

# DESPLAZAMIENTOS COTIDIANOS Y ESTRUCTURA SOCIO ESPACIAL METROPOLITANA

El caso de Buenos Aires\*

Horacio A. Torres<sup>(1)</sup>

## I.- INTRODUCCION

El presente trabajo se encuadra en un estudio más general tendiente a definir los cambios recientes en la estructura socio espacial de la Región Metropolitana de Buenos Aires. El principal interés en periodizar estos cambios estructurales radica en que se encuentran claras relaciones entre los mismos y el tipo de inserción en la economía mundial que la región tienen en cada período. Los resultados hasta ahora obtenidos. Los resultados hasta ahora obtenidos muestran inequívocamente que el estudio de la trama de desplazamientos cotidianos de la población (“movimientos pendulares” o “commuting”) constituyen uno de los factores más importantes para el estudio de la evolución de la estructura socio espacial de las regiones metropolitanas.

### Grandes Periodizaciones

En trabajos anteriores se analizó como la inserción de la Pampa Húmeda a fines del siglo pasado la economía mundial está estrechamente relacionada con el fenómeno metropolitano de “primacía”: en 1869 la Región Metropolitana solo tenía un 13% de la población nacional mientras que en 1914 esta cifra aumenta al 26%, siendo en la actualidad (Censo 1980) del 35%. A su vez, otro tipo de cambios (que también deben ser vistos desde una perspectiva mundial) están estrechamente relacionados con cambios en la estructura socio espacial relacionados con cambios de la estructura socio espacial interna. Pueden señalarse en este sentido la tecnificación de los transportes (tranvía a tracción a sangre al eléctrico en 1898) y la venta de lotes a plazos en la periferia de ese momento que se hace notar masivamente a partir de 1904 (producto de un fenómeno especulativo posibilitado por los mayores valores de la tierra generados, precisamente, por la mayor accesibilidad.

Los mencionados cambios en la estructura espacial interna pueden sintetizarse aludiendo al conocido fenómeno del “conventillo” central donde se hacia la clase trabajadora inmigrante que caracteriza al periodo. Sin embargo dos subperíodos contrapuestos pueden señalarse: (1) el crecimiento metropolitano por aumento de densidad antes de 1990 y (17) el crecimiento metropolitano por suburbanización con posterioridad a esa fechas. (1975).

---

<sup>1</sup>Arq. UBA; Investigador Independiente (conicet).

\* Esta ponencia expresa resultados parciales de una investigación en realización auspiciada por al Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas de la Argentina (CONICET) y el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC). Es también parte de un proyecto comparativo entre Santiago y Buenos Aires, al cual también pertenece un trabajo presentado en este evento por- A. Gorovich (Univ. Chile)

Como es sabido el tipo de inserción agroexportadora finaliza en la década de 1930 inaugurándose en la década subsiguiente el “período de sustitución de importaciones”. También ahora, cambios asociados a los anteriores están interrelacionados con cambios en la estructura socio espacial metropolitana. Si bien durante esta etapa el fenómeno de primacía se acentúa, al igual que durante la etapa anterior, la evolución de estructura socio espacial adquiere características diametralmente opuestas. Donde hipotetizarse que los cambios relativos de accesibilidad de las distintas zonas internas son esenciales para explicar los radicales cambios en el “mapa social”: ahora son los nuevos ingresados en la fuerza de trabajo, los que causan un nuevo período de sub urbanización siendo los grupos altos de ingresos los que tienden a ocupar las zonas centrales (debe destacarse que los nuevos migrantes provienen del interior del país y los países limítrofes). En el trabajo anterior (ver H.Toress (1978)) ha sido detallado un modelo explicativo de este fenómeno que tiene en cuenta principalmente la forma particular que adopta la distribución espacial de la renta diferencial de la situación.

