacto Roca-Runciman, entran en discusión medidas de protección a los intereses británicos en el transporte urbano de Buenos Aires frente a la creciente competencia de una multitud de pequeños empresarios locales que animan la rápida difusión de pequeños autobuses (los «colectivos»)<sup>10</sup> y realizan en el país un carrozado especial de los vehículos para aumentar su capacidad. La expansión de los «colectivos», sin embargo, estuvo erizada de obstáculos. En 1936 y 1937 se dictaron varios decretos creando la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, ente del que formaban parte el Estado y las grandes compañías, tenía el monopolio del transporte en la Capital Federal y estaba autorizada a expropiar —con compensación monetaria— todas las líneas de «colectivos» registradas después de 1934. La mayor parte de los propietarios de «colectivos» se resistieron a la expropiación, la cual fue finalmente ejecutada por la Municipalidad.

En 1948, en conjunto con la red ferroviaria, la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires es también nacionalizada y posteriormente disuelta; a partir de ese momento, la expansión de las líneas de «colectivos» adquiere un ritmo acelerado, lo cual cierra un ciclo comenzado en la década anterior: del predominio de las grandes compañías privadas y la existencia de un ente monopólico mixto, se ha pasado, por una parte, al transporte nacionalizado y, por otra, al predominio de la multitud de pequeñas empresas privadas de «colectivos». En las zonas periféricas, el recorrido de las líneas de «colectivos» incluye las zonas de expansión reciente, lejos de los ejes ferroviarios principales (muchas veces siguiendo calles no pavimentadas), cumpliendo la función de unir esas zonas con las estaciones del ferrocarril suburbano. Frente a su notable expansión, el desarrollo del resto del transporte público entra en un período de estancamiento y de degradación de los servicios.

*La desarticulación del paisaje urbano periférico.*—El fraccionamiento periférico fue un simple trazado sobre el suelo —sin construcciones materiales, pavimentos, ni la provisión de ningún tipo de servicio—, que reproducía el amanzanamiento tradicional (subdividido en las parcelas míni-

---

<sup>10</sup> Durante 1929-1930, como consecuencia de la reducción de la demanda a causa de la crisis, grupos de conductores de taxímetros habían decidido asociarse siguiendo recorridos comunes y llevando todos los pasajeros que pudieran cargar en sus vehículos. Su éxito es tal que en 1934 transportan el 30% de los pasajeros de la Capital Federal.

mas: lotes de 8'66 m. las 10 varas históricas), sin la reserva de plazas ni de espacios de uso común o público. En esas zonas, la alta tasa de ocupación de las viviendas individuales (generalmente pequeñas y de una planta), se contraponen a las bajas densidades producidas por un tejido urbano discontinuo y desestructurado. La infrecuente pavimentación de las calles y la aún más infrecuente provisión de los servicios básicos de agua y cloacas sigue patrones azarosos: iniciativas oficiales a nivel municipal, provincial o nacional no coordinadas entre sí e iniciativas de organizaciones de vecinos.

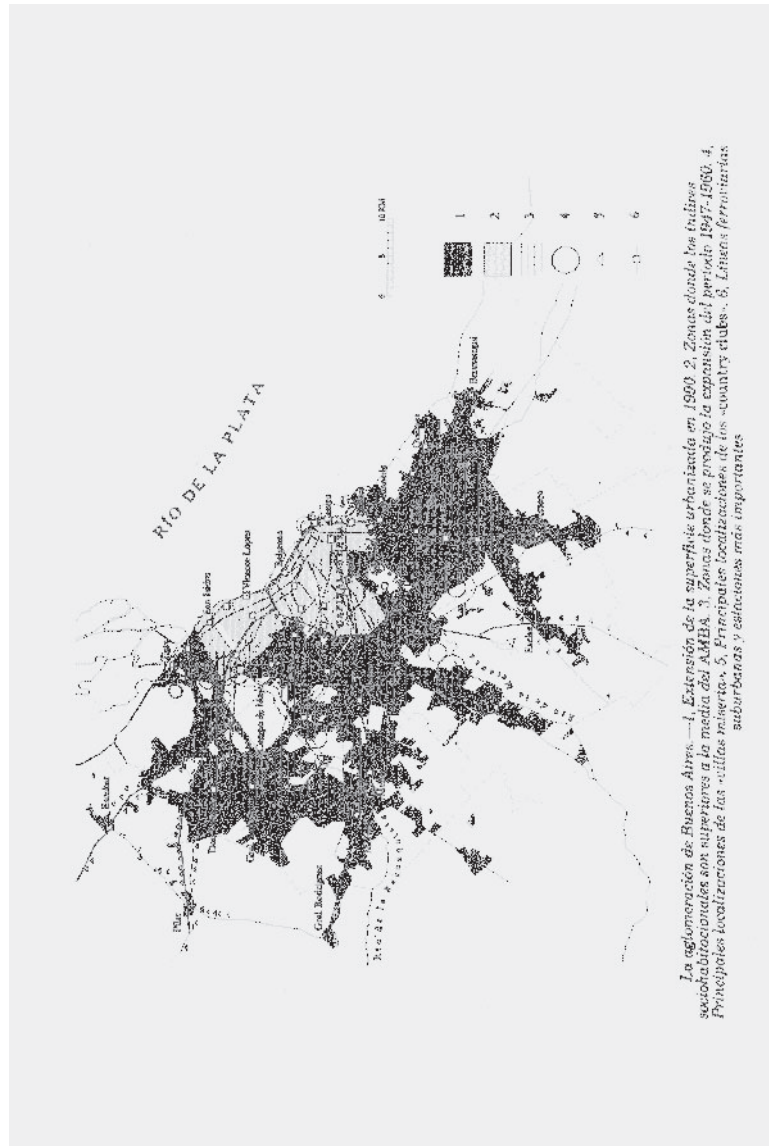
Las viviendas son construidas utilizando predominantemente técnicas de autoconstrucción, al ritmo dictado por la capacidad de ahorro y el tiempo disponible de las familias. Los materiales y las técnicas constructivas son los que provee el mercado (muros de ladrillo, puertas, ventanas y artefactos sanitarios estándar, techos planos de hormigón armado, de losas y vigas prefabricadas o tejados inclinados cubiertos con chapas acanaladas o con tejas).

