



Historia de
la configuración
territorial

Evolución de la
población

Historia de la
conformación del
espacio público

Historia del
desarrollo
del transporte
y la movilidad

Historia
económica de
la Ciudad de
Buenos Aires



.1

LA CIUDAD PRODUCIDA

La historia de la Ciudad de Buenos Aires se remonta a cinco siglos de desarrollo urbano, caracterizados por sus procesos discontinuos de avance y consolidación. La Ciudad Producida no solo es historia sino también, el conjunto de condiciones que operan sobre la ciudad actual, tendencial y deseada.

El capítulo presente es una mirada histórica de Buenos Aires ciudad, que no busca recrear un relato, sino reconocer los procesos que impactaron en la materialidad y el simbolismo que encierra la urbe, que implican considerarla un producto y no solo “condiciones”, que hacen de esta una Ciudad “producida”. Este capítulo tiene como finalidad historizar la construcción colectiva, desnaturalizar la existencia, y traer a la luz las acciones sociales y políticas que se desarrollan en la formación de una ciudad como Buenos Aires.

Esto es importante porque se considera poco fructífero comprender la Ciudad Actual y sus tendencias sin realizar una mirada retrospectiva, porque lo que hace a Buenos Aires hoy es la superposición de obras, lógicas y significaciones que le dieron forma.

En la historia de larga data, la importancia del núcleo urbano se caracterizó por la discontinuidad de los procesos, que, lejos de tener un desarrollo lineal y continuado, se caracterizaron por altibajos planteados en primer lugar por la gravitación económica, y luego por su importancia política.

La primera mitad de estos cinco siglos estuvo determinada por un rol económico, con una función portuaria que tuvo momentos de gran desarrollo y períodos de desarticulación de las rutas comerciales. Mientras tanto, la Ciudad en sí no superó el aspecto de una aldea sin peso propio dentro de la economía digitada desde la metrópoli. A fines del siglo XVIII, Buenos Aires comienza un proceso contrario, conjugando importancia política como cabecera del Virreinato del Río de la Plata, y atracción de actividades por la importancia que comenzaron a tener los puertos del Atlántico.

El siglo XIX fue un período de importantes procesos en diferentes direcciones, que tiene a Buenos Aires como protagonista de las invasiones inglesas y la Revolución de Mayo, siendo partícipe clave en la Independencia. A finales de siglo comenzarán los cambios más importantes, que dejarán una huella claramente perdurable en el tiempo: la inmigración masiva y el poderío del puerto, el desarrollo de las actividades productivas, la expansión territorial y las ideas urbanísticas que comenzaban a plasmarse en este desarrollo.

Los inicios del siglo XX son una fiel continuidad de los procesos iniciados anteriormente, que se vieron matizados por períodos de auge y declive económico, avances y retrocesos en la democratización de la Ciudad, pero que dejaron a Buenos Aires en un proceso de consolidación avanzado para la crisis del '30. A mediados de siglo se darán nuevos procesos, más ligados al crecimiento demográfico, la migración interna, la suburbanización y el desarrollo industrial, que con sus discontinuidades se mantiene sobre un escenario construido que ya no se modificará estructuralmente. En efecto, la producción de la Ciudad alcanza un nivel de consolidación material en esta época que se mantiene hasta nuestros días, sin perjuicio de los cambios introducidos por los vaivenes políticos, avances tecnológicos y modificaciones en las pautas culturales de los porteños.

A partir de su fundación, hace casi cinco siglos, la historia de la Ciudad se analiza aquí en visiones temáticas, que recorren transversalmente la configuración territorial, la evolución de la población, la conformación del espacio público, el desarrollo del transporte y la movilidad, y la historia económica porteña.

HISTORIA DE LA CONFIGURACIÓN TERRITORIAL DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

La fundación de Buenos Aires

La Ciudad de Buenos Aires fue fundada en dos ocasiones: la primera en 1532 por Pedro de Mendoza, la segunda y definitiva el 11 de junio de 1580, por Juan de Garay. Desde sus orígenes perteneció al Virreinato del Perú del Imperio Español, siendo una ciudad de importancia menor en comparación con Lima y otras ciudades coloniales.

Los intereses de España en estas tierras eran garantizar y apoyar la navegación de los ríos que penetraban en el territorio, asegurar la posesión de las tierras y contribuir a su poblamiento, facilitando la circulación entre el Alto Perú y estos nuevos dominios. Así, la circulación y el comercio serán los rasgos dominantes de los primeros tiempos en la Ciudad.

El casco urbano estaba amanzanado y cada manzana dividida en cuatro solares, que se fueron adjudicando a los conquistadores y fundadores de mayor rango.

A partir de las Reformas Borbónicas, en 1776 Buenos Aires fue designada capital del recién creado Virreinato del Río de la Plata. Así comenzó a ser una ciudad comercial de mayor tenor, basada en el puerto y la conexión con las ciudades del interior del Virreinato.

En 1778, el Censo de Vértiz reveló una población de 24.205 habitantes.

La ciudad de principios del siglo XIX

La concepción urbana colonial seguía los principios estipulados por las Leyes de Indias, con forma de cuadrícula de calles y manzanas. Una de las huellas más importantes fue el establecimiento de la Plaza Mayor, actual Plaza de Mayo, el Fuerte y el Cabildo.

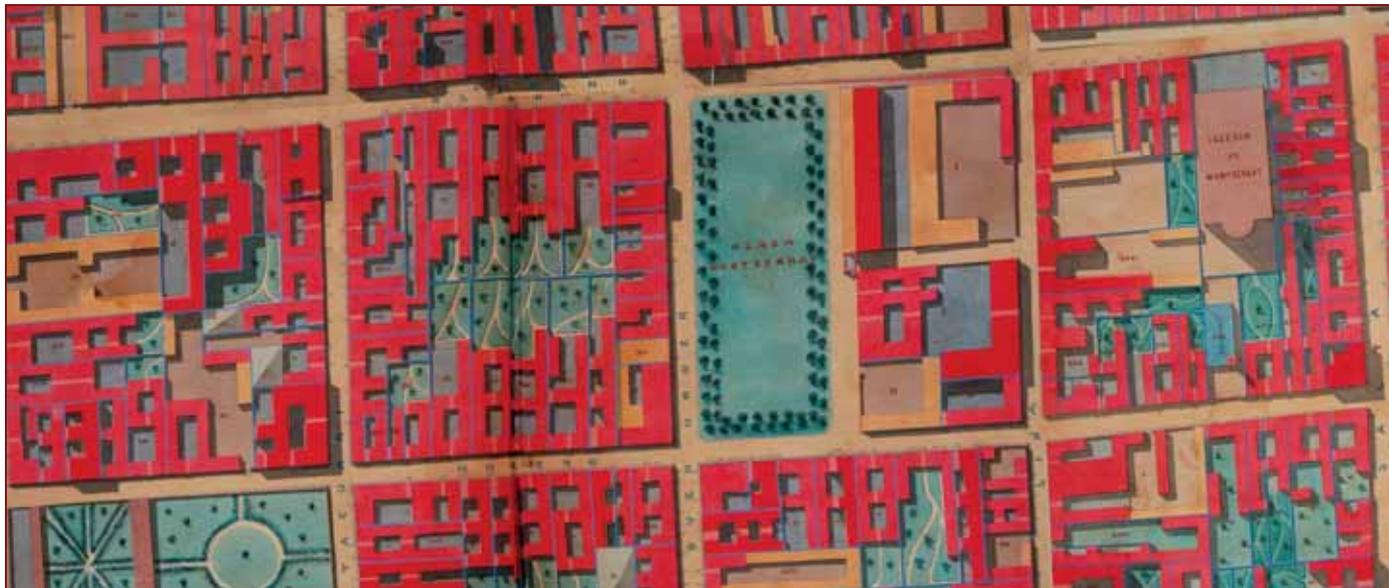
La Ciudad fue creciendo alrededor de la Plaza Mayor y estaba organizada en un cuadrilátero de dieciséis manzanas frente al río por nueve manzanas de fondo, hacia el oeste. Frente a la plaza se reservó una cuadra para el Fuerte, que se ubicaba donde hoy se encuentra la Casa de Gobierno Nacional.

Además de este centro cívico, alrededor de la Plaza Mayor se distinguían algunas áreas estructurales, un barrio de residencias de las clases más acomodadas hacia el sur, un anillo de iglesias rodeando el centro y un área periférica, casi rural, con menor densidad de población, en donde se desarrollaban actividades "industriales", como la fabricación de tejas y de cal en hornos de ladrillo.

La primera transformación de importancia se produjo en 1826, cuando se realizó el ensanche de algunas calles: Corrientes, Córdoba, Santa Fe, Belgrano e Independencia. Este proyecto fue realizado por Bernardino Rivadavia, quien buscó romper con la herencia colonial española.

En 1853 se creó el Estado de Buenos Aires. Para esa época el espacio urbano se extendía hacia el oeste hasta la Plaza Miserere y las actuales calles Jujuy y Pueyrredón, hacia el norte hasta la calle Santa Fe, y hacia el sur hasta San Juan. En la segunda mitad del siglo XIX, además de esta área, solo Flores y Belgrano estaban urbanizados. Hacia fines del siglo XIX, estos barrios fueron incorporándose al entramado urbano de la Ciudad, y anexados dentro de los límites porteños como parte del ensanche. La población aumentó paulatinamente. El Censo de 1855 contabilizó 93 mil habitantes.

La lógica de expansión de la Ciudad implicó su crecimiento en el marco de una estructura radio convergente que aún conserva. Esta forma urbana de ocupación del suelo se fue expandiendo a través de los ejes de circulación, conformando barrios periféricos que luego se vincularon entre sí y consolidaron la trama urbana de la Ciudad. Asimismo en el Área Central, a fin de mejorar la circulación, se planificó la creación de avenidas que aún hoy poseen una importancia fundamental. De esta manera el centro fue convirtiéndose en la centralidad principal de la aglomeración y de la Ciudad, así como también en el punto de referencia de la riqueza arquitectónica y patrimonial de Buenos Aires.



Plano Catastral levantado por el ingeniero británico Pedro Beare en las décadas de 1860 y 1870. El trabajo, realizado en colores y con un gran nivel de detalle, muestra las parcelas urbanas, sus patios, veredas y arbolado; incluso, reproduciendo las luces y sombras propias de la edificación, que dan al trabajo un relieve particular.

PLANO TOPOGRAFICO DE LAS CALLES

de los Templos, Plazas.

DE LA CIUDAD DE BUENOS-AIRES,

y Edificios públicos.



- A El Fuerte
- B Parque Argentino
- 1 S^{ta}. Catalina
- 2 Catedral
- 3 S^{to}. Francisco
- 4 S^{to}. Domingo
- 5 Belermos
- 6 Residencia
- 7 Colegio
- 8 S^{to}. Juan



- 9 Monserrat
- 10 S^{ta}. Nicolas
- 11 La Piedad
- 12 La Recoleta
- 13 Retiro
- 14 El Socorro
- 15 S^{to}. Miguel
- 16 La Concepción
- 17 La Merced

La conformación territorial de la Ciudad de Buenos Aires se visualiza en una serie de mapas históricos de gran riqueza. En esta página, se incluye el Plano Topográfico de la Ciudad de Buenos Aires elaborado por Bacle en 1830. En este plano se han incluido los nombres de las calles, las plazas principales y la ubicación de iglesias y edificios públicos.

Próximos a la Ciudad pero separados de ella, fueron naciendo también numerosos pueblos de origen rural, muy vinculados a la actividad de la urbe. Morón y Moreno, sobre el Camino Real, están entre los más antiguos. Flores surgió entre 1801 y 1806, separado de la Ciudad por las quintas de Almagro y Caballito. El camino hacia el sur consolidó una vía que, a través del Parque Lezama, llegaba a La Boca y Barracas al Norte y, cruzando el Riachuelo –el primer puente data de 1791– a Barracas al Sur, hoy partido de Avellaneda. Por el norte, el camino que sigue aproximadamente la actual avenida Santa Fe, se dirigía hacia San Isidro (fundado en 1705) y hacia San Fernando (creado en 1805). El pueblo de Belgrano fue fundado recién en 1866, sobre este mismo camino.

La consolidación de la Ciudad moderna

En torno a la década de 1860, Buenos Aires abandonó su carácter de aldea para convertirse en una ciudad moderna. Era la sede del poder económico debido al dominio del puerto y de la aduana. Mostraba su transformación principalmente en el crecimiento poblacional, gracias al constante flujo inmigratorio europeo, que se aceleró tras la promulgación de la Ley de Inmigración en 1876, conocida como Ley Avellaneda.

La Ciudad retuvo a una parte importante de estos nuevos pobladores que impulsaban el crecimiento acelerado y aportaban la fuerza de trabajo para la expansión económica. En efecto, el Censo de 1869 contabilizó 187 mil habitantes. En los casi 15 años transcurridos desde el relevamiento de 1855, la población se había duplicado.

Recién a partir de 1890 el desarrollo industrial tomó fuerza y se sumó como factor clave de la economía urbana, como lo muestra una encuesta del año 1887 realizada por la Unión Industrial, que señala la existencia de 6.200 establecimientos y 42 mil personas ocupadas en el área urbana.

En cuanto a los tipos de actividades y a su localización, industrias frigoríficas y plantas metalúrgicas se concentraron en la zona de Barracas y Avellaneda, aprovechando las ventajas de la presencia del Riachuelo y el ferrocarril

Roca, en una zona próxima al centro de la Ciudad. Otras industrias con menor necesidad de agua se instalaron en la zona norte del barrio de Barracas, confiriéndole la fisonomía industrial que conserva hasta la actualidad, siendo la industria alimentaria la que presenta mayor concentración de establecimientos.

La planta urbana tradicional se transformó rápidamente, se consolidó el Área Central y los barrios fueron adquiriendo diferentes funciones y jerarquías. La población de mayores recursos fue abandonando su tradicional emplazamiento en la zona sur de la Ciudad para construir sus nuevas residencias en la zona norte, en los barrios de Retiro y Recoleta y, más allá, hacia Palermo. Esto se debió a las deficientes condiciones de salubridad que presentaba la zona sur (evidenciadas en la epidemia de cólera de 1869 y en la de fiebre amarilla de 1871) y a las modas de la época, que privilegiaban los palacetes individuales. En el área céntrica tradicional comenzaron a definirse sectores comerciales y bancarios. En 1869 se creó el primer tendido de red de agua corriente, de extensión aún muy limitada. También hacia el sur, se dio impulso a la expansión de la Ciudad, siguiendo las calles de Barracas hasta el Riachuelo. A orillas de este río se fueron instalando depósitos de acopio y otros establecimientos vinculados con el comercio portuario, lo que hoy se conoce como la Vuelta de Rocha. Se trataba del ensanche del río, próximo a la desembocadura, que se utilizaba para el atraque de barcos y en torno del cual se fue conformando el barrio de La Boca.

El desarrollo del centro se potenció tanto por la localización de las funciones de centralidad y la residencia de las clases altas, como por el hecho de que los inmigrantes eligieron esa zona para establecerse. Asimismo se definió una temprana organización metropolitana por la ubicación de crecimientos sobre los nuevos ejes del ferrocarril. Hacia 1857, el ferrocarril del Oeste llegaba hasta Flores, y en 1860, hasta Moreno. Hacia el norte, el ferrocarril llegó a Belgrano en 1862, y a San Fernando, en 1863. En el mismo año inauguró sus servicios el Ferrocarril del Sur, que hacia 1872 llegaba a Quilmes.

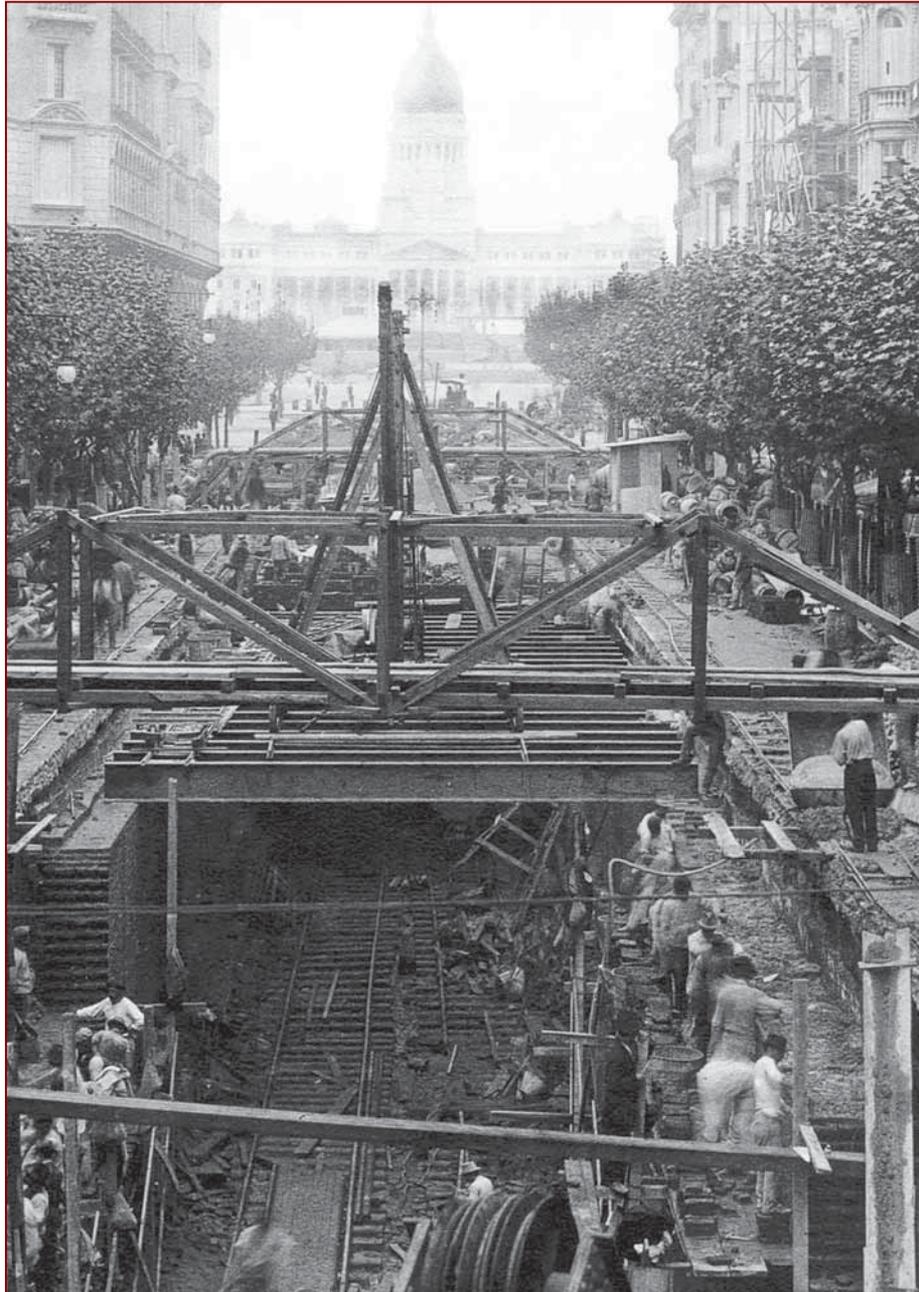
En esta época se conformó la configuración espacial de las estaciones terminales, para ese entonces, localizadas en la periferia de la trama urbana. Retiro al Norte, Miserere al Oeste, y Constitución al Sur, vinculaban a la Ciudad



Antiguo Teatro Colón.



La calle Victoria en 1867.



Avenida de Mayo y Santiago del Estero. Construcción de la línea A de subte, 1912.

con la periferia rural más próxima y, esencialmente, con el interior del país.

Más allá de estas transformaciones, en 1870 Buenos Aires aún presentaba una planta urbana pequeña que mantenía su organización tradicional, por lo que la mayoría de las actividades cotidianas de la población se realizaba a pie. Esta situación cambiará radicalmente en el último tercio del siglo XIX. La población de Buenos Aires siguió creciendo aceleradamente y se triplicó a lo largo de este período, alcanzando los 664 mil habitantes en 1895. La inmigración fue el principal motor de este crecimiento.

Entre 1870 y 1880 Buenos Aires se constituyó como una ciudad moderna y se precipitaba su transformación. Se aceleró el trazado de nuevas calles, el adoquinado de calles existentes y la construcción de servicios hospitalarios y educacionales. Además, comenzaron a funcionar las primeras líneas de tranvías a caballo. Asimismo, el crecimiento poblacional y la diversificación de actividades económicas impulsaron la expansión de la Ciudad a partir de la consolidación de nuevos barrios periféricos. El viaje del centro a los barrios comenzó a ser una realidad cotidiana para gran parte de la población; sin embargo, a pesar de su expansión, Buenos Aires seguía girando en torno al centro tradicional. Se incrementó la red tranviaria para cubrir la creciente necesidad de movilidad, integrando paulatinamente a la Ciudad en expansión.

