

# Tras las huellas de la desigualdad urbana en Latinoamérica. Un recorrido histórico y comparado de Buenos Aires y Lima

*Following the Traces of Urban Inequality in Latin America. A Historical and Comparative Analysis of Buenos Aires and Lima*

*Na trilha da desigualdade urbana na América Latina. Uma visão geral histórica e comparativa de Buenos Aires e Lima*

María Eugenia Goicoechea\*  
Jessica Esquivel Coronado\*\*

Recibido: 17 de octubre de 2022

Aprobado: 20 de enero de 2025

<https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.12561>

\* Conicet/Instituto de Estudios Urbanos en Contexto de Desigualdades, dependiente de la Universidad Nacional de José C. Paz. Centro de Investigación Hábitat y Municipio, dependiente de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires. Correo electrónico: megoicoechea@yahoo.com.ar. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8455-6772>

\*\* Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Territorio, Universidad San Ignacio de Loyola. Correo electrónico: jessica.esquivel@usil.pe. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6413-5594>

Para citar este artículo

Goicoechea, M. E., & Esquivel Coronado, J. (2025). Tras las huellas de la desigualdad urbana en Latinoamérica. Un recorrido histórico y comparado de Buenos Aires y Lima. *Territorios*, (52), 1-26. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.12561>

**Palabras clave**

*Urbanización  
desigual; ciudad  
latinoamericana;  
planificación urbana;  
marginalidad; mapas  
sociales; historia  
urbana.*

**Keywords**

*Unequal urbanization;  
Latin American city;  
urban planning;  
marginality; social  
maps; urban history.*

**Palavras-chave**

*Urbanização  
desigual; cidade  
latino-americana;  
planejamento urbano;  
marginalidade; mapas  
sociais; história urbana.*

**RESUMEN**

Este artículo ofrece un recorrido histórico por el proceso de configuración de la desigualdad urbana en dos ciudades latinoamericanas: Buenos Aires y Lima. Con principal atención en las dimensiones socioeconómicas, políticas y de la planificación urbana, identifica las pautas de crecimiento y expansión en estas ciudades, y, con ello, propone rastrear las huellas que definen la desigualdad socioterritorial actual. El diseño metodológico supone el análisis comparado de casos, articulando enfoques disciplinares de la historia urbana y el urbanismo para abordar el proceso de urbanización en Lima y Buenos Aires desde la Colonia a la actualidad. En ese devenir, se advierte sobre las pautas de localización de los diferentes grupos sociales y sus cambios. Los resultados alcanzados aportan a las reflexiones sobre la unidad latinoamericana como elemento estructurador de la marginalidad urbana.

**ABSTRACT**

This article offers a historical journey through the configuration process of urban inequality in two Latin American cities: Buenos Aires and Lima. With main attention to the socio-economic, political and urban planning dimensions, it identifies the patterns of growth and expansion in these cities and with this, proposes to trace the traces that define the current socio-territorial inequality. The methodological design supposes the comparative analysis of cases, articulating disciplinary approaches of urban history and urban planning to address the urbanization process in Lima and Buenos Aires from the Colony to the present. In this evolution, it warns about the localization guidelines of the different social groups and their changes. The results achieved contribute to reflections on Latin American unity as a structuring element of urban marginality.

**RESUMO**

Este artigo oferece uma visão histórica do processo de configuração da desigualdade urbana em duas cidades latino-americanas: Buenos Aires e Lima. Concentrando-se principalmente nas dimensões socioeconômica, política e de planejamento urbano, identificam-se os padrões de crescimento e expansão nessas cidades e, ao fazê-lo, propõe-se mapear os traços que definem a desigualdade socioterritorial atual. O desenho metodológico envolve a análise comparativa de casos, articulando abordagens disciplinares da história urbana e do urbanismo para tratar do processo de urbanização em Lima e Buenos Aires desde a época colonial até os dias atuais. Nesse processo, examinam-se os padrões de localização de diferentes grupos sociais e suas mudanças. Os resultados contribuem para as reflexões sobre a unidade latino-americana como um elemento estruturante da marginalidade urbana.

## Introducción

La desigualdad constituye un aspecto estructurante de la ciudad latinoamericana, síntoma de una inserción histórica dependiente del orden económico mundial, que persiste de manera agravada en la actualidad. Observamos que la matriz colonial en las relaciones económicas, políticas y sociales continúa vigente y se expresa en profundos desequilibrios territoriales que a nivel país se traduce en un sistema de ciudades primadas (centros políticos y económicos desde donde se administran y monitorean los recursos económicos y naturales que parten hacia los países centrales) que concentran población, recursos y poder; pero, al mismo tiempo, esas grandes ciudades metropolitanas se configuran como territorios profundamente desiguales y adquieren formas poco eficientes, carentes de infraestructura y con altos niveles de segregación social (Jaramillo, 1990).

Tomando en consideración este encuadre, el presente artículo parte del reconocimiento de los rasgos comunes que caracterizan a Buenos Aires (Argentina) y Lima (Perú) en su condición de grandes ciudades latinoamericanas, y se propone como objetivo identificar los procesos, hechos e hitos históricos que incidieron en su configuración desigual, desde los comienzos de la urbanización colonial hasta las transformaciones territoriales recientes.

Sostenemos como hipótesis que los grandes patrones geográficos que configuran la desigualdad de estas ciudades tienen sus orígenes en el proceso histórico de urbanización; que en ambos casos pueden verse complejizados con el paso del tiempo, pero que —más allá de las particularidades— existe una matriz latinoamericana que los define y que no han sido revertidos.

En esta recuperación de los pasajes históricos más significativos se hace énfasis en las tendencias de localización de los sectores de mayores ingresos —que detentan poder y mayor capacidad para decidir su posición en el espacio urbano— y en la acción del Estado al incidir en la definición de los ejes de expansión metropolitana, en la forma de acceso al suelo y en las formas de producción del hábitat.

Entre los antecedentes, existe una tradición de estudios que reconoce la unidad latinoamericana en la impronta de las ciudades, desde los trabajos enmarcados en la teorías de la urbanización dependiente para analizar la cuestión de la marginalidad (Quijano, 1968; Castells, 1973) y su recuperación crítica (Singer, 1973); aquellos que identifican un modelo urbano particular (Bähr & Mertins, 1983); y quienes, retomando ambas líneas, problematizan y actualizan la cuestión de la segregación sociourbana y la fragmentación (Janoschka, 2002; Abramo, 2012).

Destacamos particularmente el trabajo de Schteingart y Torres (1973), que

reconoce esa unidad regional pero la aborda mediante una estrategia de análisis comparado de casos, atendiendo a los procesos de metropolización en Buenos Aires, Lima y Santiago de Chile, y que, según sostienen los autores, “permiten ejemplificar claramente una graduación de situaciones económicas, sociales y espaciales, explicables a la luz de particulares procesos de desarrollo y urbanización en los respectivos países y en diferentes períodos históricos, como parte, a su vez, de un proceso general de urbanización dependiente de América Latina” (p. 725).

Reconocemos, en concordancia con estos autores, la incidencia de la dependencia en el proceso de estructuración urbana de América Latina. En vista de ello, el aporte del presente escrito reside en el enfoque transdisciplinar, que integra miradas y metodologías propias de los estudios históricos sobre la ciudad, con reflexiones ancladas en el campo del urbanismo, que problematizan en torno a los desequilibrios territoriales —considerando los paradigmas urbanos de cada momento histórico—, y haciendo hincapié en la dimensión ecológica de la desigualdad urbana en cada caso de estudio.

### **1. Coordinadas conceptuales y metodológicas**

La problemática de la desigualdad socioterritorial, y, en torno a esta, los desafíos que supone para la integración sociourbana, parece ser no solo una deuda pendiente

en las ciudades latinoamericanas, sino además haberse complejizado y agudizado. En tiempos neoliberales esta se ve expresada, cada vez con mayor intensidad, en dinámicas urbanas de segregación y fragmentación socioterritorial (Bähr & Mertins, 1983; Prévôt Schapira, 2000; Janoschka, 2002).

A los fines del presente artículo reconocemos la desigualdad en la ciudad haciendo énfasis en la dimensión ecológica, advirtiendo sobre las dinámicas del desarrollo desigual de la acumulación capitalista en las ciudades latinoamericanas (Pradilla Cobos, 2013), que definen una estructura socioterritorial marcada por grandes patrones socioeconómicos que comienzan a verse complejizados bajo el contexto de reestructuración neoliberal (Sabatini, 2003).

También identificamos entre las manifestaciones de la desigualdad urbana a los enclaves de pobreza que imprimen características habitacionales particulares y cuya localización no siempre coincide con la lógica sectorial definida por los patrones de la desigualdad de gran escala, como sucede con algunos asentamientos informales denominados villas, chabolas, barriadas, entre otros.

Adoptamos entonces la noción de “marginalidad ecológica” (Schteingart & Torres, 1973) en alusión a la dimensión espacial que incluye tanto a los patrones de estructuración de los grupos de menores recursos en el territorio (asentados en las áreas más deficientes en términos

urbanos, en cuanto a dotación de servicios y calidad ambiental) como a los asentamientos informales (asociados a la ocupación ilegal de terrenos —individual o colectiva—, que en las áreas urbanas consolidadas pueden adoptar pautas de localización más dispersa).

Por último, también reconocemos la desigualdad territorial en la relación de acceso que establecen los diferentes grupos socioeconómicos con los centros urbanos (Terrazas, 2010), lo que nos lleva a entender la desigualdad en relación con la accesibilidad a recursos urbanos, infraestructura y servicios, tomando en cuenta la dimensión funcional de las ciudades, sus vías de circulación y su jerarquía de centralidades.