En las zonas de expansión del período 1947-1960 (ver figura), la desarticulación espacial del tejido urbano, que es una consecuencia necesaria resultante de las características que adoptó ese proceso, puede ser considerada como uno de los factores principales del deterioro de la habitabilidad de esas zonas, comparable por sus consecuencias al representado por la falta de servicios.

*Cambios en el paisaje urbano central derivados de su renovación parcelaria por parcela.*—En las zonas centrales, la escala reducida en la que trabajaba el submercado de la «propiedad horizontal» y la necesidad de rentabilidad de las operaciones hacía necesario que los inmuebles adoptaran invariablemente las máximas alturas permitidas por el Código de la Edificación de 1944<sup>11</sup>. Esta lógica se aplicaba de manera inflexible: tanto en una manzana saturada como en una con un solo edificio en altura. Una manzana que hubiera sido construida en su totalidad hubiera llegado a densidades del orden de las 3.500 personas por hectárea; en la Capital

---

<sup>11</sup> El Código de la Edificación de 1944 reemplaza a las regulaciones más laxas de 1928. Aumenta la altura posible de la fachada (que se regula por el ancho de la calle del frente y no por criterios de densidad máxima). Permite que las habitaciones sean ventiladas e iluminadas por «patios de aire y luz» de dimensiones reglamentadas. Según algunos autores, este código inicia la «fragmentación» del tejido urbano y produce un mecanismo que «convierte el diseño de la propiedad horizontal en un mecanismo automático» (DÍEZ *et al.*, 1984).



La aglomeración de Buenos Aires. — 1. Extensión de la superficie urbanizada en 1890-2. Zonas donde los tipos socioeconómicos son superiores a la media del AMBA. 3. Zonas donde se produjo la expansión del período 1897-1960. 4. Principales localizaciones de las «cliffes negras». 5. Principales localizaciones de los «country clubs». 6. Líneas ferroviarias suburbanas y estaciones más importantes.



Federal, el cálculo llegaría a los 50 millones de habitantes. Sin embargo, la población de la Capital Federal —el ámbito principal de difusión de la «propiedad horizontal»— se mantuvo prácticamente estable en tres millones de habitantes desde 1947,<sup>12</sup> a pesar de los temores de algunos urbanistas, que suponían que la permisividad del Código (que se mantuvo durante 30 años) provocaría la superpoblación de la Capital.<sup>13</sup> Lo que sí posibilitó esta situación fue la actuación de empresas pequeñas y medianas poco tecnificadas que actuaron a escala reducida (parcela por parcela,) lo que tuvo como consecuencia la producción irrestricta de un tejido urbano discontinuo y desarticulado.

*Los procesos fuera del mercado: la «villa miseria clásica».*—El fenómeno de los asentamientos marginales que, con altibajos, va a estar presente en la ciudad desde ese momento, tiene su comienzo durante la década de 1940, asociado a la expansión urbana, y las migraciones internas. Son los sectores que quedan fuera de los mecanismos del mercado residencial —trabajadores con relaciones laborales no formalizadas, temporarias o precarias—, los que van a construir los «asentamientos marginales», «villas de emergencia» o —adoptando la denominación que aparece en ese período y que va a perdurar— las «villas miseria».

A diferencia de otras metrópolis latinoamericanas donde se configura —siguiendo las tesis clásicas de Quijano— un «polo marginal» urbano, en Buenos Aires la «villas» producen situaciones de enclave más circunscriptas.<sup>14</sup> El trazado irregular de las «villas» contrasta con las manzanas regulares, uniformes y parceladas de la ciudad en general y de los barrios de loteo y autoconstrucción próximos. Las viviendas son construidas con materiales precarios, (lata, cartón, muros de ladrillo de canto, chapa ondulada, madera) y la carencia de servicios es casi absoluta.

---

<sup>12</sup> La densificación de ciertas zonas —en el contexto de la estabilidad poblacional de la Capital Federal en su conjunto— se explica por la disminución de la población residente en las zonas donde se produce un aumento importante del comercio y los servicios.

<sup>13</sup> Cf. Odilia SUÁREZ (1987).

<sup>14</sup> Es difícil construir series estadísticas de la magnitud de la población involucrada, salvo para períodos recientes y para la Capital Federal. Para apreciar su magnitud puede recurrirse a las estadísticas de 1976 para la Capital Federal (antes de los operativos masivos de erradicación), que registran una población de 225.000 personas y al Censo de Villas de Emergencia 91.981, provincia de Buenos Aires) que arroja, para el Gran Buenos Aires, una población de 290.000 personas.

