

SEGREGACION SOCIOESPACIAL EN LAS CIUDADES LATINOAMERICANAS. LOS CASOS DE SALVADOR DE BAHIA Y BUENOS AIRES

FERNANDO DIAZ ORUETA, MARIA LUISA LOURES SEOANE*

1.- INTRODUCCION

El análisis sociourbanístico de las ciudades latinoamericanas durante los años ochenta, hace evidente la existencia de una serie de tendencias compartidas. Por ello, antes de pasar al análisis pormenorizado de las realidades de Salvador de Bahía y Buenos Aires creemos necesario esbozar, aunque sea brevemente, cual ha sido la evolución de las ciudades latinoamericanas en la pasada década, haciendo hincapié en aquellos procesos que presentan una mayor incidencia sobre la estructura socioterritorial.

1.1.- LA CRISIS ECONOMICA COMO CONTEXTO

Durante los años ochenta, el desarrollo de las ciudades latinoamericanas se vió fuertemente condicionado por la crisis económica. En los países centrales, el espectacular crecimiento experimentado por los precios del petróleo en 1973 había acelerado la entrada en crisis de diversos sectores productivos estratégicos como el naval o el siderúrgico. Los efectos de esta situación no tardaron en dejarse notar en las

* Los autores son sociólogos, becados por el FPI de la Universidad Complutense de Madrid y la Universidad del País Vasco. Forman parte del equipo investigador financiado por CICYT que realiza el estudio : "Redes sociales, participación ciudadana y descentralización local. Los casos de Salvador de Bahía y Buenos Aires".

economías periféricas. Pradilla expone cuales fueron las consecuencias económicas de esta crisis sobre Latinoamérica (PRADILLA, E, 1.989):

- a) Freno a la industrialización.
- b) Internacionalización del capital.
- c) Reconcentración monopólica en todas las áreas de la actividad económica.
- d) Fuerte endeudamiento público y privado con la Banca multinacional y local.
- e) Aumento de las importaciones, con una fuerte presencia de medios de consumo inmediatos y suntuarios.
- f) Fuga de capitales hacia los países centrales.
- g) Crecimiento de la inflación.

El alto nivel de endeudamiento con los países centrales y los organismos financieros que estos controlan, llevó posteriormente a estos países a poner en marcha durísimas políticas de ajuste:

"El objetivo general de tales políticas era el mejoramiento de la balanza comercial a través de la generación de excedentes exportables. El costo, sin embargo, se tradujo en tasas negativas de crecimiento por primera vez en cincuenta años" (PORTES, A. 1.988, P.85).

El modelo de salida de la crisis en Latinoamérica ha sido calificado por muchos autores como de **corte neoliberal**. La progresiva reducción de aparato estatal, así como la promoción de exportaciones a cualquier costo, se conformaron como dos de sus características esenciales.

En este contexto de crisis y cambios económicos continuó manteniéndose una tendencia acusada a la urbanización, ya iniciada en decenios anteriores. Por ello, no resulta extraño que durante la década de los ochenta en la mayoría de las ciudades latinoamericanas se hayan agudizado las desigualdades socioespaciales.

1.2.- DUALIZACION SOCIAL Y POLARIZACION ESPACIAL.

La discusión existente en los países desarrollados sobre la existencia o no de una supuesta tendencia a la dualización en la estructura social, prácticamente carece de sentido en América Latina. Allí la realidad es demasiado evidente, imponiéndose por encima de cualquier intento de enmascaramiento. Basta con pasear por cualquiera de las calles de estas ciudades. Aunque cada país latinoamericano presente características particulares, en los años ochenta es posible hablar de una generalizada pérdida de peso de las llamadas clases medias.

Nos encontramos ante la realidad de estructuras sociales fuertemente polarizadas en los extremos. Por un lado, se ha asistido al enriquecimiento desmesurado de aquellos

grupos sociales vinculados a los sectores más dinámicos de la economía mundial y, por el otro, al aumento del subempleo y de la economía informal.

Pero esto no significa necesariamente una mayor polarización espacial en la ubicación de las clases sociales. Al contrario, en muchas ocasiones, la propia crisis provoca que los sectores populares busquen lugares bien situados para establecer sus asentamientos residenciales. Allí se instalarán, ocupando ilegalmente terrenos o viviendas abandonadas, aceptando unas pésimas condiciones habitacionales. Con ello pretenden estar cercanos a sus fuentes de trabajo, ahorrando el coste del transporte y, además, abonan la esperanza de tener acceso a una serie de servicios que, de otro modo, sería imposible (educación, sanidad, etc.).

Sin embargo, esta mayor cercanía espacial no significa un mayor contacto entre las distintas clases sociales. Bien al contrario, las personas de un nivel socioeconómico elevado han aumentado espectacularmente las medidas de seguridad, no ya sólo en sus domicilios (circuitos cerrados de televisión, sistemas de alarma electrónicos, guardias armados, rejas, etc.) sino también en los lugares de consumo ("Shoppings", clubs privados, etc.). En muchas ocasiones, el uso del vehículo privado para desplazarse por la ciudad refleja la pertenencia al sector privilegiado de la población.

1.3.- EL ACCESO A LA VIVIENDA Y A LOS MEDIOS DE CONSUMO COLECTIVO COMO INDICADORES DE DIFERENCIACION SOCIAL.

En una etapa en que necesariamente la acción social del Estado se ha visto mermada y en la que, a la vez, han aumentado enormemente las necesidades populares, las problemáticas de la vivienda y de los medios de consumo colectivo han adquirido una enorme gravedad.

Además de ser escasa, en no pocas ocasiones, la intervención estatal se ha centrado en aquellas áreas de las ciudades donde habitan los sectores socialmente privilegiados. Diferentes servicios urbanos han venido siendo privatizados (VVAA. 1989), dentro de una lógica simplista que mecánicamente identifica lo público con lo que no funciona. El Estado ha disminuido o incluso ha cesado en sus políticas de vivienda social y de equipamientos para la población más necesitada.

En el caso de la vivienda, esta situación se ha traducido en el aumento de las invasiones ilegales de tierras ante la imposibilidad de obtener de otra forma una solución habitacional. En numerosas ocasiones, la autoconstrucción termina por ser la fórmula utilizada por la mayoría de la población para resolver su problemática residencial.

No son pocos los momentos en los que la población carente se ha movilizó con el fin de obtener mejoras en la prestación de estas necesidades básicas, convirtiéndose los movimientos sociales en un elemento imprescindible a tener en cuenta al estudiar los cambios en el proceso de urbanización durante los últimos años.

1.4.- EL CRECIMIENTO DE LAS CIUDADES MEDIAS: UNA TENDENCIA NUEVA DE SIGNIFICADO IMPRECISO.