Atento a las consideraciones teóricas, a lo largo del trabajo abordaremos el concepto de desigualdad territorial reconociendo los patrones de localización de los grupos sociales y su relación con el acceso al centro, como también la posición del Estado frente a los problemas de la expansión urbana y la marginalidad. Partimos entonces del análisis de los procesos históricos que configuraron el desarrollo urbano desigual, procurando una revisión comparada de Lima y Buenos Aires. Para ello, avanzamos en una revisión de fuentes bibliográficas que retratan la historia de cada ciudad, junto con la consulta de fuentes documentales —informes oficiales, periódicos de época y datos sociodemográficos— que habilitan la mirada conjunta y comparada de los casos.

## **2. La urbanización desigual en Lima y Buenos Aires**

### **2.1. La ciudad colonial**

Con tiempos dispares, ambas ciudades han crecido en consonancia con el acceso al río como recurso natural para el desarrollo de la actividad portuaria, y marcadas por la conquista española sobre América Latina. El crecimiento de estas urbes siguió el modelo tradicional de la ciudad colonial americana, caracterizado por la grilla en forma de damero como instrumento de orden y control.

De este modo, los centros históricos quedaron conformados según el espíritu patrimonialista de los gobiernos ibéricos. Sin embargo, la política de poblamiento y expansión que continuó por fuera de estos —mediante la donación de tierras reales o de los conquistadores a particulares— tuvo el objetivo no solo de garantizar la soberanía ibérica en la región, sino también de promover la producción para la exportación (Lahmeyer Lobo, 1978, p. 222).

Lima se desarrolló en cercanía de las cuencas de los ríos Rímac, Chillón y Lurín, donde anteriormente se asentaron las culturas prehispánicas (Gavazzi, 2014) y donde, en 1535, los españoles decidieron fundar la capital del Virreinato del Perú denominándola “Ciudad de los Reyes”. En este período la ciudad se configuró en su núcleo central, junto con los barrios periféricos al otro lado del río Rímac

<sup>1</sup> En este marco, en 1570 se funda la primera reducción experimental de indígenas llamada *Cercado de Indios de Santiago* (Coello, 2001, p. 69). Las reducciones fueron un sistema de control de la población indígena que consistió en la formación de ‘pueblos’ cercados con muros altos en donde se los concentraba para evangelizar, cobrar tributo, y que servían de base para la organización del trabajo en la mita.

(Gunther, 1983). En el centro vivían las familias de los primeros conquistadores, las autoridades eclesiásticas y administrativas, y los comerciantes ricos; mientras que en la periferia vivían los indígenas pobres, los mulatos y las personas marginales<sup>1</sup> (Coello, 2001, p. 80).

Tiempo después, entre 1684 y 1687, esta estructuración urbana se vio tempranamente condicionada tanto por la construcción de la muralla de defensa, que, junto con el río, fijó los límites a la expansión (Augustin, 2011, p. 92), como por la condición sísmica del suelo limeño, que, más allá de las consecuencias negativas, representó una oportunidad para realizar transformaciones en el entorno construido.

Si bien el sismo de 1687 dañó muchas casas y edificaciones religiosas en la ciudad, que fueron luego reconstruidas pero sin modificar la estructura urbana, tras el sismo y tsunami en el puerto del Callao en 1746, esto cambió. La destrucción de gran parte de la ciudad alentó debates que dieron lugar al “plan de ensanche de calles”, fijando lineamientos para ampliar las calles y limitar la densidad de las construcciones como medidas frente al riesgo de futuros sismos (Moreno, 1983, p. 70).

Observamos entonces que la organización del espacio fue, desde los inicios de la ciudad, una cuestión de control territorial. Así mismo, para solucionar el problema de la vivienda ocasionado por el sismo y evitar la especulación, el virrey permitió que los pobres arrendaran

propiedades en la periferia a bajo costo en los barrios de Acho —al norte del Rímac—, Cocharcas y Naranjos —por fuera de la muralla, hacia el sudeste— (Moreno, 1983, p. 266), configurando así los primeros enclaves de pobreza en el territorio.

Luego, bajo el gobierno borbónico, se dispuso una nueva demarcación territorial (figura 1) que supuso la modernización administrativa de la ciudad, la reorganización de los grupos sociales, la recaudación de impuestos y el desarrollo de las actividades comerciales y agrícolas en cada una de las nuevas demarcaciones (Escobedo, 1785, p. 1).

Por su parte, Buenos Aires se fundó, primeramente, en 1536 con la llegada del español Pedro de Mendoza y, luego en 1580 —de manera efectiva— con Juan de Garay. Con un trazado de 144 manzanas —de las cuales solo 40 se destinaron a la edificación— y con alrededor de 300 vecinos y 60 soldados, fue bautizada como “Ciudad de la Trinidad” e inició su diálogo con la cuenca Matanza-Riachuelo, a partir de la creación del puerto Santa María del Buen Ayre (Dirección General de Estadística y Censos & Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2003).

Con la liberación del comercio por el cabo de Hornos en 1616 se abrieron los puertos de Buenos Aires y Valparaíso como nuevos enclaves marítimos, lo que generó una dinamización de la actividad económica suramericana a través del

Figura 1. Plano topográfico de Lima en 1787



Fuente: Ramón (2017).

océano Pacífico, acentuando la relevancia de Lima como centralidad (Fisher, 2000). Tiempo después, en 1776, Buenos Aires comienza el crecimiento poblacional sostenido, luego de 150 años de letargo. Se independiza de Lima y es designada como capital del recientemente creado Virreinato del Río de la Plata, consolidándose como nodo estratégico de la economía rioplatense a partir de la actividad portuaria.

La estructura urbana de mediados del siglo XVIII se organiza, entonces, en tres partes: el centro, los arrabales y las

‘quintas’, novedad del siglo. El centro estuvo limitado al norte y sur por las llamadas zanjales o zanjones que servían de desagüe a las tierras del oeste en días lluviosos, formando riachos torrentosos que desembocaban en el río de la Plata.

Por eso, las tierras del Retiro y Socorro (hacia el norte) se poblaron después que las del oeste, mientras que hacia el sur, en la vecindad del puerto se fueron agrupando los depósitos de mercancías, galpones para frutos del país, hornos de ladrillo, molinos de viento, etc., hasta formar un barrio que se llamó Barracas, por

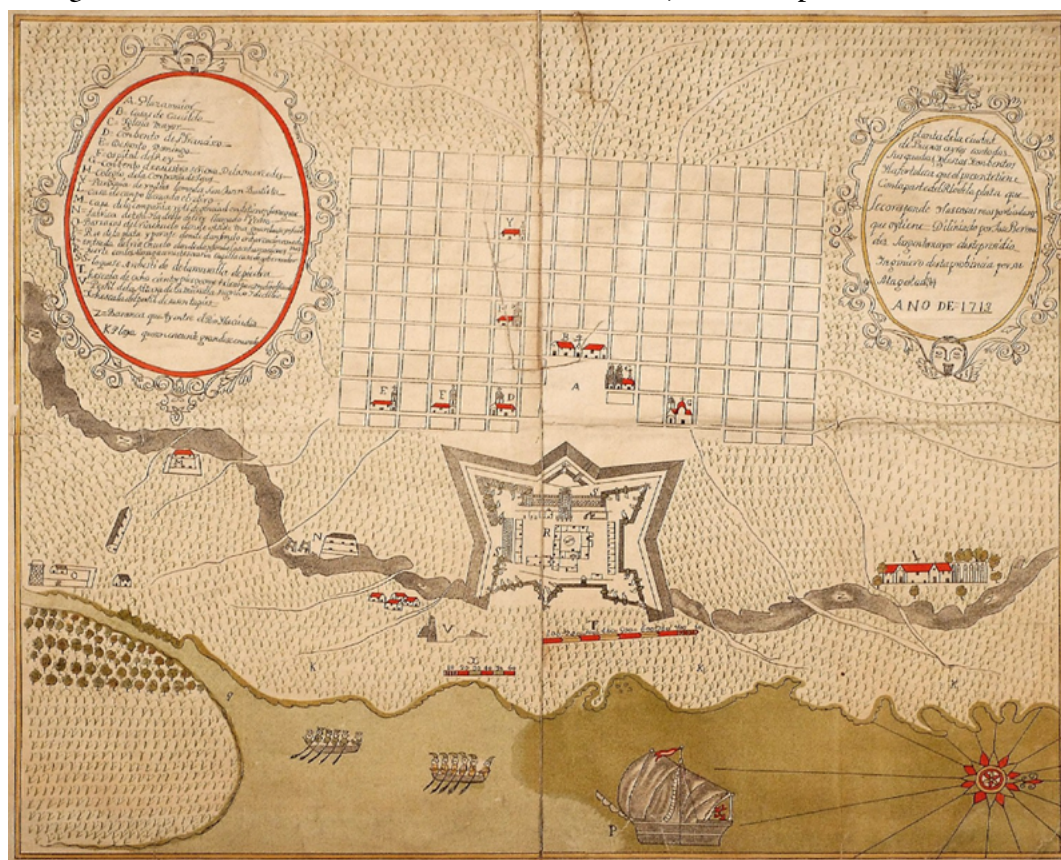
territorios 52

la clase de sus construcciones (De Lafuente Machain, 1980, pp. 39-46) (figura 2).