Como corolario político, en 1880 Buenos Aires se transformó en la Capital Federal del país, después de décadas de conflictos con la provincia de Buenos Aires, ya que esta última no quería perder el territorio de la Ciudad tanto por motivos económicos como políticos. Es decir, Buenos Aires se separó de su provincia y La Plata se convirtió en la sede de los poderes provinciales. El Gobierno Nacional se reservó el control del puerto, la administración de la justicia y el poder de policía. En 1888 se delimitó con precisión su territorio, incluyendo a los pueblos de Belgrano y Flores.

La federalización de la Ciudad y los preparativos para el Centenario que se celebraría en 1910, dieron impulso a diversos emprendimientos urbanos orientados a satisfacer crecientes demandas, como los servicios sanitarios, cloacas, iluminación eléctrica, grandes edificios para las terminales ferroviarias, y la construcción de obras que

transformarían a la Ciudad por su carácter simbólico: el Palacio del Congreso, la Casa Rosada, el Teatro Colón y la apertura de la Avenida de Mayo, en el año 1898. Además, se inauguró en el año 1894 Puerto Madero debido al creciente aumento del tráfico comercial, y se multiplican los parques y plazas. En 1875 se crea el Parque Tres de Febrero, proyectado por el arquitecto Carlos Thays. Más tarde, en 1924, se desarrollará la construcción de la Avenida Costanera Sur, con el aporte del paisajista Forestier.

Los cambios en los medios de transporte jugaron históricamente un rol central en la dinámica de expansión. En las tres primeras décadas del siglo XX el tranvía tirado por caballos es reemplazado por el eléctrico. En 1913 se inauguró el subterráneo, el primero en Iberoamérica, que iba desde Plaza de Mayo hasta Plaza de Miserere y en 1914, hasta Caballito. Paulatinamente se densificó la red de transporte, extendiendo sus líneas principales hacia las localidades periféricas de la Ciudad como Belgrano, Flores y Liniers y también, se mejoró el servicio ferroviario urbano y suburbano.

Todos estos sucesos impulsaron un crecimiento radial o en forma de grandes tentáculos que salían del núcleo histórico de la urbe, no solo "cubriendo de ciudad" el territorio de la misma, sino impulsando el crecimiento de gran número de pequeños pueblos en los partidos bonaerenses aledaños.

A partir de 1905 comenzó un paulatino proceso de incorporación del automóvil, con la necesaria construcción de caminos adecuados. A mediados de 1920 comenzó a tener presencia el transporte público automotor. El crecimiento urbano estuvo orientado territorialmente por las principales redes de transporte público, primero por el ferrocarril y luego por el transporte automotor de pasajeros.

La población de la Ciudad continuó creciendo. El censo de 1914 indica que se ha superado por mucho el millón y medio de habitantes, con la inmigración como principal impulsor de este crecimiento. La configuración espacial tendrá como característica la permanente expansión de sus límites y la consolidación de la ocupación. Mientras que en 1904 apenas el 26% de la población del distrito federal



residía a más de 5 km de la Plaza de Mayo, solo diez años más tarde, en 1914, el 46% se encontraba en esta situación.

El patrón de ocupación poblacional en la Ciudad, fue diferencial entre un lugar y otro, debido principalmente a hábitos culturales, y diferente calidad de transporte ofrecido.

Beneficiado por muy buenos servicios de transporte y por tierras altas, el Eje Norte continuó el movimiento iniciado por la clase acomodada en 1860 y fue recibiendo a la población de mayores recursos. El Eje Sur, en cambio, se vinculó a los sectores obreros, en relación con la creciente localización industrial. El Eje Oeste, a pesar de que fue el primero que se vinculó como tal con el centro, fue perdiendo impulso en este período.

En relación a la estructura metropolitana característica hasta la actualidad, los datos del Censo de 1914 muestran que en el conjunto formado por la Capital Federal y los 19 partidos aledaños vivían poco más de dos millones de habitantes, el 78% de los cuales lo hacía en la Capital Federal. Dos décadas después, en 1935, el mayor crecimiento de la población en los partidos bonaerenses había hecho disminuir al 69% dicha proporción.

Buenos Aires se expande

A partir de la década de 1930, el modelo agroexportador que acompañó al proceso de organización socioespacial entró en crisis y fue reemplazado por un modelo de implantación industrial de sustitución de importaciones. Al mismo tiempo se produjo una profunda transformación social, asociada a la participación de la población en el mercado laboral, especialmente ligado a las industrias. En ese contexto la población del Área Metropolitana creció a un ritmo acelerado, muy por encima del promedio del país, lo que impulsó aún más la concentración de la población en la Ciudad, que pasó de representar el 25,2% del país en 1935 a ser el 35,4% en 1970. En este período la migración ultramarina fue perdiendo impulso y la migración desde el interior del país hacia la metrópoli se fue transformando en la principal responsable del acelerado crecimiento, lo que permitió la consolidación de la primera corona metropolitana. A su vez, la Ciudad de Buenos Aires detuvo su crecimiento poblacional en 1947 (con 3 millones de habitantes) a diferencia del Área Metropolitana, que siguió creciendo.

Así, en 1970 solo un poco más de un tercio de la población del Área Metropolitana de Buenos Aires vivía en la Ciudad.

El desarrollo industrial jugó un papel muy importante en el crecimiento y en la concentración metropolitana. Se reconocen dos fases de desarrollo industrial. Inicialmente se concentró en bienes de consumo duradero y de capital simple, como bienes textiles, químicos y mecánicos producidos en un gran número de pequeñas y medianas empresas situadas en la Capital y en los partidos colindantes, que concentraban la población de la clase obrera.

En 1946 la expansión de los establecimientos industriales en la Ciudad llegó a su punto máximo, con 400.000 obreros ocupados, y a partir de entonces por la dinámica de crecimiento urbano, la industria buscó espacios más amplios en la periferia del Gran Buenos Aires. En esta dinámica, el sistema de transporte jugó un papel decisivo.

Hasta 1930 se instalaron industrias sobre las vías férreas en la zona sur, posteriormente se instalaron en el anillo que bordea a la autopista General Paz, y a partir de 1960, se instalaron industrias en el norte, sobre esta vía. A principios de la década de 1950, ante la caída de las exportaciones en los mercados europeos, se deterioraron los términos de intercambio, por lo que se recurrió a la inversión extranjera directa para promover el desarrollo de la industria pesada. En este proceso se favoreció a los sectores metalmecánico y petroquímico. Además, se nacionalizaron los ferrocarriles y los recursos naturales, y en este contexto se expandió el consumo interno. Toda esta situación dio lugar a nuevas reconfiguraciones territoriales del Área Metropolitana.

La expansión urbana de mediados del siglo xx

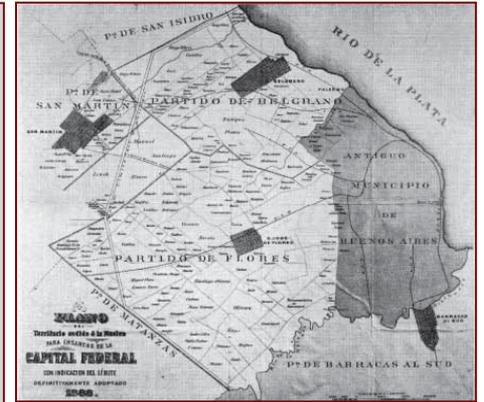
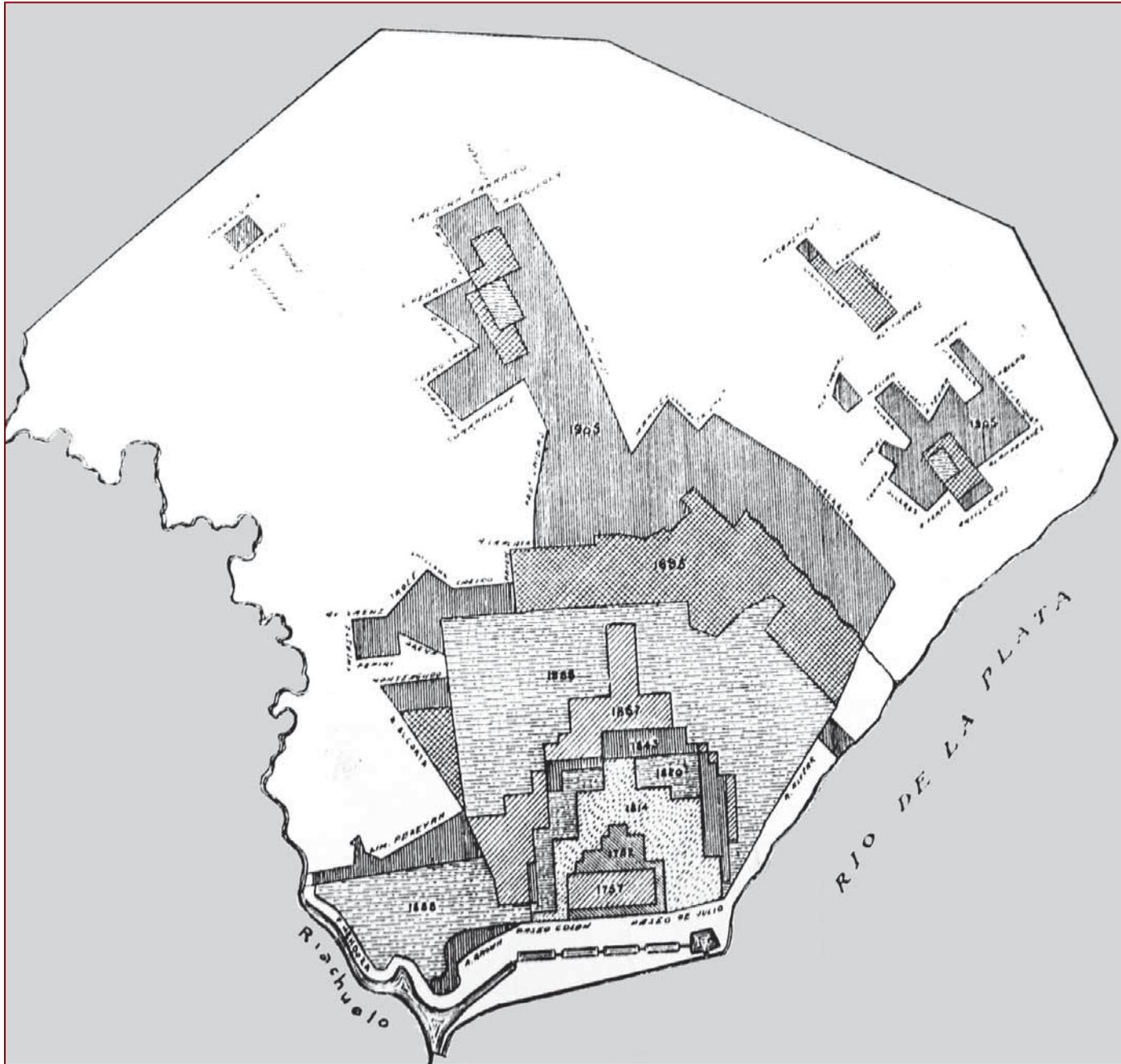
La suburbanización periférica tiene como protagonista al loteo popular. La escasa regulación estatal permitió ofertas de tierras de muy baja calidad ambiental en donde predominó la autoconstrucción. Por el contrario, en el distrito capitalino, se densificaron las áreas consolidadas merced a la difusión de los departamentos en propiedad horizontal que ocuparon sectores medios y altos. Si bien

ya era importante la presencia de viviendas construidas en altura, esta situación se consolidó con la sanción de la Ley de Propiedad Horizontal en 1948. Según esta ley, los departamentos podían ser adquiridos como propiedad individual, por lo que en los barrios destinados a la clase media y alta y en aquellos donde vivían los obreros con mejor pasar, se produjo un acelerado proceso de reemplazo de casas individuales por edificios de departamentos.

Por otra parte, para aquellos sectores cuyos ingresos no les permitían costear el valor de una pieza de alquiler, la villa comenzó a ser un tipo de asentamiento alternativo para vivir en la Ciudad. Desde 1940, se ocuparon terrenos intersticiales, generalmente fiscales (aunque según el dato estadístico, la proporción siempre fue marginal). La accesibilidad al centro y a las fuentes laborales tenía como contrapartida las pésimas condiciones de vida: falta de agua y cloacas, edificaciones precarias, hacinamiento y la falta de higiene general.

El crecimiento de la Ciudad acompañó la diferenciación de una sociedad en profunda transformación. En los ejes tradicionales, los crecimientos fueron continuos, por lo que se desarrollaron verdaderos conglomerados urbanos sobre los corredores radiales. Se reconoce la consolidación del Eje Norte que se extiende en este período desde los barrios de Retiro y Recoleta hasta Tigre. Los barrios en este eje están bien servidos por el transporte público, y conectados por vías rápidas de circulación automotriz, con recursos paisajísticos abundantes. Concentran también el mejor nivel de infraestructura y equipamiento habitacional. En los barrios del sur se reconoce de manera general un menor gradiente de densidad y nivel socioeconómico de sus habitantes. Entre estos extremos se reproducen diversos matices en toda la Ciudad. La mixtura social reconoce una densidad histórica y de nivel socioeconómico decreciente desde el centro hacia la periferia, al igual que desde los núcleos hacia los intersticios entre ellos.

Mapa de edificación del Censo de 1909. En la derecha y desde arriba, el plano de los terrenos cedidos por la provincia para la constitución de la Capital Federal (1888); el Plano Mural de Pablo Ludwing (1892) y el plano de la Municipalidad de la Ciudad (1916).



La Ciudad en transformación

Desde mediados de la década de 1970, se consolidó un nuevo modelo económico que provocó profundos cambios sociales, a partir de la implementación de medidas orientadas a una jerarquización del distrito. Una de las más significativas fue la desregulación del mercado de alquileres, con la consecuente expulsión de un porcentaje importante de población de bajos recursos. Se erradicaron las villas de emergencia y se realizaron grandes obras públicas, como el tendido de autopistas.

Las consecuencias más notables de este período son derivadas de los cambios en la economía y en la modalidad de gestión del Estado. La disminución de la actividad industrial significó la pérdida de uno de los componentes dinámicos del desarrollo urbano de Buenos Aires.

Esta disminución implicó la desarticulación del tejido industrial, tuvo impacto negativo en las pequeñas y medianas empresas, generó un incremento del desempleo y provocó gran parte del deterioro urbano de las zonas industriales, sobre todo en el sur de la Ciudad.

En la década de 1970 se profundizó la segregación de usos industriales vía mercado y la sustitución por otros de mayor intensidad productiva, requerimientos de espacio y suelo barato, como aquellos usos relacionados con las actividades de logística y depósitos.

En los barrios donde predominaba la mixtura de usos, el declive de la industria y el empleo contribuyeron a la reestructuración lenta del tejido productivo barrial. Sumadas a esta situación, las condiciones macroeconómicas también causaron altos impactos en las actividades comerciales locales.

La menor injerencia estatal en la planificación y en la acción pública en general (o su cambio hacia formas menos inclusivas de gestión) amplió la brecha entre zonas de la Ciudad, en particular a partir de la desregulación de los servicios públicos, transporte y organismos de control. A esto se sumaron las privatizaciones y concesiones, en especial de empresas de servicios públicos, que restaron capacidad de intervención al Estado.

En este período el crecimiento de la pobreza urbana tuvo un gran aumento. Como dato ilustrativo, la población en villas de emergencia entre 1991 y 2001 se duplicó. También en el resto del Área Metropolitana, donde los asentamientos precarios continuaron expandiéndose. La manifestación física de este proceso fue el deterioro, la desarticulación y polarización social. En paralelo, se produjo un desarrollo en zonas puntuales, asociadas al sector financiero y de servicios empresariales.

Un caso aparte es el desarrollo de Puerto Madero, que surgió como una gestión novedosa del suelo urbano en un área degradada, y que modificó una zona importante de la Ciudad, complementaria al Área Central. Sin embargo, la concepción de manejo impidió que este desarrollo generara efectos positivos para el resto de la urbe.

En el Área Metropolitana, los mecanismos que habían impulsado la expansión (los loteos económicos) muestran signos de agotamiento, y el crecimiento poblacional se manifestó en el territorio a través de la ocupación de lotes vacantes, la densificación del espacio ya construido por medio de la subdivisión de lotes, la sobreocupación de viviendas y también por el crecimiento de los asentamientos precarios y villas miseria.

Se inició un proceso de desconcentración de la población en el Área Metropolitana de Buenos Aires, producto de una disminución del ritmo de crecimiento anual, lo cual revirtió las tendencias hasta el momento, de muy alto crecimiento. De todas maneras la población en la Aglomeración Gran Buenos Aires siguió aumentando y en el año 2001 superó los 12 millones de habitantes.

En términos de expansión territorial, el Área Metropolitana alcanzó la tercera corona. La misma abarca a los partidos de San Vicente, La Plata, Cañuelas, Marcos Paz, General Rodríguez, Pilar y Escobar. Aunque algunos de estos municipios no están integrados plenamente al aglomerado y pueden presentar extensas áreas rurales, constituyen una unidad funcional, cada vez más integrada. En la periferia externa de la metrópoli se consolidó otro fenómeno facilitado por las autopistas: las urbanizaciones cerradas, orientadas a sectores sociales de alto poder adquisitivo. El desarrollo de country clubs y barrios cerrados, contiguos a poblaciones de escasos recursos, constituye un fenómeno socioespacial que tiene como consecuencia

la disolución de las clásicas formas de relación entre vecinos.

Estos espacios surgen debido al interés por los espacios naturales y la búsqueda de seguridad, y facilitados por su acceso a través de autopistas, que mejoraron la circulación en estas áreas. Se trata, en general de grandes desarrollos inmobiliarios privados que facilitaron la fragmentación espacial que acompaña a la creciente desigualdad social.

Por otra parte, el centro histórico de la Ciudad ubicado al sur del área, luego de sufrir procesos de degradación y pérdida constante de población, ha iniciado desde hace más de una década una revitalización a partir del desarrollo de actividades comerciales y de esparcimiento de índole turística.

Actualmente, es en el Área Central de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires donde se ubica la mayor parte de las actividades financieras y administrativas metropolitanas, nacionales e incluso de escala global.

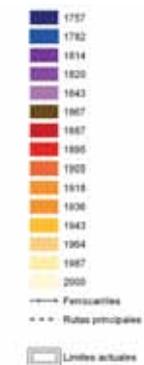
Asimismo, ocurren procesos de renovación y revitalización urbana asociados a la valorización de su patrimonio histórico cultural, como ocurre en el barrio de San Telmo y en el Centro Histórico de Buenos Aires, ubicado al sur de la Plaza de Mayo.

En 1991 la reglamentación de protección de áreas históricas compatibilizó las necesidades de renovación de las zonas declaradas Áreas de Protección Históricas con la protección de su patrimonio edilicio y urbano. Además, a partir de 2009 se evalúa el valor patrimonial de los edificios anteriores a 1941 a través de la Ley 3056.

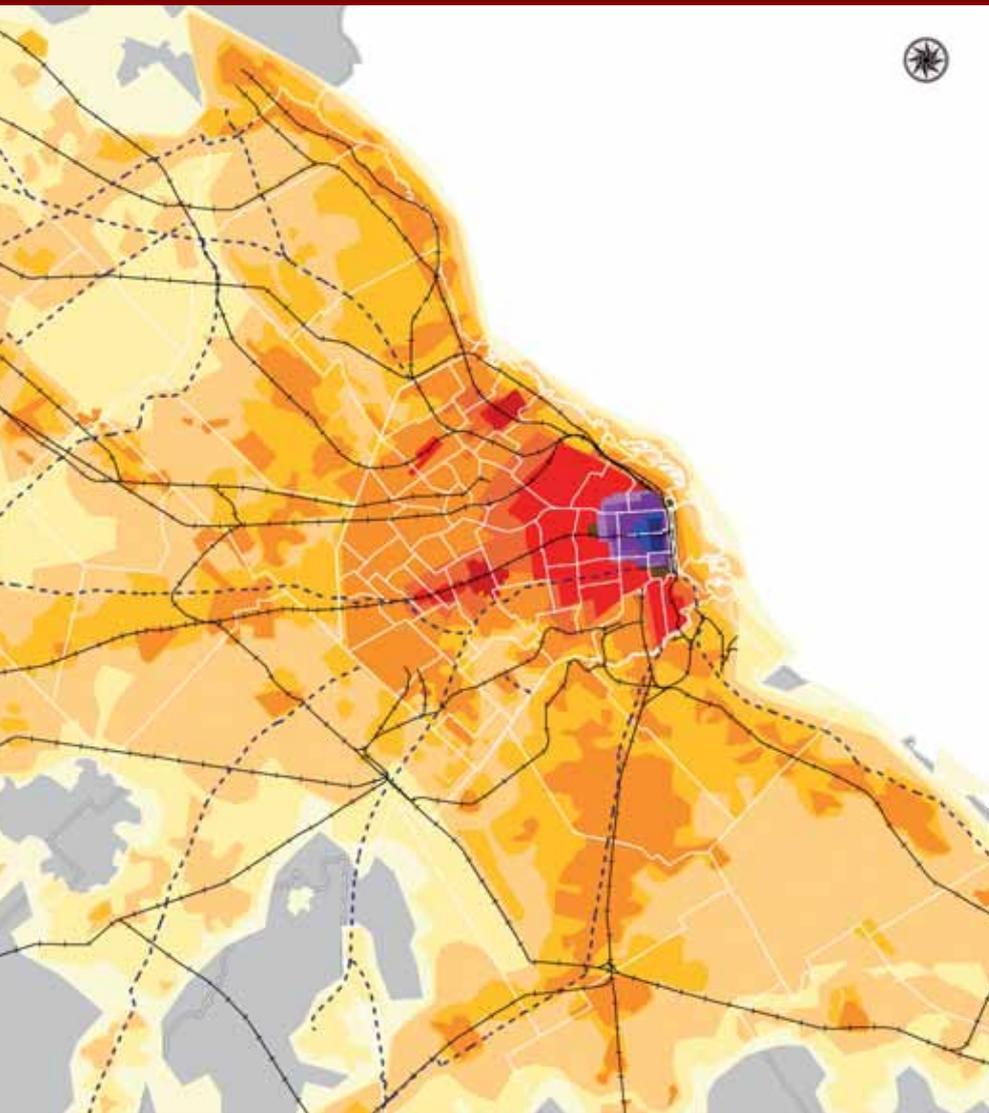
La configuración espacial que reproduce la Ciudad se fue conformando desde su fundación hace más de 400 años. Su dinámica de expansión territorial se desarrolló de la mano del sistema de transporte, a partir de los vaivenes de la estructura económica, social y política.

