



Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais

ISSN: 1517-4115

revista@anpur.org.br

Associação Nacional de Pós Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional

Villaça, Flávio

LA ESTRUCTURA URBANA DE BUENOS AIRES

Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, vol. 14, núm. 1, mayo, 2012, pp. 167-185

Associação Nacional de Pós Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional  
Recife, Brasil

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=513951685011>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

# LA ESTRUCTURA URBANA DE BUENOS AIRES

FLÁVIO VILLAÇA \*

**R E S U M E M** *Este artículo se propone a aplicar a Buenos Aires la metodología de estudio de la estructura urbana utilizada por el autor para analizar las metrópolis brasileñas. Se considera como estructura urbana al arreglo espacial de las viviendas y las actividades urbanas (económicas o no). Este arreglo no es aleatorio y sigue una ley – la ley del mercado, particularmente del mercado de tierras. Estudiamos este arreglo espacial a través de la segregación urbana, considerada según dos clases sociales – los más ricos y los más pobres – y según regiones urbanas; no más según barrios, como en los tradicionales estudios de segregación. Se observa que en Buenos Aires los más pobres se concentran especialmente en el sur y los más ricos en el norte: en las metrópolis brasileñas hay, invariablemente, una parte del sitio natural que se destaca por ser más atrayente y que es ocupada por los más ricos. En Buenos Aires eso no ocurre, pues el sitio natural es mucho más homogéneo. Sin embargo, como en las metrópolis brasileñas, hay una evidente segregación entre los más ricos y los más pobres; los primeros jamás abandonan su dirección de crecimiento. La investigación busca comprenderla razón de estos procesos.*

**P A L A B R A S   C L A V E** *Estructura urbana; segregación urbana; classes sociales; concentración; sitio natural.*

## INTRODUCCIÓN

Este texto es un intento (sin duda osado) de explicar la organización interna del espacio de la ciudad de Buenos Aires (su estructura urbana) a partir de nuestras reflexiones sobre la organización interna del espacio, desarrolladas para seis metrópolis brasileñas en nuestro libro *Espaço intra urbano no Brasil* (Villaça, 2001). La observación superficial de otras ciudades latinoamericanas, especialmente la ciudad de México, Lima y Bogotá nos ha llevado a la convicción de que tanto nuestra descripción como nuestra explicación para las estructuras espaciales de aquellas seis metrópolis se aplican también a otras ciudades similares de América Latina.

Como conozco Buenos Aires más que a la Ciudad del México, Lima o Bogotá, me aventuré a escribir este artículo.

Un particular concepto de *segregación urbana* es la base del razonamiento aquí desarrollado. La explotación de este concepto, la necesidad de explicar los procesos de estructuración del espacio urbano y las explicaciones propuestas son el contenido de este texto.

Nuestra premisa es que el espacio urbano es un “producto producido” por el trabajo humano. Se entiende que existe una lucha entre las clases sociales por la apropiación diferenciada del producto de ese trabajo. En el caso del espacio urbano, este producto no son los edificios, las calles, plazas o redes de infraestructura, sino la *ubicación* o la *tierra-ubicación* o la *tierra-localización*. Este concepto fue desarrollado por nosotros en estudios anteriores (Villaça, 1985; 2012).<sup>1</sup>

\* Dedico este artículo a la hospitalidad de mi querida amiga chaco-porteña Matilde Ruderman, que hace muchos años recibeme en Buenos Aires y que también hizo la revisión de la versión en español de este texto. Eventuales errores que todavía existan en el artículo son míos.

<sup>1</sup> Los productos del trabajo son algo material y la *ubicación* no es algo material, pero un atributo. Por eso desarrollamos el concepto de *tierra-ubicación*, o *tierra-localización*, siguiendo el razonamiento de Karl Marx cuando creó los conceptos de *terre-matière* y *terre-capital*, expresiones que el escribió originalmente en francés (*Capital*, v. 3, International Publishers, New York, 1977, p. 619).

Es bajo la égida de aquella lucha que el espacio urbano es producido, organizado y apropiado (es estructurado). En las palabras de Castells (1978, p. 141):

[...] toda la problemática social tiene su origen en la unión indisoluble de estos dos términos (naturaleza y cultura) a través del proceso dialéctico mediante el cual una especie particular [...] el 'hombre' se transforma y transforma su medio ambiente en su lucha por la vida y por la apropiación diferenciada del producto de su trabajo.

En América Latina, esta lucha por la apropiación diferenciada del fruto del trabajo, que produce el espacio urbano, se da en un contexto de desigualdad (de los poderes político, económico e ideológico) y de dominación social particularmente fuertes. La explicación del proceso de producción de cualquier estructura urbana necesita dar cuenta de este conflicto, de esta desigualdad y de este contexto. Aunque la metrópolis argentina no sea una típica ciudad de América Latina, es lo que pretendemos hacer en esta análisis de la estructura urbana de Buenos Aires.

Las clases sociales compiten por la apropiación de las ubicaciones producidas con el espacio urbano. Como no pueden controlar directamente el tiempo, los hombres intentan hacerlo actuando sobre el espacio. En aquella competición, la clase dominante procura optimizar el tiempo de desplazamiento espacial de sus miembros. Esta optimización es altamente disputada en la producción del espacio urbano. Esta es la fuerza máxima que produce no sólo la segregación urbana, como la concebimos nosotros, sino también toda la estructura urbana.

Este texto presenta inicialmente una descripción de los procesos fundamentales de la estructuración del espacio urbano de Buenos Aires y después el trae una explicación de los procesos descriptos.

Más que una interpretación de la estructura urbana de Buenos Aires proponemos un conjunto de preguntas que es necesario hacer al espacio de una ciudad. Para nuestros fines, estas preguntas son más importantes que las respuestas. Además, aunque sea muy importante hacer una correcta descripción del espacio urbano de la capital, creemos que nuestra mayor contribución está más en la sugerencia de una metodología de interpretación, do que en la descripción.

## LA SEGREGACIÓN URBANA

Nuestra posición es que la segregación urbana es el proceso más fuerte que hace posible la conexión entre las estructuras social y territorial-urbana. Una de las conclusiones importantes de uno de nuestros trabajos anteriores (Villaça, 1999), la segregación –una configuración espacial determinada– es un proceso necesario para la dominación social a través del espacio urbano.

Inserto en la totalidad social, el proceso de producción del espacio urbano se articula –como todos los procesos de producción de valores materiales– con las esferas política, económica e ideológica. Esta idea ha sido desarrollada por nosotros para seis metrópolis brasileñas (São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife y Salvador) y ya se ha extendido por medio de otros estudios a otras metrópolis brasileñas como Florianópolis y Curitiba. En esos estudios, la segregación urbana aparece como un proceso fundamental para el establecimiento de conexiones entre el espacio urbano y la sociedad que lo produce.

La articulación entre el proceso de producción del espacio urbano y los aspectos económico, político e ideológico de la sociedad porteña (más que de la sociedad argentina) es apresentada mui breve y sencillamente a través de ejemplos.

La segregación urbana se manifiesta con más fuerza, cuanto mayor es la desigualdad social de la población considerada, es decir, cuanto mayor sea la desigualdad de las fuerzas con que las clases sociales luchan por la apropiación diferenciada del producto del trabajo realizado en la producción del espacio urbano. De esta manera, la desigualdad social (y por tanto la segregación urbana) sería muy pequeña en los países escandinavos; sería un poco mayor en los países más desarrollados de Europa Central; aún más pronunciada en los Estados Unidos; todavía más, en los países más ricos de Latinoamérica (Chile, Argentina y Uruguay) y por último, todavía más en Brasil y en el restante de América Latina.

