

Segregación, Movilidad y Desigualdad. Dinámicas interrelacionadas en el proceso de reestructuración de la Región Metropolitana de Buenos Aires.

Mariano Scheinsohn y Cecilia Cabrera

Instituto Superior de Urbanismo. Facultad de Arquitectura Diseño y Urbanismo.
Universidad de Buenos Aires. ISU-FADU-UBA. República Argentina.

e-mail addresses: marianoscheinsohn@yahoo.com.ar, ceciliac1@yahoo.com

Keywords:

Abstract

En los últimos años, diversos estudios e investigaciones consideraron las causas, efectos y consecuencias de los procesos de segmentación y fragmentación social en la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA), a partir del marco interpretativo de la configuración de enclaves socio-territoriales (de riqueza y de pobreza) como una fenomenología emergente del proceso de reestructuración urbana de la Región. Sin embargo, existen pocos estudios (y ninguno a escala global de la Región) que, a partir de evidencia empírica, analicen, interpreten y cuantifiquen la dinámica concreta de los procesos socio-territoriales de segregación a nivel global y el modo en que se articula con los procesos de difusión urbana¹, aumento de la desigualdad y transformaciones en la movilidad.

Resulta oportuno interrogarse acerca de las modalidades que ha asumido este fenómeno en las últimas décadas, y con ello poner a prueba las afirmaciones que suelen sostener, que una mayor fragmentación socio-territorial se encuentra invariablemente asociada a un aumento de la segregación social.

La presente ponencia propone analizar e interpretar la interrelación entre las dinámicas de segregación socio-territorial, desigualdad social y movilidad en el marco de los procesos de difusión y reestructuración metropolitana de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) durante las últimas décadas, a partir del análisis e interpretación de la información disponible para el periodo entre las décadas de 1980 a 2001.

Desde esta perspectiva, parecería haber evidencia de que la escala territorial -entre otros factores- tiene incidencia en los modos en que se articulan y configuran los procesos de segregación, desigualdad y movilidad en el marco de un proceso de reestructuración.

Por lo tanto, en el caso de la RMBA, la peculiar dinámica de los procesos de segregación socio-territorial de las últimas tres décadas, así como las reestructuraciones de la movilidad de los distintos sectores sociales como el aumento de la desigualdad en los procesos de estratificación social se vinculan con los procesos de difusión urbana que tienden a generar reconfiguraciones socio-territoriales a nivel multidimensional y multiescalar.

Difusión Urbana

El proceso de metropolización de Buenos Aires se produjo por el acelerado crecimiento demográfico debido a migraciones internas entre 1945 y 1960, y fue acompañado por el consiguiente crecimiento urbano, además de una explosiva expansión de su perímetro que supera ampliamente los límites de la capital, estructurándose principalmente en las cercanías del ferrocarril y las principales arterias; pero más adelante fue completando la unidad funcional que conforma hoy la mancha de la aglomeración del área metropolitana.

La RMBA, que alberga a alrededor de un tercio del total de la población nacional, en torno del 40% de su población urbana y que participa en alrededor del 50 % del PBI del país, históricamente se constituyó y consolidó en torno a un modo de configuración metropolitana hasta promediar la década de 1970.

Las modalidades que han asumido el crecimiento y expansión de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) durante las últimas décadas presentan algunos indicios que indicarían una transformación en la dinámica de su estructuración urbana y la configuración multidimensional y multiescalar de la Región. Dicha dinámica de reestructuración puede ser considerada como el inicio de un proceso de transición, desde una estructura metropolitana hacia una de difusión urbana, que se presenta caracterizada por un conjunto de transformaciones de índole política, económica, social y tecnológica.

Las características del desarrollo de las ciudades en relación con esta modalidad de urbanización difusa, se encuentra caracterizada principalmente, entre otros aspectos por: un crecimiento físico en extensión, con bajas densidades de población; el surgimiento de sub-centros especializados por la desconcentración de actividades económicas y nuevos estilos de vida; el predominio del transporte automotor individual; y la reformulación de los centros tradicionales como centros de gestión y decisión, etc. (Ainstein, 2008)ⁱⁱ.

Es decir que el mencionado proceso de reestructuración y reconfiguración urbana puede caracterizarse por condiciones de creciente *extensión, complejidad y desintegración*.

El proceso de reestructuración urbana descripto, se vincula y se asocia con los procesos de transformación de las características de la movilidad de la población en el actual contexto, y con el incremento de la desigualdad en los procesos de estratificación social.

Como se ha mencionado, en términos de las condiciones de estructuración físico-funcional generales de la RMBA, las tendencias han sido las de una creciente segmentación espacial, que se manifiesta además en relación con las diversas localizaciones que asume el uso residencial. Asociados a los procesos de estratificación social y segregación socio-territorial, como así también de expansión económica, adquieren creciente importancia los procesos de estratificación de los valores inmobiliarios de la región.

Desde esta perspectiva, es posible afirmar que existe a su vez una profundización de los niveles de homogeneidad socio-económica-locacional de los hogares, mediante la lógica de enclaves cuasi-autónomos con diferentes configuraciones socio-territoriales. Este fenómeno se observa tanto en los sectores sociales medio-altos y altos (mediante la reinterpretación local de los *gated communities*: barrios cerrados y country club) como en los sectores sociales más vulnerables a través de una acentuación de los niveles de marginalidad e informalidad. Estos últimos enmarcados en un proceso general de *hipermarginalización* (Wacquant, 2001) de las diversas modalidades de hábitat popular (ocupación de inmuebles, inquilinatos, hoteles-pensión, etc.) entre los que predominan los asentamientos populares y las villas miseriaⁱⁱⁱ.

En tal contexto, los grupos sociales más vulnerables, tienden a “*distanciar*” aún más su localización en la medida en que ocupan los ámbitos urbanos de menor valor y precio relativos, localizándose de manera generalizada, tanto en las periferias lejanas de las aglomeraciones como en los espacios intersticiales (que en general cuentan con escasa

dotación de servicios), incentivando así las condiciones de difusión urbana, y su propia marginación.

Sin embargo, cabe destacar que existen procesos relevantes de diferenciación, aún en el contexto de este tipo de hábitat (villas y asentamientos informales) en tanto y en cuanto existe un sub-mercado informal de acceso a este tipo de vivienda que ha experimentado una dinámica relativa semejante respecto de los procesos de valorización del suelo urbano formal.

En este sentido, resulta un indicio de tal cuestión el hecho de que las mayores densidades de las villas y asentamientos de la región se manifiesten en la ciudad central y en los municipios del corredor norte (con un promedio mayor a 250 hab/ha cuando el promedio general de este tipo de hábitat es de 164 hab/ha) (Cravino, et al.2008), mostrando una distribución que acompaña a las de la ciudad formal respecto de la distribución de sus densidades medias. En los hechos una de las razones principales de la densificación es el aumento del valor del suelo urbano, sea éste formal o informal.

Las dinámicas de expansión territorial urbana en los últimos treinta años, tanto se trate de las características de sub y peri-urbanización-, significan dentro de las tendencias mencionadas, el involucramiento de un creciente número de jurisdicciones locales. En tal sentido la escala en que se desarrolla el presente análisis resulta en una cuestión clave para detectar y comprender las dinámicas e interrelaciones aludidas.