Así se fue conformando la metrópoli compleja, dinámica y fragmentada que vislumbramos hoy.

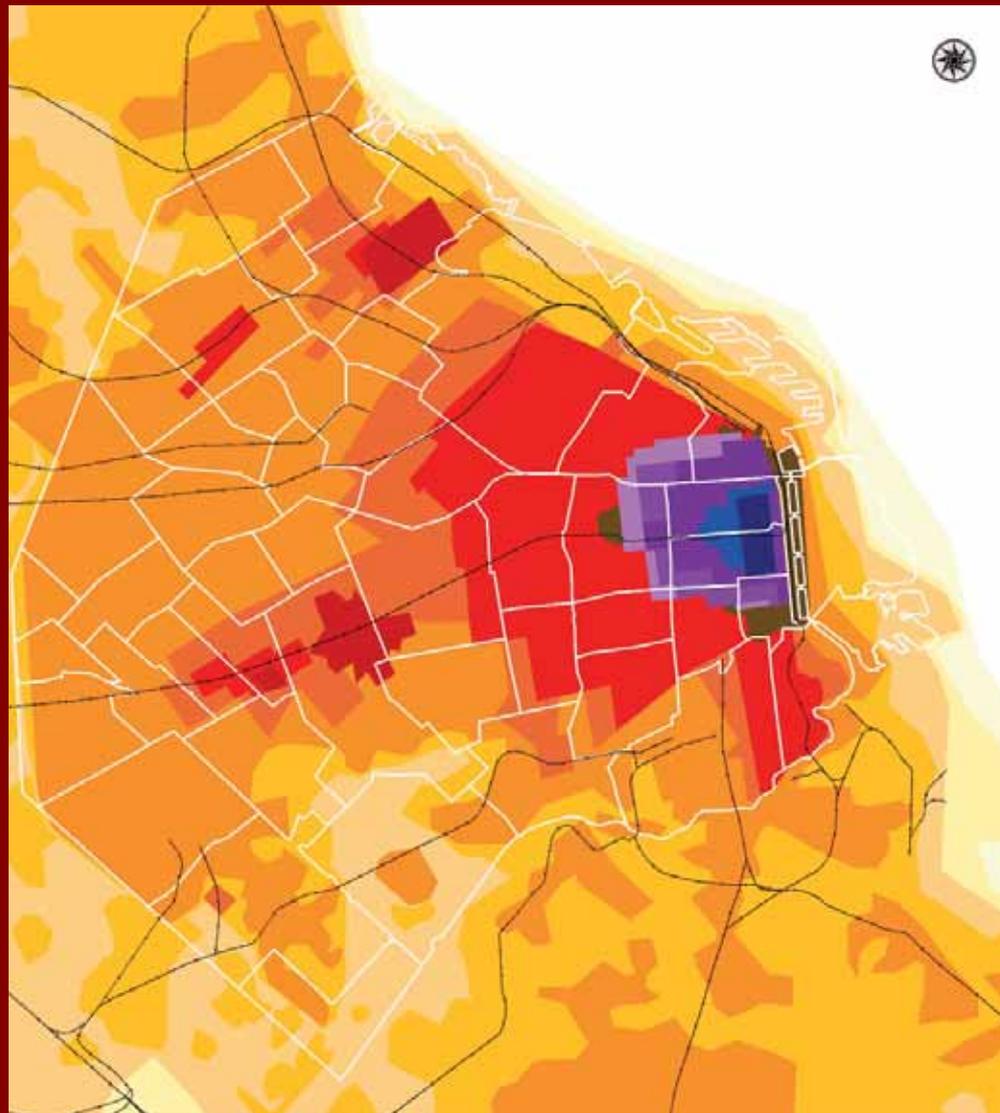
Expansión de la mancha urbana por años



En estos planos se aprecia el desarrollo histórico de la mancha urbana en los últimos dos siglos. Se puede observar que gran parte de la extensión se realizó avanzado el siglo XX, y que en las últimas décadas el crecimiento fue mucho menor, limitándose a la suburbanización con un patrón de urbanización de baja densidad.



Expansión de la mancha urbana en el Área Metropolitana.



Expansión de la urbanización en la Ciudad de Buenos Aires.

EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN 1810-2010

La evolución de la población de la Ciudad

Según el último censo, realizado en 2010, la Ciudad de Buenos Aires tiene una población total de 2.831.082 habitantes. La misma integra un aglomerado urbano que abarca a 12,8 millones de personas en el Gran Buenos Aires (que ascienden a 14,2 millones si se suman las que viven en la Región Metropolitana). Por este motivo, la Ciudad de Buenos Aires es la segunda área metropolitana de Sudamérica y una de las veinte ciudades más grandes del mundo.

Siguiendo la evolución histórica de la población total, a mediados del siglo XIX Buenos Aires era mucho mayor que cualquiera de las grandes ciudades latinoamericanas. Como bien demuestran los siguientes gráficos, entre 1810 y 1900, la población no alcanzaba el millón de habitantes, y en los primeros quinquenios del período 1810-1855, la Ciudad tuvo incrementos de población reducidos, que hacia mitad del siglo XIX fueron más significativos. Hacia 1855 Buenos Aires dejaba de ser una "gran aldea", pero con sus 95 mil habitantes era aún una ciudad muy pequeña comparada con Londres y París, que tenían más de 2 millones de habitantes cada una.

Entre 1910 y 1950 la Ciudad tuvo una verdadera explosión demográfica, llegando a 3.045.369 habitantes en 1950. Entre los años 1950 y 2010 no se presentaron cambios significativos, exceptuando que hacia el año 2000 la población

disminuyó, para luego aumentar levemente y mantenerse, llegando a 2,8 millones de habitantes en 2010.

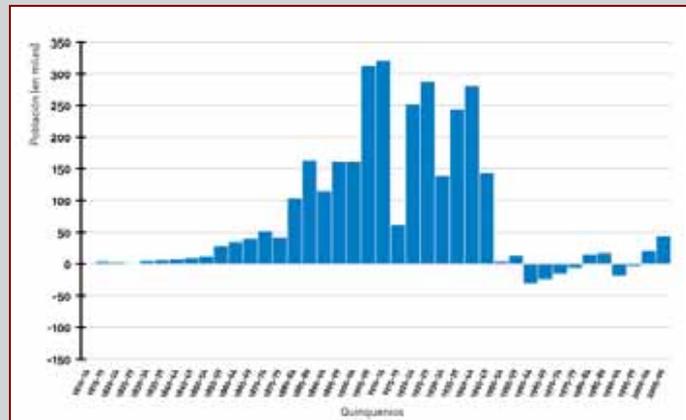
Al considerar específicamente la cantidad de habitantes que se van incorporando (incrementos absolutos) en cada quinquenio, se observa que se destacan los quinquenios 1905-1909 y 1910-1914, con valores que rondan las 314 y 321 mil personas respectivamente (los mayores incrementos que ha experimentado la Ciudad a lo largo de toda su historia). La finalización de la inmigración generada por la Primera Guerra Mundial produjo una significativa caída del crecimiento demográfico de la Ciudad, que luego retoma un incremento moderado hasta 1950. A partir de allí y hasta la actualidad, este aumento se estancó.

Crecimiento demográfico en Buenos Aires

Buenos Aires ha modificado históricamente la composición de su población por lugar de nacimiento, sexo y edad, debido a que ha recibido una importante inmigración en ciertos períodos.

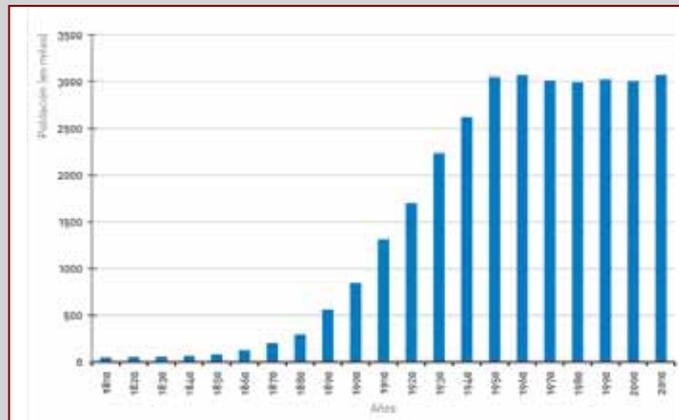
En el período 1810-1855 la población de Buenos Aires creció a un ritmo moderado porque, por un lado, el crecimiento vegetativo fue relativamente bajo causado por las epidemias que ocurrían y, por el otro, la migración neta total era baja.

Población total en la CABA entre 1810 y 2009



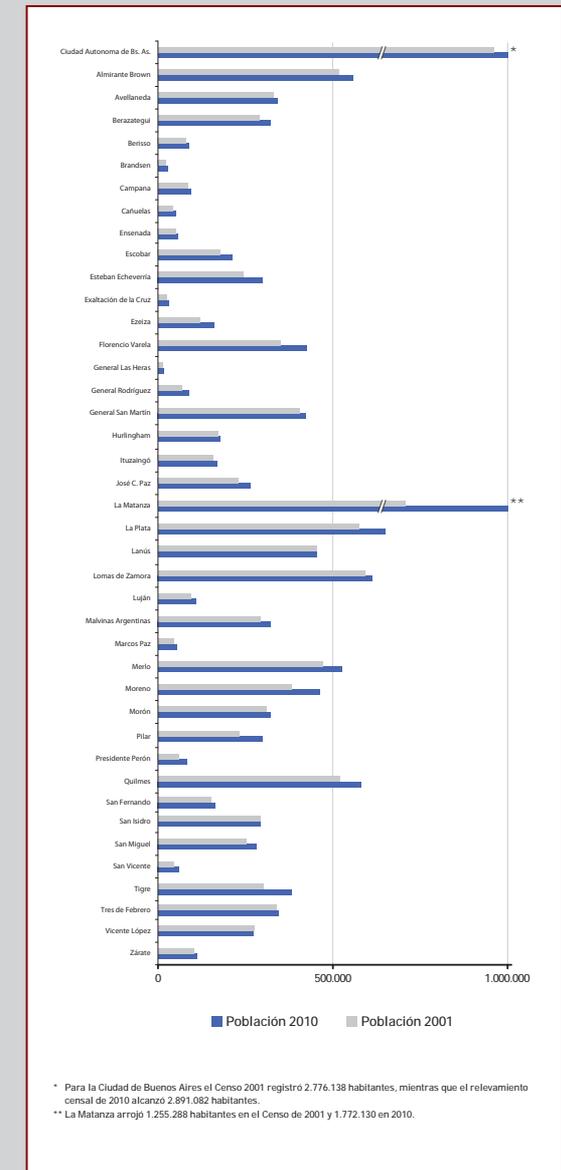
Elaboración propia en base a los datos de Lattes y Andrada, 2010 y Lattes y Caviezel, 2007.

Población total en la CABA entre 1810 y 2010



Elaboración propia en base a los datos de Lattes y Andrada, 2010 y Lattes y Caviezel, 2007.

Evolución de la población en la Región Metropolitana de Buenos Aires, años 2001 y 2010

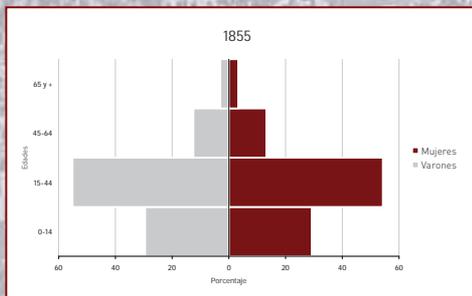


* Para la Ciudad de Buenos Aires el Censo 2001 registró 2.776.138 habitantes, mientras que el relevamiento censal de 2010 alcanzó 2.891.082 habitantes.

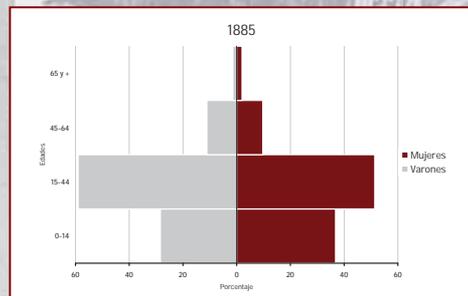
** La Matanza arrojó 1.255.288 habitantes en el Censo de 2001 y 1.772.130 en 2010.

Elaboración propia en base a los datos de Censos 2001 y 2010.

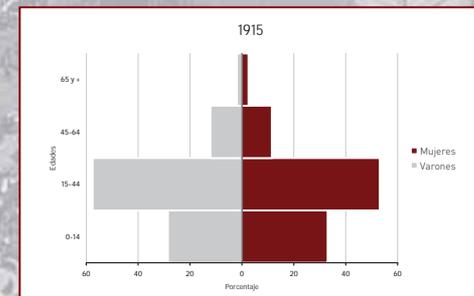
POBLACIÓN DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES ENTRE 1855 Y 2010



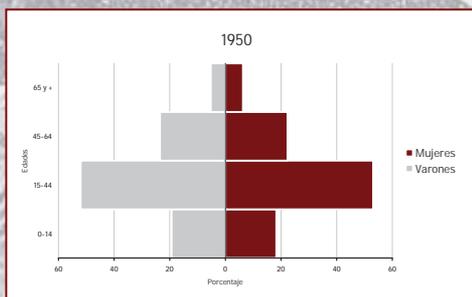
Para visualizar los cambios estructurales acontecidos, es útil comparar las transformaciones de la pirámide de población de la Ciudad. En las pirámides de 1855, 1885 y 1915 se puede observar lo abultadas que son las dos primeras barras a causa de la incorporación de población joven.



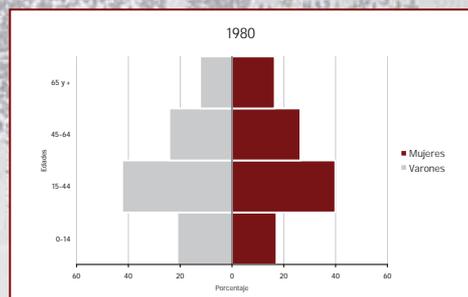
En el período 1885 y 1899, la tasa bruta de natalidad se recuperó, y a fines del siglo XIX sus valores eran cercanos al 39 por mil. Por otro lado la tasa bruta de mortalidad, con valores altos (cercanos a 50 por mil) disminuyó hacia la década de 1850, para luego volver a elevarse (sobre todo por efecto de la fiebre amarilla en 1871) y disminuir hasta 1945-49.



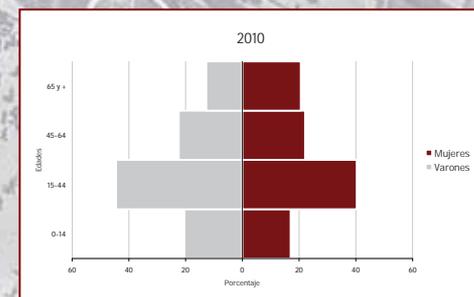
Entre 1855 y 1915, el ingreso de extranjeros jóvenes aportó al crecimiento neto de la población de la Ciudad, representando el 63,9% del incremento poblacional total.



La pirámide de 1950 es bien distinta a la de 1915. Son varios los factores demográficos que inciden en ello. Disminuye la inmigración externa que reduce la cantidad de población joven. A su vez va aumentando la proporción relativa de los grupos adultos, es decir, de a poco se observa una tendencia al aumento de población en la cúspide de la pirámide, debido a la disminución de la mortalidad sumado a la baja de la natalidad.



Situación similar pero más exacerbada se da en la pirámide del año 1980 ya que reducen su proporción los menores de 14 años, y la fecundidad se mantiene sin aumentos destacables. Por otro lado el grupo de población de 65 años y más, aumenta respecto de la participación que tenía en la pirámide de 1950.



Para el año 2010 se estimó una proporción del 12,7% de hombres, de 65 o más años, y un 20,6% para las mujeres. También se puede observar que la población se mantiene estable con respecto a 1980, pero con cambios en su composición por sexo y edad.



Si se compara la Ciudad con el resto del país, se destaca que a principios del siglo XIX la población de Buenos Aires aumentaba más rápidamente que la de Argentina, aunque las epidemias alteraban esa tendencia. Las diferencias entre ambos ritmos de crecimiento se hacen más evidentes a partir de la segunda mitad del siglo. Buenos Aires tuvo incrementos poblacionales más intensos que los nacionales en los periodos de alza poblacional y lo hizo más lentamente en los periodos de bajo incremento.

Las tasas de crecimiento por quinquenios muestran que entre 1855 y 1915, Buenos Aires creció a una tasa promedio anual de 47,4 por mil (valor que lleva a duplicar la población en poco más de 14 años), y el país lo hizo a una tasa de 30,4 por mil (lo que conduce a duplicar la población en poco más de 23 años). Esto alude a que en la etapa del mayor aumento poblacional de la Argentina, la Ciudad de Buenos Aires creció mucho más rápido que el resto del país.

Luego de la caída del aumento de población en la Ciudad de Buenos Aires y en el resto del país durante los años de la Primera Guerra Mundial (1915-1919), ambas poblaciones recuperaron sus tasas de crecimiento en la década de 1920, para luego disminuir nuevamente en el periodo de la crisis de 1930-34. Tras estos vaivenes las tasas volvieron a recu-

perse durante el periodo 1935-44 para la Ciudad, mientras que el resto del país retomó el incremento entre 1945-54.

Para el caso de Buenos Aires la tasa de crecimiento volvió a caer drásticamente a partir de 1940 aproximadamente, llegando a su punto mínimo en 1950. Desde entonces la tasa de población permaneció en línea de crecimiento nulo.

Para observar el proceso de envejecimiento demográfico se analiza la evolución de dos índices. El índice de envejecimiento y la edad mediana de la población total, ambos desde 1855 hasta 2010. La evolución del índice de envejecimiento muestra la menor proporción en el año 1895, con 9 adultos mayores por cada 100 niños menores de 15 años, llegando esta relación al valor máximo en el año 2000, de 129 adultos mayores por cada 100 niños menores. Los valores obtenidos de la edad mediana de la población tienen una leve disminución entre 1855 y 1915 (de 24,8 a 23,4 años) y, posteriormente, considerando los valores estimados para el año 2010, se experimenta un importante aumento: de los 23,4 años de 1915 aumenta a 37,4 años en el 2010.

El análisis de estos dos indicadores muestra el proceso de envejecimiento de la población iniciado en 1915 en la

Ciudad y que en la actualidad, estaría estabilizado o incluso mostraría una leve disminución. La Ciudad de Buenos Aires tiene una población más envejecida que el resto del país, siendo la media de 27,8 años para la Argentina y 37,2 años para Buenos Aires. Su grado de envejecimiento es similar al que presentan algunos países de Europa, como España (37,7 años) o Francia (37,6 años).

La Ciudad de Buenos Aires, su aglomeración, la población urbana y la población rural

La dinámica de población ha variado significativamente desde principios del siglo XX entre la Ciudad de Buenos Aires, su aglomeración y el resto del país.