En la actual etapa de “transnacionalización de la economía” se perfilan nítidamente nuevos cambios en la estructura socio espacial metropolitana, fundamentalmente una nueva reversión del “mapa social”. A partir de la década anterior. Nuevamente, como con el primero de los periodos mencionados, se produce de manera acelerada un fenómeno de deterioro central (nuevos tipos de conventillos que se clasifican como “hoteles y pensiones”) simultáneamente con un proceso de suburbanización ahora dirigido a los sectores de altos ingresos (loteos de “Clubes de campo”).

### **Los mapas sociales y desplazamientos cotidianos:**

a) Delimitación de las regiones metropolitanas sigue usualmente dos criterios: (1) El criterio físico que tiene en cuenta principalmente la continuidad y (2) el criterio funcional que se centra en los aspectos que son necesarios para la reproducción de la estructura socio espacial. Teniendo en cuenta este último criterio puede aceptarse que el territorio donde coinciden un mercado de trabajo puede constituir una definición válida de región metropolitana. A estos efectos resulta evidente la importancia de estudiar la localización de viviendas, los puestos de trabajo y la estimación de los tiempos de traslado entre ambos. Para algunos autores (cf. L. Wingo, 1961) estos tiempos deben ser considerados como parte de la jornada laboral. Esta posición es adoptada y desarrollada en los trabajos anteriormente mencionados a los efectos de utilizarla como elemento explicativo de la localización de las distintas categorías socio ocupacionales.

Este criterio funcional no es tenido en cuenta por los Censos Nacionales argentinos debido a que las unidades de captación de datos provienen de delimitaciones político-administrativas correspondientes a épocas pasadas (la última modificación de una delimitación de este tipo para Buenos Aires se produjo en 1987). A partir del Censo Nacional de 1970 se definen las “aglomeraciones urbanas” aplicando criterios físicos de continuidad.

b) Reproducción de la estructura socio espacial de la metrópoli primada.

Desde esta perspectiva los cambios que pueden percibirse históricamente tanto en el mapa social como en la estructura de los desplazamientos cotidianos de la población económicamente activas (PEA) deben ser considerados como acomodamientos necesarios para permitir la reproducción de la estructura socio espacial frente a impactos externos (tipo de inserción de la metrópoli primada en la economía mundial y otros impactos a distintos niveles de análisis).

Resulta claro que el estudio detallado de los desplazamientos cotidianos debe tener en cuenta tanto su longitud y el tiempo insumido por la PEA incluyendo su evaluación económica según las distintas categorías socio-espaciales, así como también el costo monetario y la eficiencia del servicio (rapidez, confort). Ha sido claramente verificado para el caso de Buenos Aires: (1), lo que las distintas categorías socio-ocupacionales muestran diferentes patrones en la red de desplazamientos lo cual se relaciona de manera directa con el mapa social y con el funcional y (2), que se produce una coincidencia completa en las periodizaciones construidas partiendo desde distintos ángulos: la evolución del mapa social, los cambios en la estructura de desplazamiento, los fenómenos relacionados con la producción del espacio urbano y los cambios de la accesibilidad relativa de las distintas zonas internas.

Todo lo anterior justifica a nuestro juicio el trabajo de investigación que se sintetiza a continuación dirigido al estudio de los registros más recientes de los desplazamientos cotidianos de la PEA en la Región Metropolitana de Buenos Aires.

## **II.-LOS DESPLAZAMIENTOS COTIDIANOS DE LA PEA EN LA REGION METROPOLITANA DE BUENOS AIRES EN 1980**

### **Aspectos generales y fuentes utilizadas**

En 1980, por primera vez en los censos argentinos, se incluye en el cuestionario censal una pregunta sobre la localización de este lugar del trabajo de los encuestados. Esta inclusión, como ya se vio, es de importancia tanto para analizar como para actuar sobre los ecosistemas metropolitanos. Esto es particularmente necesario cuando dichos sistemas son transjurisdiccionales y por lo tanto toda acción normativa es de difícil sino de imposible aplicación.