Bajo el gobierno del virrey Vértiz (1778-1784) se inician las intervenciones que mejoraron la calidad urbana del área central y consolidaron la jerarquización del espacio urbano (creación del primer teatro, La Ranchería, y del Real Colegio de San Carlos; implementación

del sistema de agua por aljibe e iluminación en varias arterias; organización de la limpieza de la ciudad; e instauración del Paseo de la Alameda, entre otras). Inicia así el proceso de jerarquización del espacio urbano, bajo la forma del damero colonial que crecía en torno a una plaza principal, en la cual se centralizaban los poderes administrativos y de gobierno, y

**Figura 2. Planta de la ciudad de Buenos Aires en 1713, delineada por Pedro Bermúdez**



Fuente: Archivo General de la Nación (Argentina), Mapoteca. Signatura II-51. <http://k35.kn3.net/taringa/1/1/9/8/3/7/13/jlcortazar/09F.jpg?1868>

donde se asentaron los pobladores porteños de mayor nivel adquisitivo.

## 2.2. La ciudad moderna y desigual

Avanzando en el tiempo, la independencia en Argentina (1816) y Perú (1821) conllevó profundos cambios en la estructura social de la población y trajo la necesidad de restaurar un nuevo orden institucional, liberal-oligárquico. Para las ciudades en cuestión, este nuevo orden representó un desafío de transformación y durante este período pueden observarse los primeros intentos de ordenamiento del territorio, orientados a superar el modelo cerrado y jerarquizado de la Colonia, buscando adaptarse a las nuevas funciones y actividades económicas, embellecer el centro y proyectar su extensión (Novick, 1998, p. 17).

Por entonces Buenos Aires contaba con más de 40 000 habitantes (Timerman & Dordal, 2009, p. 21) y Lima, con 50 000 (*Mercurio Peruano*, 1828, p. 3), aunque estaban lejos de ser ciudades modernas. Los relatos de época describían a Buenos Aires como “una ciudad insalubre y pestilente, sin diversiones, sin cloacas, sin siquiera abastecimiento de agua potable” (Lynch, 2000, p. 191, citado en Timerman & Dordal, 2009, p. 21).

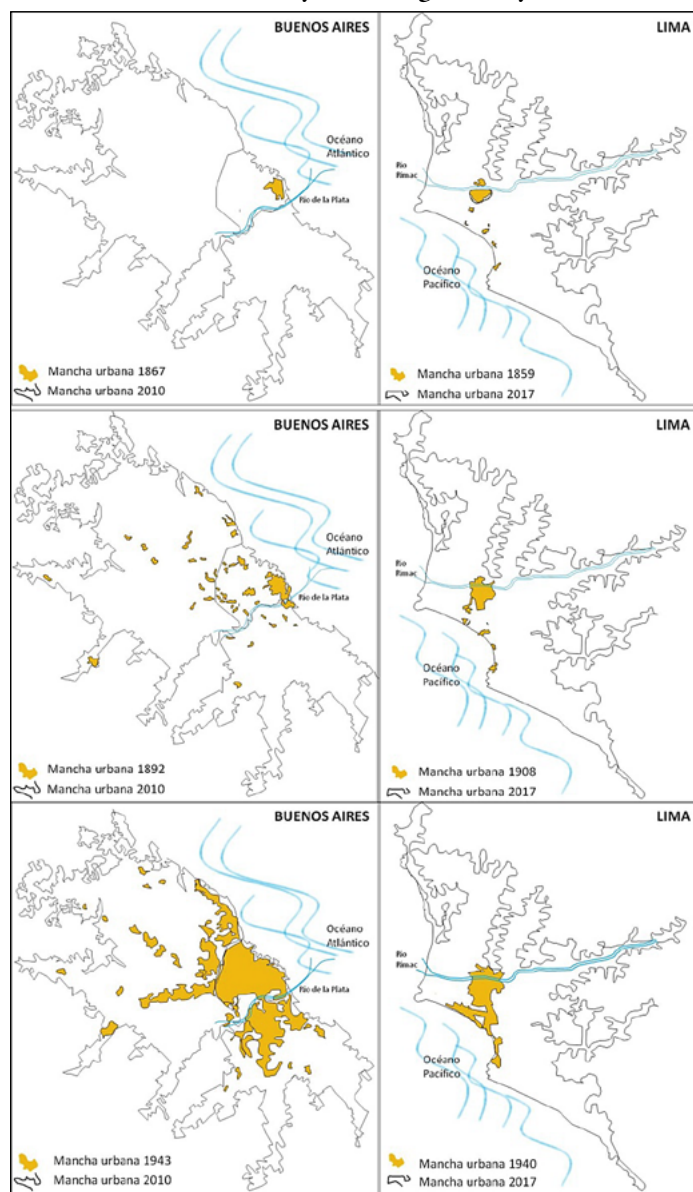
En respuesta a estas demandas y necesidades urbanas de la población, para el caso de Buenos Aires, si bien en 1826 Rivadavia ya propondría el primer “plan para Buenos Aires”, recién en 1860 se

iniciaría una incipiente política de desarrollo urbano con intervenciones dirigidas mayormente a incentivar el modelo agroexportador: creación de los puertos (Puerto Madero y el Nuevo Puerto) e infraestructura asociada (Mercado de Abasto, Dock Sud y Depósito de las Catalinas, entre otras obras) (Romero, 1983).

Frente a las problemáticas de hábitat de la época, se observaba una intervención mínima y tardía por parte del Estado. En ese contexto de auge económico y preocupaciones por las transformaciones que la Revolución industrial conlleva en las ciudades, comienzan las influencias francesas y circula la tradición higienista. Influenciados por esta, Bouvard y Thays proponen entre 1906 y 1909 un “plan general de transformaciones”, que enfatiza en la apertura de calles, avenidas y diagonales; la creación de plazas y parques; y la adecuación de lugares para la construcción de grandes equipamientos.

En Lima, por su parte, la élite colonial empobrecida inició el proceso de renta de sus propiedades abandonando el centro histórico, que, por su parte, comenzó un proceso de tugurización. También empezaron a formarse las “casas de vecindad”: viviendas deficitarias destinadas a la población obrera, caracterizadas por edificios de 2 o 4 pisos con pequeños departamentos de 1 o 2 ambientes. Era común ver casas coloniales y casas de vecindad en una misma calle como una expresión de la materialización de la desigualdad urbana (Esquivel, 2020, p. 103).

**Figura 3. Esquema de expansión tendencial en Buenos Aires y Lima. Siglos XIX y XX**



Fuente: elaboración de las autoras con base en Escolar y Pírez (2001) (caso Buenos Aires) y Barbagelata y Bromley (1945) (caso Lima).

Al igual que en el caso porteño, las intervenciones urbanas comenzaron un tiempo después y asociadas al modelo económico agroexportador: entre 1842 y 1876, a partir de los ingresos que generaba la actividad económica del guano. En este período se materializaron el trazado de la avenida de Lima-Callao, la demolición de la muralla y el plan de ensanche, que generó la reestructuración de la periferia y del terreno ocupado por la muralla (Esquivel, 2020, pp. 134-139).

Estas intervenciones continuaron en las décadas sucesivas, y, para finales del siglo XIX, empiezan a consolidarse las bases de los mapas sociales del área central, que luego se extenderán hacia la periferia, y que aún en la actualidad caracterizan a los patrones de diferenciación social en sendas ciudades. Durante este período, que, por su parte, se extiende hasta la década de los cuarenta, es posible reconocer una trayectoria de expansión similar (aunque más pronunciada para el caso argentino) y elementos comunes a la urbanización desigual, que en ambos casos condicionaron las pautas de localización: la presencia del puerto y las actividades económicas afines (que emplearon a los trabajadores y luego obreros), junto con la condición topográfica (figura 3). Sin embargo, también operaron procesos históricos particulares que se detallan a continuación.

Buenos Aires, aun bajo los límites de la ciudad capital, comienza a definir el gran patrón “norte-sur” de la desigualdad urbana (Goicoechea, 2016). A

continuación, se describen algunos de los factores históricos estructurantes:

- La población migrante (inicialmente de origen europeo y, posteriormente, interna) se fue instalando en la ciudad en forma creciente<sup>2</sup> y de manera precaria en las zonas aledañas a los puertos. En la década de los treinta empiezan a desarrollarse las villas miseria que albergarán a la población rural expulsada del campo para emplearse como obrera en las incipientes industrias. Estas últimas, localizadas en las zonas intersticiales de la ciudad en suelos degradados y de bajo valor, carecerán de todo tipo de infraestructura urbana.
- También hubo desde los inicios del proceso de urbanización un componente decisional por parte de los sectores acomodados que incidió en la distribución social del espacio (Mora y Araujo, 1983). Progresivamente los grupos sociales más adinerados se fueron trasladando del centro a los barrios periféricos de Flores y Belgrano, a raíz de los problemas de contaminación ambiental propios de la actividad portuaria, de las deficiencias de los terrenos (por ser zonas bajas e inundables) y de las epidemias derivadas de las condiciones sanitarias de la ciudad que comenzaba su proceso de densificación (Armus, 2000).
- La política habitacional de construcción de vivienda social que inicia en 1915 con la Comisión Nacional de

Casas Baratas constituye otro elemento esencial para advertir sobre los patrones de localización de la población de menores ingresos. Las características de los suelos también influyeron en el mapa social porteño, siendo los del sur los más bajos y anegables a razón de los frecuentes desbordes del río Matanza y el arroyo Cildáñez (De la Torre, 1983). Consecuentemente, fueron los de menor valor económico, motivando la localización de los usos productivos (chacras, mataderos, corrales y, posteriormente, industrias asociadas a la actividad portuaria) y de las principales operatorias de vivienda social.