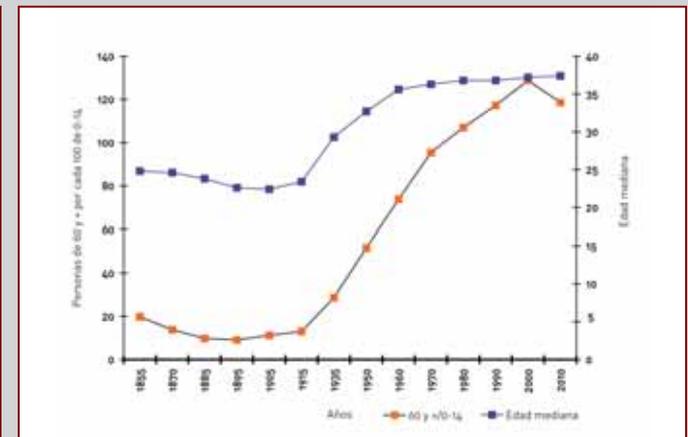
En el primer gráfico de la página siguiente se observa el proceso de redistribución de la población total del país entre 1915 y 2010 entre las siguientes categorías: Ciudad de Buenos Aires y Conurbano Bonaerense. Ambos forman la Aglomeración Gran Buenos Aires, comúnmente llamada Gran Buenos Aires y Resto Urbano y Rural. Se visualiza la urbanización ocurrida desde 1915, que elevó el porcentaje de población urbana de 52,8% a 89% en 2000, con una diferencial participación entre las diferentes categorías urbanas analizadas.

Tasas medias anuales de crecimiento de la población por quinquenios en la Argentina y en la CABA, 1810-2010.



Elaboración propia en base a los datos de Lattes y Andrada, 2010 y Lattes y Caviezel, 2007.

Índice de envejecimiento y edad mediana de la población total en la Ciudad de Buenos Aires, 1855-2010.



Elaboración propia en base a los datos de Lattes y Andrada, 2010 y Lattes y Caviezel, 2007.

Se aprecia que la población de la Ciudad entre 1915 y 2000 tuvo un menor crecimiento y luego un estancamiento, por lo que redujo notablemente su número desde un 19,8% a 8,1% respectivamente. Por otra parte el resto urbano tuvo un ascenso continuo desde el año 1915 a 2010, siendo este del 28,9% y 58,9% respectivamente. El valor de 2010 es estimado, debido a que al momento no se cuenta con el dato real, pero su tendencia es a aumentar.

El Conurbano tuvo un considerable aumento de población, ya que para el año 1915 tenía solo el 4,1%, para el año 2000, llegó a representar el 25,4% de la población total del país y el 76% de la población del Gran Buenos Aires. Al considerar el Gran Buenos Aires como una unidad, se evidencia que desde 1915 a 1970 aumentó su peso sobre el resto de la población del país desde un 25,3%, a 35,6%, liderando la concentración total y a partir de allí, ha ido en disminución hasta alcanzar 33,5% en el año 2000.

El importante crecimiento de la población para mediados del siglo xx se explica por el arribo de inmigrantes provenientes de las provincias del interior, en un contexto de transformaciones estructurales económicas y sociales. El paulatino abandono del modelo de desarrollo agroexportador desde 1930 y el descenso de la ocupación en este sector

productivo, inició un traspaso de la fuerza de trabajo hacia actividades urbanas. Para 1947, la Ciudad y su Conurbano albergaban la tercera parte del total de habitantes del país. Así es como se aprecia que el total rural presenta el mayor descenso de las categorías, ya que en 1915 representaba el 47,2% de la población y en 2010 solo un 8,9%. Si bien este último valor es estimado, ya que son datos provisorios, su tendencia es a disminuir.

En síntesis, se observa una tendencia desde 1940 de mayor participación de la población del Conurbano bonaerense sobre el total del aglomerado, es decir, sobre la Ciudad, pero a su vez las tasas más altas de crecimiento tanto del país como de su población urbana se han desplazado hacia el resto urbano, que en la actualidad representa el 56% de la población total del país.

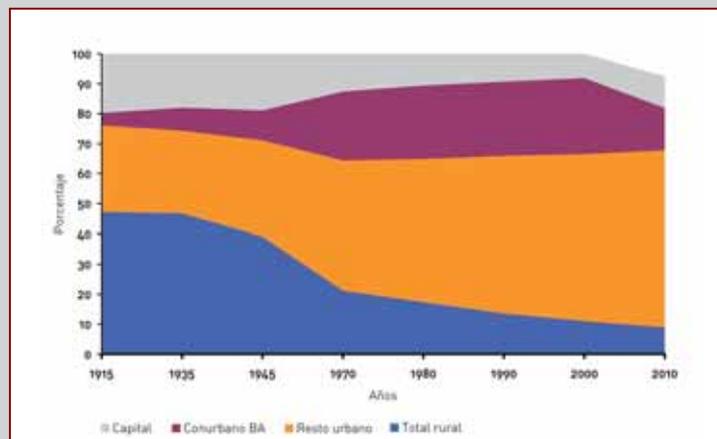
La composición de los hogares

La composición y el tamaño de los hogares y la estructura familiar resultan de las tradiciones, el sistema de valores y el comportamiento de los individuos, moldeado por la estructura económica en su interacción con los

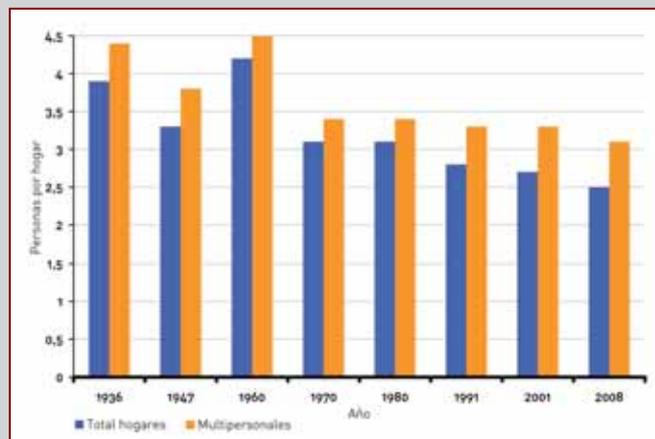
cambios demográficos y sociales. Algunos de estos son la modificación de los patrones conyugales, como la postergación de la edad del matrimonio, creciente incidencia de rupturas conyugales, alta proporción de uniones consensuales, persistencia de niveles bajos de fecundidad y cambios en los valores y actitudes de los individuos, que generan nuevas modalidades de convivencia. Otro cambio importante en este sentido ha sido la transformación del rol de la mujer. El incremento en sus niveles de escolaridad significó una ampliación de su autonomía económica. La tendencia es que las mujeres con mayor nivel educativo postergan en mayor medida el casamiento y la maternidad.

El tamaño medio de los hogares decreció considerablemente: según el censo, en 1855 era de 5,5 personas. Como se observa en el gráfico de esta página, en 1936 el tamaño medio era de 3,9 y en 2008 se había reducido a 2,5 personas por hogar. Para controlar los efectos de la distorsión de los hogares unifamiliares, se considera por separado el tamaño medio de los hogares multipersonales: en el año 1936 era de 4,4 personas por hogar, disminuyendo notablemente a partir de 1960, hasta llegar al año 2008 con 3,1 personas por hogar. La tendencia de los hogares multipersonales es a descender.

Distribución porcentual de la población. CABA, Conurbano Bonaerense, Resto urbano y Total Rural. Años 1915-2010



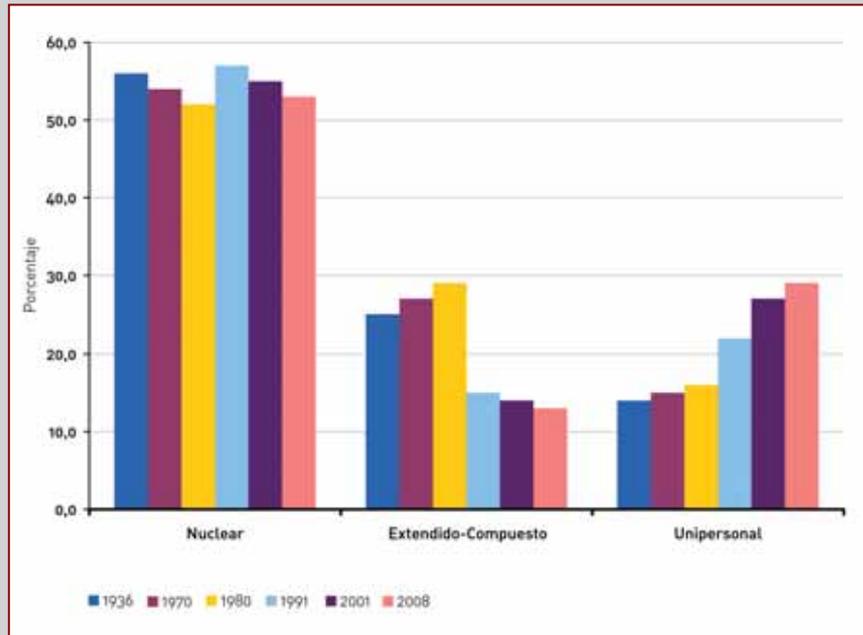
Tamaño del total de hogares y de los hogares multipersonales en la CABA, 1936-2008.



USIT-SSPLAN-MDU en base a Lattes 2004; Lattes, Comelatto y Andrada 2008; Lattes y Recchini de Lattes, 1992. Elaboración propia en base a DGEyC sobre la base de datos censales y de la EAH 2008.

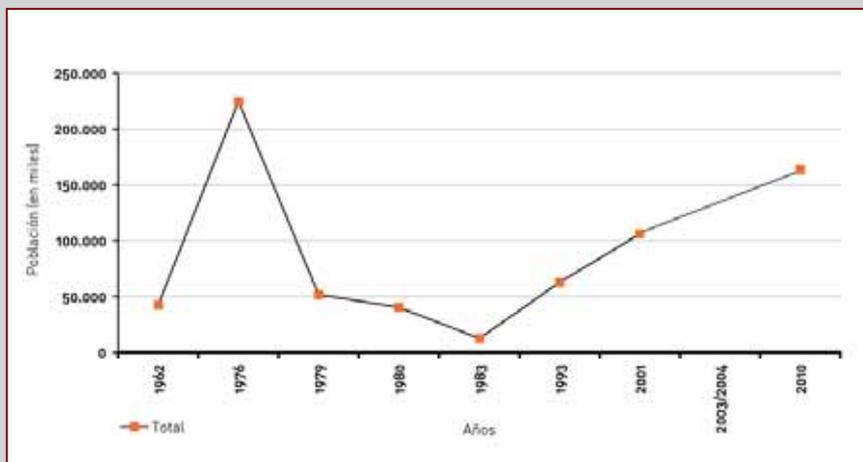


Distribución porcentual de los hogares por tipo en la CABA, 1936-2008.



Elaboración propia en base a DGEyC sobre la base de datos censales y de la Encuesta Anual de Hogares 2008.

Evolución de la población total de villas en la CABA entre 1962 y 2010.



Elaboración propia en base a DGEyC sobre la base de datos de la Municipalidad de la Vivienda, Instituto de la Vivienda.

En el primer gráfico se consideran tres tipos de hogares: nuclear, extendido-compuesto y unipersonal, que permiten observar los cambios ocurridos en cada categoría en los seis periodos considerados. Se observa que el tipo de hogar nuclear se mantuvo entre 1936-2008 con más del 50%. Si bien en 1980 presentó un leve descenso, se recuperó en la década siguiente para luego mantenerse estable.

Por otro lado, el tipo de hogar extendido-compuesto entre 1936 y 1980 fue ascendiendo desde el 25% al 30%. Luego, entre los años 1991 y 2008, su participación presentó una precipitada disminución hasta llegar al 13%. Esto permite demostrar que son los tipos de hogares que menos se registraron y que además su tendencia es a la disminución.

Por último, los tipos de hogares unipersonales comenzaron con una participación de tan solo el 14% del total en el año 1936, para luego llegar a su mayor porcentaje en 2008 (29%). Estos tipos de hogares muestran una tendencia en aumento, mientras que el tipo extendido-compuesto se reduce, producto del comportamiento y de los condicionantes económicos, sociales y culturales, como el retraso de la unión en la pareja, la ruptura de uniones, la menor reincidencia nupcial de las mujeres, el control efectivo de la reproducción por parte de la mujer, entre otros ya mencionados.

Población de villas de emergencia

A partir de las transformaciones estructurales que desembocaron en el cambio del modelo de desarrollo agroexportador hacia el predominio de la ocupación en actividades urbanas, desde 1920-1930 tendrán lugar las primeras ocupaciones de terrenos libres de la Ciudad, cercanos a las potenciales fuentes de trabajo. Hay que considerar que para el año 1942 los espacios libres cubrían un espacio igual al edificado. Las villas de emergencia se convirtieron, para aquellos sectores cuyos ingresos no les permitían costear una pieza de alquiler en la Ciudad, en la alternativa para vivir cerca de las fuentes de trabajo.

Hasta mediados de 1950 la tolerancia por parte del Estado se explicaba por las mejoras en las condiciones de vida de las clases populares, de la mano de gobiernos peronistas, que hacían pensar que estas serían viviendas de

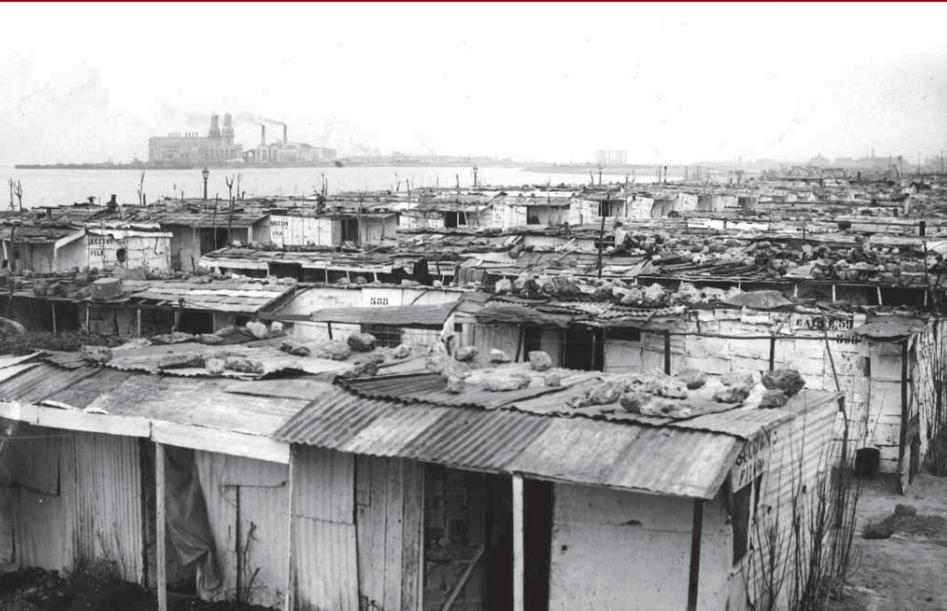
carácter transitorio para una clase trabajadora en constante ascenso social.

Durante la década de 1960, si bien la población de la Ciudad se estabilizó en torno a los 3 millones de habitantes, el crecimiento de la población en villas fue sostenido por el aumento en la densificación de los núcleos ya existentes y por el surgimiento de nuevos asentamientos. En el segundo gráfico se puede apreciar la evolución de la población total de las 43 villas registradas en la Ciudad entre 1962 y 2010. Para los años 1962 y 1976 se observa un incremento de población, pasando de los 42.462 a los 224.462 habitantes.

Luego del intenso aumento, para el año 1979, la población total mostró un importante descenso llegando a registrar algo más de 50 mil personas, similar al número que se obtuvo al comienzo de la serie. Esto fue consecuencia de la política de erradicación de villas que inició el gobierno militar en el año 1977.

Para el año 1980, si bien hubo un leve aumento con respecto al año anterior, la población se mantuvo medianamente estable sin presentar cambios abruptos. Por último, entre los años 1980 y 2010 se presenta un incremento en la cantidad de población (más del triple), pero sin superar el mayor aumento que se presentó en 1976. La retracción económica en torno a 1980, la desindustrialización de la década de 1990, el aumento de la precariedad y la flexibilización laboral, repercutieron en el aumento de la pobreza y la exclusión social, que se refleja en el crecimiento exponencial de estos asentamientos.

La imagen en blanco y negro muestra la Villa Desocupación en 1942, el antecedente de la Villa 31 actual. En las imágenes aéreas se observan los cambios que atravesó la Villa 1-11-14: abajo, la vista en 1989 luego de su erradicación; arriba, el barrio en 2008.



HISTORIA DE LA CONFORMACIÓN DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS

El primer espacio público de la Ciudad de Buenos Aires fue la Plaza Mayor, creada cuando Juan de Garay fundó la Ciudad de Buenos Aires por segunda vez. A fines del siglo XVII era conocida como la Plaza de Armas. En torno a la Plaza Mayor se levantó el Fuerte, la Iglesia, la Cárcel y la Alcaldía. Unos años más tarde se instaló la Bolsa, el Teatro, el Banco y el Congreso Nacional. Era el espacio donde se celebraban todas las fiestas, juegos, torneos, funerales, celebraciones religiosas y oficiales. Cuando se construyó una Recova, en 1806, la Plaza se dividió en dos partes. En 1810 en ella se proclamó la Revolución de Mayo, y al año siguiente, en 1811, se levantó la Pirámide de Mayo.

Los orígenes de las plazas porteñas hay que buscarlos en los terrenos baldíos o "huecos", terrenos propios del municipio. Fueron baldíos, entre otras, la Plaza Garay, la Plaza Vicente López, la Plaza Constitución, la Plaza Misere-re, la Plaza de la Concepción, la Plaza Lavalle, la Plaza Suipacha y la Plaza Libertad. La mayoría de las plazas, salvo la Plaza de Mayo, nacieron como hecho fáctico de ocupación pública, muy pocas veces hubo algún proyecto. No solo se originaron de baldíos o "huecos", sino también de altos de carretas, mercados, quintas, mataderos, hornos de ladrillos, corrales, basurales, cementerios o sobrantes municipales. Un ejemplo de alto de carretas es la actual Plaza Dorrego; a su vez la Plaza Lavalle fue una quinta y la Plaza España, un matadero.

Muchas son las plazas que ya no existen. Fueron tapadas con edificios o con nuevas calles y avenidas. Una de las más famosas fue la Plaza Montserrat, que también se llamó Moreno, Belgrano y San Martín en diferentes momentos. En ella se creó la primera plaza de toros, que desapareció con la construcción de la Avenida 9 de Julio, iniciada en 1935.

Hacia 1870, el entonces presidente Sarmiento introdujo la idea de crear parques públicos con el múltiple propósito educativo, social y productivo e impulsó el primer emprendimiento de este tipo: el Parque Tres de Febrero, proyectado por el arquitecto Carlos Thays. De allí en más se inaugura una larga tradición en parques como Patri-cios, Centenario, Micaela Bastidas, que cumplen además una función reguladora del crecimiento de la Ciudad y se convierten en piezas clave en los planes urbanos.

La construcción de los parques será, en este sentido, un campo de disputa sobre el cual se cruzarán planes generales e intervenciones puntuales.

De 1880 a 1887, durante la intendencia de don Torcuato de Alvear, la población de la Ciudad aumentó de 300 a 450 mil habitantes al pasar su superficie de 4.400 hectáreas a 18.100, por la incorporación de otros municipios.

Fue el momento del gran cambio, las antiguas plazas mayores y las plazoletas empedradas se cubrieron de canteros triangulares, césped, árboles y fuentes ornamentales.

El crecimiento de la Ciudad se acelera a partir de 1900. La población de la zona oeste se cuadruplicó entre 1904 y 1914 producto de que agrimensores, rematadores municipales y especuladores privados, agentes del proceso de expansión, trasladan a terrenos periféricos el loteo, la manzana, la cuadra y con ellos, la plaza. Así es como la plaza barrial se constituye en un plus de valor que el loteo ofrece, formando parte del agregado que, junto con el sistema de transporte y las redes de infraestructura, transforma la tierra agrícola en tierra urbana.

La Buenos Aires de 1910 contó con todos los tipos de espacios verdes necesarios para conformar una ciudad de primer nivel: parques urbanos, plazas cívicas, plazas céntricas y barriales, plazoletas, paseos y jardines científicos. En este período se plasmó el nacimiento y afianzamiento de los barrios. Se repitió el proceso de la primitiva Buenos Aires cuando la Plaza Mayor era el núcleo de la población. Ahora, la plaza de barrio cumplía aquella función. Así fueron surgiendo o renovándose las plazas de los barrios de Villa Devoto, Villa Urquiza, Belgrano, Villa Crespo, La Boca, Barracas. Los parques que nacieron en esta época —Saavedra, Lezama, Ameghino, Patri-cios, Chacabuco, Los Andes, Avellaneda y Centenario— se dispersaron en la geografía porteña.