Cuando la red de agua está próxima, los habitantes utilizan colectivamente grifos conectados a la red; la energía eléctrica es tomada de manera no autorizada de la red pública.

Durante largos períodos —particularmente durante la etapa inicial de expansión industrial— las «villas» fueron toleradas en tanto brindaban soluciones «de emergencia» al problema habitacional; existieron también de manera esporádica planes de crédito y adjudicación de viviendas dirigidos específicamente a habitantes de «villas», lo cual, sin embargo, no afectó de manera significativa su reproducción como fenómeno urbano.

### *Los cambios entre 1960 y 1980*

*El contexto.*—Cambios importantes en el contexto económico, político y social se hacen sentir a partir de la década de 1960, mostrando que el conjunto de factores que sustentaban el modelo anterior se había agotado y que se había producido un cambio generalizado en las tendencias de estructuración metropolitana.

A partir de 1960, el ritmo de crecimiento de la región metropolitana se desacelera.<sup>15</sup> El año 1970 constituye un punto de inflexión, cuando el peso de la población del área —como porcentaje de la población del país— llega a su máximo histórico, comenzando luego a disminuir. Entre 1970 y 1980, por primera vez el crecimiento vegetativo supera a las migraciones, aumentando entre los migrantes extranjeros la proporción de los países limítrofes.<sup>16</sup>

En términos generales, durante este período se asiste al fin de las políticas «redistribucionistas», acentuándose la predominancia del mercado en la actividad económica.<sup>17</sup> En este contexto, las que han sido llamadas

---

<sup>15</sup> En conjunto con un cambio poblacional que lleva a la población del AMBA de 6,7 millones de habitantes en 1960, 8,3 millones en 1970 y 9,8 millones en 1980, se registra una disminución de las tasas de crecimiento de 2,1% en 1960-70 a 1,6 en 1970-80 (LATTES, *op. cit.*).

<sup>16</sup> El peso de la población del AMBA en el total nacional aumenta entre 1960 y 1970 de 33,7% a 35,4%, disminuyendo después a 34,9% en 1970. La proporción de migrantes de los países limítrofes sobre el total de migrantes extranjeros aumenta de 8% en 1960 a 27% en 1980 (LATTES, *op. cit.*).

<sup>17</sup> Óscar OSZLAK (1991).

«políticas urbanas implícitas» (subsidio al transporte y a la vivienda) tienden a desaparecer,<sup>18</sup> entrando en vigencia, por otra parte, una normativa formal (leyes de usos del suelo) y formulándose grandes planes de ordenamiento metropolitano (que en términos generales no fueron aplicados).

*El fin de los loteos económicos.*—La disminución progresiva de la incidencia del proceso de loteamiento económico y autoconstrucción, que comienza a manifestarse a partir de 1960 y se completa —bajo los efectos de la crisis— durante la década de 1980, se encuentra asociada principalmente a la desaparición progresiva del subsidio al transporte y a la vivienda y a la aparición de una legislación de usos del suelo cuyos requerimientos —aunque mínimos si los comparamos a nivel internacional— son suficientes para desalentar a los especuladores inmobiliarios.

Más que una continuación del proceso de suburbanización hacia zonas cada vez más alejadas, durante las décadas de 1960 y 1970 se produce la consolidación (densificación o estancamiento) de los barrios de loteos ya establecidos y la multiplicación de formas fuera del mercado o ilegales de acceso a la tierra.

*La reducción del subsidio al transporte suburbano.*—En relación con la gestión del transporte, se produce una disminución relativa del precio del transporte. Considerando dos períodos quinquenales, uno anterior y otro posterior a 1960 (1952-1957 y 1965-1970) y teniendo en cuenta el costo de vida, los salarios y el precio del transporte público, puede verse que antes de 1960 es el transporte público el que menos crece, mientras que luego de esa fecha, por el contrario, el transporte público es el que registra los mayores incrementos.<sup>19</sup>

Así como la subvención del transporte en los ferrocarriles suburbanos nacionalizados fue una condición necesaria para el desarrollo del proceso

---

<sup>18</sup> En relación con las políticas de vivienda, la ley de alquileres deja de tener vigencia y se desmantelan los mecanismos de subsidio que caracterizaron a las políticas peronistas, suspendiéndose en 1959 el financiamiento público (Banco Hipotecario Nacional) de la compra de viviendas, la que queda en manos privadas (cf. YUJNOVSKY, 1983).

<sup>19</sup> Entre 1952 y 1958, el transporte público crece un 25%, mientras los salarios lo hacen un 97,9% y el costo de vida un 71,6%. Entre 1965 y 1970, en cambio, el transporte crece un 187,9%, superando a los salarios, que sólo crecen un 145,9% y al costo de vida, que lo hace un 142,0% (cf. TORRES, 1992, p. 171, VITELLI, 1985, cuadro n. 28).

de suburbanización «económica» de las décadas de 1940 y 1950, la disminución progresiva de ese subsidio a partir de la década de 1960 se constituye en un factor crucial para explicar el agotamiento posterior de ese modelo de suburbanización.