Es importante destacar que nuestro concepto de segregación no es el tradicional –la segregación según barrios– presentado por décadas, especialmente por la sociología urbana americana. La más reciente manifestación de este concepto son los “barrios cerrados” o “countries”, como son conocidos en Argentina, y que existen en casi todas las grandes ciudades del nuevo mundo.

Solamente el concepto de segregación por regiones permite comprender las conexiones entre el social y el físico-territorial (que es la misión de la geografía). La segregación que interesa a nosotros, es la que se refiere a un conjunto de barrios o a una región (o zona) de la ciudad; en el caso de los grupos de altos ingresos, son, por ejemplo, la Zona Sur de Rio de Janeiro (Botafogo, Copacabana, Ipanema, Leblon, Barra da Tijuca –donde existen incluso *favelas*) o el Norte de Buenos Aires. Un ejemplo de una zona de concentración de grupos de bajos ingresos es la zona Sur de Buenos Aires (donde hay, por cierto, familias ricas).

Otros ejemplos conocidos de segregación urbana según grandes regiones de una ciudad son: la Rive Droite y la Rive Gauche de París; entre el West End y el East End en Londres o entre el East Side y el West Side de Nueva York. ¿Por qué Leonard Bernstein compuso una *West side story* y no una *East Side story*? Porque él narra la historia de dos *gangs* de las clases populares de Nueva York, las cuales están concentradas en el lado *West* (oeste) de la ciudad.

## ZONA DE CONCENTRACIÓN

Acoplado al concepto de *Segregación Según Regiones (ó zonas)*, está el concepto de *Mayor Región (o zona) de Concentración*. Trabajaremos con las Mayores Zonas de concentración de los grupos o clases de más altos y más bajos ingresos.

- Cabe decir que la mayor zona de concentración de los grupos de más altos ingresos, no es necesariamente la que contiene la mayor parte de los grupos de altos ingresos.
- Una zona donde existan exclusivamente familias o clases de altos ingresos.<sup>2</sup>

*Mayor zona de concentración* de los grupos de más altos ingresos quiere decir que en ninguna otra parte de la ciudad existe una zona de concentración de grupos de altos ingresos mayor que ella. Por consiguiente ella puede contener menos que 50% de las familias de altos ingresos y, no obstante, ser la mayor zona de concentración de la ciudad.

Hay, evidentemente, problemas prácticos de trazar los bordes de una tal zona. Todo indica que Buenos Aires tiene solamente una zona de gran concentración de las clases o grupos de más altos ingresos: la zona norte. No hicimos ni tentativas de delimitarla ni

<sup>2</sup> Ejemplo ya mencionado es la Zona Sur de Rio de Janeiro donde hay grandes *favelas*.

tampoco investigar cuantitativamente (lo que presupone una delimitación) los grupos sociales existentes en esta zona.

No obstante es probable que en esta única zona vivan más que 50% de las familias de más altos ingresos del área metropolitana de la capital argentina. Cuanto más altos los límites de ingreso fijados para determinar un grupo o clase<sup>3</sup> mayores son las probabilidades de su zona de concentración tener la mayor parte de este grupo.

Entendemos que el concepto de zona (o región) de gran concentración tiene un poder explicativo de la estructura urbana mucho mayor que el de “barrio”.

**3** Por cierto sabemos que “ingreso” no es el único indicador de clase social. Uno puede usar los indicadores que quiera. Usamos *ingreso* únicamente por ser el más operacional y más fácil de obtener, aunque no totalmente satisfactorio. Ahí la importancia excepcional presentada por los sistemas vial y de transportes (que incluye el tipo de vehículo). Queremos destacar la relación entre los sistemas vial y de transportes, el valor/precio de la tierra urbana y la actividad inmobiliaria, fundamental en la producción de las estructuras territoriales urbanas.

## EL CONCEPTO DE ESTRUCTURA URBANA

Entendemos por *estructura urbana* al arreglo espacial de las viviendas y las actividades urbanas (económicas o no) produciendo lo que se llama “espacio urbano”...

Aceptamos la idea de que el espacio urbano es producto criado por el trabajo humano y que su organización interna no ocurre al azar y no es aleatoria, sino “estructurada”, es decir, producida de acuerdo con una ley o lógica. En las ciudades capitalistas, esta ley es la del mercado.

Esta concepción de estructura es coherente con la de Bastide (1971, p. 1) que dice que una estructura es un todo formado por elementos que mantienen relaciones entre sí, de tal manera que el cambio de un elemento o de una relación, cambia todos los demás elementos y todas las demás relaciones.

Las ideas de “elemento” y “relación” son para nosotros fundamentales. Los principales elementos de una estructura urbana son: el centro principal, los barrios residenciales según las clases sociales, los grandes centros de barrio, las zonas industriales y, si fuera el caso, la zona portuaria. Las relaciones entre estos elementos son las relaciones sociales “abstractas” (relaciones entre clases, como la dominación) y las relaciones que tienen lugar a través del transporte de los seres humanos. Las comunicaciones no tienen efecto sobre las estructuras urbanas, ya que ignoran el espacio. De ahí la gran importancia de las luchas sociales alrededor del espacio urbano y de la acción del Estado en la producción de los sistemas vial y de transporte. Estos tienen importancia vital en el control del tiempo de desplazamiento de los seres humanos. Este control comanda la producción social de “cerca” y de “lejos” en términos de tiempo y costos de desplazamiento (jamás en términos de distancia). El espacio urbano se compone de *ubicaciones* que se producen articuladamente con los tiempos de viaje (o desplazamiento) de las personas. Toda tierra urbana tiene una ubicación: ubicación de las viviendas, de los empleos, de las escuelas, de las compras, de los servicios etc. Este es el valor de uso de la ubicación o del terreno que la cristaliza.

## EL PAPEL DEL SITIO NATURAL

Como dicho arriba, las ideas que presentamos parten de nuestra experiencia en el análisis de la estructura socio territorial de las metrópolis brasileñas. En todas estas metrópolis el sitio natural atractivo y accesible, ha desempeñado un papel central en la segregación urbana. La razón desta atraktividad puede cambiar, en el espacio y con el tiempo, pero mismo cambiando esta razón, las clases de más altos ingresos siempre se apoderan de

aquellos sitios. Esta atraktividad puede ser el micro clima, la vista panorámica, la ausencia de obstáculos naturales o otra ventaja cualquiera. En el caso de muchas de las metrópolis brasileñas, las playas reúnen varios de estos atractivos (la belleza, la vista panorámica, el micro clima –la brisa, importante en un país tropical– y el acceso al baño de mar) de tal manera que, de fines del siglo XIX hasta las primeras décadas del siglo XX (más temprano en las ciudades más europeizadas y más tarde en las menos)<sup>4</sup> las playas fueran invariablemente ocupadas por grupos de más altos ingresos.<sup>5</sup>

En las metrópolis sin playas –São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre– los sitios más atractivos han sido los sitios altos. Vemos la misma forma de ocupación ocurrida en el espacio de las playas.