En este rápido esbozo de la realidad urbana latinoamericana, no debe olvidarse la tendencia al crecimiento de las clasificadas como ciudades de tamaño intermedio. Desde hace unos años, las tasas de primacía urbana han ido disminuyendo. El crecimiento de las mayores aglomeraciones se produce a un ritmo menor que el de

muchas medianas y pequeñas (CASTELLS,M.,1.989). Es difícil explicar a que obedece este fenómeno aunque, es posible lanzar alguna hipótesis:

"Indudablemente, la política de promoción de exportaciones que impulsa la creación de zonas francas y la implantación de la maquila, así como la producción de artículos agrarios no tradicionales y el desarrollo del turismo deben estar jugando un papel importante en el crecimiento de muchas de estas ciudades intermedias (DIAZ ORUETA, F., 1991. P.9-10)."

No obstante, será necesaria una mayor distancia en el tiempo para evaluar el alcance de esta tendencia. Si se puede avanzar que este proceso en sí mismo no lleva implícitas consecuencias positivas:

"(...) ninguno de los problemas que presentan hoy los grandes conglomerados latinoamericanos debe atribuirse a su tamaño, aunque este pueda agravar o hacer más evidentes las situaciones existente. Se trata, en realidad, de desigualdades sociales que reconocen su causa principal en las iniquidades del sistema productivo y redistributivo. (...), el paradigma actual de los centros intermedios y pequeños, no tiene sentido en términos exclusivamente demográficos y ni siquiera de eficiencia productiva. Hace falta una política integral que actúe sobre las causas de las desigualdades sociales urbanas y no que se limite a repartir esas desigualdades en el territorio para que no sean tan visibles". (CLICHEVSKY, N., 1990, PP.69-71).

1.5.- EL ESTUDIO DE LA SEGREGACION SOCIOESPACIAL.

Toda esta serie de factores convierten el análisis de las desigualdades socioespaciales en las ciudades latinoamericanas en un campo de estudios de especial interés. En unos tiempos en que la mayoría de los ojos, incluidos los de los investigadores se han vuelto hacia las llamadas ciudades globales del mundo desarrollado, no está de más recoger la realidad de la urbanización en los espacios no favorecidos por el crecimiento de la economía mundial. Espacios que, por otra parte, son mayoría en el planeta. Será así posible realizar una evaluación más ponderada de las consecuencias socioterritoriales del "viejo/nuevo" modelo de desarrollo que nos está tocando vivir.

En este caso, se analizan dos ciudades latinoamericanas de características muy diferenciadas. Por un lado, Buenos Aires, ciudad que roza los tres millones de habitantes, con un crecimiento urbano consolidado y con una estructura social que suele ser considerada como de las menos desiguales en América Latina. El Area Metropolitana (el Gran Buenos Aires), con más de 11 millones de personas en 1.990, es uno de los mayores conglomerados urbanos del planeta.

Contrastando ampliamente con la capital argentina, Salvador de Bahía, en Brasil, es una ciudad fuertemente polarizada en lo social y que continúa experimentando un importante incremento demográfico. Entre 1.970 y 1.980 su población creció en medio millón de personas, pasando del millón al millón y medio de habitantes. La Región Metropolitana de Salvador reunía en 1.980 a un millón setecientos mil personas. El desorden urbanístico, la falta de equipamientos y servicios y los altos índices de pobreza caracterizan esta realidad urbana.

El estudio de dos ciudades tan diferentes ayuda a comprender la pluralidad de situaciones que conviven en el subcontinente latinoamericano. Realidades alejadas en

muchos aspectos pero donde, a pesar de ello, es posible identificar procesos con contenidos similares.

En nuestros análisis hemos combinado la utilización de técnicas cuantitativas y cualitativas. La explotación de los últimos datos estadísticos disponibles por distritos permitió la realización de mapas sociales en ambas ciudades. Pero para comprender el por qué de la ubicación de los distintos estratos socioeconómicos en el territorio, fue preciso realizar un análisis del proceso de urbanización. El trabajo "sobre el terreno", realizado en 1.991, fue fundamental puesto que permitió la profundización en la comprensión de las problemáticas previamente identificadas, así como el descubrimiento de otras nuevas.

En ambos casos, comenzaremos contextualizando la realidad sociourbanística de las ciudades en estudio. Posteriormente, se pasa revista a la evolución de los procesos urbanos cuya incidencia sobre la segregación socioespacial durante los años de la crisis ha sido más significativa. Finalmente, se realiza un análisis de la ubicación espacial de los distintos estratos socioeconómicos de población en 1.980, última fecha para la que se dispone de información demográfica sistemática y territorializada.

2.- CRISIS ECONOMICA Y DESIGUALDAD SOCIOESPACIAL EN BUENOS AIRES.

Ya en los años treinta, Argentina emprende el camino de la industrialización por sustitución de importaciones. Las políticas peronistas de los años cuarenta promovieron una cierta redistribución de la riqueza.

En el plano territorial, la Región Metropolitana de Buenos Aires (el Gran Buenos Aires) se consolidará como el principal núcleo industrial del país.

Así, cuando llegue la crisis en los años setenta, y aunque Buenos Aires habrá perdido ya entonces parte de su importancia en ese sentido, el impacto de la reestructuración industrial fue muy acusado. Crecerá el peso relativo del sector terciario (más que por su propio desarrollo por la caída industrial), incrementándose fuertemente las actividades económicas informales.

Toda esta situación ayuda a explicar la evolución del volumen global de población en la ciudad de Buenos Aires y su Area Metropolitana (el Gran Buenos Aires). Entre 1.970 y 1.980, Buenos Aires experimentó una pérdida demográfica del 2,2%. Sin embargo, el conjunto del Gran Buenos Aires todavía mantuvo un incremento de más del 16%.

TABLA 1: EVOLUCION DE LA POBLACION EN EL GRAN BUENOS AIRES ENTRE 1970 Y 1980.

AMBITO	1970	1980	1970/80
GBA	8.353	9.710	16.2
CAPITAL FEDERAL	2.972	2.908	-2.2
PARTIDOS GBA	5.380	6.802	26.4

Fuente: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA Y CENSOS (INDEC).
Anuario Estadístico de la República Argentina 1979/1980. Elaboración propia.

La política emprendida por los gobiernos militares encaminada a eliminar de la capital federal las villas-miseria, provocó en los años finales del decenio de los setenta y en los primeros años ochenta, un significativo desplazamiento de población popular hacia otras áreas del Conurbano.

Globalmente, el GBA continuó ganando peso poblacional en el conjunto del país. Ello se debió al crecimiento de sus partidos y no de la capital (Tabla 2).

TABLA 2: PORCENTAJE POBLACIONAL DEL GRAN BUENOS AIRES (GBA) SOBRE EL TOTAL DEL PAIS ENTRE 1.914 Y 1.980.

AMBITO	1914	1947	1960	1970	1980
GBA	25.8	29.7	33.7	35.7	38.7
C.FEDER	20.0	18.8	14.8	12.7	10.4
PARTIDOS	5.8	10.9	18.9	23.0	24.4

Fuente: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA Y CENSOS (INDEC).
Anuario Estadístico de la República Argentina 1.979/80.

2.1.- TRANSFORMACIONES ESPACIALES EN LA CIUDAD.