- Finalmente, también incidió la extensión de los servicios básicos de infraestructura urbana, efectuada con el objetivo de potenciar el desarrollo económico y mejorar el bienestar de los ciudadanos propietarios. La forma en que esto era llevado a cabo propiciaba el carácter subsidiario del Estado al mercado y facilitaba los procesos especulativos sobre el suelo urbano, ya que las mejoras a los terrenos en las nuevas áreas urbanizadas se daban una vez que estos eran comprados a partir de la subasta pública (Scobie & Ravina de Luzzi, 1983).

Así mismo, la localización y el sentido del tendido de los servicios (agua potable, red cloacal y sistema de tratamiento de desechos) también aportan a entender

<sup>2</sup> Entre 1880 y 1930 la ciudad pasó a duplicar su población, pasando de 286 000 a 2 254 000. Esa explosión demográfica se debe a la afluencia de jóvenes, en su mayoría hombres, que migraban sobre todo de Italia y España. Para 1855 los extranjeros representaban el 35 % de la población total de la ciudad. Estas corrientes migratorias continuaban siendo fuertes hasta 1920, con breves interrupciones en los años posteriores a la Primera Guerra Mundial (Recchini de Lattes, 1983).

la dinámica urbana diferencial entre el norte y el sur: en tanto el primero creció como zona residencial y de asentamiento de sectores tradicionales, mientras que en la zona sur se ubicaron la mayoría de las villas y asentamientos precarios de la ciudad (Goicoechea, 2016, p. 135).

La diferencia entre el norte y el sur comienza por entonces a constituirse en una ‘cuestión’ territorial (no social) y tanto el Plan Noel (1925) como el Plan Director de Le Corbusier (1937/8) advierten la necesidad de embellecer los barrios del sur (Suárez, 1994, pp. 13-14).

Para el caso limeño, también se identifican factores históricos estructurantes de los patrones de desigualdad que aún hoy permanecen vigentes, que se relatan a continuación. Entre estos se destacan los planes de ensanche de la ciudad, por un lado, y el tratamiento del Estado frente a la demolición de la muralla, por el otro, entendidos ambos como proyectos orientados a la modernización de la ciudad. A diferencia de Buenos Aires, el crecimiento y expansión de la ciudad en Lima tuvo un carácter más concentrado y controlado desde los instrumentos de la planificación urbana. Sin embargo, ello no la exceptuó de los procesos especulativos en el desarrollo de la periferia.

- La demolición de la muralla tenía el propósito de habilitar una expansión organizada superando los límites de la ciudad fundacional y se propuso en el marco del Plan de Desarrollo

Urbano diseñado en 1872 por Luis Sada, que luego se reconocería como el Primer Plan Regulador. Con este plan, el Estado buscaba favorecer a la población que vivía en mal estado en el centro y así eliminar los problemas de insalubridad y hacinamiento. Las grandes obras de infraestructuras, junto con la demolición de la muralla, fueron encargadas al empresario norteamericano Enrique Meiggs vía remate público (*El Peruano*, 1872, p. 65), convirtiéndose así en un proyecto especulativo monopólico que quedó inconcluso a la muerte de Meiggs, en el año 1877 (Steward, 1946, pp. 337-337). A partir de ese momento el territorio ocupado por la muralla entró en un mercado ilegal de suelo, condicionando la urbanización en la periferia.

- También se reconocen los efectos segregatorios de la Guerra del Pacífico y de la consecuente ocupación chilena sobre Lima entre 1879 y 1883, que provocaron el deterioro de la infraestructura urbana y la paralización de las actividades comerciales. El centro político y su élite se mudaron al balneario de la Magdalena, fortaleciendo el vínculo entre la ciudad y los balnearios del sur, que, por su parte, se vieron reestructurados en su trazado y reacondicionados.
- A esta etapa le siguió el período de la posguerra y de la reconstrucción nacional, en el que se activaron

nuevamente los procesos de urbanización. Al igual que en Buenos Aires, la influencia francesa —con la experiencia haussmaniana presente— alentó intervenciones de apertura de calles y creación de avenidas y bulevares como forma de planificar la expansión de la ciudad fundacional. En suma, los lineamientos básicos del esquema urbano de los períodos posteriores implicaron que a lo largo de los campos agrícolas se trazaran las primeras grandes avenidas que reemplazaron las murallas. Con ello comenzó a configurarse un nuevo diseño que incorporaba el trazado del damero inicial, el cual lentamente se desdibujaba dentro de un entorno mayor (Hamann, 2015, p. 62).

- Durante los gobiernos de Bermúdez (1890-1894) y Piérola (1896-1899) se diseñó y ejecutó un nuevo ‘plan de ensanche’ que previó mejoras en la infraestructura de movilidad tendientes a favorecer la conexión del centro con los balnearios del sur y el Callao. Estas intervenciones, sumadas al déficit habitacional y a los problemas de salubridad que padecía el centro histórico, consolidaron las tendencias de localización de los sectores de mayores ingresos hacia el sur. Reforzaron este carácter las iniciativas de promoción de una nueva centralidad moderna cercana al Palacio de la Exposición (Basadre, 2014, pp. 102-104), configurando a dicho espacio

como el centro de poder económico administrativo de la oligarquía.

- Como contracara, los grupos de menores recursos quedaron situados en torno al río Rímac. Hacia la periferia y particularmente al este, el mercado informal de tierras se había ya consolidado y se asentaban los rasgos de marginalidad social (Terry, 1896, pp. 20-25). Quedaron, no obstante, algunos espacios ocupados por la élite, como la avenida La Colmena, un espacio moderno diseñado para actividades financieras (Esquivel, 2020, p. 268).

### 2.3. Expansión metropolitana

En Buenos Aires se reconoce un proceso de metropolización incipiente que comenzó en 1890 bajo el modelo agroexportador y se extendió hasta 1960, finalizada la etapa de industrialización sustitutiva de importaciones (Schteingart & Torres, 1973). En este marco se observa un proceso de dispersión de la industria hacia la periferia urbana, motorizado por el propio crecimiento de la actividad y la consecuente necesidad de búsqueda de terrenos más amplios, como también por las restricciones ambientales a la economía matarife (frigoríficos, curtiembres y saladeros).

Este período mostró a los sectores populares como protagonistas de la metropolización (principalmente hacia el sur), mientras que las clases altas y medio altas

<sup>3</sup> *Al igual que las villas, los hoteles-pensión o 'falsos hoteles' conforman los tipos de vivienda precaria habituales de Buenos Aires. Se corresponden con la trasmutación de los inquilinatos, que, con el propósito de excluirse de la ley de alquileres, encubrían a sus inquilinos bajo la condición de pasajeros, flexibilizando así sus condiciones de seguridad, pudiendo estos quedar expulsados en forma inmediata sin ningún reparo ante la ley. Esta modalidad habitacional aún persiste en la actualidad (Rodríguez, 2005).*

se mantuvieron en el área central (que se densificaba y evidenciaba procesos de renovación urbana e incrementos en el valor del suelo) o se extendieron hacia el norte. Coincidió también con el período del gobierno de Juan D. Perón (1946-1955), conjugando el desarrollo industrial con una política de redistribución del ingreso y loteos económicos en la periferia, que favoreció el proceso de suburbanización de los sectores trabajadores y la conformación de nuevos barrios obreros.

Otro aspecto estructurante del mapa social metropolitano fue la extensión del ferrocarril, cuyas vías de circulación definieron los ejes de crecimiento urbano hacia el norte, oeste y sur (Dirección Provincial de Ordenamiento Territorial y Urbano, Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, 2007). Su nacionalización en 1948 consolidó la estructura radioconcentrica de la ciudad, con eje en el centro histórico porteño (y un patrón anular de segregación de los grupos sociales).

Posteriormente, los procesos de movilidad social ascendente que acompañaron el mejoramiento de las condiciones de vida de los sectores populares de las décadas posteriores y el ascenso de la clase media que distinguió la urbanización de Buenos Aires de otras ciudades latinoamericanas terminaron por consolidar los mejores niveles sociohabitacionales en torno a las vías del ferrocarril (en sentido norte, oeste y sur), junto a un progresivo desmejoramiento de estas hacia las áreas intersticiales (Torres, 1993).

Otro fenómeno urbano que cobró importancia en este período fue el de las villas miseria, que, para la década de los cincuenta, se extendieron tanto en la centralidad metropolitana como en el primer cordón del aglomerado. En el caso de la Ciudad de Buenos Aires, estas se localizaron en las zonas centrales (en torno al área portuaria y ferroviaria), pero sobre todo en proximidad al riachuelo y a los basureros municipales. Sin embargo, las villas eran concebidas como una instancia de transición hacia modalidades residenciales más estables gracias a las dinámicas de movilidad social ascendente que propiciaba la industria. En esta época también se configuran los hoteles-pensión.<sup>3</sup>

Alrededor de 1960 se inicia el proceso de agotamiento de la ecuación 'industrialización-redistribución-urbanización', que sostuvo a la política económica de bienestar peronista y de fomento al consumo interno de los sectores trabajadores. Se define entonces una nueva etapa de metropolización, más dispersa aún, caracterizada por el aumento de las inversiones extranjeras directas en actividades productivas locales, modernización tecnológica y un considerable incremento de la actividad económica de Buenos Aires, que refuerza su primacía urbana (Schteingart & Torres, 1973, p. 735).