*Las leyes de usos del suelo.*—En 1977, en el contexto del régimen militar que se prolongó entre 1976 y 1983, son puestos en vigencia dos instrumentos dirigidos explícitamente al ordenamiento territorial. Uno de estos instrumentos es el nuevo Código de Planeamiento Urbano de la Capital Federal, que impone drásticos cambios en las formas de ocupación de la parcela —están ahora reguladas por un «factor de ocupación total» y un «factor de ocupación del suelo»—, y disminuyen sustancialmente las alturas a las que es posible construir. El segundo instrumento es la ley 8.912 «de usos del suelo» de la Provincia de Buenos Aires, también de 1977, uno de cuyos propósitos es propender a la estructuración del tejido suburbano disperso, imponiendo una serie de requerimientos a las operaciones de subdivisión. En la práctica, esta ley chocó contra numerosos obstáculos. En primer lugar, contra la práctica usual de los promotores inmobiliarios del loteo disperso (en «islas»), que deja zonas vacantes intermedias en espera de su valorización como consecuencia de la construcción paulatina en las zonas ya ocupadas; en segundo lugar, a la mayor inversión necesaria para cumplir con los nuevos requerimientos; finalmente, a que la aplicación de normas de edificación choca también con las prácticas de autoconstrucción de los propios pobladores.

El intento de aplicar un marco legal de control urbano que no estaba acompañado de medidas de promoción y de control eficaces, produjo, además, otro efecto perverso: un sector de la promoción inmobiliaria adoptó prácticas de operación dirigidas a burlar las normas, naciendo de esta manera los loteos «piratas»; este tipo de operaciones fueron realizadas sin aprobación municipal formalizándose la venta de las parcelas solamente mediante un «boleto de compra-venta». Estas situaciones han sido frecuentes a fines de la década de 1970 y comienzos de la de 1980 y han dado lugar a movilizaciones de vecinos (pequeños propietarios pobres de barrios de autoconstrucción) que requieren que su situación sea regularizada por algún tipo de reconocimiento por las autoridades municipales.

Los efectos de estos instrumentos legales han sido analizados desde distintas ópticas; trabajos centrados en el análisis de las características de las decisiones políticas del período militar 1976-83, ponen en evidencia un



intento «autoritario radicalizado» de regular el derecho a la ciudad (lo cual resulta claro en la erradicación *manu militari* de la mayor parte —39.000 familias— de las «villas» de la Capital Federal).<sup>20</sup> Otros autores, centrándose en el análisis de los aspectos técnicos de la legislación de usos del suelo,<sup>21</sup> muestran que entre los planificadores urbanos existió cierto consenso en el sentido de justificar medidas tendientes a reglamentar el desarrollo urbano incontrolado (objetivo que, de cualquier manera, no fue logrado).

*El surgimiento y ocaso de los grandes planes de desarrollo metropolitano (1958-1977).*—Entre 1958 y 1977 aparecen un conjunto de estudios técnicos de importancia —realizados por el Gobierno nacional, la municipalidad de la ciudad de Buenos Aires y el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires—, dirigidos a proponer grandes esquemas de ordenamiento metropolitano.<sup>22</sup> Las grandes estrategias regionales elaboradas entre 1958 y 1977 implicaron un impresionante despliegue técnico, cuyos productos (en el papel) son comparables a ejemplos internacionales y constituyen en su conjunto un material bibliográfico indispensable sobre el análisis y el diagnóstico del sistema metropolitano de Buenos Aires. La forma de evolución de la región metropolitana, sin embargo, ha seguido tendencias que no respondieron a los principios contenidos en estos grandes planes de urbanismo (concebidos por organismos del Estado en contextos políticos-institucionales disímiles), que fueron prácticamente ignorados por el discurso político y la opinión pública.

### *La década de 1980*

*El contexto.*—Durante la década de 1980, habiendo llegado el país a un grado de urbanización muy elevado (83'0 % en 1980), el aumento del porcentaje de la población urbana nacional es mínimo (de 83 % en 1980 a

---

<sup>20</sup> OSZLAK (1991).

<sup>21</sup> CASSAGNE, J. C., DUPRAT, J. E., MENDONÇA PAZ, A. E., REINHOLD, A. L., SCOTTI, E. P. y SUÁREZ, O. (1983).

<sup>22</sup> Estos planes son presentados en los siguientes documentos CONADE (1970), *Organización del espacio en la Región Metropolitana. Esquema Director Año 2000*, Buenos Aires: Consejo nacional de Desarrollo; O. P. R. (1968), *Plan Director para la Capital Federal y lineamientos estructurales para el Área Metropolitana*, Buenos Aires: MCBA, OPR.; SETOP, CONHABIT (1977), *Estudio del Sistema Metropolitano Bonaerense (SIMEB)*, Buenos Aires: Secretaría de Transporte y Obras Públicas.

86'2 % en 1991), concentrándose este aumento en el resto urbano del país, fuera del área metropolitana. La tasa de crecimiento del AMBA disminuye (de 1'6 % en 1970-80 a 1'0 % en 1980-91), registrándose dentro de la Capital Federal una tasa mínima (0'1 %) y continuando fuera de ella la declinación del ritmo de crecimiento que ya se había advertido durante períodos anteriores (de 2'4 % en 1970-80 a 1'4 % en 1980-91) (Lattes, op. cit.).