La relevancia de lo anterior se manifiesta en dos aspectos: (1) el estudio de modelos que expliquen las relaciones funcionales y los cambios estructurales periódicos de dichas regiones identificando las variables intervinientes y sus interrelaciones y (2) la posibilidad de proporcionar a los planificadores urbanos bases teóricas y criterios generales basados en estudios empíricos que faciliten la toma de decisiones específicas locales, relación con organizaciones representativas de sectores de la comunidad, arbitraje frente a reclamos contrapuestos, etc.

## **Metodología utilizada para la obtención y procesamiento de la información**

1) Fue solucionada al INDEC la tabulación especial de información inédita correspondiente al bloque temático “movimientos diarios de la población”, específicamente lo relacionado con la pregunta que interrogaba acerca de la ubicación del lugar de trabajo de la PEA.

La información obtenida consistió en 23 matrices de orígenes (residenciales) y destinos (puestos de trabajos), cada una de ellas correspondientes a categorías socio-económico-demográficas que más adelante se especifican. La región metropolitana fue desagregada espacialmente definida a partir de los “Distritos Escolares” en la Capital Federal y los “Partidos” (municipios) de la provincia de Buenos Aires que en su conjunto constituyen la región metropolitana transjurisdiccional).

La base de información, por lo tanto, consistió en 23 matrices de 42 columnas por 42 filas cada una. Los dos marginales de cada una de estas tabulaciones representan el total de miembros de la PEA y el total de puestos de trabajo por jurisdicción. Cada matriz representa una categoría socio-económico-demográfica; una de ellas representa el total de la PEA.

Los 23 cuadros a los que se hace referencia son los siguientes:

### **RAMA DE ACTIVIDAD**

- 1) Total de población de 14 años y más que trabaja.
- 2) Agregado gran división 3 (industria manufacturera) y gran división 4 (electricidad, gas y agua).
- 3) Gran división 5 (construcción).
- 4) Agregado gran división 6 (comercio), 7 (transporte almacenamiento y comunicaciones), 8 (establecimientos financieros, seguros, bienes inmuebles y servicios prestados a empresas) y 9 (Servicios comunales, sociales y personales).

### **GRUPOS DE OCUPACION (Clasificación CEN 80)**

- 5) Gran grupo 1 (profesionales en función específica) y 2 (dirigentes de empresa, funcionarios públicos superiores).
- 6) Gran grupo 3 (personal docente).
- 7) Gran grupo 4 (jefes, supervisores y capataces), 5 (técnicos), y 8 (trabajadores especializados).
- 8) Gran grupo 6 (empleados) y 7 (vendedores)
- 9) Gran grupo 9 (peones, aprendices, personal de maestranza, cadetes, etc.).

### **CATEGORIA OCUPACIONAL**

- 10) Empleado u obrero del sector público.

- 11) Empleado u obrero del sector privado.
- 12) Empleado u obrero del sector del servicio doméstico.
- 13) Patrones y socios.
- 14) Trabajadores por cuenta propia y familiares sin remuneración fija.

#### RELACION CON JEFE DE FAMILIA Y SEXO

- 15) Jefe masculino
- 16) Jefe femenino
- 17) No jefe masculino
- 18) No jefe masculino

#### EDAD

- 19) 14-24 años
- 20) 25-44 años
- 21) 45-64 años
- 22) 65 y más

#### **HOGARES CON NECESIDADES BASICAS INSATISFECHAS (NBI)**

- 23) PEA perteneciendo a los NBI

Las salidas elaboradas en nuestro propio sistema computacional son hasta ahora las siguientes:

Coeficientes de uso del suelo (Nº de empleos/ Nº de residencias) por zona y categoría poblacional.