En definitiva sólo es posible detectar las transformaciones y reestructuraciones urbanas señaladas en la medida en que se considere la unidad funcional de la ciudad a partir de contemplar su área de expansión dentro de una escala regional.

Siguiendo el análisis de Kralich, S. (1999) la unidad funcional de la RMBA se encuentra definida por la ciudad central y 44 partidos (45 distritos, 18.400 km², 13,2 millones de habitantes)^{iv} considerando para su definición la configuración de los viajes pendulares cotidianos emergentes del análisis de las redes de transporte de media y larga distancia.

Kralich, S. 1999. Aptitud de la red de transporte urbano para la delimitación de metrópolis en expansión. Actas V Seminario Internacional de la Red Iberoamericana de Investigadores

sobre Globalización y Territorio. Toluca, Universidad Autónoma de México, p. 24 (en CD Rom)

En este sentido y considerando lo expuesto hasta ahora, es posible afirmar que las tendencias y componentes principales señalados respecto de los procesos de difusión urbana y reestructuración metropolitana, configuran particulares dinámicas e interrelaciones según la escala en que cada uno de estos fenómenos se despliega. De tal modo que la escala del análisis, según se considere tanto la unidad del despliegue de estos procesos o únicamente un sector de ellos, tiende a incidir en la caracterización de dicha problemática y en la problematización de determinados efectos.

Los procesos de segregación socio-urbana, la estructura y dinámica de la movilidad de los distintos sectores sociales y la amplitud de la desigualdad son procesos interdependientes y articulados que operan con modalidades particulares en determinadas y específicas configuraciones escalares.

Desde esta perspectiva resulta importante indagar acerca del modo en que estas articulaciones han sucedido en la RMBA (considerando su unidad estructura-funcional) a lo largo de las últimas tres décadas que es el periodo, cuando se han comenzado a manifestar más claramente las incipientes tendencias a la difusión urbana.

En consideración de lo antedicho la percepción social generalizada de una creciente diferenciación locacional residencial, de los distintos sectores sociales que, en sus extremos (los más pudientes y los más cadenciados), tienden a asentarse bajo una lógica de enclave, se manifiesta en la idea popularizada de un aumento de la segregación social global de la región de un modo correlativo con un aumento de la magnitud de la desigualdad sucedida durante este periodo.

La cuestión clave a verificar es la peculiaridad que asumen estos procesos y su articulación en función de los cambios emergentes de estructura urbana y la consideración de la escala regional.

En definitiva resulta interesante indagar en la manera en que la expansión de la ciudad en términos más difusos implica una transformación escalar de sus límites, distancias sociales y sus fronteras simbólicas.

Consideraciones sobre la segregación socio-territorial en el caso de la RMBA.^v

Uno de los aspectos incluidos en el análisis del proceso de difusión urbana es el relacionado con la transformación de la dinámica de los procesos de segregación socio-territorial entendida como un proceso socio-urbano inherente a los procesos de expansión urbana.

En este contexto, resulta relevante volver a preguntarse acerca de las pautas de localización de los diferentes sectores sociales en el territorio y poner en cuestión la vigencia de los patrones de segregación socioeconómica tradicionales de las ciudades latinoamericanas, y de Buenos Aires, en particular.

Habitualmente se comprende al concepto de segregación socio-espacial como la expresión territorial que adquieren los patrones de localización de diferentes segmentos sociales de población – y sus actividades – como parte del proceso de producción de la ciudad; en este sentido, la segregación social del espacio urbano es un fenómeno espacial complejo que articula las diferencias y desigualdades sociales; que al adquirir significación social, juega distintos roles en los procesos sociales.

Por tal motivo, la segregación debe ser comprendida particularmente desde su carácter dinámico procesual, como dispositivo de mediación/producción de los procesos de diferenciación social antes que como un mero reflejo de las desigualdades socio-económicas.

El concepto de segregación es polisémico, presenta diversos grados de ambigüedad y es habitual que se identifique y confunda segregación con desigualdad, polarización social y pobreza urbana.

La segregación es un fenómeno complejo que comporta diversas dimensiones, cuya variabilidad e interpretación dependen tanto de las distintas escalas geográficas en que se lo analiza como en relación al atributo, condición o componente identitario cuya distribución socio-territorial se intenta comprender.

Desde esta perspectiva, en este trabajo se adscribe a la idea de que la investigación sobre segregación en las ciudades latinoamericanas requiere, más que la abundancia de datos y la sofisticación de los métodos cuantitativos, el desarrollo de investigación empírica orientada hacia la superación de las visiones simplistas con que se suele interpretar la realidad de nuestras ciudades (Sabatini, 2003)^{vi}.

Como se mencionó anteriormente, la estructuración de los patrones de segregación es un proceso complejo que involucra una gran diversidad de prácticas: intervenciones públicas en materia urbana (obras de infraestructura y equipamientos colectivos, normativa urbana, etc.); disposiciones sociales y estrategias de acceso a la vivienda por parte de los sectores sociales formales e informales; procesos de acumulación e inversión de capital por parte de los actores económicos involucrados en la producción capitalista de la ciudad; etc., vinculándose de esa manera a la dinámica socio-económica más general.

En términos genéricos es posible definir a la segregación socio-espacial como la aglomeración en el espacio de conjuntos sociales conformados y/o identificados a partir de algún atributo de orden social, económico, cultural, simbólico, religioso, de origen o incluso algún rasgo político-administrativo (sobre todo a partir de las definiciones de los ámbitos públicos gubernamentales o no gubernamentales) que, en cualquiera de estos casos, resulta socialmente significativo^{vii}.

Es posible identificar dentro del concepto de segregación socio-territorial así definido tres dimensiones o atributos básicos que permiten interpretar las diversas características que puede asumir dentro circunstancias y dinámicas específicas: a) el grado de concentración espacial del grupo social de referencia, b) la homogeneidad social que presentan estos agrupamientos y c) el nivel de conformación simbólica y/o identitaria de estos conjuntos (sea por la identidad, prestigio o estigma al que pueden estar adscriptos).

Según Sabatini (2003), en base a la investigación realizada hasta ahora, podría identificarse un patrón tradicional de segregación latinoamericano, cuyos principales rasgos son: i) la marcada concentración espacial de los grupos altos y los medios ascendentes en una amplia zona con vértice en el centro histórico y con una dirección de crecimiento definida hacia la periferia, ii) la conformación de amplias áreas en donde se asientan los grupos sociales más bajos, generalmente en la periferia lejana con importantes carencias de todos los servicios urbanos y en algunos sectores degradados aledaños al área central principal, iii) la relativa diversidad social de los “barrios de alta renta”, en los que se asientan además de la casi totalidad de la elite, algunos sectores medios y trabajadores socialmente integrados.

En líneas generales y hasta fines de la década del setenta, la RMBA ha presentado características homólogas a las señaladas precedentemente. Sin embargo, durante los últimos 30 años se han evidenciado ciertos rasgos que denotan algún tipo de transformación en las dinámicas específicas de los procesos de segregación, a partir de su manifestación socialmente más visible (sobre todo para la opinión pública) respecto a la proliferación, en la periferia lejana y en los intersticios de los corredores principales de expansión, de asentamientos residenciales con lógicas de enclave tanto de los sectores acomodados como de los más vulnerables.