Bajo la influencia del paradigma funcionalista, los planes urbanos en este período van a pretender una racionalización máxima en el uso del espacio desde una mirada organicista, sintética

y centralizada generada por los organismos tecnocráticos, y van a comenzar a reconocer la ineficiencia del modelo de expansión radioconcéntrica (Ordam-Conade, 1970). Frente a ello, las definiciones sobre el sistema circulatorio y vial serán fundamentales para guiar un eje de crecimiento lineal, en sentido norte-sur y en línea con el eje costero.

En ese marco de ideas también fue pensado el ordenamiento territorial y de usos del suelo en los municipios, a partir de la aprobación del Decreto-Ley 8912 de 1977. Con ello, el gobierno de la provincia de Buenos Aires buscó limitar los procesos especulativos de loteos sobre áreas rurales, que en muchos casos se hacían sobre terrenos inundables y sin infraestructura de servicios. Sin embargo, la contracara fue el avance de la producción informal de vivienda motorizada por la necesidad habitacional.

Por su parte, en el caso limeño, al igual que en el período anterior, fueron las intervenciones e iniciativas públicas las que propiciaron la metropolización. Reconocemos entonces una primera etapa, con la construcción de la avenida La Magdalena y las sucesivas vías de conexión entre el centro y los balnearios, y la aprobación de la Ley General de Expropiación, que habilitó procesos especulativos de suelo en la periferia y zonas de expansión por parte de los inversionistas privados y miembros de la aristocracia.

Con el propósito de organizar el crecimiento desordenado y de mejorar las

condiciones de higiene de los barrios, en 1906 se formularon nuevas demarcaciones, formando siete cuarteles (Portella, 1923, pp. 262-263). En dichos cuarteles avanzó un poblamiento acelerado en el que intervinieron empresas urbanizadoras, sin embargo, la implementación de los servicios y equipamientos fue lenta debido a los problemas de tenencia (Esquivel, 2020, p. 27).

En la primera mitad del siglo xx, se da la segunda etapa de metropolización, debido principalmente a la actividad inmobiliaria a cargo de los fraccionadores. La provincia de Lima se divide en diez distritos (Tarazona, 1946, pp. 1134-1136) y la mancha urbana se expande hacia el norte y el sur. La construcción de vialidades, fundamentalmente de la ex avenida Leguía (hoy Arequipa), propició la interconexión con los poblados de la periferia, que luego serían integrados a la ciudad (Alcantar & Esquivel, 2021, p. 99). Esto provocó la consolidación de una zona intermedia en la que fueron localizándose los sectores medios bajo lógicas de fraccionamiento privado.

En este período crece la migración y la ciudad pasa de 661 508 habitantes en el año 1940 a 1 901 927 en 1961 (Ludeña, 2004). Esta migración se profundiza luego de las décadas de los sesenta y setenta e intensifica las demandas habitacionales de los sectores medios y medio-bajos, mientras que la pobreza urbana se concentra en la periferia (Cabieses, 2008). Frente a ello, las preocupaciones por el déficit en

<sup>4</sup> En este marco se reconocen la formulación del Plano Regulador de Lima en 1941 (El Arquitecto Peruano, 1941, pp. 81-83); la creación de las unidades vecinales propuestas en 1944 por Belaúnde como un instrumento de descentralización urbana para la expansión sostenible (Huapaya, 2014, pp. 457-458); la instauración de la Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo (ONPU), que institucionalizó el urbanismo en Perú (ONPU, 1954, pp. 12-36) y, con ello, la elaboración del Plan Piloto de Lima, antecedente fundamental para el reconocimiento de la Lima Metropolitana (Ortiz, 2018, pp. 211-380). Tiempo después, entre 1968 a 1980, también se reconoce la formulación del Plan de Desarrollo Metropolitano de Lima.

<sup>5</sup> Tienen lugar por entonces diversos encuentros onusianos en los cuales se plantearon estos posicionamientos y se crearon las instituciones más emblemáticas que influyeron en la planificación urbana local con perspectiva regional: 1955: “Seminario latinoamericano de población” (Río de Janeiro), en el que se crea la Celade;

⇒

infraestructura urbana ante el crecimiento poblacional motivaron la planificación e intervención del Estado.<sup>4</sup>

Durante este período empieza a reconocerse una problemática común en ambas ciudades que a su vez permea los debates en toda la región, reconocida como la cuestión de la marginalidad urbana en América Latina. Entre 1950 y 1970 cobraron vigencia diversas explicaciones sobre la emergencia de los asentamientos precarios en las principales ciudades de la región. Formuladas en un contexto de progresiva vinculación entre los ámbitos académicos, políticos y de inteligencia militar, fueron desarrolladas y difundidas, en su mayoría, a partir de programas de investigación y encuentros internacionales.<sup>5</sup>

‘Cantegriles’ en Uruguay, ‘callampas’ en Chile, ‘favelas’ en Brasil, ‘barriadas’ en Perú y ‘villas de emergencia’ en Argentina: dejaron de ser subestimadas como una problemática habitacional transitoria propia de la incorporación de los migrantes rurales al proceso de urbanización acelerada y comenzaron a definirse como una cuestión urbana que caracteriza uno de los rasgos de excepcionalidad de la ‘ciudad latinoamericana’.

Entre las corrientes dominantes podemos reconocer las difundidas desde el Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social (ILPES), dependiente de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal), que, bajo un fuerte rasgo ecologista, comprendían la emergencia de estos

‘enclaves de pobreza’ como consecuencia del proceso de industrialización y de la crisis de la economía rural.

Otra visión fue la fomentada desde el Centro para el Desarrollo Económico y Social de América Latina (Desal), advirtiendo que tal estado de marginalidad alcanzaba también otros aspectos esenciales que tenían en común un problema de participación política, sindical, comunitaria, así como en el orden de las instituciones y estructuras más amplias. Posteriormente, los teóricos marxistas, entre los que se destacan Nun, Murmis y Marín, configuraron una perspectiva alternativa centrando la atención en las relaciones sociales de producción que se dan bajo el capitalismo dependiente, cuestionando la masa marginal y el ejército de reserva.

La profundización de estos planteos excede los alcances del presente artículo, sin embargo, es menester identificarlos, ya que las diferentes miradas respondieron a diversos objetivos, marcos institucionales y propósitos políticos específicos, y, por su parte, influyeron en la planificación urbana y la agenda programática frente a la marginalidad urbana en cada ciudad. A su vez, este somero recorrido pone en evidencia la necesidad de un abordaje, cada vez más complejo y multidimensional, que reconoce aristas ecológicas, estructurales y, sobre todo, culturales.

Gorelik (2022) examina las posiciones que para Perú y Argentina quedaron plasmadas en las actas del seminario de la

Cepal de 1959 sobre el “Problema de la urbanización en América Latina”, celebrado en Santiago de Chile. Para el caso peruano, José Matos Mar, importante referente a nivel internacional y cuadro técnico en la presidencia de Belaúnde, presentó sus estudios sobre las barriadas limeñas con una propuesta reformista que incluía el mejoramiento de viviendas y la formación de un centro de salud.

También expresaba una reivindicación de los recursos culturales y de organización social del legado indígena adaptado a la cultura mestiza —que justamente aportaba a la adaptación a la vida moderna de la ciudad—. Así mismo, destacaba el carácter fuertemente integrado en términos económicos de la población en las barriadas, señalando con sus investigaciones que casi el 60 % de sus pobladores eran obreros y cerca del 90 % trabajaba fuera de su barrio.

En Argentina, inversamente, los relatos de Gino Germani sobre la situación en Buenos Aires se realizan en un contexto en el que dominaban las visiones de las villas miseria como un mal social —señaladas como la herencia de la política peronista— y en el que comenzaban a cobrar fuerza las políticas de erradicación de las viviendas precarias para la construcción posterior de viviendas modernas, como forma de intervenir sobre la marginalidad social y promover la integración a la ciudad (formalizadas en el Plan de Erradicación de Villas de Emergencia de 1967).

## 2.4. Ciudad dispersa y fragmentada

Hacia comienzos de la década de los setenta inician los procesos de reestructuración neoliberal impuestos autoritariamente por los gobiernos militares en 1968 en Perú y en 1976 en Argentina. Con ello, toman fuerza las medidas de desarticulación del Estado, desregulación del mercado y avance de lógicas privadas de desarrollo inmobiliario, que, para la década de los ochenta, se verán articuladas con los procesos de globalización y, en los noventa, consolidarán la orientación neoliberal del Estado.

Bajo el contexto de dictadura se desplegaron acciones de disciplinamiento represivo sobre la sociedad civil (en especial sobre los trabajadores), combinando formas de terrorismo de Estado destinadas a neutralizar la movilización social. El saldo fue el avance de los procesos regresivos sobre los derechos laborales, la pauperización en las condiciones de hábitat de los sectores trabajadores y la jerarquización del espacio urbano. En Buenos Aires esto agudizó las tendencias de desplazamiento de los grupos populares de la capital (Oszlak, 1991). Las políticas de relocalización y erradicación materializaron una nueva construcción simbólica estigmatizante en torno a la figura del villero.

A comienzos de 1976, en la Ciudad de Buenos Aires vivían 224 885 personas en las villas y asentamientos (Blaustein, 2001, p. 56), y, para 1980, esa cifra se



1959: “Seminario: problema de la urbanización en América Latina” (Santiago de Chile); 1960: “Seminario: los aspectos sociales esenciales del desarrollo económico en América Latina” (México, D. F.); 1965: Conferencia sobre Infancia y Juventud en el Desarrollo Nacional (Santiago de Chile); 1965: “Seminario triángulo: investigación regional en América Latina” (Santiago de Chile), organizado por el Centro para el Desarrollo Económico y Social de América Latina (Desal).