Sobre todo desde mediados de siglo, Buenos Aires se asiste a un significativo proceso de suburbanización. Pero a la vez que una parte progresivamente mayor del territorio va siendo físicamente ocupada, se produce también una significativa tendencia a la segregación socioespacial:

"(...) los grupos de mayores ingresos tienden a ocupar las zonas más centrales y accesibles del espacio urbano, desplazando a los grupos de menor nivel de ingreso a las zonas menos accesibles y peor servidas" (TORRES, H., 1.975, p.301)."

Las profundas transformaciones económicas de la última década no han hecho sino profundizar estas tendencias. La segregación socioespacial ha crecido incesantemente al amparo de una política económica y de planificación urbana que ha dejado las manos libres al mercado para disponer a sus anchas del desarrollo de la ciudad.

Aún cuando la segregación socioespacial es posible estudiarla a través de diversos aspectos (los cambios en las pautas del consumo, la degregación medioambiental, etc.), destacaremos únicamente el efecto de dos procesos estructuradores básicos en la conformación de la ciudad durante la década de los ochenta: el acceso a la vivienda y el problema del transporte. A través de los mismos es posible prever en que sentido ha debido evolucionar la ciudad desde 1.980, fecha para la que se presenta posteriormente un análisis sociodemográfico por distritos.

2.1.1.- La vivienda: cuestión pendiente.

Quizás el aspecto socialmente más significativo al abordar la problemática de la urbanización en Buenos Aires en el período de crisis, sea el de la vivienda. Durante esta etapa, el debilitamiento de las actuaciones públicas, unido al deterioro del poder adquisitivo de una parte importante de la población, convirtió el problema del alojamiento en un elemento central.

En noviembre de 1.979 quedó liberado el mercado de alquileres, lo que provocó el desalojo de numerosas familias eran incapaces de hacer frente a los nuevos precios.

Cada vez más, la población ha tenido que recurrir a fórmulas ilegales para hacer frente a la cuestión del alojamiento:

"Día a día, la ilegalidad va siendo la forma de vida de miles de familias que no encuentran respuesta a sus necesidades habitacionales en la 'legalidad del mercado'" (VVAA, 1.989, p.1).

Durante los años ochenta, hay una falsa apariencia de mejora de la situación en Capital Federal como producto de la erradicación de las villas. Las mismas se desplazan a otros partidos del G.B.A. En los últimos años, la presencia de gobiernos elegidos en las urnas ha permitido de nuevo la aparición de villas en el interior de los límites de la capital.

Veamos cual ha sido en este período la realidad de los distintos tipos de asentamientos residenciales populares:

Los inquilinatos.

Según Abba y otros en 1980, de acuerdo a datos censales, el 2,8% de la población de la Capital (79.897 personas) residía en piezas de inquilinato. Desde 1.960 a 1.980 se produjo un descenso en el número de personas que vivían en ellos. Aún así, los barrios como La Boca todavía mantienen un gran número de inquilinatos (el 23% de sus habitantes vive en conventillos).

Sus ocupantes continúan siendo, en un número importante inmigrantes, en este caso procedentes de los países vecinos. Suelen llevar pocos años de estancia en Argentina y disponen de escasos recursos económicos.

A pesar de que en los últimos años se han producido algunos intentos de frenar el deterioro de este tipo de alojamientos, lo cierto es que esto no se ha logrado. En la actualidad, el Programa RECUP de la Municipalidad de Buenos Aires está interviniendo sobre algunos de los conventillos de la Boca, con la esperanza de poder generalizar su actuación en los próximos años.

Las Villas.

El censo de 1980 cifraba en 6.667 las viviendas precarias tipo "villa-miseria" que se localizaban en Buenos Aires. Las mismas se concentraban nítidamente en la zona sur de la ciudad.

Las políticas urbanas emprendidas en el Proceso tendieron a alejar a los villeros de la capital:

"El resultado final no fue la solución del problema habitacional de la población villera sino su traslado o expulsión en forma compulsiva hacia terrenos vacantes del Gran Buenos Aires o en menor medida hacia sus provincias o países de origen. Este procedimiento agravó más la situación de las familias involucradas provocando la reacción de ciertos sectores (principalmente de la Iglesia) ocasionando conflictos interjurisdiccionales y entre diferentes sectores del gobierno." (ABBA y otros, 1.984, p.63-64).

Desde 1.980 cobran una especial fuerza las tomas organizadas de tierras. Las mismas son llevadas adelante por movimientos sociales organizados que se apropian de terrenos en diferentes zonas del Gran Buenos Aires:

"Estas acciones, iniciadas en 1.980 y acentuadas desde 1.986, promovieron la invasión de tierras suburbanas, por lo general de poco valor especulativo, para el asentamiento del conjunto más pauperizado de la población, donde se reúnen diversos sectores sociales como pobres estructurales, desempleados, cuentapropistas, clases medias pauperizadas y asalariados, todos ellos marginados o en vías de ser expulsados del aparato productivo del país" (BRITO, G.A. y MAUR, I., 1.990, p.4).

Con el advenimiento de la democracia, se vuelven a producir tomas de tierras en la Capital Federal. La crisis se mantuvo con toda su crudeza y el residir cerca del centro, aunque se a en condiciones lamentables, se consolida como un elemento de valor inapreciable.

En estos últimos años se ha constituido el llamado **Movimiento de Villas y Barrios Carenciados**. El 5 de septiembre de 1.990 firmó un acuerdo con la Municipalidad de Buenos Aires (Plan de Radicación de Villas) en el que se contemplaba, entre otras medidas, la venta de las tierras a los vecinos que las habitan (BOLETIN DE LA MESA DE CONCERTACION, N°1, 1.991).

2.1.2.- La construcción de nuevos ejes viarios y los problemas del transporte colectivo.

La rápida construcción de autopistas emprendida durante el Proceso (autopistas de acceso Norte, Oeste y Sudeste, autopista de Buen Ayre, etc) no sólo tenía como objetivo facilitar el tráfico rodado. A la vez, cumplieron un papel fragmentador del territorio (BERMUDEZ, E. 1.985).

Según Bermúdez, estas acciones reforzaron el proceso de consolidación de dos zonas socialmente bien diferenciadas. Por un lado, la interior a la autopista del Buen Ayre y al trazado del Cinturón Ecológico, más ligada a la Capital Federal. Por otro, la exterior, donde la población presenta peores condiciones socioeconómicas

El desplazamiento a lugares cada vez más alejados de la ciudad de importantes contingentes poblacionales, obliga a realizar una mayor utilización del transporte colectivo (colectivos, "subte" y ferrocarril). Sin embargo, las constantes subidas de tarifas provocan que su uso suponga un esfuerzo cada vez mayor. A mediados de 1.988 en el Area Metropolitana de Buenos Aires la media de los costes de transporte respecto al salario mínimo suponía el 30% (VVAA., 1989b).

Además al haberse priorizado la inversión destinada al automóvil privado (construcción de autopistas), la calidad del servicio que se presta ha sufrido un importante deterioro. Otro elemento más que profundiza en la misma línea son las altas tasas cobradas para la utilización de las vías rápidas.