Sin embargo, consolidada la estructura, el sitio natural pierde su importancia y lo más importante pasa a ser la localización dentro de la estructura urbana. En São Paulo, por ejemplo, después que las elites ocuparan la partes más altas del sitio en la Av. Paulista, no había más sitios atractivos adelante en la dirección de crecimiento; lo que existía era no más que una región llana y pantanosa; asimismo las elites ocuparan esta región y no han abandonado la dirección de su crecimiento. En todos los casos en los cuales el sitio peoró, lo que dominó fue la inserción en la estructura urbana (la dirección de crecimiento) que se había consolidado antes.

Un ejemplo interesante del papel del sitio natural es el de La Paz, Bolivia.

[...] la ciudad está ubicada a una altitud de 4.000 metros arriba del nivel del mar; en consecuencia, la parte baja del valle, que se extiende 500 o 600 metros más abajo ofrece una serie de ventajas que agradan a la elite. Al contrario, los grupos menos privilegiados tienen que contentarse con los sitios de desnivel más pronunciado, con propensión a deslizamientos. Estos sitios están ubicados en las partes más altas de la ciudad, partes más frías y sujetas a vientos. (GUARDIA, 1968, p. 104).

## EL DESAFÍO DE BUENOS AIRES

El desafío de Buenos Aires es saber como y por qué las elites, quizás antes de la fiebre amarilla (1871) decidieron ocupar y mantener la dirección norte. El grande desafío que Buenos Aires presenta para la aplicación de aquel razonamiento, es que la ciudad esta ubicada en un sitio natural uniforme y llano, sin que ninguna parte se destaque por sus atractivos, sea por su micro clima, vientos, topografía, vista panorámica o belleza natural. En este sitio uniforme, quizás sea posible destacar no más que la orilla del Río de la Plata, por su vista panorámica. Desde el principio de la segregación urbana en Buenos Aires –décadas de 1850/1870– una cuestión se puso para los grupos porteños de más altos ingresos: ¿ocupar el Norte ó el Sur de la orilla del Río de la Plata?

Además, el sitio natural deve ser accesible. Para tanto su ocupación depende de un sistema de transporte; al principio, hacia el centro de la ciudad, donde se concentran (o concentraban) los empleos, locales de compra y de servicios de los grupos de ingresos más altos. Este sistema es de vital importancia para que las clases de más altos ingresos ocupen los sitios naturales más atractivos. El Estado produce entonces el necesario sistema de transporte.

En un sitio uniforme, los pequeños obstáculos o ventajas se tornan grandes. ¿El Riachuelo fue una barrera que se tornó grande para los grupos de más altos ingresos de

<sup>4</sup> La practica del baño de mar inicialmente se difundió en Rio y Santos, en principios del siglo XX, pero en las ciudades del nordeste de Brasil, solamente se tornó una costumbre rutinaria después de la década de 1940.

<sup>5</sup> El atractivo del sitio natural es frecuentemente una cuestión cultural. Las playas (y el baño de mar) no eran, pero se tornaron un atractivo.

Buenos Aires, dificultando el crecimiento de sus barrios hacia el sur? Notar que el obstáculo se presenta solamente para una clase, no para la ciudad como un todo.

Lo mismo podría haber ocurrido con el puerto de la ciudad.

El reto de Buenos Aires es saber cómo y porqué las elites, quizás antes de la fiebre amarilla (antes de 1871) decidieron ocupar y mantener la dirección norte. ¿Ha sido para evitar aquellos obstáculos, que en un sitio uniforme, se tornaran grandes?

## SEGREGACIÓN URBANA: AVANCES NECESARIOS

Hace décadas, se hizo un estudio de la estructura urbana de Buenos Aires publicado en un libro organizado por el conocido sociólogo urbano español, Manuel Castells. Como se trata de un estudio hecho hace mucho tiempo sería injusto criticarlo con ideas actuales. Vamos usarlo solamente para resaltar los puntos que consideramos importantes para el análisis actual de una estructura urbana y para formular las preguntas y dudas que dicho análisis puede provocar. Schteingart y Torres (1973, p. 253) presentaron un estudio de “estructura interna” de algunas ciudades de América del Sur, incluso Buenos Aires. Este estudio –muy descriptivo y poco explicativo– fue muy influenciado por las ideas de “ecología urbana”, “procesos ecológicos” y también por el modelo urbano de círculos concéntricos de la llamada Escuela de Chicago. Entre sus afirmaciones importantes destacamos:

- 1) Los procesos ecológicos que tienen lugar en esta misma época (pasaje del siglo XIX al XX) son: a) El traslado de los grupos de altos ingresos desde las viviendas coloniales situadas en el casco primitivo de la ciudad– al sur de la Plaza de Mayo– hacia el Barrio Norte; y b) La ocupación del Barrio Sur por los inmigrantes externos que engrosan en gran medida durante esta etapa, el proletariado urbano” (Schteingart, M. y Torres, H., 1973, p. 258).
- 2) “La clase media se localiza [...] abarcando un amplio abanico que rodea el centro y que estructura el conjunto de barrios característicos de Buenos Aires” (Schteingart, M. y Torres, H. 1973, p. 259).
- 3) “Los ‘conventillos’ que subsisten en el barrio sur[...] no constituyen [...] un anillo de deterioro al rededor del centro, sino más bien un ‘bolsón’ [...]” (Schteingart, M. y Torres, H. 1973, p. 259).
- 4) “En cuanto a los procesos ecológicos, *los grupos de bajos ingresos* se localizan en áreas centrales [...] y en áreas periféricas [...]” (Schteingart, M. y Torres, H., 1973, p. 261).
- 5) “[...] *los grupos de altos ingresos* [...] presentan dos procesos de localización residencial: densificación y suburbanización. En el primer caso el anillo más cercano al centro ha seguido [...] la renovación espontánea del tejido urbano. En particular en el sector noroeste, y oeste en menor medida, se produce una continuidad de este tipo de localización, complementada con una excepcional provisión de servicios y equipamiento urbano”(Schteingart, M. y Torres, H. 1973, p. 261).
- 6) “[...] *los estratos medios* [...] tienden a estructurar un desarrollo continuo del espacio urbano, en lo cual las diferencias se escalonan desde el sector norte correspondiente a los estratos de altos ingresos, hasta el sector sur de neto predominio de grupos de bajos ingresos”( Schteingart, M. y Torres, H., 1973, p. 262).



La descripción muestra una fuerte influencia de la idea de organización del espacio urbano según círculos concéntricos, pero al mismo tiempo presenta observaciones que niegan esta idea, como, por ejemplo, el hecho de que el sur es dominado por grupos de bajos ingresos y el norte y noroeste, por grupos de altos ingresos. Esta organización no es según círculos concéntricos sino según sectores (norte, noroeste y sur son sectores). Esta última es la posición que adoptamos.<sup>6</sup>

No hay ninguna explicación para la organización descrita, ni tampoco se presentan las razones que habrían causado, según los autores, en la época de la transición del siglo XIX al siglo XX, la transferencia de grupos de altos ingresos del sur para el norte de la Plaza de Mayo.

El texto no habla de la epidemia de fiebre amarilla, ni la presenta como una posible causa de aquella transferencia. Esta omisión por parte de un importante estudioso de la ciudad de Buenos Aires, suscita duda del verdadero papel de la fiebre amarilla en la definición de la segregación urbana de Buenos Aires que tería empezado en la década de 1870. No estamos afirmando que la epidemia fue o no una causa significativa de la transferencia; solamente destacamos la ausencia de una posible explicación que no se puede ignorar.