Esto resulta en un total de 23 cuadros correspondientes a cada una de las 23 categorías poblacionales.- En los mismos el coeficiente de referencia indica para cada zona su nivel de "predominancia laboral" (mapa de "usos del suelo"). Como la población censada fue discriminada –como se dijo- según rama de actividad, grupo de ocupación, categoría ocupacional, etc., el mapeo de los coeficientes obtenidos permite determinar tanto la predominancia de "usos del suelo" como el "mapa social" de la región. Estos son instrumentos Standard usados por los planificadores urbanos: lo que se quiere aquí es resaltar como logro original es su obtención computacional a partir de datos censales, los cuales sin duda- son los más confiables pero no los más utilizados en planificación urbana en nuestro medio. Los métodos desarrollados estarían en condiciones de ser utilizados para cualquier otro caso en estudio.

Uso de diseño asistido por computadora (cartogramas) para la obtención de diagramas de flujos de residencia-trabajo para cada categoría poblacional.

Cada una de las 23 matrices mencionadas anteriormente encierra un patrón espacial característico que pone en evidencia el trazar el diagrama que une el centroide de los orígenes (residencias) con el de los destinos (empleos) por jurisdicción y por categoría poblacional. Los programas desarrollados especialmente para este fin permiten determinar el espesor de las líneas de

unión según el número de viajes involucrados, de esta manera, al poder determinar cuántos viajes son representados por líneas, se puede estudiar el patrón espacial de cada categoría poblacional según una gradación de niveles de análisis: desde el mayor detalles (pocos viajes representados por cada línea), hasta la mayor generalidad, la cual pone en evidencia el patrón predominante (muchos viajes representados por cada línea).

## **Conclusiones**

Las características de este trabajo; solo permitirá comentar tres gráficos seleccionados del conjunto de la información procesada. En el gráfico 1 se muestra el patrón de flujos de la totalidad de la PEA con las referencias correspondientes a los centroides de las zonas. En los gráficos 2 y 3 se muestran dos situaciones típicas que señalan patrones socioespaciales contrapuestos entre sí y sesgados de manera opuesta con relación al gráfico 1, que muestra el patrón general de la red: el gráfico 2 muestra los viajes cotidianos del personal perteneciente a la industria manufacturera y el gráfico 3 muestra los viajes cotidianos de los profesionales y dirigentes de empresa (estas categorías –como las demás empleadas- son las empleadas por el INDEC para el relevamiento de la información censal).

El marco teórico que permitió definir la periodización descrita anteriormente muestra que el Censo Nacional de Población y Viviendas (INDEC) de 1980 tiene lugar en un período de transición que afecta el papel de Buenos Aires como metrópoli primada. Al mismo tiempo se está produciendo un cambio radical en su estructura socio espacial que, por una parte, avanza rápidamente hacia un cuadro deterioro central y, por otra, conserva masivamente el deterioro periférico afianzado sólidamente durante el período anterior (que ha sido relacionado con la etapa de “sustitución de importaciones”). Esto marca un claro contraste con el deterioro periférico de comienzos del siglo protagonizado por sus antiguos residentes de los conventillos centrales –aún más deteriorados- que adquirían en propiedad lotes periféricos (etapa agroexportadora). Desde comienzos del siglo hasta los comienzos de la década de 1940 esos residentes periféricos ascendieron en la escala social desde trabajadores manuales hasta miembros de las “nuevas clases medias” y sus viviendas y habitat local (que de periférico en 1990 pasa a ser sub-central en 1940) mejoraron hasta suprimir toda traza de deterioro. (cf. J. Scobie, 1974. H. Torres, 1975).

El gráfico 1 muestra claramente que la estructura socio espacial de Buenos Aires puede ser analizada apelando a un esquema de dos dimensiones: CENTRO-PERIFERIA (Anillos concéntricos) y NORTE Y SUR (sectores radiales). Hay una disminución de la calidad socio espacial desde el norte hacia el sur y desde el centro hacia la periferia. Los gráficos 2 y 3 muestran una clara imanen de esta situación comparando el ámbito de los desplazamientos de la mayoría de los obreros de la industria con el de los profesionales y empresarios, ámbito este último nítidamente reclinado hacia el norte (ver H. Torres, 1981).