Evidentemente también esto se encuentra asociado al hecho de que durante este periodo se ha registrado además un deterioro de la calidad de vida de amplios sectores sociales y consecuentemente un crecimiento de los hábitat informales (inmuebles ocupados, asentamientos informales, crecimiento de villas miseria, etc.) a lo largo de toda la región. Sin embargo, estos cambios no implican necesariamente interpretar mecánicamente que haya una relación directa entre el aumento de la desigualdad social (algo ampliamente corroborado a partir de este periodo) y un aumento general de la segregación socio-espacial.

Resulta importante considerar una interpretación más compleja respecto a la posibilidad de captar las particulares configuraciones que hayan asumido, a partir de estos cambios, tanto los procesos de segregación como la desigualdad social en el contexto de las tendencias a la difusión urbana, ya señaladas. En este sentido, es posible interpretar que más allá de la cuantificación de estos procesos, probablemente se hayan producido cambios cualitativos relevantes en las modalidades de estas dinámicas y en sus articulaciones específicas.

Es decir que al comparar los actuales procesos de segregación en la RMBA con respecto a las dinámicas previas -en el contexto de las reconfiguraciones de la estructura urbana- probablemente se detecten con mayor fuerza y nitidez cambios en las modalidades, en las articulaciones y en las escalas en que estos se despliegan.

Diversos estudios sobre las ciudades de Sao Paulo, Ciudad de México y Santiago de Chile (Rolnik *et. al.*, 1990 ; Sabatini *et. al.*, 2001; Ward, 2001) han demostrado que estas ciudades en los últimos años han manifestado una disminución de los índices globales de segregación que, entre otras cuestiones, estaría vinculado fundamentalmente a un cambio en la escala geográfica del proceso de segregación. En este sentido, como señala Villaca (1998) con respecto a los distintos grupos sociales en las principales ciudades brasileras, se ha producido durante la década de 1990 una relativa aproximación espacial. Tal cuestión podría ser el resultado de la dispersión y difusión de los enclaves o cuasi-enclaves (tanto de riqueza como de pobreza) a lo largo de todo el territorio metropolitano más allá de la estructura histórica de segregación.

Esto significa que la dinámica de segregación se estaría produciendo en una escala geográfica menor pero, probablemente, de un modo más intenso al estar asentada en una lógica de enclaves que al disminuir la distancia física entre grupos tiende a aumentar la separación y el endurecimiento de los límites, así como tiende a aumentar la homogeneidad de los grupos aglomerados.

Según diversos estudios e investigaciones (Scheinsohn *et. al.*, 2009b; Suarez y Groisman, 2006; Rodríguez, 2008) realizados sobre la metrópoli de Buenos Aires^{viii}, los procesos de segregación tienden a mostrar dinámicas diferenciadas según la escala en que se los analice.

Entre los años 1991 y 2001 (con información de los censos nacionales) la segregación urbana tendió a aumentar a escala local intra-partido (o municipio) más que entre los distintos partidos conurbados considerados globalmente (Suarez y Groisman, 2005). Así mismo los partidos ubicados en las coronas más alejadas de conurbación han tendido a presentar cambios y aumentos de segregación más relevantes (Scheinsohn *et. al.*, 2009; Suarez y Groisman, 2005) que el resto de las coronas y la ciudad central.

Si consideramos, como se ha señalado hasta ahora, la escala de estos procesos en relación con la RMBA resulta importante indicar que esta región, desde 1980 hasta 2001, ha pasado de una población de algo más de 10 millones a algo más de 13 millones^{ix}, es decir que en esta región en este periodo se registró un crecimiento de un 17,5%.

Como se ha indicado en numerosos estudios, este crecimiento promedio general se compone de crecimientos altamente diferenciados hacia el interior de esta región.

Si consideramos el crecimiento diferenciado por cordón o corona^x de conurbación en este mismo periodo, podemos observar importantes diferencias. Por un lado la población de la ciudad central ha mostrado una importante estabilidad, sin variaciones relevantes. Así mismo

la primera corona ha presentado un crecimiento poblacional del 4,8%. En cambio el segundo y tercer cordón han presentado porcentajes de crecimiento muy superiores en torno al 62,3% y del 51,1% respectivamente.

En relación con la expansión de la población considerada, según su distribución en torno de los ejes troncales de crecimiento y su zona intersticial^{xi}, podemos observar que su crecimiento no fue tan diferenciado en tanto y en cuanto entre 1980 y 2001 la Zona Norte creció un 17,4%, la Zona Sur un 22,5 y la Zona Oeste un 23,8%.

En este sentido si consideramos que según algunas estimaciones (Cravino, 2008) del crecimiento poblacional del AMBA (Ciudad y 24 partidos del GBA) entre 1980 y 1991 el 10% de ese aumento correspondía a población que residía en villas y asentamientos y que entre 1991 y 2001 este porcentaje se elevaba a más de una cuarta parte del crecimiento total (25,8%). Es posible comprender tomando este indicio, en qué medida la expansión de la RMBA estuvo asociada en una proporción relevante al crecimiento “informal”^{xii}.

Si consideramos los resultados del análisis de la segregación a nivel global de la RMBA (Scheinsohn, M. *et. al.*, 2009b) en relación con los hogares que presentan necesidades básicas insatisfechas (NBI)^{xiii}, es posible corroborar algunas cuestiones que se relacionan con los diferenciales del crecimiento poblacional.

Según estos resultados resulta evidente que, en décadas recientes, el proceso de segregación socio-espacial global de este indicador (NBI) para la RMBA presenta una dinámica relevante mostrando importantes modificaciones según la escala y características del agrupamiento de las áreas consideradas. Desde esta perspectiva resulta claro que entre la década de 1980 y 1991 ha habido una disminución de los niveles globales de segregación que, con distintas magnitudes, se manifiesta en todas las escalas consideradas.

Pueden considerarse una diversidad de hipótesis explicativas al respecto, pero entre las cuales, indudablemente, debe contemplarse el hecho de que este periodo incluye la consolidación de las políticas urbanas del proceso militar (erradicación de villas miseria en el ámbito de la ciudad central, la ejecución de autopistas urbanas, la promulgación de la Ley N° 8.912^{xiv} y del Código de Planeamiento Urbano de la Municipalidad de Buenos Aires, etc.) a fines de la década del '70 y con el posterior advenimiento y consolidación del periodo democrático hasta principios de la década del '90.

En este sentido es posible afirmar que probablemente el censo de 1980 haya reflejado un estado de situación de aumento de la segregación como consecuencia de la aplicación de las políticas del proceso militar y que, subsecuentemente, la apertura democrática desde 1983 haya implicado una relativa reversión de las condiciones globales de segregación al efectivizarse territorialmente la aplicación de políticas urbanas menos segregadas, conjuntamente con una mayor permisividad en relación con las tomas de tierra, las ocupaciones de edificios y crecimiento de las villas miseria dentro de la ciudad central y en diversas localizaciones centrales^{xv}; cuestiones que se verían reflejadas en el censo de 1991.