<sup>6</sup> Según estimaciones de la Universidad Nacional de General Sarmiento con base en datos censales, entre el año 2001 y 2010 la población en asentamientos populares de la CABA pasa de 107 422 a 163 587, evidenciando un aumento del 52,3 %. Por su parte, en el conurbano bonaerense, apoyado en estimaciones del Registro Público Provincial de Villas y Asentamientos Precarios de la provincia de Buenos Aires, pasó de 936 855 habitantes aproximadamente en 2005 a 1 312 224 en 2015, es decir, un 71,3 % más (Cravino & Vommaro, 2018, p. 71).

redujo a 34 068 (Zapata, 2011). Posteriormente, la recuperación democrática en 1983 supuso una mayor tolerancia hacia los procesos de tomas de tierras o repoblamiento de villas y se duplicó la cantidad de habitantes, manteniendo el patrón de localización tradicional de los sectores populares: preferentemente en el sur de la ciudad y en los partidos de la primera corona del GBA. Empezaron a proliferar los ‘asentamientos informales’ con procesos de toma de tierra organizados y con cierta planificación en el uso del suelo como respuesta a la necesidad de vivienda de los sectores excluidos (Cravino & Vommaro, 2018).

Para el caso del mapa social en la Buenos Aires metropolitana, en la década de los noventa se evidencia un punto de inflexión en el modelo socioterritorial. Si bien los ejes de expansión suburbana se mantienen, estos responden en mayor medida al trazado de las autovías e implican pautas de movilidad (selectivas) de los sectores altos y medios, dando lugar a una nueva forma de “suburbanización de las élites” (Torres, 2001). Uno de los rasgos más característicos de este proceso ha sido la tendencia hacia la fragmentación socioterritorial, con el advenimiento de las urbanizaciones cerradas y demás formas urbanísticas privadas y excluyentes (*shoppings*, hipermercados, centros de entretenimiento) (Prévôt Schapira, 2000).

El período posterior a la crisis de 2001 representó una situación socioeconómica notablemente mejor que en los años

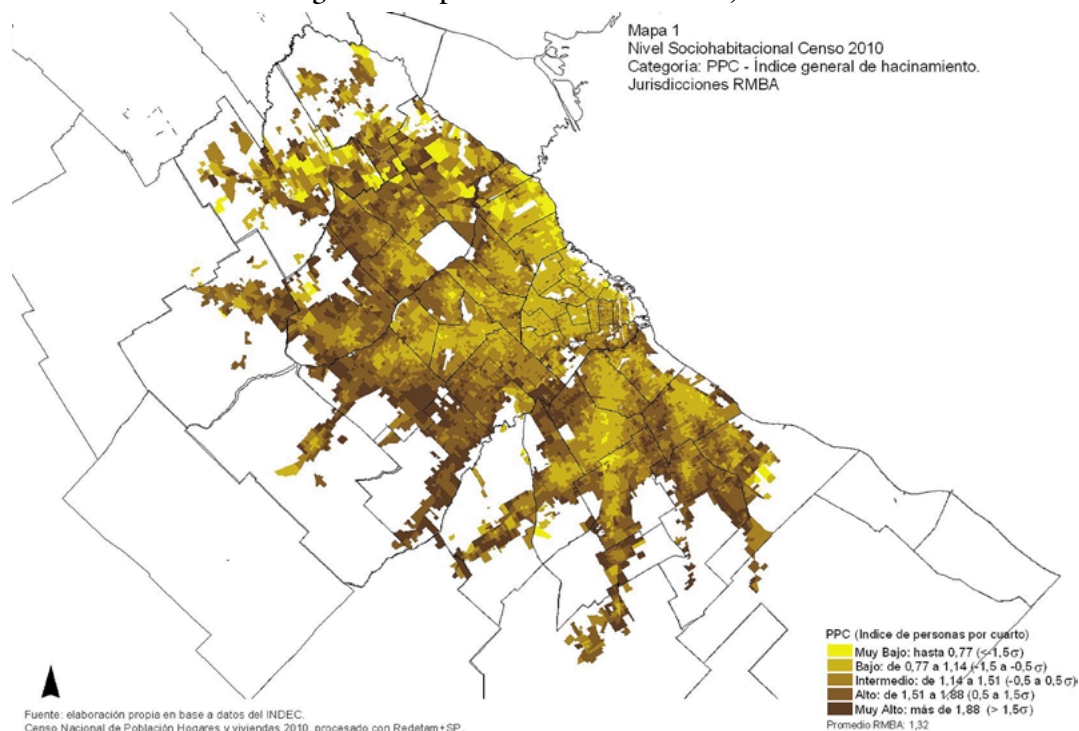
noventa. Sin embargo, esta mejora sustantiva no implicó necesariamente un cambio de patrón de desarrollo urbano, sino más bien la continuidad de las lógicas de privatización y mercantilización del suelo urbano. Proliferaron también los asentamientos informales que habían comenzado a desarrollarse a fines de los ochenta, ubicados en su mayoría en las áreas intersticiales de los patrones de expansión urbana, en terrenos inundables y carentes de servicios e infraestructura urbana.<sup>6</sup>

Bajo estos procesos, el mapa social de Buenos Aires (figura 4) retrata, por un lado, la persistencia de la matriz de desarrollo urbano desigual cuyos orígenes se remontan desde la época colonial, acentuados durante la expansión metropolitana. Por el otro, en la actualidad se reafirman las estructuras metropolitanas fragmentadas y de expansión difusa, con circuitos urbanos, educativos y sociales segregados que impactan en la reproducción de desigualdades sociales y urbanas.

En Lima, por su parte, entre las décadas de los ochenta y noventa el suelo de las comunidades campesinas no cultivadas empezó a sufrir la presión del avance de la urbanización. En ese momento se produjo la modificación del marco normativo con el objetivo de liberar suelo para su mercantilización, hecho que generó submercados ilegales de suelo ante la necesidad de vivienda, incorporando así suelo comunero (Calderón, 2024, pp. 926-927).

En la década de los noventa el gobierno de Fujimori inicia la política neoliberal

Figura 4. Mapa social de Buenos Aires, 2010



Fuente: Abba *et al.* (2015). Con base en datos del Censo de Población, Hogar y Vivienda 2010.

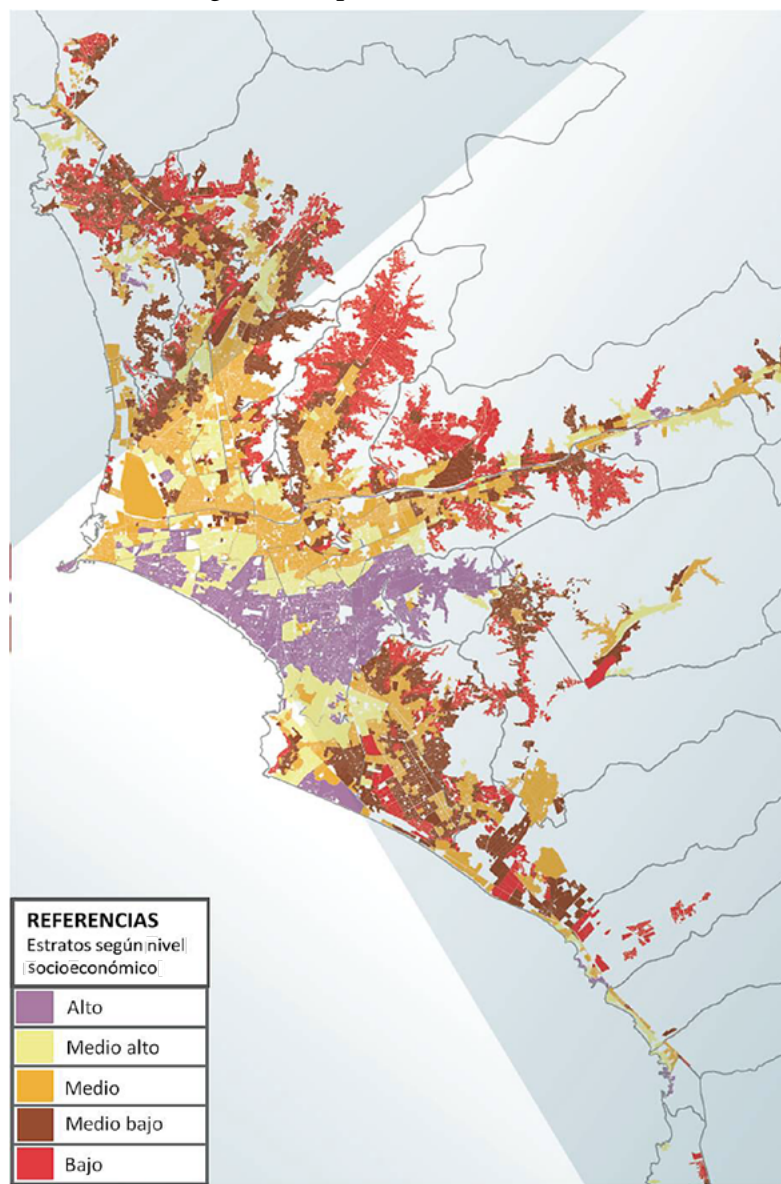
de apertura económica en el marco de una crisis sin precedentes, caracterizada por la recesión del aparato productivo y el aumento de las diferencias sociales (Paredes, 1991, pp. 133-142), y que culmina con un período de violencia social y debilitamiento del Estado.