Los trabajos más representativos del Centenario son la Plaza del Congreso y el Parque Centenario: la primera adecuada a la Avenida de Mayo y al Palacio Legislativo, y la otra como parque moderno, punto de reunión de avenidas, descentralizador del tránsito, en el eje geométrico del municipio. Otra tarea fue el emplazamiento en los paseos

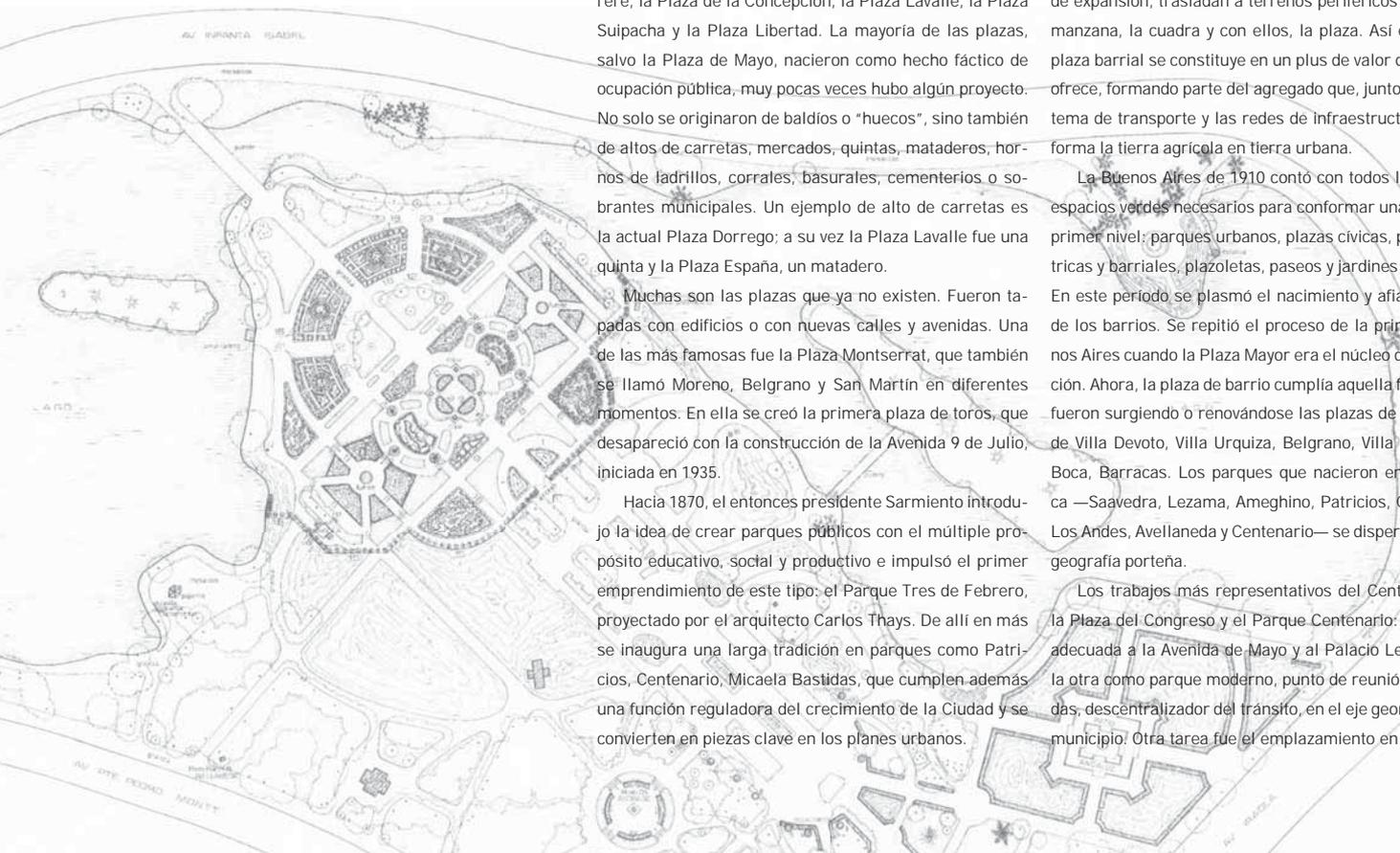
de los monumentos, fuentes y demás ofrendas llegadas desde diversos países.

En los barrios populares, al comienzo del desarrollo metropolitano, los problemas de salud pública, alojamiento y educación derivan en una intervención de las organizaciones humanitarias, y luego de los gobiernos, en una acción que corresponde al período higienista que comienza alrededor de 1870. Pero, mientras comienza a generarse la edificación de habitaciones para los trabajadores, aún no se desarrollan las tipologías de recreación de masas, en tanto el higienismo concebía los parques como pulmones urbanos y no como servicios de uso. Recién con la disminución efectiva de las horas de trabajo, proceso que se desarrolla en el país alrededor de 1920, con el cumplimiento del descanso dominical, la creación de organizaciones obreras y con las leyes de mejoras sociales que se introducen a partir de 1918, se crea la necesidad del servicio del *Parque Público* para recreación general.

Durante el siglo XX el Parque Público fue virando hacia la idea de "espacio verde", concepto que abarca además a otros espacios públicos urbanos —como plazas, plazoletas, bulevares o costaneras— que amplían su significación en la relación entre ciudad y "naturaleza". Un caso particular de espacio público lo constituyen también los jardines históricos como el Jardín Botánico y el Jardín Japonés, productos de la ordenación humana de elementos naturales caracterizados por sus valores estéticos, paisajísticos y botánicos.

En este período el espacio verde público se incorporó gracias a la labor de los Directores de Paseos: entre estos se destaca Carlos Thays (hijo), que continuó la labor del padre y ejerció su función como Director de Parques y Paseos desde 1921 hasta 1946. Creó numerosos espacios verdes que hoy configuran la imagen urbana de la Ciudad: el Jardín Botánico, el Parque Tres de Febrero, la zona denominada Palermo Chico y la avenida Figueroa Alcorta como conexión con el parque, las Barrancas de Belgrano y los parques Ameghino, Los Andes, Centenario, entre otros. Entre las remodelaciones se destacan el Paseo Intendente Alvear, el Parque Lezama, el Parque Avellaneda, todas las plazas ya existentes y ocho plazoletas, entre ellas la del Teatro Colón, ya desaparecida.

Algunos paseos públicos incorporaron obras de arte, convirtiéndose en áreas de valor cultural como museos al



aire libre: el monumento a Domingo Faustino Sarmiento realizado por el escultor francés Auguste Rodin, situado en el barrio de Palermo, el monumento a Marcelo T. de Alvear realizado por Antoine Bourdelle y la réplica de la Estatua de la Libertad ubicada en el barrio de Belgrano, entre otros.

Con respecto a los grandes espacios abiertos costeros, se plantea una diametral diferencia entre el sector norte y el sector sur a orillas del Río de la Plata. En el norte, se localiza un conjunto de grandes parques paralelos a la costa, cuyos orígenes se remontan a los rellenos realizados sobre el río desde mediados del siglo XIX.

Hacia el sur, se constituyó la Reserva Ecológica Costanera Sur que bordea el Río de la Plata a la altura del Área Central de la Ciudad, producto del relleno del río con escombros provenientes de las demoliciones implicadas en las autopistas. Sobre estas fue conformándose un espacio colonizado por especies vegetales y animales, que algunos autores consideran similar al ecosistema ribereño original del Río de la Plata. Se reconoció el valor ambiental y como espacio verde, de tal forma que fue declarado Reserva Ecológica a fines de la década de 1980. Además, en la zona sur de la Ciudad se ubica un segundo conjunto de espacios destinados a parques, en torno del Riachuelo. Su integración es conflictiva por el nivel de contaminación y la degradación de sus costas. Sus orígenes se remontan a las obras de saneamiento realizadas a mediados del siglo XX.

En los últimos años se han incorporado un cierto número de nuevos espacios verdes al stock de la Ciudad. Entre estos se destaca el Parque Indoamericano, ubicado en el barrio Villa Soldati que, con 130 hectáreas, representa el segundo gran pulmón verde luego del Parque Tres de Febrero. También es importante destacar los proyectos para la recuperación de la costa del Río de la Plata. Estos abarcan distintas propuestas, entre las que se incluye recuperar espacios verdes de uso público. Un ejemplo es la incorporación de áreas verdes en la sede de Ciudad Universitaria, además de los patios urbanos y de la incorporación en 2010 de una nueva plaza en el barrio de Boedo.

El Parque Chacabuco posee instalaciones deportivas, educativas y culturales además de gran variedad de senderos arbolados y especies arbustivas, que lo configuran como un núcleo de esparcimiento y sociabilidad tanto para sus vecinos inmediatos como para la población de los alrededores.



DESARROLLO HISTÓRICO DEL TRANSPORTE Y LA MOVILIDAD

La Ciudad de Buenos Aires se desarrolló en íntima relación con su rol de puerto, el cual se convertiría con el transcurso del tiempo en punto de concentración comercial y de vías de comunicación. A partir de él se fueron tendiendo las distintas vías ferroviarias, dándole a la Ciudad la forma y la estructura que presenta hoy en día.

Hacia fines del siglo XIX surgió la necesidad de idear un sistema capaz de trasladar las materias primas de la periferia hacia el centro. De ahí en adelante, se fueron gestando lentamente grandes redes de transporte urbano dando lugar a la creación del sistema de transporte más extenso y complejo de la República Argentina. El ingreso del país en el mercado mundial, con su consecuente adopción del modelo agroexportador a fines del siglo XIX, fue el factor más importante en la determinación del papel que tendría Buenos Aires. El rol hegemónico que obtendrá se constituye debido a su ubicación privilegiada cercana al puerto de ultramar. En este periodo regían los principios del librecambio, a través del cual se exportaban materias primas y se importaban productos manufacturados de Europa.

El puerto de Buenos Aires es el principal puerto de la Argentina y está emplazado sobre una superficie de 470 hectáreas. En la época de oro de la inmigración, tuvo un papel preponderante en el transporte de pasajeros desde el Viejo Mundo. Se construyó a fines del siglo XIX (la parte que hoy se conoce como Puerto Madero y Dock Sud) y la

primera dársena fue inaugurada en 1889. Alrededor de 1908, el creciente tráfico marítimo obligó a ampliarlo y, en 1911, comenzaron las obras del Puerto Nuevo (proyectadas por Luis Huergo), que llevarían alrededor de 15 años. Así, se sumarían a la infraestructura existente cinco dársenas más, y luego una sexta.

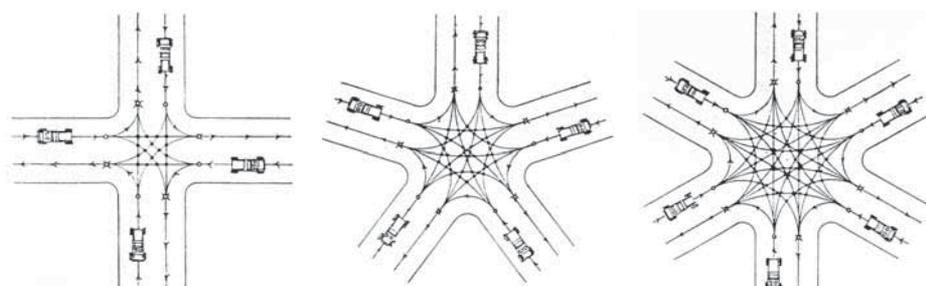
A fines de la década del 1920, el puerto de Buenos Aires era el mayor de América latina y de todo el hemisferio austral. Fue tradicionalmente la principal entrada marítima de la Argentina. En él convergían las cinco líneas ferroviarias que lo comunicaban con el interior del país. Esto último da cuenta de la importancia del puerto en aquellas épocas, ya que las vías ferroviarias fueron construidas de este modo para poder cargar las materias primas y llevarlas al puerto y, a su vez, distribuir los productos importados al interior.

Alrededor de la década de 1870 comenzó una época de gran desarrollo para la Ciudad de Buenos Aires, con el fin de hacer frente a los requerimientos y responsabilidades que llegarían con su nuevo papel de capital de la Nación. Don Torcuato de Alvear fue el Intendente con mayor predisposición en la aplicación de un programa de legislación y ensanche de calles. Emprendió la creación de la Avenida de Mayo, para facilitar el tráfico comercial, favorecer las condiciones de higiene y embellecer la Ciudad. Fue inaugurada en 1894, constituyendo el primer bulevar y la primera avenida de la República y de toda Sudamérica. Además, declaró de utilidad pública los terrenos para la Av. General Paz y para la avenida Norte a Sud, hoy 9 de Julio. La avenida General Paz se inauguró recién en 1941, pero desde 1887 estaba presente la idea de construir un camino en el límite entre la Ciudad y la provincia de Buenos Aires. Originalmente, fue concebida como una avenida parque. En 1937 fue inaugurada la avenida 9 de Julio, una de las avenidas más anchas del mundo, si bien

su planificación ya databa de fines del siglo XIX. Para trazar esta avenida fue necesaria la expropiación de gran cantidad de inmuebles. Fue en 1887 que se fijó en 20 varas (17,32 m) el ancho de todas las calles futuras. La política de apertura de calles, ensanches y rectificaciones de trazado siguió su curso durante varios años más, hasta que fue suspendida en 1930, debido a la crisis económica.

El importante aumento de población que se producía por la inmigración y el mercado en expansión hicieron más que necesaria la implementación de medios de transporte capaces de trasladar a los pasajeros en el viaje del trabajo (generalmente en el centro de la Ciudad) a sus residencias, por un costo no muy elevado. El papel de ferrocarril en este sentido fue fundamental.

La red ferroviaria argentina se inició en la segunda mitad del siglo XIX. El ferrocarril fue el primer transporte terrestre mecánico que funcionó en el país. El primero apareció en Buenos Aires en agosto de 1857 con el nombre de Ferrocarril del Oeste. Unía la estación Parque, donde hoy está el Teatro Colón, con Floresta, contando con cuatro estaciones intermedias: Once de Septiembre, Almagro, Caballito y Flores.



Estos esquemas forman parte del análisis del transporte elaborado en el Plan Noel de 1925. La preocupación por la movilidad, en especial el ordenamiento del tránsito en el Área Central, ya estaba presente a principios del siglo XX.

De arriba hacia abajo y de izquierda a derecha: ampliación de la calle Américo Vespucio sobre las vías del Ferrocarril Roca (1948); primera estación de Ferrocarril del Sur; andenes de la Estación Terminal de Ferrocarril del Sur en Constitución (1900); estación terminal del Ferrocarril del Sur desde la avenida Brasil; Nuevo Puente Pueyrredón (1931).

¹ "Etimológicamente, la expresión "transporte" significa el desplazamiento de algo más allá de una frontera, sea esta natural o artificial. En consecuencia, en sus términos más estrictos, el término "transporte" alude a dos elementos básicos. En primer lugar, el propio desplazamiento, el movimiento. En segundo lugar, el espacio atravesado, claramente delimitado por una frontera y, en consecuencia, mensurable, definido." Seguí Petrus.



Entre los años 1870 y 1914 se construyó la mayor parte del tendido ferroviario, utilizando capitales ingleses, franceses y en menor medida, argentinos. La Argentina llegó a ocupar el décimo puesto en el mundo, con aproximadamente 47.000 km de tendido ferroviario. El interés del capital extranjero consistió en desarrollar la infraestructura del país y en financiar su incorporación en la división internacional del trabajo. El ferrocarril dio origen a gran cantidad de asentamientos urbanizados, siendo el motor del desarrollo y del poblamiento del país. En 1946 se dio paso a la estatización de toda la red de ferrocarriles, hecho que perdurará hasta recién entrada la década de 1990.

Pocos años después de la entrada del ferrocarril al territorio porteño, hizo su aparición el tranvía. El primer tranvía de tracción a sangre fue habilitado en julio de 1863, y prolongaba la línea del Ferrocarril del Norte entre su terminal de Retiro y la actual Plaza Colón. Esto también permite dar cuenta de la importancia del puerto y de que la Ciudad irá tomando su forma a partir de él.

Las dos primeras líneas de tranvías urbanos fueron inauguradas en febrero de 1870 y los coches eran también tirados por caballos: el Tramway Central, de los hermanos Lacroze y el Once de Septiembre, de los hermanos Méndez. No pasó mucho tiempo para que las calles de Buenos Aires se vieran irrumpidas por una densa red de líneas ferroviarias y tranviarias. Rápidamente, la idea de líneas elevadas o subterráneas con tracción eléctrica comenzó a extenderse. Desde principios del siglo xx los tranvías eléctricos reemplazaron a casi el total de los otros sistemas, y el ferrocarril comenzó a electrificar su tracción a partir de 1908. A mediados de siglo, por la Ciudad llegaron a funcionar cerca de 50 líneas de tranvías.

Alrededor de la década del 1930, con el desarrollo del sistema automotor, la utilización de ómnibus y el nuevo invento del auto colectivo, el tranvía perdería su lugar. Si bien tuvo un leve resurgimiento hacia mediados de siglo, fue finalmente abandonado, priorizándose la utilización de otros medios. En 1961, por decreto, dejaron de utilizarse. El último servicio data de febrero de 1963. Los

subterráneos reemplazaron a los tranvías casi por completo, quedando únicamente el Premetro (inaugurado en agosto de 1987) y el Tramway Histórico de Buenos Aires, utilizado con fines turísticos.

La primera línea subterránea (actualmente Línea A), se inauguró en 1913 y fue construida por la empresa Anglo Argentina. El recorrido iba desde Plaza de Mayo hasta la Plaza Miserere y en 1914 fue prolongada hasta Caballito. Los vagones de esta línea son diferentes a los que traerán las líneas posteriores, ya que fueron construidos en Brujas, Bélgica. Son de madera y se destacan como un atractivo turístico. Al estar estos coches preparados para prestar servicios tanto bajo tierra como en la superficie, en junio de 1915, la Compañía de Tranvías Anglo-Argentina presentó un servicio mixto subte-tranvía, sin necesidad de trasbordo. Gracias a una rampa que fue construida en la estación Caballito, uno o dos coches (según la hora) eran desacoplados y proseguían su recorrido como tranvías hasta la intersección de las avenidas Rivadavia y Lacarra.

Buenos Aires y su tráfico crecían a un ritmo tan acelerado que era necesario buscar la manera de adaptar la Ciudad a los cambios. La construcción de varias líneas subterráneas resultó en ese entonces una alternativa bastante acertada.

Solo 12 ciudades del mundo disfrutaron del subterráneo antes que Buenos Aires. Algunas de ellas son Londres, Atenas, Estambul y Viena.

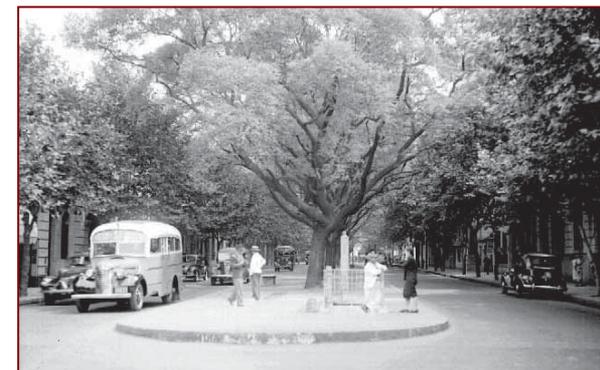
La segunda línea subterránea, que es actualmente la Línea B, fue inaugurada en 1930 por el grupo ferrocarrilario Lacroze. El trayecto que recorre une el Correo Central, en la estación L. N. Alem, con Parque Chas, en la estación Los Incas, siguiendo las avenidas Corrientes y Triunvirato. Esta línea introdujo una importante innovación: la implementación de escaleras mecánicas.

Las primeras líneas de subte que surgieron, en un principio llevaban el nombre de la empresas propietarias y un número, cuando se trataba de más de una empresa.

Pero cuando pasaron a formar parte de la Corporación de Transportes², esta les asignó las actuales letras, según orden de antigüedad. Actualmente hay en funcionamiento seis líneas de subterráneos.

Tanto el tranvía como el subte obstaculizaron el trabajo de los taxistas, por lo cual estos últimos se vieron obligados a ir en consonancia con las nuevas situaciones que se les presentaban. Los taxis resultaban muy caros para los trabajadores y eso llevaba a que siempre optaran por el subte o el tranvía. De esta manera surgió lentamente, a lo largo de la década de 1920, primero la idea y luego el proyecto del auto-colectivo. Sin duda se puede afirmar que los taxistas fueron sus precursores. Decidieron realizar un recorrido fijo anunciándolo con un cartel en su parte delantera y permitiendo subir a más de un pasajero. En septiembre de 1928, inició su recorrido la primera línea de autos colectivos. El recorrido iba desde Primera Junta hasta Rivadavia y Lacarra, con una parada en Plaza Flores. En 1931 comenzó a circular por la Ciudad el colectivo como se lo conoce hoy en día. Ya no cubría únicamente el centro porteño, sino que se extendía por todos los barrios. A fines de 1932, la Municipalidad reglamentó el servicio y habilitó las líneas, numerándolas de 1 a 69. Actualmente el colectivo es el transporte público más utilizado en la Ciudad de Buenos Aires, funciona las 24 horas del día, transita por la mayoría de las calles y suma más de 135 líneas.

Desde mediados del siglo xx en adelante las líneas de subterráneos se fueron ampliando, surgieron nuevas líneas de colectivos y otras cambiaron sus recorridos. Durante la década del 1970 el crecimiento del parque automotor colapsó los accesos a la Ciudad de Buenos Aires. El automóvil tomaba cada vez más protagonismo. En ese entonces existían únicamente dos grandes vías de circulación para el tránsito rápido: la Av. General Paz y la Av. Dellepiane. Transitaban por la Ciudad cerca de 1.500.000 vehículos que se desplazaban por 2.500 km de calles y avenidas, que resultaban insuficientes. La alternativa utilizada para menguar este problema fue la construcción de autopistas. La Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, junto con el Gobierno de la Nación, dio comienzo a la



Autocolectivo en la intersección de las avenidas Carabobo y Rivadavia, 1941.