Otra cuestión interesante de señalar es que entre 1991 y 2001, a nivel de jurisdicción (partido en la provincia y distrito escolar dentro de la ciudad de Bs. As.), no se registran cambios relevantes en el Índice de Segregación, pero sí se manifiestan, por un lado a nivel de zona o corredor troncal de crecimiento (Norte, Sur y Oeste) que tiende a disminuir un -4% y, por el otro a nivel de las coronas de conurbación que tiende a aumentar un significativo 10%. ¿Qué significa, o más bien, como se explica este comportamiento dispar cuando la escala de agrupamiento de las áreas no son demasiado diferentes entre sí, aunque sí su configuración?

Una hipótesis plausible que explique esta situación se conecta indudablemente con los procesos de difusión urbana de la estructura metropolitana de la RMBA, cuyos principales rasgos se han señalado precedentemente.

Tal reconfiguración, que se produce en toda la región, implica la discontinuidad del tejido urbano a través de un crecimiento peri-urbano desagregado, la *descentralización desconcentrada* de las actividades que tiende a consolidar la ambigüedad de la diferenciación funcional, el aumento de los asentamientos residenciales en enclave o cuasi-enclaves y la mayor incidencia del transporte automotor privado en la configuración de la movilidad de la región; todos ellos se constituyen en factores que podrían estar incidiendo en que la tradicional e histórica segregación a gran escala de los sectores sociales con mayores necesidades (NBI) en la RMBA -que se daba entre los corredores troncales de crecimiento (Norte-Sur-Oeste)- esté tendiendo a suavizarse como efecto de la fragmentación del territorio (en una escala menor), así como también como consecuencia de la difusión, en toda la región, de lógicas de asentamiento en enclave (tanto de riqueza como de pobreza) y de pauperización de amplios sectores sociales.

Desde esta perspectiva, el hecho de que la segregación tienda a aumentar un 10%, considerando el agrupamiento de áreas según las distintas coronas de conurbación, puede ser interpretado en forma coherente con esta hipótesis en la medida en que la expansión urbana de la región bajo la forma de un crecimiento peri-urbano desagregado y discontinuo (con bajas densidades medias) tendería a exacerbar la diferenciación global en relación con la distancia a la ciudad central.

En este contexto, en donde el crecimiento poblacional de la 2° y 3° corona (entre 1980 y 1991) comprendió casi el 94% del crecimiento poblacional total de la región y, como ya se mencionó, una cuarta parte del mismo tendió a asentarse en villas y asentamientos “informales”^{xvi}, resulta claro que el efecto más notorio de este tipo de expansión se vincule con un aumento de la segregación según las coronas de conurbación, cuestión que se ha visto agudizada en los últimos decenios en la medida en que la expansión “informal” se ha acentuado.

Transformaciones en la Movilidad

El área metropolitana de Buenos Aires se encuentra organizada principalmente en un desarrollo extendido a lo largo de los principales corredores viales y ferroviarios en forma radial, una red de autopistas y un sistema vial que consiste en un número de arterias principales o avenidas que en algunos casos atraviesan más de un partido, acompañado además por una serie de calles secundarias a escala local, conformando una estructura que se replica en toda la región con diferentes niveles de mantenimiento, pero sin ninguna sistematización a escala de la totalidad de la red.

Entendiendo que el nivel de accesibilidad de una aglomeración está condicionado por la disponibilidad de infraestructura y servicios, pero que ninguna de estas dos variables por sí sola determina la accesibilidad de una determinada región, se consideran a continuación -en forma sintética- las principales características de las diversas condiciones de movilidad de la población del sector en relación el transporte urbano en la Región Metropolitana.

Las condiciones de movilidad constituyen cuestiones que requieren un tratamiento específico en tanto se vinculan con la problemática general del transporte en el área metropolitana. Resulta evidente que el transporte es un elemento clave en la estructuración de la metrópoli en su conjunto, ya que en gran medida configura y delimita las pautas de ubicación de las actividades y de los diversos sectores sociales. En tal sentido la configuración del transporte, la composición relativa y absoluta entre sus diversos modos y el modo en que se despliega territorialmente, tienen una incidencia altísima en la conformación de las condiciones del hábitat de todos los sectores sociales.

En el proceso de conformación del Área Metropolitana de Buenos Aires, la forma que adquirió el desarrollo del transporte público, mediante la progresiva expansión del colectivo

brindando servicios en los espacios intersticiales de la periferia entre las líneas de ferrocarril, tuvo mucho que ver con el vertiginoso crecimiento del área metropolitana. Incluso se considera a la política de subsidio del transporte público como un instrumento indirecto del Estado en la solución del problema habitacional, al favorecer la urbanización de baja densidad y a bajo costo de la periferia^{xvii}.

En esta gran ciudad el tranvía funcionó desde fines del siglo pasado hasta más allá de la primera mitad del presente operado por empresas exclusivamente tranviarias; se constituyó así en el primer medio de transporte urbano, y su función inicial consistía en acercar al público a las estaciones ferroviarias aunque luego operaba en toda la ciudad.

La promoción del uso del automóvil particular, que se inició a fines de la década de 1960 y se incrementó aceleradamente durante los últimos años, derivó en que la infraestructura de la ciudad resultara insuficiente, determinando la necesidad de recurrir a las autopistas para facilitar la llegada al centro de los automóviles provenientes principalmente del área metropolitana; lo cual, como se verificó en los últimos años, no brindó una solución integral al problema de la accesibilidad. Contrariamente, en algunos sentidos provocó la complejización del problema aportando aquellas cuestiones derivadas de la construcción de estas autopistas (el deterioro de la calidad de vida de las viviendas colindantes, la degradación de las áreas aledañas a su trazado, el alza en los niveles de contaminación tanto atmosférica como visual y auditiva, la necesidad de mayores superficies para estacionamiento, mayores congestiones en el tránsito por la profusión de automotores, etc.), además de contribuir a la deficiencia en la prestación del servicio de transporte colectivo de pasajeros (embotellamientos que atentan contra el cumplimiento de las frecuencias en la prestación del servicio de las líneas de colectivos).

Como se ha señalado, históricamente, en la RMBA se ha conformado una extensa red de transporte, mediante la cual es posible vincular todas las zonas entre sí mediante la utilización de los diversos modos de transporte disponibles.

Como desde mediados de la década de 1970 se produjo la concentración del crecimiento territorial en torno de las redes de los servicios guiados, tanto ferroviarios como subterráneos y tranviarios, la configuración física de la Ciudad Central y de los incipientes territorios suburbanos del aglomerado resultaron en principio tributarios de tales redes, concentrando su desarrollo en torno de las mismas. Las condiciones de compacidad urbana y de la progresiva expansión en torno de los corredores lineales preexistentes de transporte resultaban manifiestas. La movilidad de personas se concentraba entonces en torno de tales modos guiados, públicos y masivos -tranvías, subterráneos y ferrocarriles-, con una participación significativa, también, de los modos peatonal y ciclista.

Durante la década siguiente, y en el marco del proceso de transformación económica a partir de la profundización de la aplicación de políticas neoliberales, se llevaron a cabo políticas de privatización de empresas públicas, desregulación y descentralización administrativa que impactaron fuertemente en el sector del transporte.