Aparentemente no se da importancia ni se sacan conclusiones sobre la relación entre los barrios de vivienda de una clase y su “complementación” por servicios y equipamientos urbanos.

Tres décadas más tarde, uno de los autores arriba (Torres, 2000, p. 2) sigue diciendo que se “[...] desestructura la ciudad tradicional [...] Por su parte, las élites se trasladan del centro sur (San Telmo) al centro norte (Catedral al Norte, Barrio Norte y Recoleta).” En ese trabajo el autor destaca un poco más la relación entre la segregación de las clases sociales y la correspondiente segregación de su comercio y servicios cuando afirma:

En 1900, entonces, el centro se ha segregado en norte y sur. Al norte la ciudad ‘moderna’ que se corresponde con la ‘Argentina moderna’ (Cortés Conde y Gallo) [...] al sur, la densa ciudad central, poblada por los trabajadores inmigrantes [...].

El autor sigue ignorando la epidemia de fiebre amarilla como una posible causa de aquel traslado.

Sobre las ideas arriba presentadas, cabe reflejar: con una población de 180.000 hasta 190.000 habitantes en 1870 (ver Anexo 1), Buenos Aires por cierto era ya una ciudad grande para los padrones de la época. Mismo para estos padrones, sería esperada alguna segregación urbana. Es altamente improbable que, con tal población, Buenos Aires presentase una estructura en círculos concéntricos, lo que sería común en una ciudad de no más que unos 40.000 hasta 50.000 habitantes. Alguna segregation debería haber en Buenos Aires. La pregunta entonces es: ¿Ya antes de 1870 existía una concentración de los más ricos? Esta concentración era mayor al norte que al sur? (Por supuesto había ricos también en el sur). ¿Por qué hay, en el sur, predominio de los grupos de bajos ingresos? ¿Por qué esta concentración no está ubicada en el norte o en el oeste? ¿La región del Riachuelo era una región insalubre porque era una área de concentración de los más pobres o era una área de concentración de los más pobres porque era insalubre? La insalubridad es producida por los hombres, no por la naturaleza. El correcto sería decir que aquella área se *tornó* insalubre. ¿Cómo ignorar y no hacer distinción entre las acciones del Estado y las del mercado en la producción del espacio urbano, adoptando la idea de renovación “espontánea”?

**6** Repetimos: decir, por ejemplo, que la “mayor concentración” de los más ricos está en el norte, no quiere necesariamente decir que: 1) Hay más ricos en el norte que en el sur. 2) Los más ricos sean la mayor parte de la población de la zona norte. 3) Todas las familias del norte sean “más ricas”. 4) No haya “más ricos” en otras zonas de la ciudad.



Todo indica que las razones iniciales de la segregación urbana en Buenos Aires no son evidentes. Esto confirma nuestra convicción de que en un sitio más o menos uniforme, estas razones iniciales pueden ser casuales. La fiebre amarilla tería sido una causa fortuita (aunque fuerte), pero la insalubridad de una parte del sitio no. Si la fiebre amarilla ha sido más fuerte en el sur por causa de la insalubridad del sitio, entonces el *espacio de la fiebre* fue producido y se tornó un espacio insalubre rechazado por los más ricos. ¿Había una segregación anterior a la insalubridad, abajo del Riachuelo?

Felizmente esta quistión no es de vital importancia para nuestros fines ahora; por esso colocamos estas dudas sin intentar responderlas. Ellas demandan una investigación más profunda. El problema está puesto.

Para ir adelante, lo que debemos hacer es aceptar la segregación de los más ricos en el norte y preguntar: ¿por qué esta segregación se mantuvo por casi 150 años y no cambió su dirección de crecimiento en todo este tiempo?

## LA SEGREGACIÓN Y LA ESTRUCTURA URBANAS DE BUENOS AIRES

Por supuesto el Buenos Aires que aquí analizamos no termina en los límites de la Capital Federal. Estudiamos la ciudad real de Buenos Aires, es decir, la que se manifiesta desde todos los puntos de vista, excepto el político- administrativo.

Aunque la capital argentina tenga una población mucho menos desigual que la de sus congéneres latinoamericanas, su desigualdad social todavía es suficientemente grande como para tener una clara manifestación en su espacio urbano. Esto se quedó claro en las descripciones arriba.

La manera más simples de entender la estructura urbana, es pensar en los desplazamientos entre zonas (elementos): desplazamiento vivienda/trabajo, vivienda/escuelas, vivienda/compras, vivienda recreación etc. Siempre una relación entre elementos abarcando transportes.

Arriba hablamos lo suficiente de la segregación urbana en Buenos Aires, describiendo un processo socio espacial aparentemente no contestado (aún que con causas poco claras) y que es sencillamente presentado como una grande concentración de los más ricos al norte y de los más pobres al sur de la capital.

Vamos desarrollar muy poco las conexiones entre la producción/organización del espacio urbano y los tres elementos de la totalidad social: las esferas de la economía, de la ideología y de la política, porque nuestro pequeño conocimiento de Buenos Aires no lo permite. Presentaremos no más que algunos ejemplos ilustrativos. Sin embargo deseamos destacar que, sin aclarar aquellas conexiones, ningún proceso social –incluso el de la producción del espacio urbano – será jamás explicado.

Las conexiones con la esfera económica se manifiestan especialmente a través de los mercados de tierras e inmuebles, que son las actividades económicas que más se destacan en la producción del espacio urbano. Las conexiones con la ideología dicen respecto a la producción de los discursos, de las ideas dominantes y de los valores no materiales relacionados con el espacio urbano. Finalmente las conexiones con la esfera de la política se relacionan con la acción del Estado, sea en la producción de obras públicas y de la infra estructura urbana (especialmente los sistemas vial y de transportes), las áreas libres (calles y parques) y la producción de la legislación urbanística. También poco o nada hablare-

mos de algunos elementos importantes de la estructura urbana de Buenos Aires, como su centro principal y su (todavía) grande vitalidad, la zona de su puerto, sus principales centros comerciales de barrio o sus zonas industriales. Nada hablaremos tampoco de la legislación urbanística. Aún que así limitado, este artículo se justifica porque presenta un sendero para una más completa descripción y para una metodología de explicación de la estructura urbana de Buenos Aires.

Incluso un lego sabe –y esto se ha quedado claro arriba – que en Buenos Aires, el eje norte, más cercano a la orilla del Río de la Plata, presenta la mayor concentración de población más rica de la ciudad, y que en el sur predominan los barrios populares. Reiteramos la idea de que “concentración” no quiere decir “eclusividad”. En nuestro concepto de “*segregación por región*” no hay, en una región urbana, áreas exclusivas de una sola clase, como puede haverlo en un barrio, en el concepto de *segregación según barrios*.

Torres (2000, p. 2) dice:

Por su parte las élites se trasladan del centro-sur (San Telmo) al centro-norte (Catedral al Norte, Barrio Norte, Recoleta) a ostentosas nuevas residencias (los “palacetes”) que dan la espalda a las formas coloniales [...] cambiando su propio estilo de vida, el carater del Barrio Norte y la imagen de una ciudad que rechaza abiertamente su pasado colonial [...]. En 1900, entonces, el centro se ha segregado en norte y sud; al norte, la ciudad “moderna” que se corresponde con la ‘Argentina moderna’ (Cortés Conde y Gallo) [...]; al sud, la densa ciudad central poblada por los trabajadores-inmigrantes [...].