Estos problemas ocasionaron un reza- go en la gestión y el control del desarrollo urbano metropolitano por más de una década. La expansión suburbana se daba ausente de planificación, sin lograr con- ciliar con el esquema del trazo reticulado

impuesto desde la Colonia (Golda, 2015, p. 32). Lima se había convertido en una metrópolis con un modelo centralista en su dinámica de flujos. Crecía producto de la migración del campo a la ciudad y de la producción de “nuevos limeños” viviendo en la precariedad que no logra- ban incorporarse como mano de obra en el deficiente desarrollo industrial (Ramí- rez, 2009, pp. 198-200).

Para 1990 esta situación se agravó con masivas tomas de tierras no aptas para el uso urbano (Golda, 2015, p. 34) que

Figura 5. Mapa social de Lima, 2020



*Nota:* según ingreso per cápita de los hogares a nivel manzana, con estimaciones basadas en información del Censo de Población y Vivienda 2017.

Fuente: Instituto Metropolitano de Planificación (2021).

generaron el crecimiento acelerado de la mancha urbana de baja densificación y agudizaron las necesidades de servicios y vivienda. La ciudad de Lima quedó entonces caracterizada como una *ciudad dual* (figura 5): de un lado, la zona central que abarca el centro tradicional, el centro comercial y económico (Miraflores-San Isidro) y refiere a las zonas residenciales de clase alta y media dotadas de servicios.

Del otro lado, “grandes extensiones de urbanizaciones constituidas como barriadas en los conos este, oeste y sur con serias carencias cuantitativas y cualitativas de servicios urbanos” (Ramírez, 2009, p. 199). En los dos períodos del presidente Alejandro Toledo (2001-2006), se registró un ‘boom económico’ que intensificó las tendencias de mercantilización de la planificación y el desarrollo urbano, acentuando procesos de densificación y verticalización del centro y el desarrollo desigual con la periferia (Torres, 2021).

## Conclusiones

El presente artículo propuso una revisión histórica de los procesos históricos, políticos y de la planificación que acompañaron la urbanización desigual en dos ciudades latinoamericanas, Buenos Aires y Lima, desde su condición colonial hasta la actualidad. En este relato se hizo énfasis en las tendencias de localización de los grupos desfavorecidos y excluidos —que desarrollan estrategias particulares de producción social del hábitat— vis a vis

los sectores de mayores ingresos —que detentan poder y capacidad para decidir su posición en el espacio urbano bajo la lógica mercantil—.

Paralelamente, también se tomó en consideración el accionar de los Estados por controlar y organizar un territorio en expansión —garantizando y propiciando la acumulación capitalista y procurando dar respuesta al problema de la marginalidad urbana—. Este ejercicio de análisis comparado permitió identificar la incidencia de elementos comunes al desarrollo urbano general de las ciudades; de su particular condición de ciudades latinoamericanas; y también, de las particulares trayectorias de cada ciudad.

Observamos entonces que en su configuración inicial tanto Lima como Buenos Aires han sostenido un diálogo con el acceso a las fuentes de agua, elemento estructurador en el desarrollo de las ciudades en general, pero, al mismo tiempo, la condición topográfica que imprimen las cuencas definió la inundabilidad de los terrenos, siendo esta la primera manifestación del desarrollo desigual: centros históricos con valor patrimonial —legado ibérico—, planes de embellecimiento y ensanches de calles, localización de los principales edificios públicos e iglesias y, en proximidad, las dinámicas de la actividad portuaria para la economía extractiva que emplearon y concentraron a los trabajadores, y luego a los obreros.

Por su parte, durante el período que identificamos como de ‘ciudad moderna y

desigual’ se sientan las bases de los mapas sociales del área central metropolitana, que luego se extenderán hacia la periferia, y que aún en la actualidad caracterizan a los patrones de diferenciación social en sendas ciudades. En Buenos Aires, la dotación desigual de los servicios públicos, el déficit habitacional de las zonas sur de la ciudad (asociado a los problemas de contaminación de la actividad portuaria y la incipiente industria frigorífica) y el traslado definitivo de la élite porteña del centro-sur al norte comenzaron a configurar el patrón de segregación socioresidencial que, hasta el día de hoy, caracteriza al asentamiento de los grupos sociales en la ciudad de Buenos Aires. En Lima, los sucesivos planes de ensanche y subdivisión en cuarteles mostraron la desigualdad entre el centro y la periferia con problemas de insalubridad, así como el éxodo de la élite hacia los balnearios del sur.

Luego, durante el período de metropolización, estos patrones de la desigualdad tenderán a expandirse y a consolidarse, siendo la expansión del ferrocarril, cuyas vías de circulación definieron los ejes de crecimiento, un elemento estructurador de la desigualdad en ambas ciudades. En Buenos Aires esto coincidió también con el período peronista, que favoreció el proceso de suburbanización de los sectores trabajadores y la conformación de nuevos barrios obreros.

Posteriormente, la movilidad social ascendente, que propició la mejora de

las condiciones de vida de los sectores populares en las décadas posteriores, y el ascenso de la clase media, que distinguió la urbanización de Buenos Aires de otras ciudades latinoamericanas, terminaron por consolidar los mejores niveles sociohabitacionales en torno a las vías del ferrocarril (en sentido norte, oeste y sur), junto a un progresivo desmejoramiento de estas hacia las áreas intersticiales.

En Lima también la aparición de la avenida Arequipa permitió la conexión entre el centro y los balnearios hacia el sur, produciéndose la expansión de la mancha urbana y la unificación de estos dos territorios. Paralelamente, el desarrollo de otras avenidas de conexión centro-periferia asimismo estimuló la expansión desordenada en otros ejes, que se suma a la ocupación de la periferia de grupos de migrantes desde la década de los sesenta.

Identificamos de ello un correlato espacial caracterizado por el fuerte impacto de la segregación socioeconómica como el rasgo más característico de América Latina. La expresión geográfica de estos procesos históricos evidencia pautas de localización de los sectores de mayores recursos en las áreas más consolidadas en cuanto a dotación de servicios y acceso a las centralidades, al tiempo que se observa un claro gradiente socioeconómico que empeora su condición conforme se aleja de las principales vías de circulación metropolitana y se acerca hacia las áreas intersticiales (que suelen ser también las áreas ambientalmente más relegadas).

Igualmente, en los setenta comienza a discutirse la desigualdad como un problema, por los niveles de polarización que evidenciaba, y de estas discusiones surgirán las reflexiones sobre la marginalidad en América latina: ‘barriadas’ en Perú y ‘villas de emergencia’ en Argentina dejaron de ser pensadas como un problema transitorio derivado de la incorporación de los migrantes rurales al proceso de urbanización acelerada y empezaron a definirse como una cuestión urbana que caracteriza uno de los rasgos de excepcionalidad de la ‘ciudad latinoamericana’.

Varios de estos rasgos históricamente contruidos persisten en la actualidad, al tiempo que se introducen modificaciones que actualizan las dinámicas urbanas de la desigualdad y la complejizan. Encontramos así que hacia el nuevo milenio las ciudades latinoamericanas articulan estos patrones de la desigualdad con instancias de fragmentación socioterritorial. La desregulación y mercantilización de los procesos urbanos contribuye a la exacerbación de las dinámicas del desarrollo capitalista desigual, con la coexistencia de diferentes lógicas de producción y consumo de la ciudad.

## Referencias

Abba, A., Goicoechea, M. E., Furlong, L., Susini, S., & Laborda, M. (2015). El mapa social de la RMBA en 2010: una caracterización de la estructura socioterritorial y una mirada a las

- transformaciones recientes a partir de los mapas sociales. En S. Vidal-Koppmann (Comp.), *Metrópolis en mutación* (pp. 17-54). Café de las Ciudades.
- Abramo, P. (2012). La ciudad com-fusa: mercado y producción de la estructura urbana en las grandes metrópolis latinoamericanas. *EURE*, 38(114), 35-69. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612012000200002>
- Alcantar, E., & Esquivel, J. (2021). El papel del Estado y la actividad inmobiliaria en la modernización de dos ciudades latinoamericanas: Ciudad de México y Lima. *Anuario de Espacios Urbanos, Historia, Cultura y Diseño*, 28, 97-124. <https://doi.org/10.24275/IOBY8309>
- Armus, D. (2000). El descubrimiento de la enfermedad como problema social. En M. Z. Lobato (Dir.), *El progreso, la modernización y sus límites (1880-1916)* (pp. 505-551). Sudamericana.
- Augustin, B. (2011). *Las murallas coloniales de Lima y Callao: arquitectura defensiva y su influencia en la evolución urbana de la capital*. Universidad Ricardo Palma.
- Bähr, J., & Mertins, G. (1983, julio-diciembre). Un modelo de la diferenciación socio-espacial de las metrópolis de América Latina. *Revista Geográfica*, 98, 23-29.
- Barbagelata, J., & Bromley, J. (1945). *Evolución urbana de Lima*. Lumen.
- Basadre, J. (2014). *Historia de la República del Perú, 1821-1933*. Tomo XI. Comercios.
- Blaustein, E. (2001). *Prohibido vivir aquí: una historia de los planes de erradicación de villas de la última dictadura*. Comisión Municipal de la Vivienda, GCBA.
- Cabieses, C. (2008). *Rescate de la memoria. III. Luminosa madurez: Belaúnde 1980-1985*. Grijley.
- Calderón, J. (2024). *¿Qué ciudad es esta?: la cuestión urbana en el Perú 1945-2024*. Punto Cardinal.
- Castells, M. (1973). La urbanización dependiente en América Latina. *Revista IVUPLAN*, 8, 2-18.
- Coello, A. (2001). *El Cercado de Lima colonial (1568-1606)*. PUCP.
- Cravino, C., & Vommaro, G. (2018). Asentamientos en el sur de la periferia de Buenos Aires: orígenes, entramados organizativos y políticas de hábitat. *Población & Sociedad*, 25(2), 1-27.
- De la Torre, L. (1983). La ciudad residual. En J. L. Romero & L. A. Romero (Eds.), *Buenos Aires: historia de cuatro siglos* (t. II, pp. 273-285). Abril.
- De Lafuente Machain, R. (1980). *Buenos Aires en el siglo XVIII*. Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires.
- Dirección General de Estadística y Censos, & Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. (2003). *Anuario estadístico de la ciudad de Buenos Aires*.