Esta estructura, como se vio, muestra signos inequívocos de un equilibrio inestable que pareciera tender hacia un nuevo cambio profundo de la estructura socio espacial, necesario para la aglomeración pueda responder a las exigencias socioespaciales derivadas de la nueva etapa de transnacionalización de la economía. Conviene finalmente Dejar sentada una necesaria e importante salvedad: no se está hablando de “consecuencias” espaciales de procesos que –como lo sostienen algunos autores- podrían ser analizados a un nivel no espacial sino de una verdadera “lógica social del espacio” (cf. Hillier 1985) o, si se quiere, de los procesos interactivos de tipo particular de “ecosistema urbano”: la región metropolitana.

El método aplicado para estudiar Buenos Aires fue concebido desde sus inicios como aplicación posible a otras metrópolis latinoamericanas. Este trabajo, elaborado a partir de investigaciones anteriores, tiene como finalidad inmediata un intento de comparación entre evolución de estructuras socioespaciales de Buenos Aires y Santiago de Chile (ver A. Gurovich, 1988).

## **BIBLIOGRAFIA**

Castells, M. (1983), LA CIUDAD Y LAS MASAS – SOCIOLOGIA DE LOS MOVIMIENTOS SOCIALES URBANOS, Alianza Ed., Madrid.

Gottdiner, M. (1988), THE SOCIAL PRODUCTION OF URBAN SPACE, University of Texas, Press, Austin.

Gurovich, A. (1988), “Evolución de la estructura socio espacial de Santiago a partir de 1950”. Trabajo presentado al II ENCUENTRO DE GEOGRAFOS LATINOAMERICANOS, 27-31 de marzo, Montevideo.

Hillier B.y Hanson J. (1982), THE SOCIAL LOGIC OF SPACE, Cambridge University Press, Cambridge UK.

Schteingart, M. y Gurovich, A. (1972), “Estudio del centro de Santiago”. En: ANALES, SEMINARIO “LA INVESTIGACION EN EL CAMPO URBANO-REGIONAL”, DEPUR, Santiago.

Scobie, J. (1974), BUENOS AIRES: PLAZA TO SUBURB, 1870-1910, Oxford University Press.

Torres, H. (1975), “Evolución de los procesos de estructuración espacial urbana –El caso de Buenos Aires”. En: DESARROLLO ECONOMICO –Revista de Ciencias Sociales. N° 58 Vol. 15, Buenos Aires.

Torres, H. (1978),”El mapa social de Buenos Aires en 1943, 1947 y 1960 – Buenos Aires y los modelos urbanos”. En: DESARROLLO ECONOMICO – Revista de Ciencias Sociales. N° 70 Vol. 18, Buenos Aires.

Torres H.)1986), "Argentina", En: N. Patricios (ed), INTERNATIONAL HANDBOOK ON LAND USE PLANNING, Cap 22, Greenwood Press, N. York.

Torres, H. (1987), "El viaje al trabajo según categorías poblacionales". En: LOS CENSOS DEL 90' - CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA DE LA POBALCIÓN, colección de ESTUDIOS N° 8, indec, Buenos Aires.

Wingo, L. (1961), "Transportation and Urban Land". En: RESOURCES FOR THE FUTURE, John Hopkings Press, Chicago.



REGION METROPOLITANA  
Posicion relativa de las zonas



Referencias:

de 1 a 23. Zonas internas de la  
Capital Federal

- 24. Almirante Brown
- 25. Avellaneda
- 26. Berazategui
- 27. Esteban Echeverría
- 28. Florencio Varela
- 29. Gral. San Martín
- 30. Gral. Sarmiento
- 31. La Matanza
- 32. Lanús
- 33. Lomas de Zamora
- 34. Merlo
- 35. Moreno
- 36. Morón
- 37. Quilmes
- 38. San Fernando
- 39. San Isidro
- 40. Tigre
- 41. Tres de Febrero
- 42. Vicente López