La concentración de barrios de las clases de más altos ingresos, que ha producido barrios clásicamente asociados con esas clase sociales como Recoleta, Palermo, Belgrano, Olivos y San Isidoro se mantuvo siempre en la misma dirección y hoy alcanza Pilar. Barrios como estos no existen en el sector sur.

## LA EPIDEMIA DE FIEBRE AMARILLA

En 1871, hubo una fuerte epidemia de fiebre amarilla en Buenos Aires. Esta epidemia fue un marco tan fuerte en la historia de la ciudad que hoy, hasta los guías turísticos la mencionan. La fiebre

[...] que azotó a la ciudad entre enero y junio de 1871 (percieron 13.614 porteños sobre un total de 187.000) provocó un cambio decisivo en la distribución de la población de Buenos Aires. La terrible epidemia se había iniciado y causado sus peores estragos en el sector situado [...] al sur de la *Plaza Victoria* (hoy Plaza de Mayo) donde desde los tiempos de la fundación se había concentrado la principal actividad comercial y habían erigido sus grandes casas las familias más prominentes (Molinari, 1983, , p. 351).

Este autor ya había dicho que (p. 324) “[...] en 1858 se habían producido algunos casos [...] en la parroquia de San Telmo [...]” pero el mal

“[...] volvió a reaparecer en el mismo barrio el 27 de enero de 1871 cuando tres casos fueran identificados [...] la oleada humana empujada por el terror, se dirigía a los pueblos aledaños donde el mal no causaba estragos (Belgrano, Flores, Adrangué, San Fernando). En contados

días, abandonaran así Buenos Aires, miles de personas y en el mes de abril [...] la población de la ciudad que superaba los 190.000 habitantes, quedó reducida a sólo 60.000 [...] el 10 de abril (de 1871) el Gobierno cerró todos los ministerios y oficinas y el Consejo de Higiene Pública incitó también a abandonarla siguientes de la década de 1870, [...] la gente de fortuna comenzó a dejar el temible e insalubre sur y desplazarse al norte de la Plaza (p. 352) abandonando sus viejas residencias que pasaron entonces a convertirse en hacinados y ruinosos conventillos [...] para 1880 la élite porteña había convertido ya a la calle *Florida* en el eje principal de su nueva zona de asentamiento, y en esa arteria se levantaron grandes mansiones y se instalaron progresivamente los negocios más elegantes de la ciudad. El desplazamiento de la aristocracia se extendió por su vez hacia la distante Recoleta que, gracias a la introducción de la tranvía, comenzó a prosperar aceleradamente” (Molinari, 1983, p. 351-2).<sup>7</sup>

**7** Bernardo. (1999, p. 194) dice que en marzo de 1871 “[...] cerca de 5 mil personas sucumbieron, y más de 7.500 en abril. Aterrada la gente escapaba de la capital, que sólo contaba con 25 mil habitantes”. Este número está por cierto equivocado. Por sus detalles, fuentes y coherencia, los de Molinari son más confiables. Para una población de 25.000 habitantes, 7.500 muertos sería más de 30%, lo que es inaceptable. Notar que la reducción de 190.000 para 60.000 habitantes de que habla Molinari, incluye no solamente los muertos, sino también los que abandonaron la capital (ver anexos 1 y 2).

Nogués (1996, p. 509) no tiene duda:

Hasta pasada la mitad del siglo XIX las clases altas porteñas tenían su área de residencia en el sur, en los actuales barrios de *Montserrat* y *Santelmo*. Ante la epidemia de la fiebre amarilla de 1871, consecuencia de la Guerra del Paraguay, las ‘familias tradicionales’ que allí habitaban se trasladan al norte, que ofrecía amplios espacios aireados y su perspectiva al río.

No se sabe por qué el Sur no tendría “[...] amplios espacios aireados y perspectiva al río”. De cualquier manera, está claro el papel del sitio natural. Parece claro también que Nogués habla de un período inmediatamente anterior a 1871, algo como entre 1850 y 1870.

Para un estudio de geografía urbana, lo importante en las palabras de Molinari y Torres son sus menciones al espacio urbano: hablan de Plaza de Mayo, Recoleta, Calle Florida Norte, Sur, Belgrano, Flores etc. Es importante saber si la fiebre amarilla ha sido realmente el motivo *principal* de la concentración de los más ricos norte, y los más pobres al sur. ¿Cómo entender que antes de 1871 los más ricos (o una significativa parte de ellos) ocupaban el “temible e insalubre sur”? Como entender que en el corto espacio de solo diez años, hubo tiempo no solamente para el traslado las viviendas de los más ricos para el norte, sino también el de su comercio para calle Florida donde “[...] se levantaron grandes mansiones y se instalaron progresivamente los negocios más elegantes de la ciudad” (Molinari, 1983, p. 352).

No es fácil describir la distribución territorial de las clases sociales en Buenos Aires antes de 1871, ni saber sus motivos. Lo que parece cierto es que, en una ciudad con un sitio natural uniforme y sin atractivos especiales, los obstáculos pequeños (como el Riachuelo) o episodios pasajeros (como una epidemia que, aunque fuerte, solo duró seis meses) se tornen grandes y afecten significativamente aquella distribución.

Como decimos arriba, la cuestión principal es saber ¿por qué la dirección de crecimiento de la concentración de los barrios más ricos no ha cambiado en los últimos 150 años? Solamente la inserción en la estructura urbana puede explicarlo. Torres (2000) parece subestimar esta estabilidad por tan largo período, ya que no la describe en toda su amplitud no pretende explicarla ni tampoco sacar sus consecuencias. La ve principalmente entre 1940 y 1990 cuando

[...] se muestran con claridad, por una parte, los padrones que ya estaban consolidados en 1960, resultados de desarrollos anteriores ya comentados, en particular los producidos entre

1940 y 1960 y que aún se mantienen como elementos básicos de la estructura en 1980 y 1990. (Torres, 2000, p.6)

¿Por qué desarrollos producidos entre 1940 y 1960 se mantienen como elementos básicos? En verdad la estructura urbana que se consolidó ha sido formada en la década de 1870 (quizás en la de 1860) y se mantuvo y se auto alimentó hasta hoy (2000 o 2012).

Esta estabilidad no será jamás explicada si no es articulada con los procesos de segregación por región urbana, con las ideas del espacio como producto producido y con las de la producción de este espacio con fines de dominación (apropiación diferenciada de los productos del trabajo).

Lo que fue descripto necesita ser explicado.

## EL PAPEL DEL MERCADO

El mercado más importante en la formación de las estructuras urbanas es el mercado de la tierra y de inmuebles, ya que todos nosotros tenemos que disputar y pagar por una porción de tierra para vivir y trabajar en este planeta. Este mercado de inmuebles preside la formación de las estructuras espaciales urbanas. Esta es la razón principal porque seleccionamos emprendimientos inmobiliarios residenciales para ilustrar este trabajo.