[https://www.estadisticaciudad.gob.ar/eyc/publicaciones/anuario\\_2003/Intro/Intro3.htm](https://www.estadisticaciudad.gob.ar/eyc/publicaciones/anuario_2003/Intro/Intro3.htm)

Dirección Provincial de Ordenamiento Territorial y Urbano, Gobierno de la Provincia de Buenos Aires. (2007). *Lineamientos estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires*.

Escobedo, J. (1785). *División de cuarteles y barrios, e instrucción para el establecimiento de alcaldes de barrio en la capital de Lima*. Real Casa de Niños Expósitos.

Escolar, M., & Pérez, P. (2001). ¿La cabeza de Goliat?: región metropolitana y organización federal en Argentina. En *Actas del XXIII Congreso de la Asociación de Estudios Latinoamericanos (LASA)*.

Esquivel, J. (2020). *La modernidad urbana de Lima a finales del siglo XIX*. Universidad Autónoma Metropolitana.

Fisher, J. (2000). *El Perú borbónico (1750-1824)*. IEP.

Gavazzi, A. (2014). *Lima, memoria prehispánica de la traza urbana*. Apus Graph.

Goicoechea, M. E. (2016). *Distritos creativos en el sur de la ciudad de Buenos Aires: renovación urbana y nuevas formas de segregación* [tesis doctoral, Universidad de Buenos Aires]. <http://repositorio.sociales.uba.ar/items/show/46>

Golda, K. (2015). Transformaciones espaciales, identidades urbanas emergentes y conceptos de ciudadanía en el Cono Norte, Lima, Perú. En A. Sehtman &

E. Zenteno (Coords.), *Continuidades y emergencias: las desigualdades urbanas en América Latina* (pp. 31-44). UNAM.

Gorelik, A. (2022). *La ciudad latinoamericana: una figura de la imaginación social del siglo XX*. Siglo XXI Editores.

Gunther, J. (1983). *Planos de Lima 1613-1983*. Municipalidad de Lima.

Hamann, J. (2015). *Leguía, el Centenario y sus monumentos (1919-1930)*. Pontificia Universidad Católica del Perú.

Huapaya, J. (2014). En busca de una teoría urbanística peruana: la tradición planificadora del Perú y la contribución de Fernando Belaúnde Terry al debate de la vivienda social, 1936-1968. *Revista Urbana*, 8, 453-472.

Instituto Metropolitano de Planificación. (2021). *Plan de desarrollo metropolitano de Lima al 2040. Diagnóstico*. Municipalidad de Lima.

Janoschka, M. (2002). El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización. *EURE*, 85(28), 11-20.

Jaramillo, S. (1990). El desenvolvimiento de la discusión sobre la urbanización latinoamericana: ¿hacia un nuevo paradigma de interpretación? En M. Unda (Ed.), *La investigación urbana en América Latina: caminos recorridos y por recorrer, viejos y nuevos temas* (pp. 35-75). Ciudad.

Lahmeyer Lobo, E. M. (1978). El papel comercial y financiero de las ciudades en la América de los siglos XVIII y XIX.

- En J. E. Hardoy, R. M. Morse & R. P. Schaedel (Comps.), *Ensayos histórico-sociales sobre la urbanización en América Latina* (pp. 219-249). Clacso.
- Ludeña, W. (2004). *Lima: historia y urbanismo en cifras, 1821-1970. Tomo I*. Ministerio de Vivienda-Universidad Nacional de Ingeniería.
- Mora y Araujo, M. (1983). Viejas y nuevas elites. En J. L. Romero & L. A. Romero (Eds.), *Buenos Aires: historia de cuatro siglos* (t. II). Abril.
- Moreno, A. (1983). *Conde de Superunda. Relación y documentos del gobierno del Perú (1745-1761): medio milenio de descubrimiento de América*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- Novick, A. (1998). Planes y proyectos para Buenos Aires, siglo xx. En *Seminario de Crítica del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas*, N° 94. Universidad de Buenos Aires.
- Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo (ONPU). (1954). *Lima Metropolitana, algunos aspectos de su expediente urbano y soluciones*.
- Oficina Regional del Área Metropolitana (Ordam), Consejo Nacional de Desarrollo (Conade), Presidencia de la Nación. (1970). *Esquema director año 2000*.
- Ortiz, R. (2018). *Plan Piloto de Lima*. Universidad Nacional de Ingeniería.
- Oszlak, O. (1991). *Merecer la ciudad: los pobres y el derecho al espacio urbano*. Estudios Cedes-Humanitas.
- Paredes, C. (1991). *Estabilización y crecimiento en el Perú*. Grade.
- Portella, J. (1923). *Manual del propietario: recopilación de leyes y resoluciones relativas a la propiedad*. Progreso.
- Pradilla Cobos, E. (2013). La economía y las formas urbanas en América Latina. En B. R. Ramírez Velásquez & E. Pradilla Cobos (Comps.), *Teorías sobre la ciudad en América Latina* (pp. 169-238). Universidad Autónoma Metropolitana.
- Prévôt Schapira, M. F. (2000). Segregación, fragmentación, secesión: hacia una nueva geografía social en la aglomeración de Buenos Aires. *Economía, Sociedad y Territorio*, 2(7). <https://doi.org/10.22136/est002000437>
- Quijano, A. (1968). Dependencia, cambio social y urbanización en Latinoamérica. *Revista Mexicana de Sociología*, 30(3), 525-570.
- Ramírez, D. (2009). Transformación metropolitana y exclusión urbana en Lima: del desborde popular a la ciudad fractal. En H. Poggiesse & T. T. Cohen (Comps.), *Otro desarrollo urbano: ciudad incluyente justicia social y gestión democrática* (pp. 193-206). Clacso.
- Recchini de Lattes, Z. (1983). La población: crecimiento explosivo y desacceleración, 1855-1980. En J. L. Romero & L. A. Romero (Eds.), *Buenos Aires: historia de cuatro siglos* (t. II, pp. 227-239). Abril.

- Rodríguez, M. C. (2005). *Como en la estrategia del caracol: ocupaciones de edificios y políticas locales de hábitat en la ciudad de Buenos Aires*. El Cielo por Asalto.
- Romero, J. L. (1983). La ciudad de masas. En J. L. Romero & L. A. Romero (Eds.), *Buenos Aires: historia de cuatro siglos* (t. II, pp. 201-209). Abril.
- Sabatini, F. (2003). *La segregación social del espacio en las ciudades de América Latina*. Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Schteingart, M., & Torres, H. (1973). La estructura espacial interna de la Región Metropolitana de Buenos Aires en 1970. *Revista Interamericana de Planificación*, 7(26), 725-770.
- Scobie, J. R., & Ravina de Luzzi, A. (1983). El centro, los barrios y el suburbio. En J. L. Romero & L. A. Romero (Eds.), *Buenos Aires: historia de cuatro siglos* (t. II, pp. 167-189). Abril.
- Singer, P. (1973). Urbanización, dependencia y marginalidad en América Latina. En M. Schteingart (Coord.), *Urbanización y dependencia en América Latina*. SIAP.
- Steward, W. (1946). *Henry Meiggs, yankee Pizarro*. Duke University.
- Suárez, O. (1994). *Planes y códigos para Buenos Aires, 1925-1985*. Universidad de Buenos Aires.
- Tarazona, J. M. (1946). *Demarcación política del Perú, recopilación de leyes y decretos (1821-1946)*. Ministerio de Hacienda y Comercio.
- Terrazas, O. (2010). *La ciudad que hoy es centro*. Universidad Autónoma Metropolitana.
- Terry, T. (1896). *Terrenos de las antiguas murallas de Lima*. Ministerio de Gobierno y Policía y Obras Públicas.
- Timerman, J., & Dormal, M. (2009). Buenos Aires, ciudad de dicotomías: un recorrido por su historia. En A. Cicioni (Comp.), *La Gran Buenos Aires: rompecabezas metropolitano*. Konrad-Adenauer-Stiftung.
- Torres, D. (2021). *La producción del espacio urbano en Lima Metropolitana y el Callao: entre las informalidades y la regulación (1961-2020)*. Universidad Nacional de Ingeniería (UNI).
- Torres, H. (1993). *El mapa social de Buenos Aires (1940-1990)*. Universidad de Buenos Aires.
- Torres, H. (2001). Cambios socioterritoriales en Buenos Aires durante la década de 1990. *EURE*, 27(80), 33-56.
- Zapata, M. C. (2011). *Expresiones territoriales de los diversos modelos socioeconómicos de país*. Universidad de Buenos Aires. [https://www.academia.edu/3544867/Expresiones\\_territoriales\\_de\\_los\\_diversos\\_modelos\\_socioecon%C3%B3micos\\_de\\_pa%C3%ADs](https://www.academia.edu/3544867/Expresiones_territoriales_de_los_diversos_modelos_socioecon%C3%B3micos_de_pa%C3%ADs)