2.2.- EL ANALISIS DE LAS DESIGUALDADES SOCIOESPACIALES EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES A TRAVES DEL CENSO NACIONAL DE POBLACION Y VIVENDA DE 1.980.

La división territorial utilizada ha sido la de los distritos escolares. Los mismos dividen en veinte zonas diferenciadas a la ciudad (Plano 1) y permiten realizar una evaluación aceptable de la realidad socioespacial de la ciudad.

Se seleccionaron cuatro grandes unidades temáticas de análisis, eligiendo en cada caso aquellas variables más explicativas:

A.- Evolución de la población.

* Crecimiento demográfico 1970/80.

En este caso se constató una tendencia a la concentración de los mayores índices de crecimiento de población en la zona norte de la ciudad (Belgrano, Palermo, Colegiales, Nuñez, etc.). Es decir, aquellas áreas donde predomina la población de un nivel socioeconómico medio y alto. Allí se alcanzan porcentajes que superan el 10%. Por el contrario, en los espacios de asentamiento tradicional de los sectores populares se asiste a una pérdida de peso demográfico. En algunas zonas centrales de la ciudad el descenso es espectacular. En el distrito tres, por ejemplo, la caída es del 16,1%. En conjunto, la ciudad pierde un 2,2% de su población en estos diez años.

B.- Estructura por edad de la población.

* Porcentaje de población de 0 a 14 años y de 65 y más.

El análisis de estos indicadores muestra el carácter atípico de la estructura de edades de la población de Buenos Aires en el contexto latinoamericano. En 1.980, casi el 15% de los residentes superaba los 65 años, mientras que los menores de 15 años representaban el 19%. Pero su distribución espacial no es homogénea. Así, en el sur de la ciudad aparecen, en general, los mayores porcentajes de población menor de 15 años (superando el 25% en el distrito XIX) y los menores de ancianos (9,4% también en el XIX). En el norte la situación es más compleja puesto que es posible encontrarse con porcentajes de población anciana e infantil muy variados según los distritos.

C.- Situación de la vivienda.

* Número de personas por vivienda ocupada.

En 1.980 el número de personas por vivienda ocupada era de 3,0. En este caso, la diferenciación norte-sur es clara. En barrios como Montserrat, San Nicolás, Balvanera, Almagro, Palermo, Recoleta o Retiro el hacinamiento es menor. Sin embargo, en la periferia sur de la ciudad (y, en menor medida, en la oeste) se supera en numerosas ocasiones el 3,5 de media. Con una posición intermedia, se perfila un área con valores cercanos a la media del conjunto de la ciudad.

* Viviendas precarias.

En 1.980 tan solo el 1% de la población residía en viviendas precarias (el equivalente a las villas según la definición del censo). Por lo tanto, y aún cuando es previsible que se haya producido un crecimiento importante durante los años ochenta, este fenómeno no presentaba un alto nivel de generalización. De todos modos, la polarización espacial es, en este caso, especialmente evidente: únicamente en los distritos V, XIX y XX (barrios

como Villa Soldati, Villa Lugano, Villa Riachuelo, Mataderos, Nueva Pompeya, etc.) superan el 5% de población residiendo en viviendas precarias.

D.- Nivel socioeconómico de la población.

*** Nivel educativo.**

Se midió a través del indicador "población de 13 y más años con primaria incompleta". La media para el municipio de Buenos Aires en 1.980 era del 10,2%. La distribución espacial de este indicador pone al descubierto una profunda diferenciación social. Con porcentajes reducidos vuelven a aparecer los distritos del norte de la ciudad: Retiro, Recoleta, Palermo, Belgrano, etc. Con valores intermedios (entre el 8% y el 4,9%) aparece una amplia franja de distritos. Esta se extiende desde el mismo centro de la ciudad (barrios de Balvanera o San Cristóbal por ejemplo) hacia la periferia oeste. La zona sur de Buenos Aires, incluyendo también el distrito IV (donde se ubica el barrio de La Boca), superaba en todos los casos el 15%.

*** Sectores de actividad de la población activa.**

En 1.980 en 66,2% de la población económicamente activa de Buenos Aires pertenecía al sector terciario. Existe una correlación muy acusada entre distritos de alto nivel socioeconómico y alta presencia del sector terciario, y distritos de bajo nivel socioeconómico y sector secundario. Sin embargo, eso no puede llevar a concluir que la mayoría del sector terciario era en 1.980 muy dinámico y de alta cualificación. Si algo caracteriza al terciario bonaerense es la heterogeneidad, con un gran peso de las actividades informales y precarias.

*** Grupos de ocupación.**

Los directivos y los cuadros intermedios presentan un elevado porcentaje de Buenos Aires (9,0% y 12,7% de la población económicamente activa respectivamente). Los porcentajes para los trabajadores manuales y no manuales eran de un 41,75 y un 34,2%. En este caso, la divisoria norte-sur vuelve a expresarse con claridad.

*** Categoría ocupacional**

La categoría ocupacional predominante en Buenos Aires es la de asalariado. Más del 72% de la población económicamente activa está enclavada en ese grupo. Los cuenta propia, el segundo grupo más numeroso, alcanzan el 17,6% mientras que los patronos son el 8,8%. En cuanto a la diferenciación espacial, la información suministrada por este indicador vuelve a confirmar la estructura socioespacial que los anteriores han ido perfilando.

2.2.1.- Conclusiones.

Los diversos indicadores utilizados señalan la existencia de un eje de desigualdades norte-sur, concentrándose en el norte los sectores sociales de un mayor nivel socioeconómico (así lo ha demostrado el estudio de nivel educativo, de las categorías y grupos ocupacionales y de las características de la vivienda) y en el sur los grupos sociales menos favorecidos. Existe también una amplia zona intermedia con una variada gama de situaciones, pero siempre oscilando entre las dos ya señaladas.

No existe una correspondencia directa entre el nivel socioeconómico de los distritos y una determinada estructura de edades.

Entre los sectores populares, los niveles de población infantil son altos y el grado de envejecimiento escaso. Pero también ocurre algo similar en los distritos del norte que crecieron de forma significativa entre 1.970 y 1.980. En general, el porcentaje de población anciana tiende a ser mayor en aquellos barrios de Buenos Aires más consolidados.

Estas conclusiones coinciden, en gran medida, con el estudio realizado sobre estratificación social en 1.988 por distintos autores para la Subsecretaría de Planeamiento de la Municipalidad de Buenos Aires (VVAA., 1.988).

En esta investigación, tras el análisis de diversas variables, se llega a definir gráficamente la estructura social bonaerense tal y como figura en el Plano 2. Los grupos diferenciados son los siguientes:

- 1.- Distritos con predominio de estratos medios y altos: I, II, IX y X.
- 2.- Distritos con presencia heterogénea de estratos: VII, VIII, XII, XIV, XV, XVI, XVII y XVIII.
- 3.- Distritos con predominio relativo de estratos bajos: III, IV, V, VI, XI, XII, XIX y XX.