GRAFICO 1. TOTAL DE LA PEA

CUADRO 1  
1000 viajes  
por línea

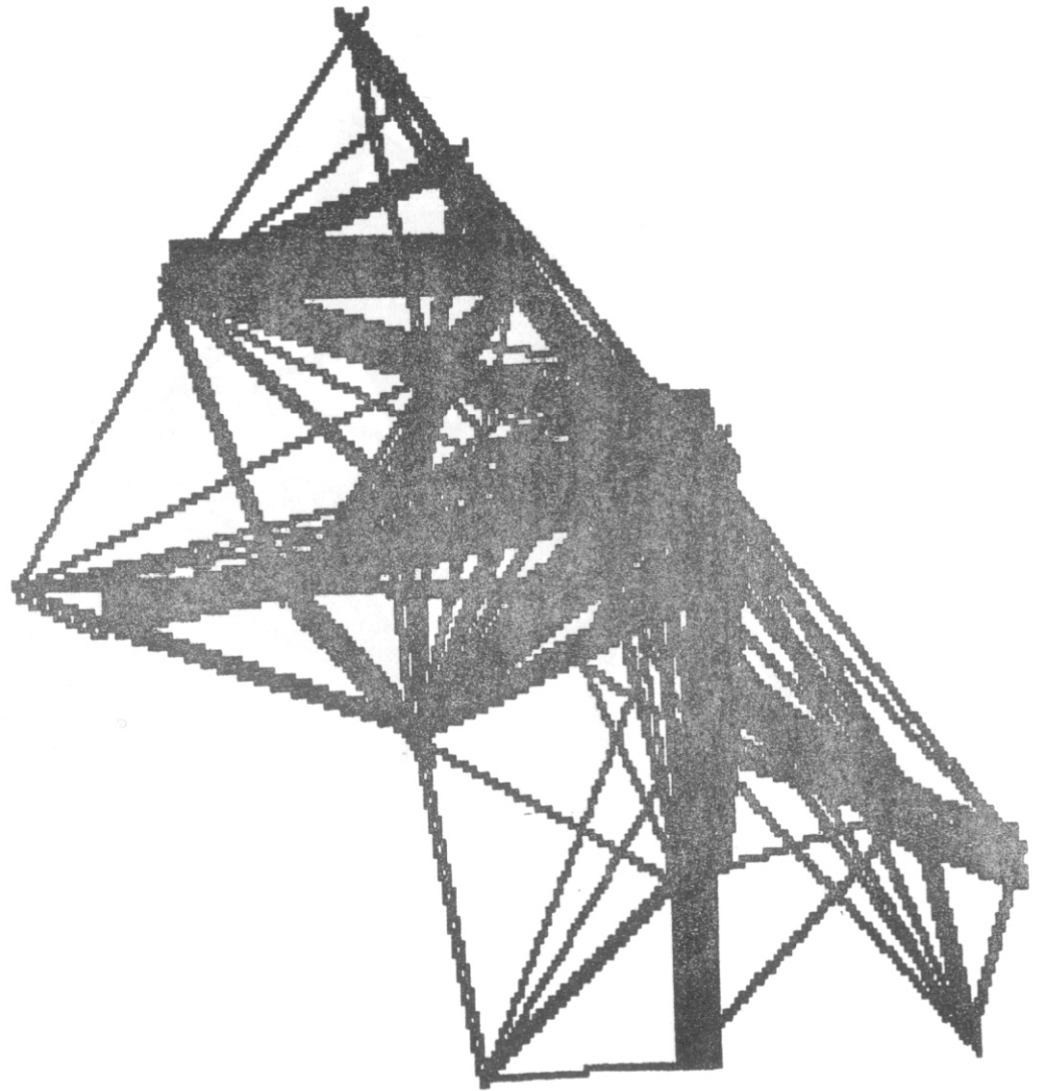


GRAFICO 2. PERSONAS OCUPADAS EN LA INDUSTRIA MANUFACTURERA