La misma esquina, 70 años después.

ejecución del Plan de Autopistas Urbanas, con régimen de peaje. Las primeras fueron la Autopista 25 de Mayo y la Autopista Perito Moreno, inauguradas en diciembre de 1980 por el intendente de facto Osvaldo Cacciatore dos años después del comienzo de las obras. También se pueden mencionar como autopistas muy importantes, los accesos a la Ciudad de Buenos Aires: la autopista Buenos Aires-La Plata (llamada oficialmente Dr. Ricardo Balbín), construida por tramos desde la década de 1960; el Acceso Oeste, que se construyó también por tramos en la década del 1970; y la Autopista Ricchieri, que enlaza la avenida General Paz con Ezeiza y se fue construyendo desde la década de 1940.

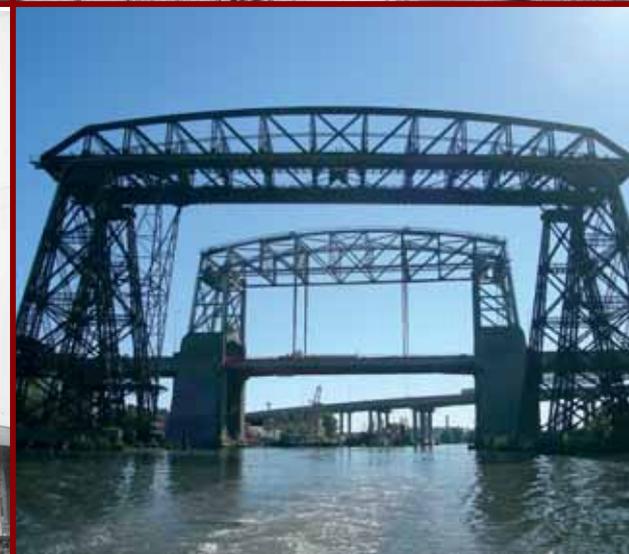
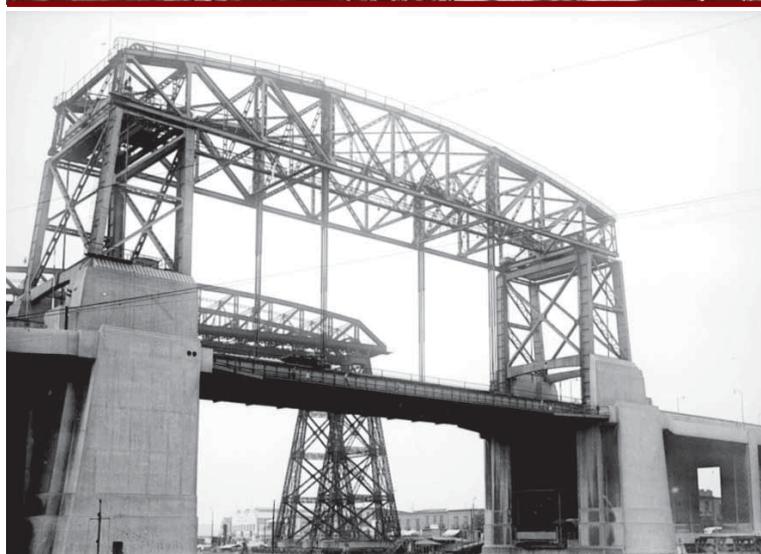
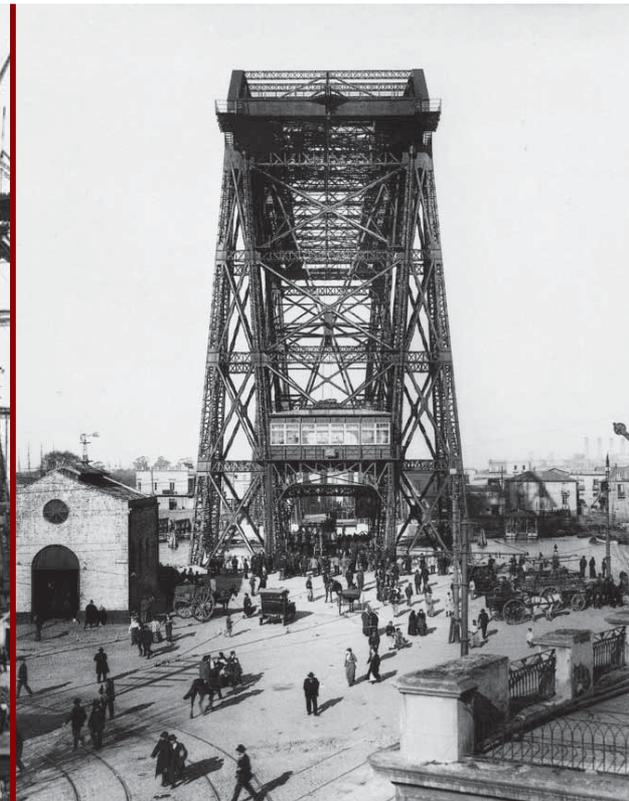
² En 1936 se decide la creación de un ente mixto privado-estatal, operador y coordinador: la Corporación de Transportes de la Ciudad de Buenos Aires (CTCBA), con el fin de consolidar las empresas de tranvías, ómnibus y subterráneos, además de los colectivos. El Estado la sustituyó en 1952 por la Administración General de Transportes de Buenos Aires (AGTBA). A partir de 1955, todos los medios de transporte que integraban la AGTBA, con excepción de los subterráneos, fueron privatizados. En 1963 la AGTBA fue reemplazada por Subterráneos de Buenos Aires.

En cuanto al transporte aéreo, se pueden destacar dos aeropuertos: Jorge Newbery y Ministro Pistarini. Además, existen cinco aeropuertos militares y dos privados.

El aeroparque Jorge Newbery se encuentra en el barrio de Palermo, a 2 km del centro y atiende principalmente vuelos de cabotaje y en menor medida, servicios internacionales a países limítrofes. Fue inaugurado en 1947, en terrenos ganados al Río de la Plata. El Aeropuerto Nacional Ministro Pistarini, comúnmente llamado Ezeiza, se localiza a 33,5 km al suroeste del centro porteño y concentra el 80% del tráfico internacional del país. Para llegar desde la Ciudad hasta el Aeropuerto Ezeiza en auto, es necesario tomar la Autopista Ricchieri.

No es posible entender la formación, la estructura y la distribución de la Ciudad de Buenos Aires sin tener en cuenta el transporte. Este constituye un soporte fundamental por haber sido uno de los factores más influyentes en la creación y el desarrollo de la Ciudad y su movilidad. Incluso su ubicación, cercana al puerto, obedece a la posibilidad de comerciar materias primas y productos manufacturados a través de medios de transporte marítimos. A partir de la ubicación privilegiada del puerto se van desarrollando otros medios. El ferrocarril trazó sus vías a partir de este punto y no es casual que la mayor densidad de población generalmente se encontrara alrededor de sus estaciones. Con el surgimiento de nuevos medios de transporte la situación cambió, precisamente por las diversas posibilidades de acceso que obtuvieron los habitantes.

Puente Nicolás Avellaneda a lo largo de la historia, símbolo del barrio de La Boca y marca registrada de Buenos Aires en el mundo.



HISTORIA ECONÓMICA DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

En el último tercio del siglo XIX, la Argentina se consolidó en el mercado internacional como productora de materias primas. La Ciudad de Buenos Aires se vio privilegiada por la posesión del puerto, que concentraba la circulación de mercancías y era además el lugar de ingreso de millones de inmigrantes. El crecimiento de la economía junto con el de la población, dio fuerza para el desarrollo de la construcción, el comercio, los servicios, las manufacturas y el transporte. Las fábricas se expandían y los pequeños talleres lograron coexistir con ellas. Las grandes tiendas que ofrecían productos importados y nacionales tomaron auge, y coexistieron con los establecimientos comerciales menores.

En ese contexto, la entrada de artículos importados se multiplica doce veces entre 1880 y 1910. En 1897, entraron al puerto de Buenos Aires 901 barcos a vapor con un desplazamiento de 2.342.391 toneladas, de las cuales más de la mitad fueron transportadas por barcos ingleses. En 1909 la marina mercante británica constituye el 53,5% del volumen de mercadería registrada.

Con respecto a la industria, al analizar las ramas de las diferentes categorías de establecimientos, entre los censos de 1895 y de 1904, se puede dar cuenta de una disminución de aquellos relacionados con la alimentación, que pasaron de contar con 1.253 establecimientos a solo 715.

Por otro lado, los relacionados con las construcciones también sufrieron una disminución –aunque bastante menor–, de 1.098 a 915. Se observa un importante aumento de firmas relacionadas con la indumentaria, que se incrementan de 2.703 a 3.518 empresas. En este sentido, es importante destacar la influencia tanto de la publicidad como de la masificación de la moda, que constituyen dos puntos centrales para analizar esta tendencia.

Por otro lado, aquellas empresas ligadas a las artes gráficas y papelería también muestran un aumento del 233 a 406 establecimientos. Las demás categorías de firmas, como ser las de madera y muebles, metales, artísticos y adornos y productos químicos, se mantienen aproximadamente en el mismo número.

En lo que respecta a la cantidad de empleos, en el año 1909 había un total de 686.121 personas mayores de 14 años con una profesión, oficio u ocupación. Esta cifra representa el 56% de la población total de la Ciudad de Buenos Aires, lo que significa un aumento de 269.289 trabajadores considerando el censo de 1904.

El flujo de inmigrantes atraídos por el auge de la construcción, la expansión del empleo público y el desarrollo comercial de Buenos Aires transformó a la fuerza laboral porteña, no solo engrosando su tamaño sino, sobre todo, alterando el peso de la población económicamente activa.

En cuanto a las ramas en las cuales se ocupaba la población, el grupo más importante lo constituían las industrias y artes manuales, que absorbían un 31,8% de la actividad profesional de toda la Ciudad, seguidos por el personal de servicios con 21,9% (que en el censo de 1904 representaban un 13,7%), seguidos por el comercio con 17,7% y los empleados de gobierno y administración, militares y cultos con 6,12%. Estas actividades económicas incluían una importante heterogeneidad de empleos.

En el censo de 1909 se contabilizaron unas 319 ocupaciones, en las cuales predominaban los varones por sobre las mujeres. Estas últimas se veían mayormente obligadas a permanecer en los empleos más tradicionales. En el sector de industrias y artes manuales predominaban las ocupaciones de albañiles, carpinteros, herreros, mecáni-

cos, peluqueros, zapateros, tipógrafos y sastres. Constituían un total de 217.677 trabajadores en todo el sector, incluyendo argentinos y extranjeros. En la sección de agricultura y ganadería, la mayoría de los trabajadores ocupaban los lugares de agricultores, acopiadores, criadores y saladeristas, entre otros. Toda la sección constituía un total de 7.078 trabajadores. Se destaca el crecimiento diferencial de cada uno de los sectores si se tiene en cuenta que en el año 1904 eran 4.613 los trabajadores relacionados al área de la agricultura y 127.244 los involucrados en la industria. La mayoría de las profesiones liberales, por otra parte, estaban constituidas por abogados e ingenieros, seguidos por escribanos y periodistas.

En el año 1904 se registraron 8.877 establecimientos industriales que utilizaban en mayor medida máquinas movidas a vapor, seguidas por las que utilizaban energía eléctrica. La mayoría del personal empleado en las industrias estaba constituido por hombres extranjeros, seguido de hombres argentinos y finalmente, por mujeres. Entre 1895 y 1904 la fuerza motriz instalada en la Ciudad de Buenos Aires creció a un ritmo del 9,6% anual. Entre 1904 y 1910, el desarrollo de la energía eléctrica es aun más significativo, ya que aumenta a un 23,5% anual, incluyendo la producción de las grandes usinas. En 1910, la energía eléctrica era el sistema más utilizado, seguido por la energía generada a vapor.

La información respecto del aumento de tamaño de las industrias es concluyente: de un promedio de 8,4 empleados por establecimiento en 1895 se pasa a 11,5 empleados en 1910: esto representa un aumento del 36%.

Otro indicador relevante respecto al crecimiento de la industria es el del consumo de materias primas que, en términos reales, aumenta al 12% anual entre los años 1887 y 1904. Prácticamente todo el país fue convertido en mercado de las empresas instaladas en la Ciudad.

En el censo de 1914 se verifica un predominio de los trabajadores relacionados con la industria y las artes manuales, que alcanzaban la cifra de 273.000. En el caso de la mano de obra masculina, los argentinos eran superados en cantidad por los extranjeros. Pero en lo que a mano de obra femenina se refiere, esto no era así ya que por el contrario, las argentinas predominaban sobre las extranjeras.

Las profesiones que tenían mayor relevancia entre la



Establecimientos productivos: 1895-1904

Categorías	N°	
	1895	1904
Alimentación	1.253	715
Construcciones	1.098	915
Vestido y tocador	2.703	3.518
Madera, muebles y anexos	1.193	932
Metales y anexos	944	1.093
Artísticos y de adorno	421	568
Artes gráficas, papel y anexos	233	406
Productos químicos, artículos sanitarios	132	126
Empresas e industrias varias	462	604
TOTALES	8.439	8.877

Fuentes de energía utilizadas en establecimientos productivos: 1895-1904

Categorías	N°						
	Máquinas a vapor	HP	Otras máquinas	Motores			HP
				A vapor	Eléctricos	A gas	
1895				1904			
Alimentación	255	1.959	1.639	149	74	50	3.713
Construcciones	225	1.850	1.702	79	48	9	2.643
Vestido y tocador	147	1.314	3.857	39	56	27	1.640
Madera, muebles y anexos	76	529	1.524	55	42	13	1.064
Metales y anexos	129	979	2.692	98	78	25	1.976
Artísticos y de adorno	6	25	245	22	40	6	283
Artes gráficas, papel y anexos	55	371	1.313	28	96	10	882
Productos químicos, artículos sanitarios	51	950	449	32	19	2	787
Empresas e industrias varias	69	752	724	124	74	21	6.870
TOTALES	1.013	8.729	14.145	626	527	163	19.858

Grupos profesionales; 1904-1909

Grupos	Cifras absolutas		Aumento	
	1904	1909	Absoluto	Relativo %
			1904	1909
Agricultura y ganadería	4.613	7.078	2.465	53,43
Industrias y artes manuales	127.244	217.677	90.433	71,07
Comercio	90.114	121.747	31.633	35,10
Transportes	15.821	21.887	6.066	38,34
Personal de servicio	57.248	150.574	93.326	165,02
Propiedad mueble e inmueble	10.729	13.442	2.713	25,29
Empleados del gobierno y administración, militares y cultos	30.060	41.970	11.910	39,62
Profesiones sanitarias	3.531	5.505	1.974	55,90
Profesiones liberales	8.791	13.102	4.311	49,04
Instrucción y educación	13.556	15.619	2.063	15,22
Sin clasificación determinada y varias	53.125	77.520	22.395	40,63
TOTALES	414.832	686.121	269.289	64,60

Situación industrial en la Capital Federal

	1887	1895	1904	1914	1914
N° de establecimientos	6.128	8.439	8.877	10.275	13.440
Personal empleado	42.321	70.469	S/D	149.289	244.231
Fuerza motriz (HP)	6.277	11.074	19.858	178.493	258.039
Población (miles)	404,2	663,8	S/D	1.575,8	2.487,0

Personal empleado

Sexos	1904	1909	Aumento
Varones	55.435	76.976	21.541
Mujeres	13.077	16.187	3.110
TOTALES	68.512	93.163	24.651





mano de obra femenina eran las de costureras, lavanderas, modistas y planchadoras.

El comercio empleaba a casi cien mil personas; de estas, los comerciantes constituían el 60% del total, mientras que el 40% restante estaba compuesto por empleados. En lo que respecta a la administración pública, una buena parte eran argentinos, alrededor de 50.000 trabajadores. Los trabajadores relacionados con el transporte ya constituían para aquella época alrededor de 45.000 personas. Cerca de 100.000 personas constituían el servicio doméstico, y la mayor parte estaba constituida por mujeres extranjeras. Las profesiones se hacían presentes en un variado número de actividades, entre las que se destacaban la abogacía y medicina, con 2.000 y 1.800 trabajadores respectivamente.

La economía desde los treinta

A partir de la década de 1930, se observa un cambio realmente importante en la economía argentina, más que por razones intrínsecas, debido a factores externos que causaron una modificación significativa de la política económica implementada hasta ese momento. El modelo agroexportador no es completamente abandonado, pero desde entonces se da impulso, de acuerdo con el contexto internacional, a una importante industrialización por sustitución de importaciones.

Existe una gran dificultad en poder determinar el funcionamiento de la industria hasta 1935 por falta de relevamientos censales; sin embargo, se evidencia que la industria se recuperaba de la gran crisis, una de cuyas consecuencias positivas fue, justamente, promover la industria local.

Si bien en Buenos Aires no hay registro de que aumente la cantidad de establecimientos, la cantidad de personas ocupadas crece un 50% y se triplica la potencia media que los motores instalados brindan al personal. El motor eléctrico ya había desplazado a la máquina de vapor. La industria absorbía al 47% del personal ocupado en todo el país.

Hacia fines de la década de 1930 y principios de 1940 hubo un sostenido incremento en la cantidad de empleos, así como en el constante y fuerte descenso en la potencia media instalada por persona ocupada. Esto último está íntimamente relacionado con la necesidad de sustituir

manufacturas importadas, imposibles de obtener por el conflicto bélico mundial desde 1939 a 1945, y porque ese mismo conflicto limitaba la disponibilidad de energía y trataba el equipamiento industrial. La expansión que se produjo en el sector en aquellos años estuvo más relacionada con el aporte de la mano de obra que con la incorporación de bienes de capital. La Ciudad de Buenos Aires, como la nación entera, disponía por lo tanto de una mayor cantidad de industrias pero menos mecanizadas, aunque la potencia instalada global aumentó.

Una vez finalizada la Segunda Guerra Mundial, el grupo de industrias dinámicas cobra mucha mayor relevancia (movida principalmente por metales, vehículos y maquinarias) ya que, cuando la guerra finalizó, las medidas proteccionistas que impedían las importaciones siguieron vigentes, favoreciendo el desarrollo de la industria que ya no es dependiente de las ramas sustitutivas.

El censo de 1946 permite analizar el efecto de la guerra sobre la evolución de la industria porteña, caracterizada por un crecimiento de la ocupación manufacturera y una merma en la potencia media disponible por persona ocupada. Se produce una paulatina modificación del perfil industrial, donde los bienes de consumo intermedio como los combustibles, materias primas y bienes de capital, como motores y máquinas, comenzaron a tener más peso que los de consumo final. Hubo cambios en la fisonomía industrial de los barrios, inducidos por el Código Municipal de Edificación, por la expansión demográfica y la valorización de los terrenos. Las fábricas de electricidad continuaron cercanas al Río de la Plata, y cabe destacar que su aporte al valor agregado con respecto a la industria porteña cayó de un 14% a un 6%. Además, finalizada la guerra, se eliminan las limitaciones al intercambio comercial con otros países, por lo que es posible la exportación de los tradicionales productos agropecuarios argentinos que proveen de las divisas necesarias para la importación de bienes de capital, necesarios a su vez para proveer a las industrias.

A partir de 1948, en la Ciudad de Buenos Aires cambia radicalmente la inflexión de la curva de potencia disponi-

ble por persona ocupada, que empieza a mostrar un ritmo de crecimiento similar al del período 1914-1935.

La industria manufacturera porteña se mudó hacia los partidos aledaños del oeste y el noroeste de Buenos Aires, donde se estaba consolidando el poblamiento industrial, como se verifica en el Censo de 1954. El valor manufacturero agregado proveniente del Gran Buenos Aires constituía la mitad del generado en la Ciudad, cuando en 1935 llegaba apenas a un 30%. Se verifica que esta segunda oleada de industrialización por sustitución de importaciones, junto con las migraciones internas, fue dando forma a la consolidación del Gran Buenos Aires como núcleo del desarrollo industrial nacional.

En este sentido, un elemento que permite orientar acerca del grado de industrialización del país lo constituye el promedio resultante de dividir la potencia instalada en la industria manufacturera por la cantidad de habitantes. Para la Argentina, este índice asciende lentamente hasta 1935, para tomar un ritmo mucho mayor entre ese año y 1941. El efecto de la guerra disminuye el ritmo, entre otras razones, por la imposibilidad de importar motores. Solo con posterioridad a 1950 se retoma el fuerte ritmo de 1935-1939. A título comparativo, la potencia media instalada en 1964 equivalía a 24 HP cada cien habitantes, al igual de lo registrado en Nueva Zelanda y a diferencia de países más industrializados, como Australia y Canadá, que registraban 49 y 70 HP respectivamente.