A fines de 1980 los ferrocarriles presentaban una situación deficitaria, la prestación y la calidad de los servicios eran deficientes en relación con las que prestaban décadas atrás. Como consecuencia, en el año 1989 el Estado concesionó la empresa Ferrocarriles Argentinos a partir de la Ley de Reforma del Estado, con el argumento de implementar una racionalización de los servicios de pasajeros.

De manera progresiva y paralelamente, la extensión de los bordes de la aglomeración y el engrosamiento de sus corredores, resultaron asociados a una manifiesta disminución de las densidades medias, constituyendo el inicio del proceso de progresiva metropolización e incipiente difusión urbana. Acompañaron este proceso además, los procesos de descentralización comercial y financiera llevados a cabo por las empresas, así como la construcción de grandes centros comerciales, que contribuyeron a modificar el esquema de generación de viajes. Tuvo lugar a su vez la consolidación de una lógica de asentamiento

fortificada de los sectores sociales altos que, expuestos a cada vez mayores niveles de inseguridad se recluyeron en -barrios cerrados-fortalezas- (que se desarrollaron en localidades situadas a más de 40 km del centro y principalmente a lo largo del acceso Norte), y por otra parte, un importante crecimiento de los asentamientos irregulares y villas miseria en las zonas ambientalmente más críticas de la región metropolitana.

Los costos del nuevo modelo de suburbanización periférica fueron asumidos principalmente a partir del desarrollo de infraestructura, en parte con la construcción y ampliación de la red de autopistas. Así, las modificaciones en los patrones de acumulación que se produjeron durante este período, se reflejaron en cambios en el despliegue territorial de las funciones urbanas.

Se presentó entonces un proceso de consolidación de nuevas centralidades y nodos regionales. Produciéndose a su vez una intensificación y consolidación de intercambios segmentados y polarizados, relacionados principalmente con procesos de deslocalización y descentralización impulsados por la reestructuración productiva ligada a las nuevas tecnologías de la información.

Acompañando y reforzando el nuevo esquema de centralidades y las nuevas formas de suburbanización, se decidió la construcción y ampliación de la red de autopistas existente con el objetivo de servir a las nuevas suburbanizaciones por fuera del perímetro e influencia de los ejes ferroviarios (completamiento de las zonas intersticiales) incrementándose a su vez notablemente el parque automotor particular, lo que trajo aparejados graves problemas debido a la congestión generalizada.

Las decisiones políticas mencionadas impactaron fuertemente en el sector, que además se encontró sometido a un progresivo proceso de desfinanciamiento y desinversión por parte de las empresas concesionarias. Cabe señalar sin embargo que, a pesar de las concesiones y privatizaciones, persistieron los subsidios al transporte público de pasajeros.

Durante las últimas décadas se presentó entonces una tendencia a invertir la predominancia viajes por medios autoguiados y colectivos, pasando a ser más utilizado el automotor privado. De manera progresiva también, resultaron transformadas las pautas de diferenciación modal del transporte de personas, a través de la progresiva pérdida de participación de los modos guiados en favor del automotor colectivo, así como la participación incipiente del automóvil privado. Este proceso de “motorización” incluye también las estrategias desarrolladas como alternativas a la deficiencia de los servicios formales, a través de la oferta de charters y remises informales.

Si bien entonces, las tarifas continuaron siendo reguladas (aunque ya no estaban congeladas), emergió de manera sistemática y más masiva el denominado “transporte informal”. Se trata de servicios tipo charter y remises que en su inicio realizaban recorridos acotados, principalmente hacia los principales equipamientos y empresas del área metropolitana, pero que, ante la crisis del sector, se constituyeron en una alternativa atractiva tanto para los usuarios de transporte público como para aquellos quienes encontraron en su prestación una alternativa laboral.

En relación con el desenvolvimiento de los servicios ferroviarios, puede señalarse que en el año 1990 el sistema ferroviario metropolitano transportó 264 millones de pasajeros lo que implicó una pérdida de 275 millones con respecto a los 539 millones de usuarios en el año 1960. Durante el último año de gestión estatal, hubo 239.000 servicios cancelados o demorados. La falta de programación, desinversión, deterioro y la ausencia de una política clara para el sector transporte, justificaron su concesión en 1989 y posterior adjudicación en 1995. Una vez concesionado el sistema, la demanda se incrementó pasando de 212 millones de "pasajeros pagos" en 1993 a 476 millones en el año 2000, lo que implicó un aumento del 124%, descendiendo nuevamente por la crisis y los altos niveles de desempleo. Durante los primeros años de la concesión se remodelaron estaciones, se reconstruyeron coches deteriorados, se modernizaron talleres, se instaló un sistema automático de venta de pasajes.

A partir de la aplicación de políticas económicas neoliberales y especialmente desde mediados de los noventa, el proceso de reestructuración productiva tuvo como consecuencia más relevante un sustancial incremento de la desocupación estructural.

Dicho proceso, acompañado por transformaciones en la configuración de centralidades metropolitanas, produjo una transformación en el esquema de viajes, especialmente en los motivados por el traslado hogar-trabajo. Así en el período 2000/2001 la disminución de la demanda de servicios, y en consecuencia de los ingresos, produjo dificultades para cubrir los costos de operación tanto como la realización de obras cuestiones que afectaron seriamente la calidad del servicio. En el año 2002 tuvo lugar la declaración de “estado de emergencia” del sistema ferroviario de pasajeros. A pesar de las obras ejecutadas en diversas estaciones ferroviarias y la intención de mejorar los centros de transbordo, tampoco durante este período llegó a implementarse ningún sistema de articulación entre modos.

Resulta interesante destacar, como señalan Kralich y Muller (2009), que la distribución de viajes generados en la región por estrato socio-económico ha evidenciado transformaciones entre 1970 y 2006. Los viajes por habitante en la RMBA han pasado de los 2,11 a casi 3 (2,99) en 2006. Así mismo en relación con los viajes por estrato socioeconómico ha habido cambios notables. El estrato socioeconómico más bajo pasó de representar el 40,9% de los viajes en 1970 a constituir el 33,8% del total en 2006; por otra parte en lo que respecta al sector socioeconómico alto, estas cifras correspondieron al 17,5% de los viajes en 1970, alcanzando el valor de 23,5% en 2006^{xviii}.

Estos datos permitirían inferir que ha habido transformaciones en los patrones de movilidad correspondientes a los distintos sectores socioeconómicos, tanto en su magnitud como en su intensidad. En el caso del sector más social alto, ha aumentado significativamente su movilidad en relación con el resto de los sectores, en un contexto de aumento promedio de la movilidad general (de 2,11 a 2,99). Tal evidencia indicaría que la relación entre la localización residencial, los patrones de nuevas centralidades y la tendencia a la desconcentración de actividades, ha producido un efecto de aumento de la movilidad general y, en mayor medida, en el sector socioeconómico más alto.

Por otra parte, la disminución de la movilidad del sector más bajo estaría asociada a las transformaciones del mercado laboral, la precarización del trabajo y el aumento del desempleo.

La desigualdad social en la RMBA.

Se encuentra ampliamente documentado en innumerables investigaciones tanto desde la perspectiva económica como social, que en el periodo que comprende el análisis del presente trabajo (1980-2001) la desigualdad social ha aumentado considerablemente.