Las ilustraciones 1 y 2 son excepcionalmente elocuentes, mostrando la concentración en el noroeste (el llamado “norte”) de las familias de más altos de ingresos de Buenos Aires. Fueron tomadas del diario *Clarín* (31/07/2010) y muestran los genéricamente llamados “barrios cerrados” o “countries” hoy (2010) existentes en la periferia de la capital. Estos tipos de barrios son un excelente indicador de los grupos de más altos ingresos y su concentración en aquella región es clara. Es cierto que la mayoría de los ocupantes de estos barrios pertenecen a las clases media y arriba de la media, pero no es cierto que la mayoría de los que pertenecen estas clases residan en estos barrios. También es cierto que, últimamente, se han desarrollado barrios cerrados para la clase media-media. Sin embargo, estos tienen un desarrollo muy pequeño aún no significativo.

Las ilustraciones muestran los “barrios cerrados” localizados en la periferia de la Capital Federal, de acuerdo con la siguiente clasificación (terminología del periódico):

Tipo y cantidad de barrios	Total
Barrios cerrados	301
Clubes Chakras	35
Mega emprendimientos	102
Resort country clubs	01

Por su vez, la localización del comercio y servicios orientados para aquellas clases han producido concentraciones de aquellas actividades privadas (y de los inmuebles que las abrigan) en barrios o ejes lo más cerca posible<sup>8</sup> de las viviendas de su clientela. Calle Florida quizás tenga sido la primera manifestación de esta unión.

<sup>8</sup> El “cerca” y el “lejos” son producidos a través de la producción del espacio y deben ser siempre expresos en tiempo de desplazamiento de las personas, nunca en distancia. Frecuentemente el más correcto no es hablar en “reducción” sino en “optimización” del tiempo de desplazamiento.

Ilustración 1



Ilustración 2



La Ilustración 3 muestra el llamado “*nivel sociohabitacional*” (el número de personas por dormitorio) en toda la metrópolis. Es clara la concentración deste índice al noroeste de la capital (Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, 1999).

Para optimizar el control del tiempo de desplazamiento, es esencial el mantenimiento de una misma dirección de expansión. Equipamientos urbanos y actividades, situados al lado del centro principal, pero en la misma dirección de crecimiento de su clientela, son manifestaciones de su consumo y han siempre predominado (por lo menos después de 1871) en el sector norte, como el barrio de Recoleta, el shopping center Patio Bullrich



o el Hotel Alvear. Ejemplos de actividades privadas, asociadas aquél mercado, aunque sin objetivo de ganancia, son el Malba, el Zoológico, el Jardín Botánico, el Museo Nacional de Bellas Artes el Hipódromo de Palermo o el Aeroparque Jorge Newbery (inaugurado en 1947). Aún en el marco de la relación entre la dirección de crecimiento de los barrios de altos ingresos y su comercio y servicios se observan diferencias entre los que ocupan las grandes avenidas que parten del centro. El comercio y los servicios que ocupan la Av. Santa Fé (más en la dirección norte) son muy distintos (más orientados para los grupos de más altos ingresos) que los que ocupan avenidas como Díaz Vélez, San Martín o Rivadavia e incluso Avenida Córdoba.

Ilustración 3



Sin duda el tamaño, la ubicación y el nivel económico de las clases media y arriba de la media porteñas (excepcionales para los estándares de la América Latina) tuvieron y tienen enorme influencia sobre la gran vitalidad del centro de Buenos Aires. Sin embargo, aquellas clases no se estructuran según círculos concéntricos, sino según sectores de círculo. El primero modelo produciría un crecimiento del centro (comercio y servicios) más o menos igual en todas las direcciones; el segundo no. Hace décadas que aquellas clases se apartan del centro hacia la dirección norte. El comercio y los servicios que atienden esas clases tienden a caminar en la misma dirección que su clientela y crecer también hacia el sector norte. Calle Florida, por ejemplo, al Norte de la Plaza de Mayo, se desarrolló hasta la década de 60 del siglo XX como local de tiendas orientadas para los grupos de más altos ingresos. Hace décadas que esta calle ya no es más lo que ha sido.

Este es también un ejemplo de la relación entre dos elementos de la estructura urbana; de un lado, los barrios de las clases media y por arriba de la media y por otro la localización de su comercio y servicios. El mismo tipo de relación existe entre los barrios de viviendas de las clases de ingresos más bajas y sus centros de comercio y servicios (de barrio).

Esta unión/relación entre vivienda y comercio y servicios, es optimizada cuando se mantiene la misma dirección de crecimiento del binomio “barrios de las elites/región de

sus empleos, comercio y servicios” (organización por sectores). Cambiar esta dirección significa romper la relación. Aquella relación comanda no solo los precios de la tierra y de los inmuebles en general; lo que los urbanistas llaman “uso del suelo”, no es más que su manifestación material más visible. No se puede olvidar que la mayor parte de los inmuebles son ocupados por las actividades económicas privadas de comercio y servicios. La relación económica y espacial entre vivienda/comercio/servicios es determinante en la formación de toda la estructura urbana de la ciudad capitalista moderna. En gran medida la legislación urbanística se orienta para atender a los intereses del mercado de inmuebles y de la clase que lo comanda.

Una importante manifestación del interés de los más ricos por una región urbana es la valorización de la tierra. Esta valorización, lejos de ser un obstáculo a la urbanización es, al contrario, una manifestación de la creciente demanda de tierra e inmuebles por parte de los grupos de más altos ingresos. Es efecto y no causa.

La estructura que se desarrolló en la primera mitad del siglo XX incluye El Tigre como región de recreación de la burguesía porteña, y que reforzó la continuación del flujo de tráfico de población de altos ingresos hacia el norte de la capital. Desde fines del siglo XIX, inicialmente con el ferrocarril, se desarrolló el turismo de los porteños hacia esa región. En el caso del Tigre, ocurrió la coincidencia de intereses entre el turismo y el consumo de los grupos de más altos ingresos, provocando el desarrollo de actividades de comercio y servicios de interés común como los casinos, restaurantes, instalaciones para deportes náuticos y acuáticos, residencias de verano o para fines de semana.

## LA ACCIÓN DEL ESTADO

En el paso del siglo XIX al XX la burguesía porteña, a través del Estado por ella controlado, transformó radicalmente la parte norte de la orilla del Río de la Plata, sea con un excelente sistema vial (Av. del Libertador Gral. San Martín, Av. Las Heras/Santa Fe, Av. Leopoldo Lugones, Pte Figueroa Alcorta y más tarde la Costanera Rafael Obligado) sea con el conjunto de magníficos parques y monumentos de que tanto y muy justamente se vanglorian los porteños. Mostrando la unión del Estado con el sector privado (que atiende al mercado). Nogués (1996, p. 101) es categórico: “Según publicó el diario *Clarín* las plazas porteñas están más cuidadas en el norte que en el sur. Ocurre que las plazas de Palermo y Recoleta tienen padrinos: empresas y personas que se ocupan de mantener en forma espléndida estos espacios, mientras que es más difícil encontrar patrocinadores para la zona sur, por la propia estructura económica de la ciudad”. Está clara la alianza entre el Estado y las empresas (mercado). ¿Donde está la neutralidad del Estado? A la segregación (que él no ve) el autor llama de “*estructura económica de la ciudad*”. El Parque Tres de Febrero, por ejemplo, fue construido hace mucho tiempo. “[...] fue inaugurado en 1875. Poco después fueron creados el Jardín Botánico (inaugurado en 1898 “donde fue la sede del Departamento Nacional de Agricultura en 1894, luego Museo Histórico Nacional y desde 1897 sede de la Dirección de Paseos” (Nogués, 1996, p. 427-8) y el Jardín Zoológico (fundado en 1874 (Nogués, 1996, p. 430 e Instituto Histórico de la Ciudad, p. 153 y 246). Hablando del paisajista francés Carlos Thays, sigue Nogués (1996, p. 105):

Buenos Aires era en 1891 una ciudad llena de pantanos y arquitectura chata; fue Thays el hacedor de parques y lagos, el gran urbanista de Buenos Aires. Cuando murió en 1934 había



terminado el trazado de Barrio Parque (Palermo Chico) aparte de la bora gigantesca que son los Bosques de Palermo.