En relación con las acciones dirigidas al planeamiento metropolitano, en el contexto de un afianzamiento institucional derivado del retorno al régimen constitucional en 1983, surge una entidad que aspira a constituirse en la autoridad coordinadora del planeamiento metropolitano (el AMBA, Área Metropolitana de Buenos Aires), a partir de un convenio entre el Gobierno nacional, la municipalidad de la ciudad de Buenos Aires y el Gobierno de la provincia de Buenos Aires.<sup>23</sup> Las aspiraciones iniciales que parecían dirigirse a constituir una entidad jurídica formal para actuar sobre un área de características multijurisdiccionales, encontraron dificultades crecientes —y aparentemente insalvables— para conciliar los intereses económicos y políticos divergentes de las distintas partes constitutivas de la región.

En el contexto de la situación de fines de la década de 1980 (crisis económica y políticas de ajuste, cambio en los partidos gobernantes a nivel nacional —1989— y en la Provincia de Buenos Aires —1987, 1991—), se implementan nuevas estrategias para superar la crisis en las que se privilegia lo local (el municipio, el barrio, la manzana), lo operacional (emprendimientos que requieran pocas inversiones) y lo gestor (nuevos actores, grupos autogestionarios). Varios autores ponen en evidencia, que la década de 1980 está asignada por nuevos actores y nuevos movimientos sociales fuertemente territorializados (municipios, barrios, organizaciones de la comunidad, Iglesia, ONG), por un «desplazamiento del eje de la acción política a lo social y lo urbano» en donde la «lucha por el espacio» centrada en la tierra adquiere un peso predominante.<sup>24</sup>

Por otra parte, el discurso político predominante (libertad de mercados,

---

<sup>23</sup> La problemática tratada fue difundida mediante una revista cuatrimestral: los *Cuadernos del AMBA*.

<sup>24</sup> N. CLICHEVSKY, M. F. PRÉVOT SCHAPIRA Y G. SCHNEIER (1990); E. JELIN (comp., 1985).

desregulación), tiende a ser asimilado en el contexto argentino como opuesto al emprendimiento por parte del Estado de operaciones de ordenamiento territorial (un punto de vista reminiscente de lo que Tribillón llama «post-urbanismo»).<sup>25</sup> Es por este conjunto de razones que la formulación de grandes planes de alcance metropolitano ha entrado en un período de eclipse. Podría decirse que el discurso de la planificación urbana —que en Buenos Aires estuvo más relacionado con la elaboración de propuestas que con la ejecución de los planes—, se desplaza desde las propuestas relativas a la estructura metropolitana en su conjunto hacia lo local como ámbito operativo y de gestión, lo que se manifiesta en la existencia de un conjunto de iniciativas puntuales urbanas (a nivel municipal), por ejemplo, la rehabilitación de vivienda y provisión de servicios bajo sistemas autogestionarios, la rehabilitación y reciclaje de edificios y zonas históricas y aún la existencia de grandes proyectos locales de renovación urbana (zona portuaria), con la condición de que su rentabilidad esté garantizada y su financiamiento asegurado; por otra parte, existen propuestas a nivel institucional dirigidas a la descentralización del sistema decisorio municipal y acciones dirigidas, a la regularización de situaciones de hecho en materia dominial (asentamientos).

*De la «villa miseria» al «asentamiento».*—En relación con los procesos residenciales fuera del mercado, la evolución de la «villa miseria» clásica sufre cambios importantes. Desde comienzos de la década de 1980, las ocupaciones ilegales de tierra periférica adoptan nuevas formas: los «asentamientos». Las «villas», de trazado irregular, no respetan ni el patrón tradicional de la manzana ni la división regular en parcelas; los «asentamientos», desde el momento de su instalación, tratan de evitar toda diferenciación formal demasiado evidente con el tejido urbano regular (características que favorecen una futura «regularización» al hacer posible el proceso administrativo de regularización catastral, requisito para llegar a la regularización dominial). En los hechos, los «asentamientos» y las políticas del Estado dirigidas a su regularización, constituyen los únicos procesos recientes que plantean formas de suburbanización de los grupos de menores ingresos.

*La suburbanización de las élites.*—Aparte de otros desarrollos periféricos

---

<sup>25</sup> J. F. TRIBILLÓN (1991).

menores dirigidos a los grupos de más altos ingresos, el fenómeno característico de la década de 1980 —dirigido exclusivamente a esos grupos— es la aparición de los *country clubs*, como residencia permanente. A partir de 1985 los periódicos de mayor circulación comienzan a discriminar el rubro *country clubs*, como ítem separado (anteriormente estaban englobados en rubros tales como «casas de fin de semana» o «quintas»). Los *country clubs*, se implantan en el tejido urbano de la extrema periferia —en zonas servidas por fácil acceso del automotor privado (ver figura)—, como verdaderas situaciones de «enclave»: cerrados al exterior por límites que sólo pueden ser franqueados a través de accesos custodiados, muestran una organización libre y cuidada de su espacio interno —viviendas individuales, jardines y espacios comunes de recreación y deporte.

*El incremento del deterioro central.*—El tipo de fenómenos que puede designarse como «deterioro central», que había tenido un peso considerable en Buenos Aires durante el período 1880-1930 (conventillos) y había tendido a estancarse o a disminuir en términos relativos a partir de la década de 1940, reaparece durante la década de 1980 en la Capital Federal adoptando nuevas formas: a) perdurabilidad del «conventillo», a pesar de su disminución en términos relativos; b) aparición e incremento de otras modalidades de alquiler de piezas en condiciones de precariedad, sobre todo bajo la forma de «hoteles y pensiones»; c) aumento considerable de la población de las «villas» de la capital, luego de su disminución a consecuencia de los intentos de erradicación masiva entre 1976 y 1982, y d) el incremento del fenómeno de las casas «tomadas».