Desde este punto de vista resulta importante señalar las características principales de esta dinámica que tiene fuerte incidencia en las cuestiones que se han desarrollado hasta aquí.

Si consideramos la distribución de ingresos per capita en el Aglomerado Buenos Aires, la misma ha aumentado los niveles de desigualdad de una forma notable. El Coeficiente de Gini para la distribución del ingreso en 1980 era de 0,411 mientras que el mismo sube a 0,500 en el año 2000 (Portes, A. *et al.*, 2005). Es decir, que en el transcurso de estas décadas, la desigualdad en la distribución del ingreso -considerando este coeficiente- se deteriora en casi un 22%. A pesar del aumento considerable de la desigualdad, la RMBA sigue presentando para esos años niveles menores de este indicador que la mayoría de las metrópolis latinoamericanas (Portes, A. *et al.*, 2005).

Así mismo y reforzando lo antedicho, la participación en el ingreso del decil superior pasó de ser del 29,8% en 1980 al 37% en el 2000.

En este sentido y concurrentemente con lo mencionado, el aumento de la pobreza en la región, durante este periodo, no es un dato para nada desdeñable, ya que en 1980 la línea de pobreza alcanzaba únicamente al 5% de los hogares, aumentando a casi el 29% en el año 2000^{xix}.

Según diversos estudios (Altamir y Beccaria, 2001)(Portes y Roberts, 2005), entre los principales factores que empujaron el creciente proceso de desigualdad de los ingresos en la RMBA se encuentran el deterioro del salario real y su polarización, el aumento del desempleo y la precarización generalizada del empleo asalariado.

En tal sentido, una de las principales características que se consolidaron durante este periodo en relación con el mercado laboral, ha sido el aumento sistemático del empleo precarizado. En el Área Metropolitana de Buenos Aires la probabilidad de ser un asalariado "desprotegido" o precarizado se ha duplicado entre 1980 y 1991 y algo similar ocurrió entre 1991 y 2001 (Portes y Roberts, 2005)^{xx}.

Esta característica indicaría que, si bien el aumento del desempleo que se registro durante este periodo (desde alrededor del 6 % a comienzos de la década de 1980 hasta cerca del 20% en el año 2001) tiende a ser señalado como el motivo principal de la pobreza, no resulta despreciable el hecho de que la precarización laboral del asalariado ha producido una importante cantidad de pobres ocupados, que en términos absolutos superan la cantidad de pobres desocupados, aunque proporcionalmente sea menor el porcentaje de los primero en relación a los segundos.

Como se ha mencionado, si durante estos años los niveles de pobreza fueron aumentando en toda la región, este aumento fue aún más intenso en los cordones del conurbano en donde reside la población más vulnerable. En 1991 en la ciudad central (CBA) el porcentaje de pobres rondaba el 10%, en cambio en el primer cordón del conurbano (GBA1 según definición del INDEC) este porcentaje superaba el 20% y en el segundo cordón superaba el 30%. En el año 2001 los porcentajes que se registraron en la ciudad central y en el primer cordón del GBA se mantuvieron alrededor de las cifras señaladas pero aumentó notablemente el porcentaje de pobreza en el segundo cordón alcanzando casi el 40% de la población.^{xxi}

Una evidencia clara del aumento de las "distancias" sociales a través del aumento de la desigualdad social se observa en la creciente apropiación diferenciada del porcentaje del ingreso total por parte, según las definiciones metodológicas de Portes y Roberts (2005), de las clases dominantes^{xxii} y del proletariado informal^{xxiii}. En 1990 las clases dominantes se apropiaban del 12,9% del ingreso total y el proletariado informal del 30% del mismo, en el 2000 la apropiación de los primeros subió hasta el 16,9% y la de los segundos disminuye hasta el 25,8%.

Difusión, Segregación, Movilidad y Desigualdad: reestructuración y tendencias

Las caracterizaciones expuestas hasta aquí, ponen en evidencia que la RMBA se encuentra en un proceso de transformación de su estructura urbana que, si bien conserva los característicos rasgos constituidos a lo largo de su devenir histórico, comienza a mostrar también otras tendencias que se yuxtaponen con su estructura tradicional.

En tal sentido, los modos de expansión física de la mancha urbana, las características de la segregación socioeconómica que afecta a su población a través de la reestructuración del mercado laboral y de las actividades, asociadas además a las transformaciones de la movilidad, tienden conformar una nueva configuración. Esta nueva configuración implica una

redefinición de sus centros y sus bordes; de las distancias y los límites; de sus niveles de apertura y cerramiento.

La segregación a escala de la región se ha visto reforzada en relación con los sucesivos anillos de conurbación, disminuyendo su incidencia la tradicional diferenciación entre Norte-Sur. A su vez, los procesos de segregación han reducido su escala haciéndose más intensos.

La movilidad se ha diferenciado en función de los diversos sectores sociales y el sector socioeconómico más alto se ha distanciado, aumentando su movilidad.

También la desigualdad social ha transformado su configuración, haciéndose más intensa y diferenciada, y al mismo tiempo, más diseminada.

Estos procesos se encuentran mutuamente determinados, y estarían indicando que los distintos sectores sociales en la RMBA, se han *distanciado* y no únicamente en términos físicos, sino fundamentalmente en términos simbólicos. La ciudad resulta menos abierta.

En definitiva, en razón de lo expuesto, podría afirmarse que la región presenta una tendencia a configurar una estructura socio territorial que se podría caracterizar como *fragmentariamente polarizada*. Tal caracterización significa entender que los procesos descriptos son tendencias mutuamente realimentadas configurando un proceso en donde las distancias sociales y simbólicas entre los distintos sectores tienden a aumentar aunque, paradójicamente, sus distancias físicas puedan tender a disminuir.

La caracterización desarrollada en este trabajo se basa tanto en datos como en estimaciones, los cuales constituyen indicios de la evolución de este proceso. Como corolario, es posible inferir entonces, que ante la proximidad física, las agudas diferencias sociales tiende a reforzar un distanciamiento simbólico, aumentando las fronteras sociales y la oclusión urbana. Evidentemente estas son tendencias que si se refuerzan en el tiempo dificultarían el despliegue de una ciudad abierta tornando a las interrelaciones sociales más violentas.

Bibliografía

Ainstein, Luis, (2008). *A systemic approach to urban sprawl: distinguishing traits, underlying factors, emerging consequences and demanded public policies*. 44th. Congress of the International Society of City and Regional Planners (ISoCaRP): “Urban Growth without Sprawl. A way towards sustainable urbanization”. Dalian, China. Ámbito internacional. Con referato. Publicado en CD. Septiembre 2008.

Ainstein, Luis, (2008). *Asimetrías Urbanas*, Nobuko, Buenos Aires

Beccaria, L. y Minujín, A., (1991). *Sobre la medición de la pobreza: enseñanzas a partir de la experiencia argentina*, Documento de trabajo N° 8, Buenos Aires, UNICEF.