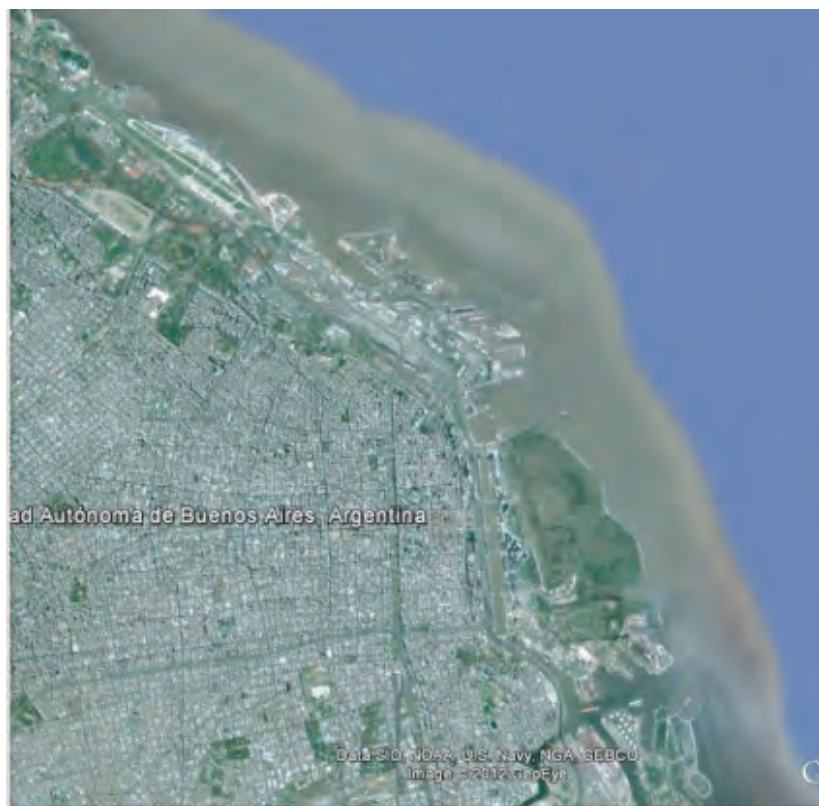
Esta es la acción del Estado en el norte de la capital.

En las metrópolis brasileñas, el sitio natural ha jugado un papel clave en la ubicación inicial, y sólo en ella, de las clases de ingresos más altos. La necesidad de accesibilidad es la razón por qué los grupos de más altos ingresos presionan al Estado para que este actúe sobre el sistema de transportes (que incluye los vehículos) que les interesa. Esta es la manera adecuada de analizar no sólo los sistemas de transporte sino también la legislación urbanística. Una importante razón por la cual la mayoría de las clases de ingresos más altos no abandonan su dirección de crecimiento es la acción del Estado (por ellas dominado) con respecto a los sistemas vial y de transportes. En estos sistemas se destaca especialmente la prioridad dada al automóvil.

¿Por qué por lo menos algunas de aquellas obras del Estado no se ubican al sur de Buenos Aires?

La Ilustración 4 es una imagen de Google que muestra que, desde el punto de vista físico, la parte Sur del sitio natural de Buenos Aires no es distinta de la parte norte. Las condiciones para terraplenes, por ejemplo, no son peores al sur. No obstante la acción del Estado ha optado por la parte norte.

Ilustración 4



Si puede argumentar que al sur, la orilla del Río de la Plata, en Avellaneda por ejemplo, es ocupada por áreas industriales, por depósitos de combustibles, refinerías o

similares; esta ocupación no sería compatible con la proximidad a barrios residenciales. Eso muestra bien el conflicto que ocurre en la producción/consumo del espacio urbano. En verdad esta incompatibilidad se da con el uso residencial de los grupos de más altos ingresos, pero no con los de bajos ingresos. Estos son compelidos a ocupar áreas incompatibles con la proximidad al uso del suelo no son compatibles con el uso residencial. Entonces, los grupos más bajos son compelidos a ocupar áreas rechazadas por los grupos de ingresos más altos. Muchas veces el Estado legitima y oficializa esta disputa (frecuentemente de manera disimulada) a través de la legislación urbanística de zonificación.

Hace más de un siglo que la estructura socio territorial de Buenos Aires se mantiene.

Esta estructura se auto alimenta y se desarrolla bajo un proceso de “causación circular” en el cual los efectos se tornan causas en un proceso que se auto alimenta y –como en Buenos Aires– no presenta señales de debilitación. La base de esta “causación circular” es la optimización del tiempo de desplazamiento de las personas, en el cual el sistema de transportes –las vías y el vehículo– presenta un papel fundamental. Este sistema –acoplado a una segregación en una única zona de la ciudad– presenta una forma radial. Esta es la razón principal porque la organización del espacio urbano según círculos concéntricos no ocurre.

## ESPACIO URBANO Y IDEOLOGÍA

Arriba mostramos algunos ejemplos de la relación de la estructura de Buenos Aires con aspectos políticos (con la actuación del Estado) y económicos (con el mercado, especialmente lo de inmuebles) de la totalidad social. En seguida presentamos sólo un ejemplo de la conexión espacio urbano/ideología/dominación.

Llamamos de *ideología* la versión de la realidad social desarrollada por la clase dominante y que se torna también idea dominante, de manera que la realidad social y la dominación parezcan “naturales” y más fáciles de aceptar por los dominados. Tales ideas dominantes son adoptadas “sin pensar” por la mayoría.

Una de las manifestaciones más comunes de la ideología asociada al espacio urbano es la *indentificación con la ciudad, de aquella parte de la ciudad que interesa o que es ocupada por la clase dominante*.

Tomemos nuevamente las palabras de Torres (2000), arriba presentadas:

Por su parte, las elites se trasladan del centro-sur (San Telmo) al centro-norte (Catedral al Norte, Barrio Norte y Recoleta) [...] en 1900, entonces, el centro se ha segregado en norte y sur; al norte, la ciudad “moderna” que se corresponde con la “Argentina moderna” (Cortés Conde y Gallo) [...]; al sur, la densa ciudad central poblada por los trabajadores-inmigrantes [...].

¿Para la idea dominante (o la que se quiere ser dominante) lo que es “la ciudad moderna” que se corresponde con la “Argentina moderna”? ¿Lo que es la Buenos Aires moderna? Es la *parte* de la ciudad que más representa la clase dominante. Es una *parte de la ciudad* que la clase dominante quiere presentar como siendo “la ciudad”. La llamada “la ciudad moderna” es una *parte* de la ciudad que se procura identificar con *la ciudad*. El norte no sería –como en verdad lo es– una *parte* de Buenos Aires. El Norte *es* Buenos Aires. El Norte *es* la Buenos Aires moderna.