También el análisis sobre regionalización de la ciudad de Buenos Aires del equipo dirigido por A.M. Facciolo en 1.988 alcanza conclusiones similares (FACCIOLO, A.M., 1.988).

En el mismo se parte del concepto calidad de vida, articulándolo a partir de tres ejes de análisis: la educación, la vivienda y la capacidad de sobrevivencia. También se toma en cuenta el crecimiento y la densidad poblacional. El estudio está realizado por fracciones censales y, a grandes rasgos, sus principales resultados son:

- 1.- Las áreas con buenas condiciones de vida se sitúan, en general, hacia el centro-oeste de la ciudad.
- 2.- Las áreas con malas condiciones de vida se concentran hacia el sur.
- 3.- Las buenas condiciones de vida suelen ir asociadas a densidades altas y a un crecimiento demográfico positivo.
- 4.- Las malas condiciones de vida, por el contrario, corren más vinculadas al decrecimiento poblacional.

3.- SALVADOR DE BAHIA: POBREZA Y DESIGUALDAD SOCIAL

Salvador de Bahía fue durante un largo período de tiempo el centro económico más importante de la Corona portuguesa en Brasil. Centro comercial por excelencia, su puerto era el punto desde el cual partían los productos para Europa (azúcar, tabaco y, posteriormente, oro) y, al mismo tiempo, se importaban productos del viejo continente.

En el siglo XVIII llegó a ser considerada como la segunda ciudad en importancia del Imperio portugués. La primera era Lisboa.

Posteriormente, al desplazarse el centro económico del país hacia el Sudeste, Salvador atravesará una etapa de declive de la que nunca se recuperará totalmente. En las primeras décadas del siglo XX experimentó, al igual que otros núcleos urbanos brasileños, un cierto desarrollo industrial. A la vez, se fue consolidando como un centro terciario y administrativo.

Sin embargo, será desde los años cuarenta cuando la ciudad crezca más rápidamente. Los flujos migratorios provenientes del campo se intensificaron vertiginosamente. La incapacidad de las áreas rurales para retener a su población provocó que gran parte de sus habitantes se dirigiese hacia Salvador, independientemente de que la ciudad les ofreciese o no puestos de trabajo que resolviesen sus problemas de sobrevivencia. Resultado de todo ello será que en Salvador se dará junto a un crecimiento poblacional concentrado fundamentalmente en la capital más que en los municipios de su Área Metropolitana (Tablas 3 y 4), un enorme aumento del fenómeno de la marginalidad.

Tabla 3: EVOLUCION DE LA POBLACION EN LA CIUDAD DE SALVADOR DE BAHÍA (1.900-1980).

AÑO	POBLACION
1900	205.813
1920	283.422
1940	290.443
1950	417.235
1960	635.917
1970	1.007.277
1980	1.506.860

Fuente: GORDILHO SOUZA, A.M. **Invasoes e intervenções públicas: uma política de atribuição espacial em Salvador, 1946-1.989.** Tesis de Mestrado. Río de Janeiro. Julio de 1.990, p.28.

Tabla 4: EVOLUCION DE LA POBLACION EN SALVADOR Y SU REGION METROPOLITANA (1.960-1.980).

AÑO	SALVADOR	REGION METROPOLITANA
1960	635.917	734.076
1970	1.007.277	1.147.954
1980	1.506.860	1.772.276

Fuente: GORDILHO SOUZA, A.M., 1.990, p.28.

Desde la segunda mitad de los años cuarenta esta marginación se expresará con toda su crudeza en la cuestión de la vivienda con el fenómeno de las invasiones. De un modo u otro estas han continuado hasta nuestros días agravándose de un modo espectacular en los años ochenta.

3.1.- LAS CONTRADICCIONES SOCIALES DE UN MODELO DEPENDIENTE DE DESARROLLO INDUSTRIAL.

En el año 1.959 se creó la SUDENE (Superintendencia do Desenvolvimento do Nordeste). Este organismo se encargará de coordinar la política económica federal de Bahía. La SUDENE surgió como consecuencia de la preocupación estatal por los movimientos políticos que luchaban contra las desigualdades regionales producidas por el desarrollo del SUDESTE. Ante esto, el Estado se vió en la necesidad de intervenir tratando de equilibrar la situación a través de la industrialización incentivada.

De ese modo, se crearán diversos polos industriales. Sin embargo, los mismos fueron más la expresión de la expansión del desarrollo industrial del Sudeste que del desarrollo local o regional. La mayor parte del empleo creado se concentró en el sector de la construcción civil, sin muchas perspectivas de continuidad (MATTOSE y otras, 1.979). Mientras tanto el sector terciario también continuó creciendo, diversificándose notablemente (con la irrupción, por ejemplo, de actividades como las turísticas), pero sin romper con una estructura que mantenía a gran parte de su población trabajadora en actividades de supervivencia.

El peso de los sectores medios en la estructura social de Salvador es, desde un principio, mucho más reducido que en el caso bonaerense. La estructura de rentas según clase de rendimiento mensual es, en ese sentido, un indicador revelador de lo que se está afirmando (Tabla 5). La gran mayoría de la población ocupada se concentra en los estratos inferiores de rentas. Debe resaltarse, además que el Salario Mínimo en Brasil no tiene el mismo significado que en España. Cobrar cinco salarios mínimos en Brasil no significa mantener una posición socioeconómica desahogada.

La inexistencia de políticas sociales que ayuden a paliar el gran abismo que separa a los grupos socioeconómicamente más favorecidos del resto de la población, ha venido agravando aún más esta situación.

Tabla 5: PERSONAS OCUPADAS POR CLASE DE RENDIMIENTO MENSUAL SEGUN RAMAS DE ACTIVIDAD EN LA REGION METROPOLITANA DE SALVADOR (R.M.S). 1.986.

ACTIVIDAD	HASTA 5 SM	5 A 10	> 10	OTRAS
AGRICOLA	76,7	5,0	8,3	10,0
IND. TRANSFOR.	62,7	20,2	15,6	1,5
CONSTRUCCION	88,4	6,4	4,1	1,1
OTRAS INDUSTIRIAS	45,7	24,8	29,5	-
COMERCIO	83,1	7,3	6,1	3,5
SERVICIOS	90,0	5,0	1,9	3,1
TRANSPORTE	64,1	13,8	20,0	2,1
SOCIAL	75,4	12,6	9,4	2,6
ADMINISTRACION.	75,0	13,9	8,2	2,9
OTRAS	67,4	19,4	11,6	1,6

% POR CLASE DE RENDIMIENTO MENSUAL (SALARIO MINIMO)Fuente: IBGE-PNAD, 1.986.

Salvador fue creciendo sin satisfacer aceptablemente las necesidades de su población. Apenas se atendieron aspectos tan importantes como la limpieza urbana, la

salud, la educación, etc. El planeamiento urbano o fue inexistente o no tuvo apenas repercusiones positivas.