Cabrera, C., (2004) *Buenos Aires: Desde la condición metropolitana a la de región urbana. un abordaje desde el campo de la investigación urbana*, Ponencia presentada en el 1° Encuentro Regional de Investigación Proyectural XIX Jornadas de Investigación SI + PRO Secretaría de Investigaciones – Ediciones FADU-UBA . Buenos Aires

Cravino, M et al. (2008) *Magnitud y crecimiento de las villas y asentamientos en el Área Metropolitana de Buenos Aires en los últimos 25 años*, FADU – UBA, Buenos Aires, Web page: http://www.fadu.uba.ar/mail/difusion_extension/090206_pon.pdf

Groisman, F. y Suárez, A., (2005). *Segregación urbana en el Gran Buenos Aires*, ponencia presentada en la Cuarta Jornada sobre Mercado de Trabajo y Equidad en Argentina, Universidad Nacional de General Sarmiento, 1 y 2 de diciembre de 2005.

- Gutman, M. y Hardoy, J. (2007). *Buenos Aires 1536-2006: Historia urbana del Área Metropolitana*, Ediciones Infinito, Buenos Aires.
- Martori, J. Hoberg y Surinach, (2006). “Población inmigrante y espacio urbano. Indicadores de segregación y pautas de localización”, *Revista EURE* (Vol. XXXII, N° 97), pp. 49-62, Santiago de Chile.
- Marcuse, P., (2004). *Enclaves, sim; guetos, nao: a segregacao e o estado*, *Revista ESPACO & DEBATES* (Vol. 24, N° 45), pp. 24-33, Sao Paulo, jan-jul 2004.
- Muller, A. y Kralich, S., (2009). *Movilidad y cambios socio-económicos: el caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires en las tres últimas décadas*, presentado en el XV Congreso Latinoamericano de Transporte Público, Buenos Aires.
- Portes A. et. al., (2005), *Ciudades Latinoamericanas: un análisis comparativo en el umbral del nuevo siglo*, Prometeo, Buenos Aires
- Préteceille, E., (2004). *A construação social da segregação urbana: convergências e divergências*, *Revista ESPACO & DEBATES* (Vol. 24, N° 45), pp.11-23, Sao Paulo, jan-jul 2004.
- Rodríguez Vignoli, J., (2001). *Segregación residencial socioeconómica: ¿qué es?, ¿cómo se mide?, ¿qué está pasando?, ¿importa?*, Serie Población y Desarrollo, N°16, CEPAL, Santiago de Chile.
- Rodríguez, G., (2008). “Segregación residencial socioeconómica en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Dimensiones y cambios entre 1991-2001”, *Revista Población*, año 5 N° 8, GCBA, Buenos Aires, octubre 2008.
- Rolnik, R. et. al. , (1990). *Sao Paulo: Crise e Mudanza*, PMSP/Editora Brasiliense, Sao Paulo.
- Sabatini, F., (2003). *La segregación social del espacio en las ciudades de América Latina*, BID Desarrollo Social. Documento de Estrategia, Washington DC.
- Sabatini, F., et. al., (2001). “Segregación residencial en las principales ciudades chilenas: Tendencias de las últimas tres décadas y posibles cursos de acción”. *Revista EURE* (Vol. XXVII, N° 82), Santiago de Chile..
- Scheinsohn, M. y Cabrera, C., (2009), “Social movements and the production of housing in Buenos Aires; when policies are effective”, *Environment and Urbanization* Vol. 21 N° 1, pp 109-125, London.
- Scheinsohn, M. et. al. (2009), *Notas preliminares sobre la segregación y los procesos de difusión urbana en la Región Metropolitana de Buenos Aires*, Facultad de Ciencias Sociales UBA, Memorias del XXVII Congreso ALAS 2009, CD, Buenos Aires
- Svampa, M., (2005). *La sociedad excluyente. La Argentina bajo el signo del neoliberalismo*, Editorial Taurus, Buenos Aires.
- Torres, H., (2001). “Cambios socioterritoriales en Buenos Aires durante la década de 1990”, en *Revista EURE*, Vol. XXVII, N.80, Mayo.
- Villaca, F., (1998). *Espaco Intra-Urbano no Brasil*, Studio Nobel, Sao Paulo.
- Wacquant, L., (2001). *Parias Urbanos. Marginalidad en la ciudad a comienzos del milenio*, Ed. Manantial, Buenos Aires.
- White, M. J., (1986). “Segregation and diversity measures in population distribution”. *Population index*. Vol. 52, n° 2, p. 198-221.

Notes

ⁱ La RMBA está atravesando un proceso de transición desde una configuración urbana metropolitana a una configuración urbana difusa, caracterizada por la policentralidad, la discontinuidad de la trama urbana, la desconcentración de las funciones económicas, la prevalencia del transporte automotor individual y transformaciones en la dinámica de segregación. Este trabajo es el resultado de dos proyectos interdisciplinario de más largo alcance; por un lado el financiado por el Fondo para la Investigación Científica y Tecnológica –FONCyT- (Proy. PICT 2006 N° 02430, 2007-2010: “Dinámica de Grandes Aglomerados: de configuraciones metropolitanas a regiones urbanas difusas. El caso Buenos Aires”) y por el otro el Proyecto UBACYT AR 046 “*Dinámica Contextual, Planificación y Gestión del Aglomerado Metropolitano Buenos Aires: una Perspectiva Interactoral, Interinstitucional e Interjurisdiccional*”. Instituto Superior de Urbanismo. FADU / UBA .

ⁱⁱ En este sentido la configuración metropolitana de los grandes aglomerados consolidados con gran intensidad a partir de la posguerra, comienza a manifestar desde los años ochenta pautas de generalizada ‘*desintegración*’, configurando contextos denominados habitualmente como ‘*regiones urbanas difusas*’ y regidos por pautas estructurales ‘centrífugas’. Así, es posible señalar los siguientes rasgos sobresalientes de este tipo de reconfiguración:

I. Discontinuidad de los tejidos urbanos, lo que se manifiesta de manera más clara en sus bordes de expansión territorial, configurando sectores periurbanos ‘desagregados’, a expensas de incrementos significativos en los niveles sub-regionales de accesibilidad vehicular; aunque también, a nivel intraurbano, a través de enclaves, o cuasi-enclaves, funcionales poco articulados con sus entornos más inmediatos.

II. Ambigüedad tanto en la diferenciación funcional de las actividades relativas a actividades residenciales, de servicios diversos, manufactureras, etc. como la estructura de centralidades. Dicha diferenciación se encuentra en manifiesta transformación, tendiendo a una mayor hibridez, y está asociada, por un lado, a la profundización de los procesos de polarización y al aumento de la desigualdad social y de su despliegue socio-territorial y, por el otro, a la ‘*descentralización desconcentrada*’ y locacionalmente indeterminada de casi todos los tipos de actividades no-residenciales.

III. La disminución de las densidades medias globales, explicada por patrones de localización en casi todos los sectores, excluidos solamente los más bajos, y asociadas a los mencionados procesos de incentivación de la desconcentración de actividades de carácter diverso, como a las discontinuidades de los tejidos urbanos.

IV. Incremento de la participación relativa del transporte automotor privado, que resulta en un aumento en el nivel de dispersión / difusión territorial, característicamente asociado a la movilidad privada. También el modo automotor resulta también crecientemente dominante en el transporte de cargas. Ainstein, L. *Una aproximación sistémica a los procesos de difusión urbana: manifestaciones de la difusión, factores subyacentes, consecuencias emergentes y políticas públicas requeridas.*, 2008. Ponencia ante el Congreso ISOCARP 2008.