Se observa que si bien la ocupación industrial en la capital aumentó ligeramente entre 1946 y 1954, la cantidad de obreros y empleados descendió de 437.000 a 407.000. El porcentaje de personas ocupadas en la industria con respecto al resto del país decreció de 46% en 1946 a 39% en 1954. Esos índices reflejan la importancia que perdía la Ciudad de Buenos Aires y ganaban sus alrededores. Así, los partidos del Gran Buenos Aires pasaron de 215.000 empleados y obreros manufactureros en 1946 a 293.000 en 1954, marcando la centralización industrial del área. El nivel de ocupación en la Ciudad continuó creciendo, ahora de la mano del protagonismo que comenzaban a tomar los sectores de comercio y de servicios. El comercio pasó de 309.000 empleados en 1946 a 377.000 en 1954.

Al promediar la década de 1950 comienza a corporizarse en medidas de gobierno la inquietud oficial por la

desordenada expansión industrial porteña. Se fomenta la instalación de industrias en el Gran Buenos Aires y en 1972, a través de una ley, se prohíbe la instalación de nuevos establecimientos en el territorio de la Ciudad. Para 1974 la ocupación industrial había quedado bastante relegada frente a la ofrecida por el comercio y los servicios, que pasaron a constituirse en los principales demandantes de trabajo de la urbe.

Los censos de la época evidencian el crecimiento del sector terciario a expensas del secundario. En 1960 la población económica activa del sector primario representaba el 0,7%; la del secundario el 35,3% y la del terciario el 61%, mientras que diez años más tarde, el sector primario se encontraba estancado, el secundario había descendido al 32% y el sector terciario había ascendido al 67,3%.

La industria porteña es parte indisoluble de la historia productiva de la Ciudad de Buenos Aires. Desde las primeras huelgas obreras a principios del siglo xx, el imaginario del Sur como un área de chimeneas y sucios galpones y los consecuentes intentos de erradicación, ha formado y forma, aún hoy, parte vital de su crecimiento como metrópoli.



La evolución del Producto Bruto Geográfico de la Ciudad de Buenos Aires

La evolución del Producto Bruto Geográfico (PBG) de la Ciudad de Buenos Aires entre 1974 y 2009 evidencia las importantes transformaciones productivas que acontecieron en la Ciudad desde 1976. En el año 1974 los servicios y el comercio lideraban la participación en el PBG con un 44,2%, llegando casi al 50% dos años después, pero iniciando un ciclo de descenso hasta 1981, donde participó con el 42%. Al comenzar la nueva década volvió a revitalizarse el sector y a mantenerse estable durante los siguientes diez años. Con el posterior cambio político nacional, se incrementó significativamente hasta participar con el 59% del PBG de la Ciudad.

Estos cambios se produjeron en un período donde las políticas económicas a nivel nacional promovían la importación de productos manufacturados, dinamizando este sector, pero conjuntamente con otras decisiones, iban en detrimento de la industria nacional. Es así que la industria participaba del 27,7% del Producto de la Ciudad en el año 1974, iniciando desde ese momento pequeñas fluctuaciones tendientes a su descenso hasta el 22% a fines de esta década y una mínima reactivación en la siguiente, para terminar de caer al 15% y mantenerse casi estable posteriormente.

En cuanto a los servicios financieros, participaban del 12,3% al inicio de la serie, en constante crecimiento, pero no superando el 15% hasta el año 1980 y decreciendo para llegar en 1987 a presentar solo el 10,9% del Producto Bruto porteño, tendencia que finaliza con el cambio de coyuntura económica, cuando se ve beneficiado el sector con la liberalización de los mercados y la reducción del accionar del Estado en las variables financieras. Por su parte el transporte aportaba el 7,6% del PBG, manteniendo un leve crecimiento constante, con un pico máximo en 1990 que no superó el 11%. Tanto la construcción, como la electricidad, el gas y el agua participaban del 3,5% al iniciarse la serie, con un pequeño pico en 1979 y un decrecimiento posterior pronunciado, hasta estabilizarse en la posterior década en el 1%. La estabilidad se mantuvo, durante los 20 años

siguientes, ya que eran servicios prestados por el Estado. Sin embargo, al inicio de los años 90, fueron privatizados para reducir el gasto público, lo que se tradujo en su menor participación.

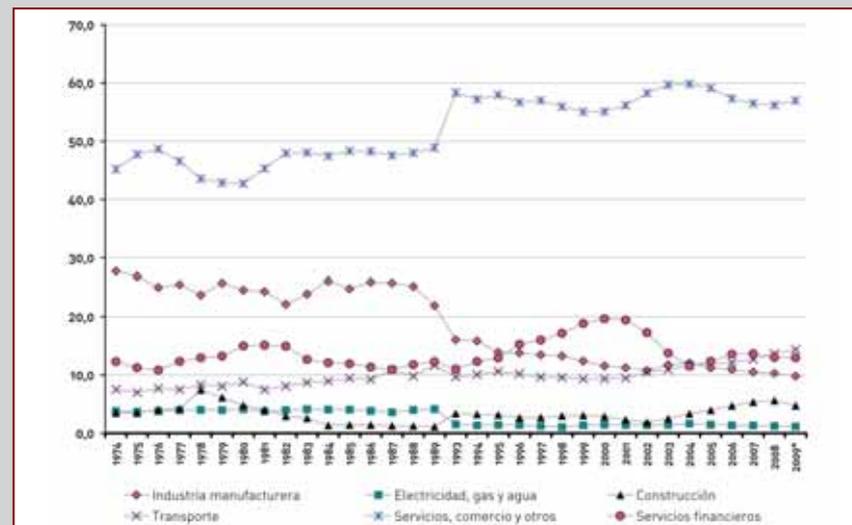
En la década de 1990, el PBG (medido a precios de 1993), creció a un ritmo del 3,5% anual, tasa que superó a la registrada por el Producto Bruto Interno Nacional (2,2%). Esta situación fue coherente con el carácter "servicio-intensivo" que fue adquiriendo la Ciudad como consecuencia de su desindustrialización, la cual tendió a acentuarse en los últimos años de la década de 1990.

En dicho desempeño, fue clave la participación de los sectores de servicios y comercio. Mientras en la Ciudad crecieron al 4,4% anual, a nivel nacional lo hicieron al 3%, siendo su participación desde 1993 siempre superior al 55% del PBG. En este sector se destacaron los servicios financieros, los servicios inmobiliarios, empresariales y de alquiler. Desde 2002 la participación de estos sectores se mantiene en torno al 57%. Por su parte, la producción industrial mostró una variación negativa durante el mismo período y hasta 2002, alcanzando, como se señaló anteriormente, el piso en 2001 cuando el sector participó de solo el 11,4% del PBG.

Se percibe así una etapa con crecimiento del producto bruto real, el producto per cápita, el consumo y la inversión, pero al estar acotada a unos pocos subsectores de servicios, junto con el estancamiento de la producción de bienes, la dinámica económica imperante en la década de 1990 profundizó las tendencias verificadas anteriormente. Esta mutación se caracteriza por la pérdida de participación de la industria a favor de los sectores relacionados con los servicios (principalmente, los servicios públicos privatizados y los servicios financieros), por cierta desintegración productiva y por la reducción del componente de agregación local de valor.

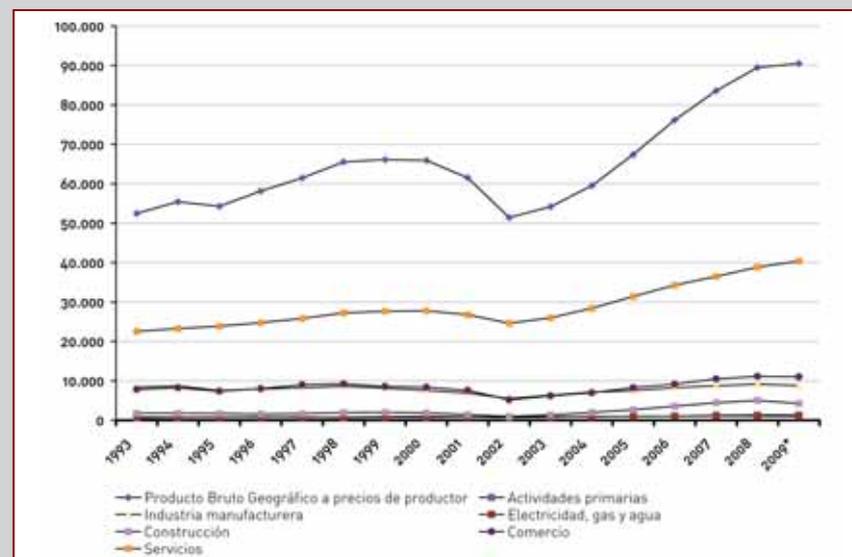
Los datos sobre las variaciones interanuales de las distintas ramas del PBG, muestran que el PBG de la Ciudad creció entre 1995-1998 a una tasa de entre el 5,8% y el 7,1%, alentado fundamentalmente por el fuerte crecimiento de los sectores de servicios y comercios. El primero creció un 8,1% entre 1994 y 1995 y un 8,2% entre 1997 y 1998. La industria en esos años creció un 6,1% y 5,1% respectivamente.

Evolución del Producto Bruto Geográfico de la Ciudad de Buenos Aires, 1974 -2009



Elaboración propia en base a Anuario Estadístico, DGEyC, GCBA.

Evolución del Producto Bruto Geográfico por sectores en la Ciudad de Buenos Aires a precios constantes de 1993, 1993-2009



Elaboración propia en base a Anuario Estadístico, DGEyC, GCBA.

Luego de la devaluación en 2002, el panorama de los sectores cambió vertiginosamente. Así, mientras el PBC creció a tasas del 7,9%; 9,7% y 11,5% entre 2002 y 2003, los servicios apenas crecieron un 1,2%; 7,5% y 10,5%, hecho que sin embargo muestra cierta recuperación en el último año. La industria mostró una importante recuperación, creciendo un 33,7% entre 2002 y 2003, para estabilizarse en los años siguientes con tasas de crecimientos de 10,8% y 8,3%, sumando un crecimiento del 60,5% en los últimos tres años.

Este guarismo solo es superado por los sectores de la construcción y del comercio, que crecieron un 170% y un 58,9%, respectivamente, entre 2002 y 2005.

La evolución de la construcción en la Ciudad de Buenos Aires

Para estudiar la evolución de la construcción en la Ciudad de Buenos Aires, se analizaron los datos sobre cantidad de permisos y de superficie permitida para construcción.³

Los permisos de edificación privada revelan las expectativas futuras de inversión en el sector, y permiten advertir las zonas más dinámicas y aquellas donde la construcción no se desarrolla, constituyendo un importante indicador de la localización de nueva oferta inmobiliaria. Asimismo, la desagregación del índice según el destino de las construcciones aporta elementos para evaluar el desempeño productivo, a partir de la edificación o ampliación de las unidades productivas.

Los gráficos muestran la evolución de los permisos para la construcción desde 1935 hasta 2010. En ellos se puede apreciar que la cantidad de metros permitidos fue aumentando década tras década, de 1940 hasta fines de 1970, período en que se modifica el Código de Edificación y se lo reemplaza por el de Planeamiento Urbano. Así, en el decenio 1971-1980 se permitieron en la Ciudad unos 35 millones de m², cuando en la década de 1960 se había llegado a 30 millones y en los años cincuenta, apenas se habían superado los 25 millones de m².⁴

La década de 1980 marcaría la menor cantidad de superficie permitida, desde que se llevan registros. Se trata

de poco más de 10 millones de m² permitidos, aunque con un aumento de los permisos, lo que muestra que en este período predominaron las ampliaciones y, en menor medida, las obras más pequeñas.

Entre 1991 y 2000 habría una recuperación de la construcción, que se reflejó en la cantidad de metros permitidos y en la participación de la construcción en el PBC. Con un poco más de 17 millones de m², llegaría al 50% de lo permitido entre 1970 y 1980.

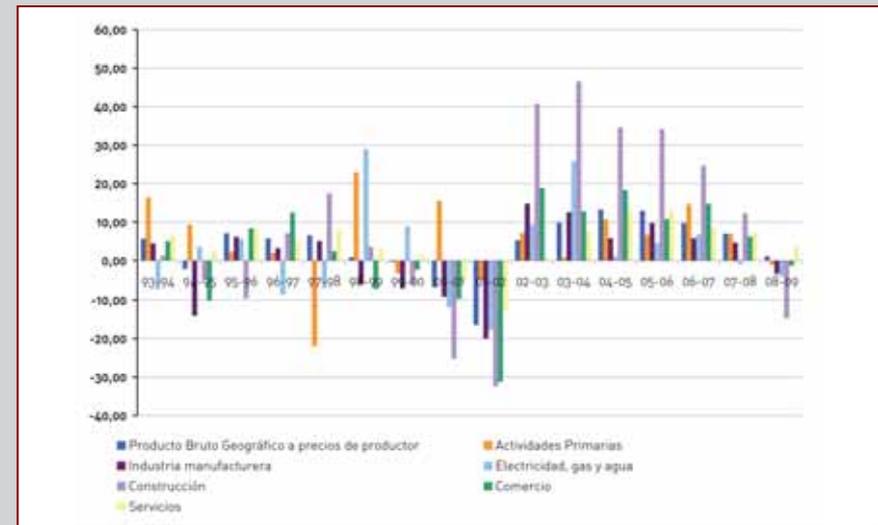
El inicio del nuevo siglo encontraría una de las mayores crisis económicas del país, permitiéndose en 2002 solo unos 200 mil m². Sin embargo, desde 2003, la construcción volvió a experimentar un boom, llegando en 2006 a más de 3 millones de m², para volver a reducirse a menos de 1 millón en los últimos años.

En el gráfico inferior de la página siguiente, se puede advertir que entre 1935 y 1954 la superficie promedio no superaba los 200 m², en tanto que en los siguientes 15 años, aumentó hasta llegar a los 1000 m² en 1978. Posteriormente, se produjo un ciclo de baja en la superficie permitida hasta finales de los años 80. A mitad de esta década, la superficie fue menor que al inicio de la serie, reduciéndose hasta llegar a los 145 m² por permiso otorgado.

Cerrando la serie, durante los últimos 20 años, las superficies fueron creciendo de manera sostenida, con un intervalo en 2002 de baja, cuando el promedio descendió a cerca de 400 m², pero repuntando nuevamente, terminando en 2010 en 1.000 m².

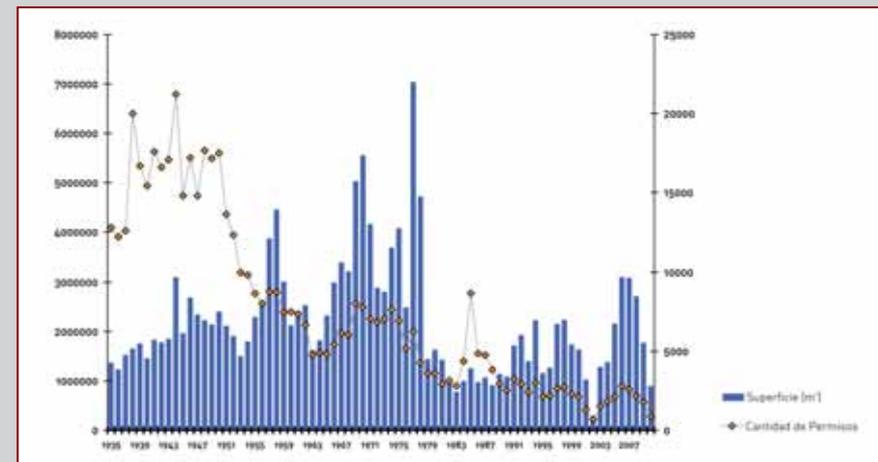
Es interesante plantear estos datos en virtud de las proposiciones del Código de 1977. En él se enunciaba la excesiva construcción en altura. Sin embargo, estos datos muestran todo lo contrario. En virtud de las construcciones observadas, se podría decir que el cambio se produjo en el tipo de construcción más que en la cantidad construida. En los no residenciales, las nuevas superficies comerciales, bancarias, hoteleras y administrativas demandaron una mayor cantidad de superficie que durante el modelo industrializador por sustitución de importaciones. En todo caso, cambió el patrón de construcción, y la normativa impuesta permitió, en promedio, una mayor superficie construida.

Variación del Producto Bruto Geográfico por sectores en la Ciudad de Buenos Aires, a valores constantes de 1993



Elaboración propia en base a Anuario Estadístico, DGEyC, GCBA.

Evolución de los m² permitidos en la Ciudad de Buenos Aires, 1935-2010

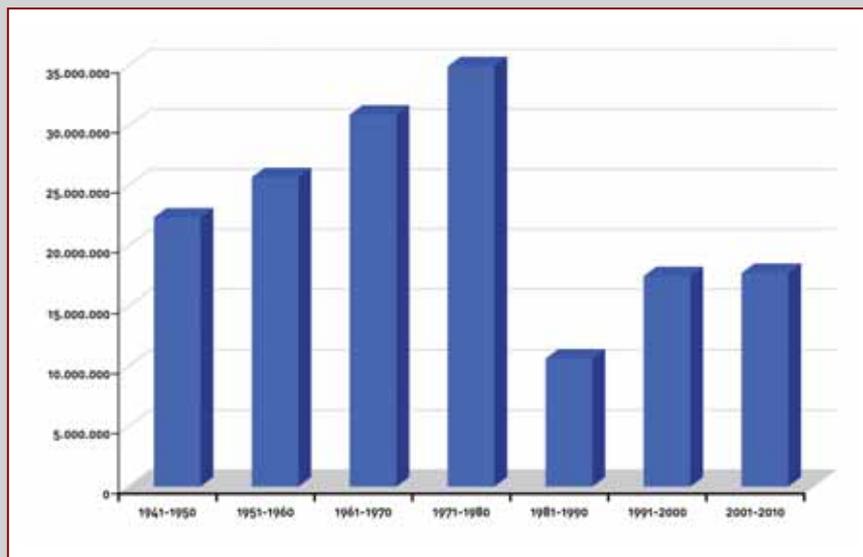


Elaboración propia en base a DGEyC, GCBA.

³ El indicador de la superficie autorizada a construir se elabora a partir de los permisos de edificación que otorga la Dirección General de Fiscalización de Obras y Catastro del Gobierno de la Ciudad y que son recopilados por la Dirección General de Estadística y Censos del Gobierno porteño.

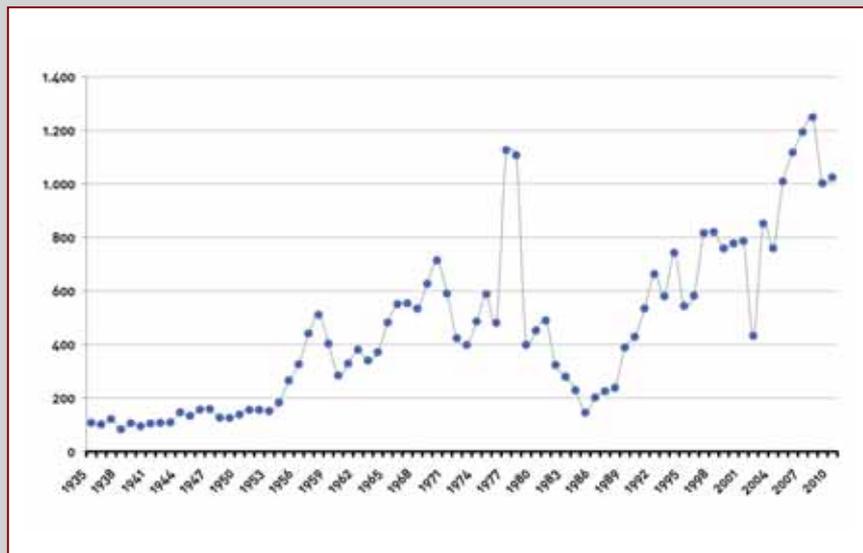
⁴ Algunos profesionales del sector afirman que el récord de 1977 (unos 7 millones de m² permitidos) fue el resultado de ingresar los planos de obras con los parámetros de la vieja normativa, antes que se cambiara el Código de Edificación por el Código de Planeamiento Urbano.

Superficie total permitida por década, 1940 a 2010



Elaboración propia en base a DGEyC, GCBA.

Superficie promedio permitida, 1935-2010



Elaboración propia en base a DGEyC, GCBA.

Los datos para ampliaciones y construcciones nuevas muestran que a partir del cambio de Código disminuyó drásticamente la participación de las ampliaciones en el total de los metros permitidos. Así, se puede apreciar que las mayores pérdidas se produjeron entre los metros para ampliaciones, mientras que los metros para construcciones nuevas, tanto en la década de 1990 como en 2007 superaron en valores absolutos al total de m² nuevos construidos en las décadas de 1950 y 1960.