Por lo tanto, no es extraño que los datos del Censo de 1.980 nos revelen una estructura socioespacial profundamente desigual. Desigualdades que previsiblemente se han visto profundizadas por los efectos negativos de la crisis económica de los ochenta. Como en el caso de Buenos Aires, realizaremos un breve repaso a la situación en las áreas de la vivienda y el transporte.

3.1.1.- La continuación de las invasiones de tierras en la década de los ochenta.

La política de vivienda popular iniciada de los años sesenta y setenta no mejoró sustancialmente la situación de la mayoría de la población de Salvador. Su influencia se vió acompañada de una serie de medidas económicas puestas en marcha, sobre todo, durante el período militar. Ahí esta, por ejemplo, la venta de tierras municipales a particulares.

El déficit de viviendas no ha hecho sino crecer estos años. Así, por ejemplo, el presidente de la Asociación de Dirigentes de Empresas del Mercado Inmobiliario (ADEMI) estima el déficit habitacional en la ciudad de Salvador en 300.000 viviendas (A Tarde, 25-04-91). Los precios de los alquileres son también astronómicos: en barrios de clase medio como Rio Vermelho y Brotas era difícil en la misma fecha encontrar apartamentos de dos habitaciones por menos de 100.000 cruzeiros (unas 37.000 pesetas al cambio de entonces). En Barra o Pituba, alcanzan hasta los 120.000 cruzeiros (44.000 pesetas), lo que exige una renta media mensual en torno a los 350.000 cruzeiros (130.000 pesetas). Algo de lo que muy pocos habitantes de Salvador disponen.

Por lo tanto, las invasiones de tierras continuaron. Hoy en día, es posible encontrar invasiones por toda la ciudad. Sin embargo, estas se sitúan fundamentalmente al norte del centro urbano, especialmente en el litoral (a lo largo del eje que articula el ferrocarril marítimo). Con la llegada de la democracia, la actitud estatal no es tanto de reprimirlas como de tratar de direccionarlas, intentando evitar enfrentamientos con los invasores.

El fenómeno de las invasiones ha ido ligado a una serie de importantes procesos de movilización social. La mayoría de las asociaciones vecinales existentes en Salvador provienen de este tipo de asentamientos, conformándose como uno de los principales actores sociales a considerar al analizar la realidad urbana de esta ciudad.

3.1.2.- Salvador: la ciudad de las autopistas.

Si hay algo que llama la atención en la trama territorial de Salvador es la red de vías rápidas urbanas que atraviesan la ciudad.

Desde los años cincuenta se produjo un proceso de expansión del sistema viario. A finales de los años sesenta y en la década de los setenta se construyeron ocho avenidas que pretendían descentralizar la ciudad, uniendo el centro con la periferia. A la vez, se pusieron en marcha varias vías interiores. El Gobierno Militar intentó desplazar el centro de la ciudad hacia otro punto conectado por las nuevas vías. Por ello creó el llamado Centro Administrativo Local a doce kilómetros del centro tradicional. Inmediatamente, surgieron en las zonas cercanas varios centros comerciales (incluyendo algún gran "Shopping"), oficinas, hipermercados, etc.

Tal y como señala Azevedo, con este y otros proyectos que buscaban desplazar el centro de la ciudad a posiciones más equidistantes de las nuevas zonas de expansión de la ciudad, se pretendía obtener grandes beneficios inmobiliarios. Además otras actividades económicas que, anteriormente, se ubicaban en el centro (lugares de esparcimiento, por ejemplo) también se desplazan, situándose a lo largo de las playas (DE AZEVEDO, P. 1.986).

Lo que subyace es una profunda desigualdad a la hora de realizar el gasto público, puesto que se destinaron ingentes cantidades de dinero a proyectos de los que sólo una minoría de la población (la que dispone de automóvil) se vió beneficiada, mientras que otras necesidades urgentísimas y de una mayor utilidad social (alcantarillado, limpieza, sanidad, educación etc.) continuaron pendientes.

Mientras tanto el abandono del transporte colectivo se ha acentuado durante los últimos años. Se ha continuado sin invertir en el desarrollo del ferrocarril, cuyo trazado permitiría desplazar a una gran cantidad de población en condiciones aceptables. Por lo tanto, la mayoría de los viajes se realizan en autobús, existiendo problemas de saturación, superposición de líneas, falta de mantenimiento de las unidades, tarifas muy elevadas u escasa información al usuario (CONDER, 1.982).

Los problemas del transporte afectan con especial intensidad a las personas residentes en terrenos invadidos ya que, en numerosas ocasiones, no llega hasta ellos ninguna línea de autobús. Además, conforme crece la distancia al centro es necesario ir ampliando el número de transbordos para aproximarse al mismo. Por ello, también alrededor de esta cuestión se han producido significativas movilizaciones populares en los últimos años.

3.2.- ANALISIS SOCIODEMOGRAFICO DE SALVADOR DE BAHIA Y SUS SUBDISTRITOS EN 1.980.

Los indicadores utilizados al analizar el caso de Salvador de Bahía no fueron exactamente los mismos que los considerados al estudiar Buenos Aires. Este hecho se debe a varias causas.

En primer lugar, por las propias características de las poblaciones estudiadas. Por ejemplo, en Salvador de Bahía el color de la piel se configura como uno de los principales elementos de diferenciación social, algo que no sucede en Buenos Aires.

En segundo lugar, el propio diseño de los censos que imposibilita, salvo en escasas excepciones, la formulación de indicadores completamente iguales. Este impedimento trató de solventarse eligiendo indicadores que, aún cuando fuese por distinta vía, permitiesen confluir en comparaciones de interés.

Una vez esbozadas estas premisas es posible pasar a resumir los resultados. También en este caso los subdistritos se presentan clasificados en función de una categorización en tres grupos (a: subdistritos con valores inferiores a la media; b: con valores cercanos a la media y c: con valores superiores a la media) y cuatro grandes áreas temáticas.

A.- Color de la piel.

* Porcentaje de población blanca.

La población blanca de Salvador tan sólo supone el 24% del total. Su distribución espacial es muy irregular, ya que mientras su presencia es mayor al 40% en algunos puntos de la ciudad, en otros no alcanza ni tan siquiera el 10%. En general, los primeros son los barrios de mayor calidad de la ciudad; los segundos se concentran en la zona norte, el entorno más degradado y empobrecido de Salvador.

B.- Diferenciación residencial.

* Familias según número de componentes en domicilios particulares.

En concreto, se tomaron como referencia aquellas familias con más de seis componentes por domicilio. En el conjunto de la ciudad estas operan el 29% del total. Sin embargo, estas cifras se disparan en algunos puntos de Salvador, alcanzándose incluso el 40,6% en Mar, el 34% en Paripé, etc. Los subdistritos del centro-sur de la ciudad presentan la mejor situación con cifras del 22,9% en Nazare, 20,5% en Pilar, 26% en Vitoria, etc. Esta diferenciación socioespacial quedó confirmada con el estudio de los equipamientos básicos del hogar.

C.- Nivel educativo y actividad económica.

* Porcentaje de población mayor de diez años con estudios superiores.