A pesar de las dificultades encontradas para llegar a una cuantificación precisa de la evolución de la población en «hoteles y pensiones» (en los censos quedan englobados —en un conjunto heterogéneo— dentro de las «viviendas colectivas»), toda la evidencia disponible señala la emergencia de este fenómeno. La proporción de la población de la ciudad de Buenos Aires que vive en «conventillos», ha seguido —con algunos altibajos—, un proceso histórico de declinación: 21'8 % en 1982, 10'1% en 1960, 2'8 % en 1980.<sup>26</sup> El volumen de esa población en 1991 (69.324 personas, 2'4 % del total), permite, sin embargo, considerarla como una parte significativa de los procesos de deterioro central. Los «conventillos» tienen su mayor con-

---

<sup>26</sup> B. CUENYA (1988).



centración en las zonas centrales, hacia el sur (Centro-La Boca) que constituyeron su origen histórico, pero su dispersión abarca también el resto de la ciudad. Tanto en los «conventillos» como en los «hoteles y pensiones» —tal como es señalado por algunos autores—,<sup>27</sup> «el acceso a la centralidad se paga con el hacinamiento», desde que la localización central facilita los desplazamientos al trabajo, permitiendo (sobre todo a las mujeres) disponer de más tiempo en el hogar para el cuidado de los hijos. Encontramos aquí una aplicación particular —dirigida al análisis de la precariedad habitacional—, del principio general de la sustitución entre espacio residencial y accesibilidad urbana.<sup>28</sup>

Con respecto a las casas tomadas en zonas centrales (dueños ausentes, juicios sucesorios, edificios en construcción paralizados, propiedad fiscal no utilizada), si bien su cuantificación es en extremo dificultosa, no se discute que su número ha aumentado durante la década de 1980.

Las «villas miseria» de la Capital Federal —cuya evolución durante el último intercensal se conoce—, han experimentado un aumento vertiginoso (34.664 personas en febrero de 1980 y 50.945 en mayo de 1991), en el contexto de una práctica estabilidad poblacional de la capital (un aumento de sólo 32.173 personas para una población total —en 1991— de 2.955.002 habitantes). El aumento se concentra en el distrito 1 (central-portuario) y en el sur y sudoeste (márgenes del Riachuelo).

En conclusión, puede decirse que las tendencias recientes en el núcleo central de la aglomeración muestran un claro aumento y diversificación de las situaciones de deterioro central, lo cual pone de manifiesto un nuevo cambio en la historia de la tensión centro-periferia.<sup>29</sup>

---

<sup>27</sup> B. CUENYA, *op. cit.*; E. RIVAS 91977).

<sup>28</sup> La tensión entre espacio y accesibilidad se resuelve a veces a favor del espacio, como lo manifiesta explícitamente el ocupante de un asentamiento periférico (regularizado): «Durante años yo viví a tres cuadras de mi trabajo (...) en una pensión en la que mis chicos (siete hijos) no se podían mover. Ahora tengo una hora y media de viaje, ida y vuelta, todos los días, pero tengo mi terreno, mi casa, mis chicos pueden jugar. A eso no lo cambio por nada» (Reportaje a ocupantes de un «asentamiento», *Clarín*, 22-9-91, Buenos Aires).

<sup>29</sup> Los «conventillos» se implantan durante el comienzo del período 1880-1930 en zonas del centro-sur anteriormente ocupadas por la élite; durante los procesos de suburbanización de los grupos de bajos ingresos que tienen lugar durante las décadas de 1940, 1950 y 1960, si bien el centro-sur mantiene muchos de sus «conventillos», su peso en el total disminuye debido a que en ese momento las situaciones de deterioro habitacional se producen predominantemente en la periferia.

*Resumen y conclusiones*

Los tres períodos en los que se ha dividido este trabajo muestran en cada caso un conjunto específico de procesos socioespaciales cuyo efecto agregado ha producido una configuración como la presentada en la figura 1, que traduce el efecto de cambios periódicos en el mapa social, asociados a procesos más amplios de naturaleza demográfica, socioeconómica y política.

Entre 1940 y 1960, en el contexto de una reactivación del crecimiento metropolitano basado en las migraciones internas y de un proceso de industrialización sustitutivo de importaciones, se produce, por una parte, una marcada expansión de la periferia que supera no sólo en núcleo central de la aglomeración, sino también la primera corona que ya se encontraba consolidada a su alrededor, y por otra, un importante proceso de densificación central (edificios de vivienda en altura). Ambos procesos constituyen los mecanismos por los que vastos sectores sociales acceden a la propiedad de la vivienda: los trabajadores urbanos en el caso de los «loteos económicos» y la amplia gama de los estratos medios, en el caso de los edificios en «propiedad horizontal». Por su parte, las «villas miseria», en tanto sectores fuera del mercado, encuentran su localización en terrenos vacantes, algunos centrales, pero sobre todo en el vasto anillo que sigue las cuencas inundables de los ríos Matanza-Riachuelo y Reconquista.