## ALGO POR ENCIMA DEL MERCADO Y DEL ESTADO

Este subtítulo es por cierto um toque de humor a este texto. Para finalizar presentamos un ejemplo muy significativo de la segregación social en Buenos Aires. Lo es porque se refiere a lo deporte que más apasiona a los argentinos: el fútbol. Nos referimos a la ubicación de los estadios de dos de los equipos de mayor prestigio, admiración y fama en todo el país: Boca Juniors, un equipo absolutamente popular y River Plate, cuyos aficionados son más representativos de las clases média y arriba de la media. El estadio del primero, la famosa Bombonera, se encuentra en el sur de la capital y el del segundo, el no menos famoso Monumental de Nuñes – se encuentra al norte.

### ¿POR QUÉ?

La ciencia –en este caso la geografía urbana– no puede limitarse a describir el espacio urbano. Es indispensable que lo explique. Una buena descripción no conduce necesariamente a una buena explicación, pero una mala descripción conducirá siempre (a menos que por casualidad) a una mala explicación. Explicar el proceso de la segregación es más importante que denunciarlo como “un mal causado por la ambición de los hombres” o algo “malo” o “equivocado”. Entender o explicar es una posición científica; condenar es una posición moral.

En mucho de lo escripto arriba ya caminamos hacia la explicación de la estructura urbana de Buenos Aires procurando las razones de la distribución espacial de sus clases sociales, de sus actividades de comercio y servicios y de la acción del Estado en su área metropolitana.

También se mostró arriba porque la segregación por regiones de una ciudad tiene un potencial explicativo de la estructura urbana, mayor que la segregación según barrios.

**Flávio Villaça** é arquiteto e urbanista; professor titular e professor emérito da FAU/USP. E-mail: flavila@uol.com.br

Artigo recebido em abril de 2012 e aprovado para publicação em julho de 2012.

## ANEXOS

Anexo 1 – Fiebre amarilla: número de muertos en 1871 (Molinari, 1983, p. 326):

Mes	Número de muertos
Enero	6
Febrero	298
Marzo	4895
Abril	7535
Mayo	842
Junio	38
Total	13.614

“Entre fines de enero y mayo de 1871, en Buenos Aires fallecieron 13.725 personas” (Carretero, 2000, p. 51).

“[...] al extinguirse finalmente el mal en junio, los fallecimientos llegaron a un total de 13.614, casi el 10% del total de la población porteña (Molinari, 1983, p. 326).

La diferencia entre los totales arriba (13.614 x 13.725) es depreciable.

<sup>9</sup> Citando Resumen del número de almas que existían el año 1770 en la ciudad de la Santísima Trinidad y el puerto de Santa María de Buenos Aires, obra de un autor que usaba el seudónimo “Concolocorvo”.

#### Anexo 2 – Población de Buenos Aires<sup>9</sup>

Año	Población	Fonte
1770	21.065	Molinari (1983, p. 156)
1800	40.000	Molinari (1983, p. 239)
1855	91.395	Molinari (1983, p. 302)
1869	177.787	Molinari (1983, p. 301)
1871	187.000	Molinari (1983, p. 351)
1880	286.700	Molinari (1983, p. 302)
1887	404.173	Caretero – Censo Municipal
1900	820.000	Caretero
1901	821.000	Molinari (1983, p. 354)
1934	Más de 2.000.000	Molinari (1983, p. 355)
1980	9.969.826	Torres (2000, p. 6)
1991 (Gran Buenos Aires)	11.928.030	Torres (2000, p. 6)

## REFERENCIAS

- BASTIDE, R. *Utilizações e sentidos do termo “estrutura”*. São Paulo: Edusp/Editorial Herder, 1971.
- BERNAND, C. *Histórias de Buenos Aires*. Fondo de Cultura Económica de Argentina S.A. Buenos Aires, 1999 (primera edición en español).
- CARRETERO, A. *Vida cotidiana en Buenos Aires*. Buenos Aires: Planeta, 2000.
- CASTELLS, Manuel. La Questión Urbana. Siglo Veintiuno. Quinta edición en español, SLP - Sin local (ciudad) de publicación. Hecho en México 1978.
- CLARÍN, *Suplemento Countries*, 31/07/2010.
- GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, Secretaria de Planeamiento Urbano, Consejo Del Plano Urbano Ambiental y Universidad de Buenos Aires. Arq. Horacio A. Torres, Buenos Aires, 1999.
- GUARDIA, F. “Aplicación de la teoría de Alonso sobre la evolución de la forma de las ciudades de países en desarrollo: el caso de La Paz, Bolivia”. In: *América en el año 2000*, v. 5, p. 104, Ediciones de la Sociedad Interamericana de Planificación, Lima, 1968.
- MOLINARI, R. L. *Buenos Aires, 4 Siglos*. Buenos Aires: TEA – Tipográfica Editora Argentina, 1983.
- MUNICIPALIDAD de la CIUDAD de BUENOS AIRES, INSTITUTO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES, SECRETARIA de CULTURA, *Manual informativo de la Ciudad de Buenos Aires*. Buenos Aires, 1981.

- NOGUÉS, G. *Buenos Aires, ciudad secreta*. Buenos Aires: Ruy Díaz-Sudamericana, 1996. Colaboración de Eduardo Valdés, Fundación URBE.
- SCHTEINGART, M.; TORRES, H. "Estructura interna y centralidad en metrópolis latinoamericanas. Estudio de casos". In: CASTELLS, M. *Imperialismo y Urbanización en América Latina*. Barcelona: Editorial Gustavo, 1973.
- TORRES, H. A. *Tendencias recientes de la segregación socioterritorial de la aglomeración Gran Buenos Aires. Su contexto histórico*. Trabajo presentado al III Seminario Colombiano de Investigación Urbana y Regional, Bogotá, 15 abr. 2000.
- VILLAÇA, F. *Espaço intra urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel, Fapesp, Lincoln Institute, 2001.
- \_\_\_\_\_. "Efeitos do espaço sobre o social na metrópole brasileira". In: SOUZA, M. A. A. et. al. (Org.). *Metrópole e globalização*. São Paulo: Editora CEDESP, p. 221-236, 1999.
- \_\_\_\_\_. A terra como capital (ou A terra-localização), *Revista Espaço e Debates*, São Paulo, ano V, n. 16, 1985, p. 5-14.
- WILDE, J. A. *Buenos Aires desde setenta años atrás*. Buenos Aires: Biblioteca La Nación, 1908.

**A B S T R A C T** *In this paper we propose to apply to Buenos Aires the methodology used by the author in the study of urban structure of Brazilian metropolises. Urban structure is thought of as the spatial arrangement of social classes and activities. This arrangement follows a law: the market law, more precisely, the "land market" law. We analyze this arrangement through urban segregation, considering the upper and the lower social classes and urban regions, not neighborhoods, as considered in mainstream segregation studies. In Buenos Aires, rich people gather in the north and poor in the south (the reverse is not true). In Brazilian metropolises upper income social classes invariably occupy attractive places; this doesn't occur in Buenos Aires, where the natural site is very homogeneous. Nevertheless there is a clear class segregation and upper classes do not abandon their growth direction. The paper tries to understand and explain these processes.*

**K E Y W O R D S** *Urban structure; urban segregation; social classes; concentration; natural site.*