En este caso el valor medio para Salvador (6,6%) apenas tiene significado. La mayoría de los subdistritos se sitúan muy por debajo, con valores incluso menores al 1% (0,2% en Valeria, 0,7% en Piraja, 0,8% en Paripe, 0,7% en Plataforma,...). Sin embargo, otro grupo, mucho menos numeroso, supera con creces al 10% (11,9% en Santana, 12,2% en Sao Pedro y 16,9% en Valeria).

*Porcentaje de familias con ingresos superiores a diez salarios mínimos.

En Salvador el 17,4% de las familias obtenía en 1.980 un rendimiento medio mensual mayor a diez salarios mínimos. Pero, en realidad, una vez más el análisis por subdistritos vuelve a sacar a la luz la heterogeneidad espacial de la falta de distribución. Con cifras mayores al 35% se posicionan Nazare (37,1%), Santana (38,4%), Sao Pedro (35,8%) y Vitoria (42,9%). En el extremo contrario, con valores inferiores al 10%, Conçeição da Praia (4,7%), Paripe (5,5%), Periperi (7,6%), Pilar (6,5%), Piraja (3,1%), Plataforma (4,3%), Sao Caetano (5,8%), Se (5,1%) y Valeria (1,8%).

En coagente, la aproximación a las variables socioeconómicas del Censo de 1.981 ha venido a confirmar en lo sustancial la estructura socioespacial que ya se venía apuntando anteriormente. En el próximo apartado se realiza un repaso sistemático de todas las variables utilizadas, agrupando a los 22 subdistritos de la ciudad.

3.2.1.- Conclusiones.

Desde el punto de vista socioeconómico, es posible agrupar a los subdistritos de la ciudad de Salvador de Bahía, en tres bloques diferenciados:

1.- Los subdistritos empobrecidos (Mare, Paripe, Periperi, Piraja, Plataforma, Sao Caetano y Valeria).

Todos los subdistritos de este grupo se sitúan sistemáticamente con variables socioeconómicas con valores claramente inferiores a los de la media de la ciudad.

Espacialmente, y salvo el caso de la isla de Mare (enclavada en la Bahía de Todos los Santos), se ubican en una franja continua hacia el norte de la ciudad, ocupando el litoral y también buena parte del interior.

2.- Subdistritos medios.

En este caso habría que hacer una diferenciación importante:

a) Por un lado están aquellos que tienden, en numerosas ocasiones, a aproximar sus valores a los del primer grupo. Así ocurre con Conceição da Praia, Penha y Sao Cristovao.

b) Los que manifiestan una tendencia más constante a mantener valores intermedios. Itapoa, Passo, Pilar, Santo Antonio y Se.

c) Un tercer subapartado lo formarían aquellos subdistritos que, aún presentando una importante heterogeneidad, se acercan a valores próximos a los de las zonas socialmente más elevadas de Salvador: Amaralina y Brotas.

El calificar a este grupo como intermedio no debe llevar al equívoco de considerar mecánicamente a estos subdistritos como de clase media. Son intermedios en una ciudad que globalmente es muy pobre, tal y como se ha venido comprobando al recoger los distintos indicadores estadísticos. Los sectores de clase media en Salvador de Bahía, tal y como son entendidos habitualmente, no son muy numerosos.

3.- Subdistritos con población de alta solvencia (Mares, Nazare, Santana, Sao Pedro y Vitoria).

En casi todos los casos, se trata de espacios de expansión contiguos al centro, dedicados a la población de mayor nivel socioeconómico.

De entre todos ellos, destacan Santana y Vitoria como los espacios con valores más elevados en todas las categorías escogidas.

4.- CONCLUSIONES.

La información censal para 1.980 ha permitido realizar una aproximación a la estructura socioterritorial de las ciudades de Salvador de Bahía y Buenos Aires. Realidades muy diferentes en numerosos aspectos, producto de las características de sus respectivos procesos de urbanización. Tal y como se preveía, el grado de segregación socioespacial en 1.980 era mucho más elevado en Salvador que en Buenos Aires.

Si bien la polarización socioespacial era en esa fecha muy significativa en las dos ciudades, en Buenos Aires aparecía mucho más matizadas que en Salvador. En esta última ciudad, incluso los valores intermedios alcanzaban posiciones extremadamente negativas. Además, las diferencias entre unos y otros distritos eran mayores que en el

caso de Buenos Aires. En definitiva, la polarización socioespacial era mucho más acusada.

La coincidencia del inicio de la etapa de crisis y reestructuración económica con la instauración de dictaduras militares, no hizo sino deteriorar aún más la crítica situación social. En el campo del Urbanismo, estos regímenes se caracterizaron por la puesta en práctica de políticas que agudizaron las diferencias socioespaciales (represión de las invasiones de tierras, construcción de autopistas urbanas, ausencia de planificación, etc.).

Sin embargo, la llegada de la democracia no sirvió para resolver estas problemáticas, puesto que las políticas de ajuste impulsadas por los nuevos gobiernos en el contexto de una economía progresivamente mundializada y donde los márgenes de maniobra eran muy estrechos, ampliaron cada vez más las capas de población empobrecida. De ahí las invasiones de tierra como fenómeno urbano más característico de la década de los ochenta. Tanto en Buenos Aires como en Salvador (en esta última ciudad especialmente), muchos de sus habitantes tuvieron que recurrir a las mismas para "resolver" su problemática habitacional.

Estos procesos afectan tanto a las ciudades grandes como a las medias. El crecimiento de una ciudad de tamaño medio como Salvador, en las condiciones en que se está produciendo, no invita a pensar en un proceso de reequilibrio territorial.

En ambos casos, el panorama empeoraría si el análisis se realizase para el conjunto de sus Areas Metropolitanas. En los municipios externos de la Región Metropolitana de Salvador o en los partidos del Gran Buenos Aires, la situación es, casi siempre, peor que en sus capitales respectivas. En general, se trata de zonas deficientemente dotadas en cuanto a equipamientos e infraestructuras.

De todos modos, la expansión de la pobreza ha sido tan fuerte durante esta última década que es previsible que la aparición de los datos del próximo censo recoja un cierto crecimiento de la presencia de los sectores populares en áreas centrales. Así lo indican fenómenos como la ocupación de viviendas en el centro de Buenos Aires o la intensificación de las invasiones de tierras en Salvador.

BIBLIOGRAFIA.

Abba y otros. Diagnóstico de la situación habitacional de la población carenciada en Capital Federal. CEMDIPLA, documento 85. Buenos Aires, 1984.