Durante las décadas de 1960 y 1970, dejan de tener vigencia varios factores que habían incidido fuertemente sobre el desarrollo urbano durante las dos décadas anteriores: la tasa de crecimiento metropolitano disminuye reduciéndose el peso relativo de las migraciones; varias de las políticas del Estado que en mayor medida afectaban los procesos de estructuración urbana, cambian de sentido o desaparecen (subsidios a la vivienda y al transporte, ley de alquileres). En relación con la difusión de la pequeña propiedad urbana, el desarrollo expansivo de los loteos económicos se detiene y el submercado de la «propiedad horizontal» se hace selectivo para los sectores de ingresos medio-altos, estabilizándose el porcentaje de propietarios en los valores de fines del período anterior. De manera consistente con el agotamiento del modelo de desarrollo característico de las décadas de 1940 y 1950, el modelo de estructuración socioespacial de ese período muestra también señales de agotamiento.

Durante la década de 1980, en el contexto de una situación calificada

como de crisis «estructural», se ponen de manifiesto cambios importantes en relación con la tensión centro-periferia: por una parte, reaparecen tendencias que apuntan al deterioro de ciertas áreas centrales y, por otra, aparecen en la extrema periferia —en zonas que hacen accesibles las dos autopistas principales— desarrollos que señalan una tendencia a la suburbanización de los grupos de más altos ingresos.

En relación con las políticas públicas dirigidas a producir cambios en la estructura metropolitana, se ha señalado que en Buenos Aires, o bien no fueron enunciadas explícitamente como políticas urbanas (sino que se enmarcaron en el contexto de políticas generales, por lo que en este trabajo son llamadas «políticas urbanas implícitas»), o bien, cuando sí lo fueron, no se aplicaron de manera efectiva. Además, pueden advertirse importantes contradicciones entre políticas generales y políticas de control urbano, siendo de ello el ejemplo más evidente la situación de las décadas de 1940 y 1950, cuando —en el contexto de un modelo de desarrollo que incrementaba la participación del Estado (ley de alquileres, nacionalización de los servicios públicos, crédito subsidiado a la vivienda)—, los procesos de expansión urbana se produjeron en condiciones de un verdadero *laissez-faire*, lo que dio por resultado la formación y consolidación de un tejido urbano periférico discontinuo y desarticulado, desprovisto de servicios, que ocupaba por lo general las zonas intersticiales alejadas de los ejes principales de transporte, en algunos casos en zonas anegadizas de las cuencas de los ríos Matanza y Reconquista (ver la principal zona de expansión entre 1947 y 1960, señalada con un rayado horizontal en la figura). Deben también mencionarse los grandes planes urbanos formulados durante la década de 1960, que no fueron aplicados de manera efectiva ni tuvieron un lugar en el debate político, como podría haberse esperado dada la magnitud de sus propuestas. Cuando en 1977, bajo un gobierno militar, se establecen controles sobre la expansión urbana (ley de usos del suelo de la Provincia de Buenos Aires), éstos chocan en tal medida con las prácticas de los promotores y los intereses creados que resultan de muy difícil —o imposible— implementación. Finalmente, los intentos realizados entre 1983 y 1989, luego de restaurarse el régimen constitucional, para constituir una entidad jurídica formal (el AMBA), que actuará como autoridad coordinadora del planeamiento metropolitano, resultaron infructuosos debido al obstáculo planteado por los intereses políticos y económicos divergentes de las distintas partes constitutivas de la región.

Se sostiene en este trabajo que las «políticas urbanas implícitas» han tenido en los hechos un peso más decisivo en lo que respecta a la consolidación de la estructura socioespacial característica de Buenos Aires, que los documentos formales de urbanismo. Por otra parte, las políticas que afectaron el sistema de accesibilidad metropolitano tuvieron un efecto importante sobre los procesos de localización residencial, al incidir de manera diferente y selectiva en los distintos estratos sociales.

La situación posterior a los cambios drásticos producidos durante la década de 1980 plantea importantes interrogantes en lo que respecta a la evolución futura del mapa social, cuyos cambios periódicos han acompañado a los cambios del contexto socioeconómico y político durante los últimos cincuenta años.

#### BIBLIOGRAFÍA

- BOURDE, GUY (1987): *La classe ouvrière argentine (1929-1969)*, 3 Tomos, Recherches & Documents, AMERIQUE LATINE, l'Harmattan, París.
- CASSAGNE, J. C., DUPRAT, J. E., MENDONÇA PAZ, A. E., REINHOLD, A. L., SCOTTI, E. P. y SUÁREZ, O.: *Derecho y Planeamiento urbano*, Editorial Universidad, Buenos Aires, 1983.
- CLICHEVSKY, N., PREVOT-SCHAPIRA, M. F. y SCHEIER, G. (1990): *Loteos populares, sector inmobiliario y gestión local en Buenos Aires*, CEUR, Buenos Aires / CREDAL, París.
- CUENYA, B. (1988): *Inquilinatos en la Ciudad de Buenos Aires*, Cuadernos del CEUR n. 24, Buenos Aires.
- DIEZ F. *et al.* (1984): «La influencia de los códigos de edificación en la generación del tejido urbano», en *IDEAS en Arte y Tecnología*, Año I, n. 1.
- GERMANI, GINO (1955): *Estructura social de la Argentina*, Raigal, Buenos Aires.
- (1973): «El surgimiento del peronismo; el rol de los obreros y de los migrantes internos», en *Desarrollo Económico - Revista de Ciencias Sociales*, Vol. 13, n. 5 (octubre-diciembre).
- LATTES, A. E. y LATTES, Z. R. DE (1992): «Auge y declinación de las migraciones en Buenos Aires», en JORRAT, J. R. y SAUTU, R. (com.), *Después de Germani. Exploraciones sobre estructura social de la Argentina*, Paidós, Buenos Aires.
- M. O. S. P. (1972): *Estudio Preliminar del Transporte de la Región Metropolitana de Buenos Aires*, Tomo 1, Ministerio de Obras y Servicios Públicos, Buenos Aires.
- OSZLAK, Óscar (1991): *Merecer la ciudad. Los pobres y el derecho al espacio urbano*, CEDES-HVMANITAS, Buenos Aires.
- ROMERO, J. L. (1983): «La ciudad de masas», en Romero J. L. y Romero, L. A. (comp.), *Buenos Aires, historia de cuatro siglos*, Tomo II, Ed. Abril, Buenos Aires.
- SCHWARZER, Jorge (1983): «Implantación industrial», en Romero J. L. y Romero, L. A. (comp.), *op. cit.*
- SCOBIE, James R. (1977): *Buenos Aires. Del centro a los barrios*, Ed. Solar, Buenos Aires.
- SUÁREZ, O. (1986): *Planes y Códigos para Buenos Aires*, Ediciones Previas, EUDEBA, Buenos Aires.