ⁱⁱⁱ Según los resultados publicados en Cravino, M et al. *Magnitud y crecimiento de las villas y asentamientos en el Área Metropolitana de Buenos Aires en los últimos 25 años*; en el AMBA (Ciudad de Bs As. y 24 partidos del conurbano) existen 819 “asentamientos informales”, de los cuales 363 son villas y 429 asentamientos colectivos. En estos viven un poco más de 1 millón de personas con una densidad de 164 habitantes por hectárea.

^{iv} Para permitir la comparabilidad longitudinal de los datos censales de 1980 – 2001 es necesario presentar algunos datos agregados para respetar las jurisdicciones y sus correspondientes superficies, y evitar así la mayor distorsión posible producto de los cambios político-administrativos

^v Algunas de las consideraciones del presente capítulo se sustentan en un estudio previo realizado respecto a la RMBA y la evolución de la segregación en los últimos 30 años.

Scheinsohn, M. et. al. *Notas preliminares sobre la segregación y los procesos de difusión urbana en la Región Metropolitana de Buenos Aires*, en Memorias del XXVII Congreso ALAS Buenos Aires, Argentina, 2009, Facultad de Ciencias Sociales UBA.

^{vi} Sabatini, F., (2003). “La segregación social del espacio en las ciudades de América Latina”, BID Desarrollo Social. Documento de Estrategia, Washington DC.

^{vii} Elaboración propia en base a la reformulación de las definiciones más habituales.

^{viii} Resulta importante destacar que las distintas investigaciones y mediciones sobre la segregación suelen abarcar áreas diferentes respecto a la consideración de la ciudad. Algunos únicamente toman la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (ciudad central) (Rodríguez, 2008), otros consideran el Área Metropolitana de Buenos Aires (ciudad central y 24 partidos conurbados) (Suarez y Groisman, 2005) y en menor medida se considera la RMBA (ciudad central y 44 partidos que constituyen su unidad funcional) (Scheinsohn *et. al.*, 2009)

^{ix} En 1980 la población de la RMBA era de 10.787.620 y en 2001 alcanzó los 13.073.300 de habitantes. Elaboración propia en base a datos INDEC, censos 1980 y 2001

^x En este trabajo y en los resultados sobre los que se basa el mismo la composición por coronas nivel de partidos es la siguiente. La 1° Corona esta compuesta por: Vte. Lopez, San Martín, San Isidro, Tres de Febrero, (parte) La Matanza, Morón, Hurlingham, Ituzaingó, Avellaneda, Lanús, Lomas de Zamora y Quilmes. La 2° Corona son: San Fernando, Tigre, San Miguel, Malvinas Argentinas, José C. Paz, Gral. Sarmiento, Merlo, Moreno, (parte) La Matanza, Ezeiza, Echeverría, Florencio Varela, Ate. Brown y Berazategui. La 3° Corona son: Escobar, Pilar, Campana, Exaltación de la Cruz, Zárate, Gral. Rodríguez, Marcos Paz, Luján, Gral. Las Heras, Mercedes, Navarro, Lobos, San Vicente, Cañuelas, Cnel. Brandsen, Pte. Perón, La Plata, Ensenada y Berisso.

^{xi} La Zona Norte la integran: Vte. Lopez, San Martín, San Isidro, Tres de Febrero, San Fernando, Tigre, San Miguel, Malvinas Argentinas, José C. Paz, Gral. Sarmiento, Escobar, Pilar, Campana, Exaltación de la Cruz y Zárate.

La Zona Oeste: La Matanza, Morón, Hurlingham, Ituzaingó, Merlo, Moreno, Gral. Rodríguez, Marcos Paz, Luján, Gral. Las Heras, Mercedes, Navarro y Lobos.

La Zona Sur: Avellaneda, Lanús, Lomas de Zamora, Quilmes, Ezeiza, Echeverría, Florencio Varela, Ate. Brown, Berazategui, San Vicente, Cañuelas, Cnel. Brandsen, Pte. Perón, La Plata, Ensenada y Berisso.

^{xii} Incluso según estimaciones de este trabajo (Cravino M., 2008, *op. cit.*) de cada 100 habitantes en que creció el AMBA entre 2001-2006 casi 60 correspondía a habitantes de villas y asentamientos. Con lo cual es posible suponer que la tendencia señalada se haya agudizado.

^{xiii} Se consideran con NBI los hogares que cumplen alguno o varios de cinco atributos: más de tres personas por cuarto (hacinamiento), precariedad de la vivienda, condiciones sanitarias deficientes (ausencia de baño con arrastre de agua), niños entre 6 y 12 años que no asistan a la escuela, y cuatro o más miembros del hogar por cada miembro ocupado con bajo nivel de escolarización. Fuente INDEC.

^{xiv} Ley 8912/79 se trata de una Ley provincial de ordenamiento territorial que, entre otras cuestiones establecía la obligación de garantizar la dotación de servicios básicos de infraestructura para realizar nuevas urbanizaciones, lo que incrementaba el costo de nuevos parcelamientos y ponía fin a los “loteos económicos”. Una de las consecuencias directas de dicha ley fue que ante la ausencia de estos “loteos económicos” desde 1980, comenzaron a producirse ocupaciones colectivas informales de tierras fiscales no urbanizadas.

^{xv} La población en villas miseria dentro de la Ciudad de Buenos Aires (ciudad central) pasa de menos de 20.000 habitantes en 1983 a más de 50.000 en 1991. Fuente: Dirección General de Estadísticas y Censos del Gobierno de la Ciudad de Bs. As.

^{xvi} Población que inevitablemente sería considerada como NBI en tanto y en cuanto la vivienda deficitaria y el hacinamiento crítico son indicadores utilizados en este índice.

^{xvii} Torres, H. (1993).

^{xviii} Los valores mencionados para 2006 corresponden a estimaciones realizadas por Kralich, S. y Muller A. (2009). Ver MULLER, A. y KRALICH S., 2009. *“Movilidad y cambios socio-económicos: el caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires en las tres últimas décadas”*, presentado en el XV Congreso Latinoamericano de Transporte Público, Buenos Aires.

^{xix} Explícitamente no se consideran los datos de fines del año 2001 y 2002 (51% de pobres) por entender que estos corresponden al momento más grave de la crisis y no son correlativos con los otros datos analizados en este trabajo del censo nacional del año 2001 que fueron recopilados en un momento inmediatamente anterior a la eclosión de la crisis.

^{xx} Datos estimados a partir de de una serie de regresiones logísticas con diversas variables socio-demográficas (Portes y Roberts, op. Cit.)

^{xxi} Fuente INDEC, en Portes y Roberts, 2005, op. cit. p94.

^{xxii} Suma de propietarios y empleadores de empresas con más de 5 trabajadores, administradores y ejecutivos de empresas y profesionales universitarios.

^{xxiii} Suma de trabajadores por cuenta propia, menos profesionales y técnicos, trabajadores familiares no remunerados, empleados domésticos y todos los trabajadores sin contrato y/o seguridad social.