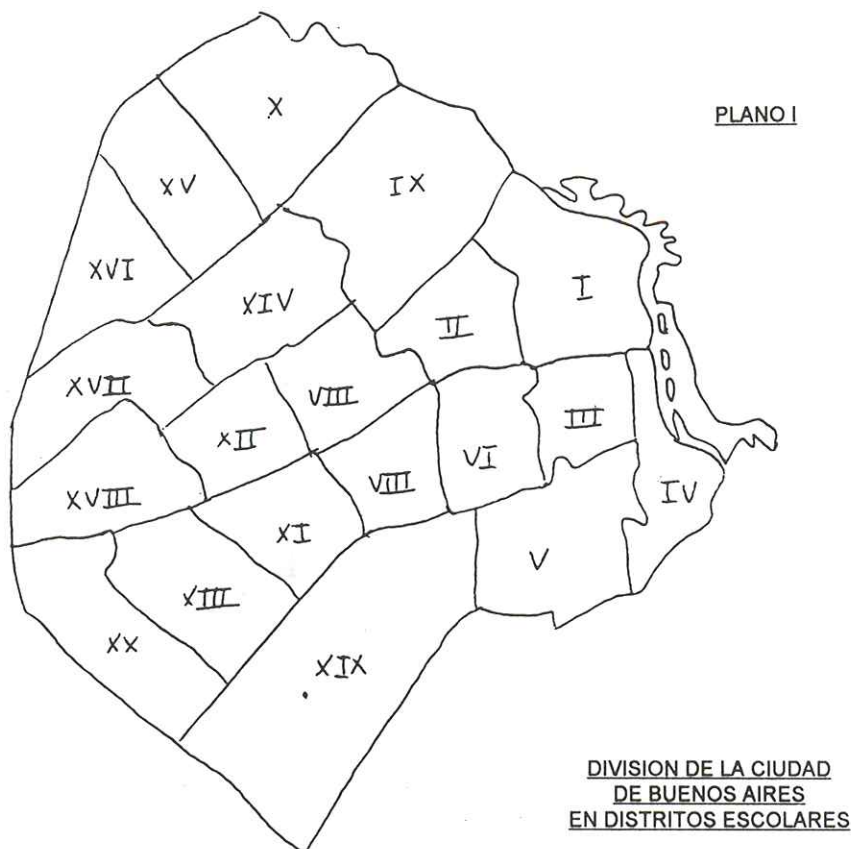
Bermudez, E. La disputa por un territorio: los partidos del Gran Buenos Aires. Cuaderno del CICSO, n° 53. Buenos Aires 1985.

Brito, G. y Maur, I. Ciudad y marginación. Un enfoque sobre la segregación espacial en Buenos Aires y su Región Metropolitana. FISYP, cuaderno n° 23. Buenos Aires, julio 1990.

Castells, M. y otros. "Descentralización y gestión urbana", incluido en **Lungo, M.** Lo urbano: teoría y métodos. Educa. San José 1989.

Clichevsky, N. Construcción y administración de la ciudad latinoamericana. GEL, Buenos Aires, 1990.

CONDER. Plano metropolitano de desenvolvimiento. Salvador, 1982.



Diaz Orueta, F. "Los ochenta no fueron una buena década para las ciudades latinoamericanas", incluido en **XVIII Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología**. La Habana, mayo de 1991.

Facciolo, A.M. -coordinador- Regionalización de la ciudad de Buenos Aires. Municipalidad de Buenos Aires, diciembre 1988.

Mattoso, R. y otras. "Salvador: o processo de urbanização" incluido en Convenio Seplante/Oceplan. Habitação e urbanismo em Salvador. Salvador 1979.

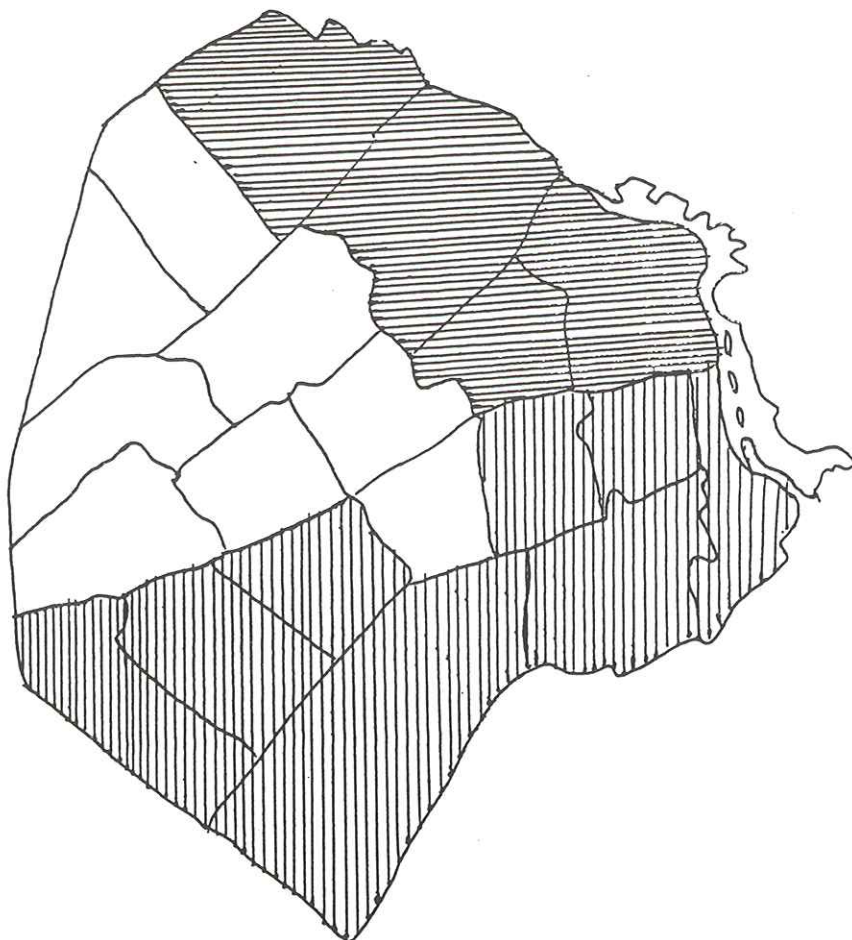
Portes, A. "La Urbanización en América Latina en los años de crisis", incluido en **Lombardi, M y Veiga, D.** Las ciudades en conflicto. Una perspectiva latinoamericana. CIESU. Montevideo, 1988.




Pradilla, E. "Acumulación del capital y estructura territorial en América Latina", incluido en **Lungo, M.** Lo urbano: Teoría y metodos. EDUCA. San José 1989.

Torres, H. "Evolución de los procesos de estructuración espacial urbana. El caso de Buenos Aires". Desarrollo Económico, n° 58. Buenos Aires, 1975.

VVAA. Estratificación social de la ciudad de Buenos Aires. Municipalidad de Buenos Aires. Serie Metodología n° 1. Junio 1988 (CEMDIPLA, documento 32).

PLANO II
ESTRATIFICACION SOCIAL POR DISTIRTOS ESCOLARES
EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES (1.980)



-  Predominio relativo estrato medio y alto.
-  Predominio relativo estrato bajo.
-  Area con presencia heterogénea de los estratos.

FUENTE: VVAA. Estratificación social de la ciudad de Buenos Aires.
Subsecretaría de Planificación de la Municipalidad de Buenos Aires.
Serie Metodológica, n° 1. junio de 1988 (CENDIPLA, documento 32)