## LA AGLOMERACIÓN DE BUENOS AIRES...

- TORRES, H. A. (1975): «Evolución de los procesos de estructuración espacial urbana. El caso de Buenos Aires», en *Desarrollo Económico - Revista de Ciencias Sociales*, Vol. 15, n. 18 (julio-septiembre).
- (1978): «El mapa social de Buenos Aires, en 1943, 1947 y 1960. Buenos Aires y los modelos urbanos», en *Desarrollo Económico - Revista de Ciencias Sociales*, Vol. 18, n. 70 (julio-septiembre).
- (1992): «Cambios en la estructura socioespacial de Buenos Aires a partir de la década de 1940», en J. R. Jorrot y R. Sautu (comp.), *Después de Germani. Exploraciones sobre estructura social de la Argentina*, Paidós, Buenos Aires.
- VITELLI, G. (1986): *Cuante años de inflación en la Argentina: 1945-1985*, Editorial Legasa S. A., Buenos Aires.
- YUJNOVSKY, O. (1983): «Del conventillo a la villa miseria», en Romero J. L. y Romero, L. A. (comp.), *op. cit.*

**RESUMEN.**—*La aglomeración de Buenos Aires. Centralidad y suburbanización (1940-1990)*. Los períodos de cambio de los procesos de estructuración espacial de Buenos Aires guardan una estrecha relación con los grandes períodos de cambio económico, demográfico, social y político que afectan el desarrollo metropolitano en su conjunto. En ese sentido pueden señalarse, con posterioridad a 1940, tres períodos de características diferentes: 1940-1960, 1960-1980 y 1980-1990.

En el presente trabajo se analizan esos períodos identificando en cada caso un conjunto de procesos socioespaciales, lo que permite explicar los patrones de diferenciación social del espacio y el «mapa social» característicos de cada período. En este contexto, las políticas urbanas del Estado en vigencia son también tratadas en tanto posibilitan, impiden o condicionan selectivamente esos procesos.

Se presenta finalmente un mapa sintético que muestra el efecto agregado de esos factores sobre la estructura espacial de la ciudad.

**PALABRAS CLAVE.**—Desarrollo metropolitano. Suburbanización. Procesos de estructuración espacial urbana. Patrones de diferenciación social del espacio urbano.

**ABSTRACT.**—*The Buenos Aires agglomeration. Centrality and suburbanisation (1949-1990)*. The periods of change of the spatial structuring processes of Buenos Aires are closely linked to the periods of economic, social and political change affecting the development of the metropolis as a whole. To that respect, three periods of different characteristics can be pointed out after 1940: 1940-1960, 1960-1980 y 1980-1990.

In this paper these periods are analysed, identifying in each case a distinctive group of «socio-spatial» processes. This allows to explain the spatial patterns of social differentiation and the «social map» which are characteristic of each period. Within this context, state urban policies are also treated as far as they permit, impede or selectively condition the development of these processes.

A map showing the aggregate effect of these factors over the spatial structure of the city is presented here.

**KEY WORDS.**—Metropolitan development. Suburbanisation. Urban spatial structuring processes. Social differentiation of urban space.

**RÉSUMÉ.**—*L'agglomération de Buenos Aires. Centralité et suburbanisation (1940-1990).*  
Les périodes de changement des processus de structuration spatiale de Buenos Aires sont étroitement liées aux périodes de changement économique, sociale qui affectent l'ensemble du développement métropolitain. A cet égard, trois périodes de caractéristiques différentes peuvent être signalées depuis 1940: 1940-1960, 1960-1980 y 1980-1990.

Dans ce travail, ces périodes sont analysées, identifiant à l'intérieur de chacune un ensemble typique de processus «socio-spatiaux», ce qui permet d'expliquer les patrons de différenciation sociale de l'espace et la «carte sociale» caractéristiques de chaque période. Dans ce contexte, les politiques urbaines de l'État sont aussi traitées, en tant qu'elles permettent, empêchent ou conditionnent sélectivement ces processus.

Une carte synthétique qui montre l'effet composé de ces facteurs sur la structure spatiale de la ville est présentée ici.

**MOTS CLÉ.**—Développement métropolitain. Suburbanisation. Structuration spatiale urbaine. Différenciation sociale de l'espace urbain.