CUADRO 2  
700 viajes  
por línea

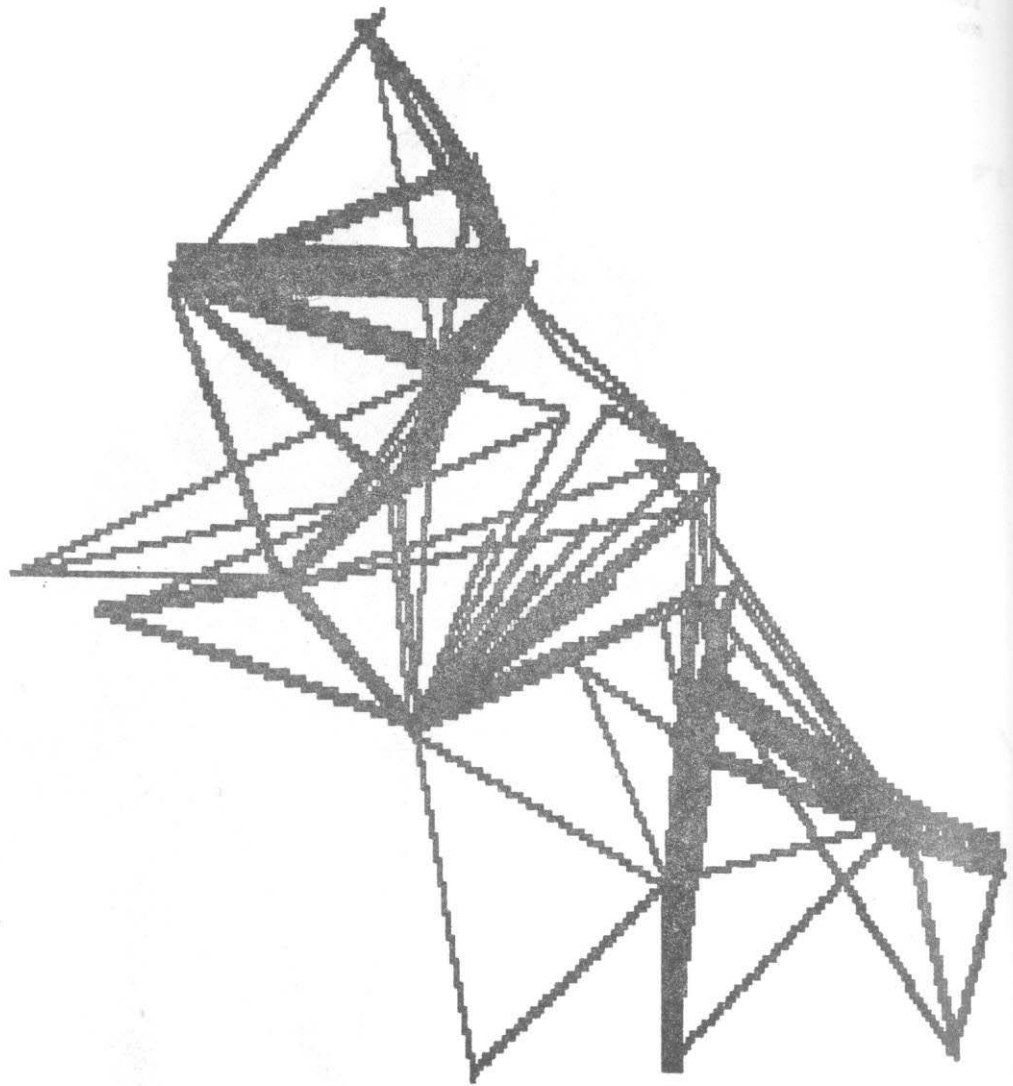


GRAFICO 3. PROFESIONALES Y DIRIGENTES DE EMPRESA

CUADRO 5  
125 viajes  
por línea