Así, los gráficos de estas páginas permiten evaluar que luego de la sanción del Código de Planeamiento Urbano, la cantidad permitida para ampliaciones disminuyó considerablemente, lo que da cuenta de los preceptos de cambio estructural que se vislumbraban para la Ciudad. En todo caso, y en lo que compete a las industrias, la imposibilidad de ampliar las instalaciones se evidencia en estos datos y en el hecho de que anteriormente, las ampliaciones eran mucho más dinámicas.

El Código de Planeamiento acude a la construcción desde la tabla, negando cualquier preexistencia y utilización de lo edificado.

Tipo de construcción

En lo que concierne al tipo de obra, se cuenta con datos desde 1991, con lo cual se hace imposible comparar que sucedió con anterioridad a la sanción del Código de 1977. En tal caso, los datos presentados en el gráfico de la página siguiente muestran la preeminencia de la construcción residencial sobre otro tipo de construcciones.

En la década de 1990, además de las grandes transformaciones residenciales, la Ciudad vivió un fuerte proceso de inversiones en áreas tales como el comercio (principalmente motivadas por las grandes superficies cerradas) y los servicios (a partir de la construcción de oficinas y edificios inteligentes en el Área Central y Puerto Madero), que generaron un fuerte proceso de expansión de la construcción no residencial.

Entre 2003 y 2006 se registra la mayor cantidad porcentual en lo que respecta a construcciones residenciales. El fin de la convertibilidad frenó gran parte de las inversiones no residenciales, mientras que un porcentaje de los ahorros de la población fueron puestos en "ladrillos",

producto de la alta tasa de retorno del sector (se calcula en torno al 25% en dólares). Esto demuestra que la Ciudad se articula en una nueva dinámica (de la cual la normativa urbana no es ajena), y se potencia a través del aumento de los metros construibles a partir de la modificación del Código y los sucesivos cambios normativos.

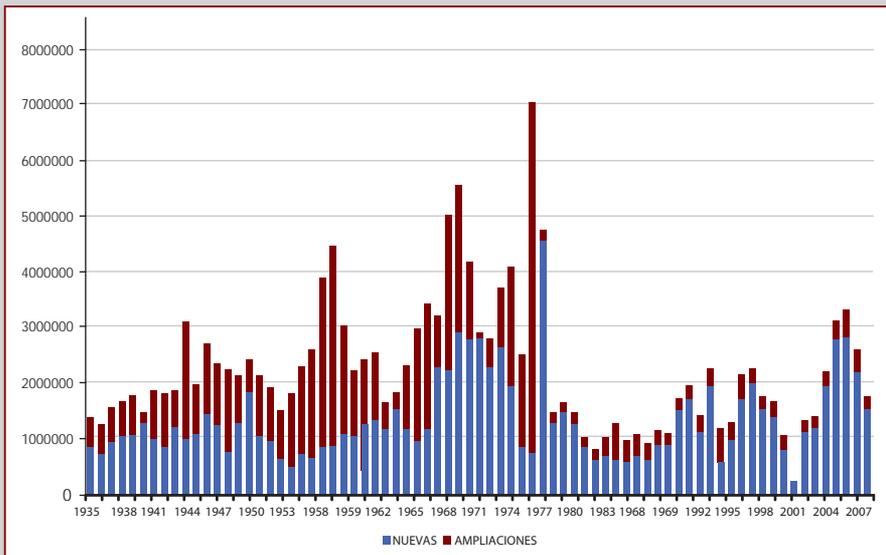
Al analizar la evolución de los permisos no residenciales, los datos obtenidos entre 1991 y 2009 dan cuenta de la importancia del sector comercial y de la actividad financiera que en los 18 años analizados ocupan entre un mínimo del 35% y un máximo del 75% en la cantidad de metros permitidos. Los rubros "hoteles" (incluye otros alojamientos) y "otros" presentan una disparidad interanual muy elevada. Así, en 2002 los hoteles representaron el 30,5% del total, mientras que en 1994 solo el 2,4%. En todos los casos se observa la profunda crisis de 2002, cuando casi no se otorgaron permisos, y el importante repunte posterior, aunque ninguno llega a las cifras de la década anterior.

El caso industrial es paradigmático. Por un lado, siempre presenta valores muy bajos en los metros permitidos (entre el 2,2% y el 8,7% del total de los permisos no residenciales); por el otro, es el único sector que no repuntó en 2003, cuando todos los demás indicadores de la industria muestran al sector en franco crecimiento.

En este caso, es necesario advertir que gran parte de la industria se encuentra en lo que se suele llamar la "ciudad informal": como está prohibido su desarrollo en la Ciudad, se produce de manera informal. Otros indicadores, como la ocupación, permiten detectar esta informalidad.

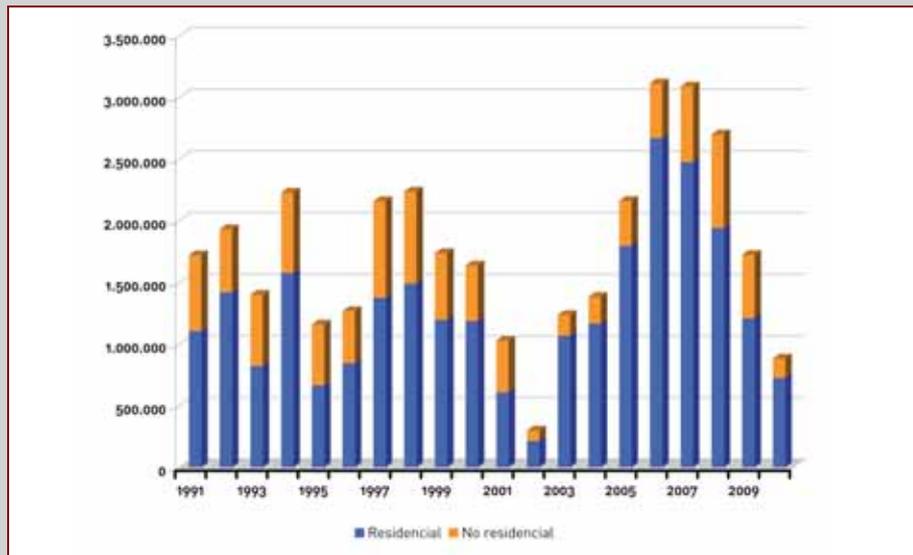
Los gráficos que acompañan estas páginas han sido elaborados a partir de las series estadísticas publicadas periódicamente por el Gobierno de la Ciudad. Estos datos se suman a relevamientos sistemáticos propios, que permiten realizar estudios históricos y análisis de tendencias a futuro.

Evolución de los m² permitidos nuevos y de ampliaciones en la Ciudad de Buenos Aires, 1935-2007



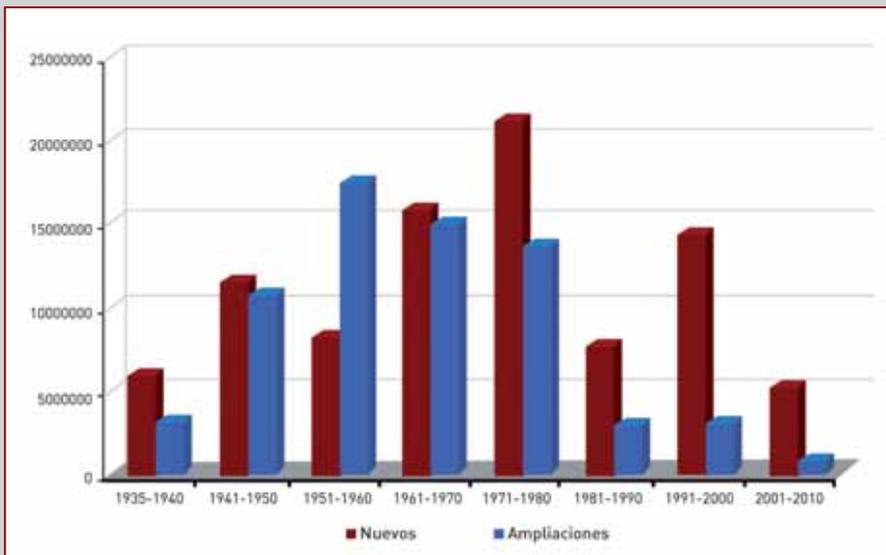
Elaboración propia en base a DGEyC, GCBA.

Evolución de los m² permitidos residenciales y no residenciales en la Ciudad de Buenos Aires, 1991-2010



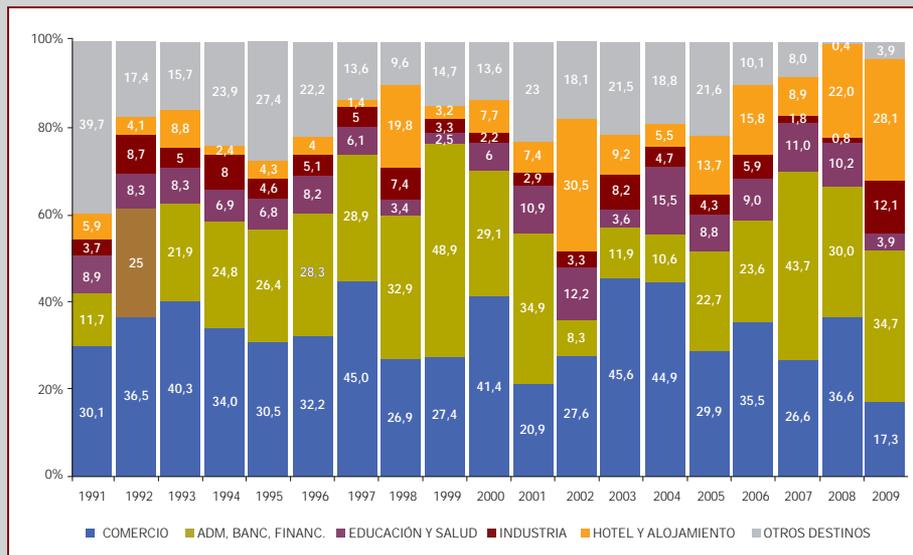
Elaboración propia en base a DGEyC, GCBA.

Metros² permitidos nuevos y de ampliaciones en la Ciudad de Buenos Aires, 1935-2010



Elaboración propia en base a DGEyC, GCBA.

Evolución de los porcentajes permitidos no residenciales (nuevos y ampliaciones) en la Ciudad de Buenos Aires, 1991-2009



Elaboración propia en base a DGEyC, GCBA.

Evolución de la distribución territorial de la construcción

La información sobre la construcción a nivel local ha sido, tradicionalmente, bastante escasa. A partir de esta investigación se pudo reconstruir la información por circunscripción electoral entre 1991 y 1998, y la información por barrio entre 1998 y 2009.

Estos datos muestran hacia qué sitios tendió la construcción en la Ciudad de Buenos Aires en los últimos once años. Estas tendencias se rigen, en todos los casos, por la normativa del Código de Planeamiento Urbano aprobado en 1977, que sigue vigente.

Así, a primera vista, los mapas siguientes muestran una imagen clara: la preponderancia de la inversión en el Norte por sobre el Oeste y Sur de la Ciudad. En las tres circunscripciones del Norte se concentró el 30,2% del total de los metros permitidos; frente a esto, es posible observar que en todo el Sur se permitió solo el 7,6%, lo que muestra la fuerte desigualdad existente entre estas dos zonas de Buenos Aires.

El mapa de los permisos por barrio entre 1991 y 2009 muestra un proceso similar. Por un lado, la fuerte concentración de la inversión constructiva en algunos barrios: en Palermo el 13,1%; en Caballito el 8,6%; en Puerto Madero el 7,6%; en Belgrano un 6,4% y, finalmente, en Villa Urquiza

el 6,3% del total de permisos. Los seis barrios más próximos al Riachuelo presentan en conjunto solo el 5%, con cierta presencia industrial (Villa Riachuelo, Villa Lugano, Villa Soldati, Nueva Pompeya, Barracas y La Boca).

Si se observa la localización de los permisos residenciales entre 2002 y 2009, es posible advertir el doble proceso de valorización del suelo y segregación por la concentración territorial de los nuevos emprendimientos urbanos en la Ciudad de Buenos Aires. Este proceso de valorización de la renta del suelo para actividades residenciales se produce en los barrios del Eje norte, como Palermo, Núñez, Belgrano y Recoleta y también, en el centro geográfico de Buenos Aires, sobre todo en los barrios de Caballito, Almagro y Flores. Así, se puede observar de qué manera la valorización del suelo está actuando y reproduciendo la construcción diferencial en la Ciudad, con barrios que concentran la inversión y aglomeran un tipo societario (cuyo ejemplo de crecimiento exponencial es Puerto Madero), y barrios que quedan aplazados de este desarrollo exclusivo y excluyente.

En tal sentido, se puede apreciar la escasa cantidad de permisos residenciales en el Sur de la Ciudad. Sin embargo, es interesante señalar que no podría considerarse la ausencia total de construcción para uso residencial, ya que esto ocurre de manera informal, es decir, sin solicitar permiso de obra.

En el mapa "Permisos de construcción no residencial 2002-2009", se puede observar cómo la inversión no residencial se encuentra dispersa entre los distintos barrios y, en un bajo porcentaje, se concentra en unos pocos puntos del territorio. El barrio de Palermo es, como en el caso anterior, un área de atracción de este tipo de inversiones, donde se aprecia casi el 15% de los permisos otorgados, mientras que en Puerto Madero se localizaron cerca del 7% de ellos, situación fundamentalmente promovida por la construcción de edificios de oficinas corporativas. En tal sentido, se puede observar una resignificación del centro urbano de Buenos Aires, en función de la localización de las sedes de las grandes empresas transnacionales que encontraron en el Área Central un sitio óptimo de localización.

Otros barrios que poseen un alto porcentaje de este tipo de construcciones son Flores y Floresta, cada uno con el 6%. Por su parte, en el Sur de la Ciudad tampoco se registra una gran cantidad de este tipo de permisos, aunque sí en una mayor proporción que los permisos residenciales. De toda el área, entre 2002 y 2009 la mayor cantidad de permisos se localiza en Villa Soldati, concentrando el 3,7% de lo construido en la Ciudad.

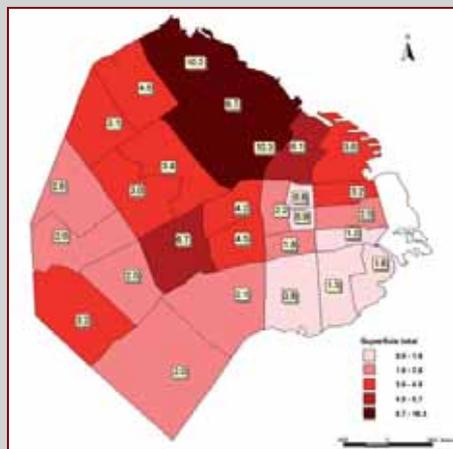
Comparando ambos tipos de uso, se puede reconocer que en la zona sur prevalecen las construcciones para

uso no residencial sobre las construcciones residenciales. Aunque en bajos porcentajes, son los que mayor cantidad de permisos solicitan, mientras que en las zonas centro, norte y oeste hay mayor equilibrio entre los permisos para construcciones residenciales y no residenciales.

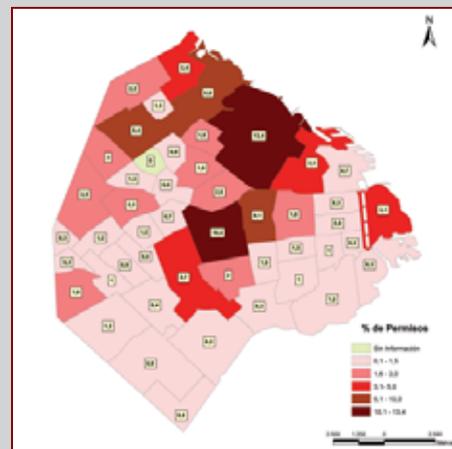
Evolución del incremento de metros construidos por manzana

Se considera en el análisis el porcentaje de metros construidos por manzana entre los periodos 1977-1989, 1980-1999 y 2000-2009, sobre el total de lo construido en 2009. En el primer mapa de la página siguiente, se observa el corte temporal 1977-1989 apreciándose que los mayores incrementos en la superficie construida se han dado en algunos sectores puntuales de la zona sur y en términos generales, en los barrios de Belgrano, Villa Crespo y Flores, con incrementos en algunas parcelas de hasta el 50% de los m² edificados para el 2009.

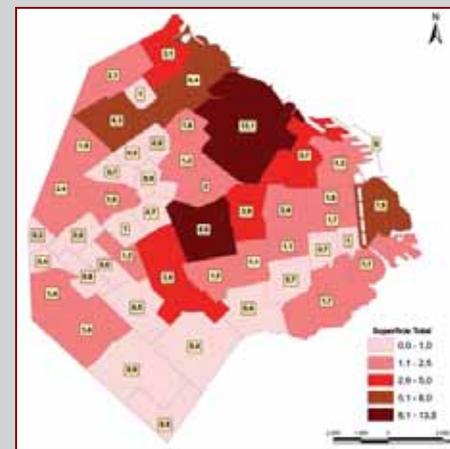
El porcentaje de m² construidos durante el periodo 1990-1999 muestra una consolidación del tejido urbano en toda la periferia de la Ciudad, mostrando los porcentajes más elevados de la serie. Finalmente, los porcentajes de construcción del decenio 2000-2009 se presentan como los más bajos con respecto al total de m² construidos en el final de la serie.



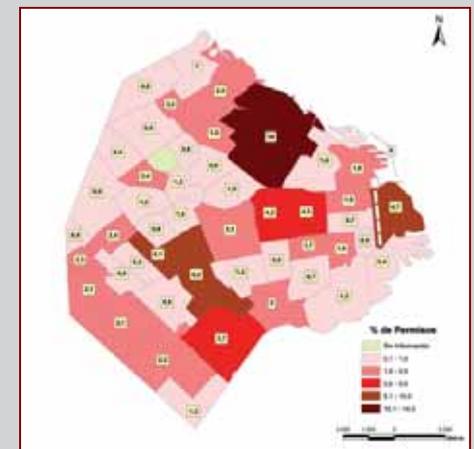
Superficie total permitida para construcción, 1991-2009. Circunscripción electoral.



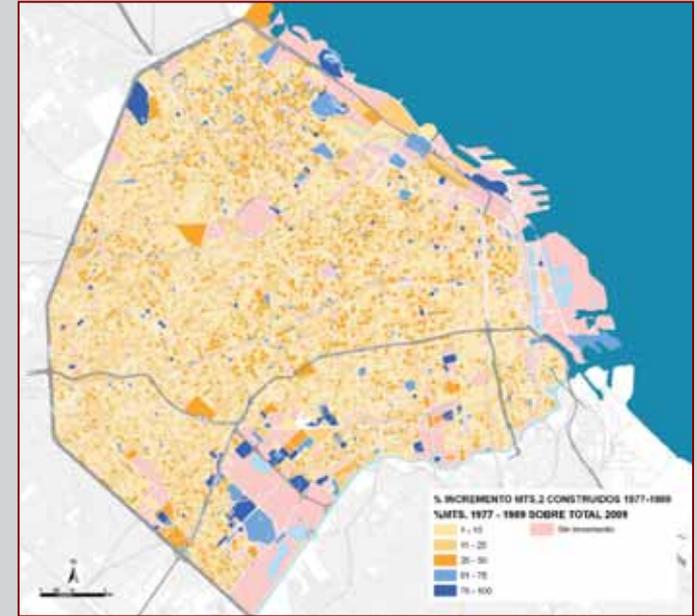
Permisos de construcción residencial por barrios, 2002-2009.



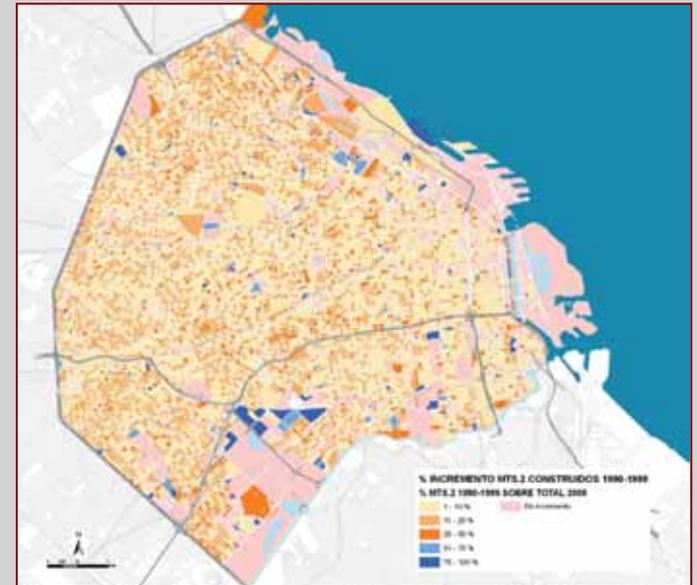
Superficie total permitida para construcción, 1991-2009 (barrios).



Permisos de construcción no residencial por barrios, 2002-2009.



Porcentaje del incremento de los m² construidos entre 1977-1989 sobre el total de 2009.



Porcentaje de incremento de los m² construidos entre 1990-1999 sobre el total de 2009.

VALOR DEL SUELO A FINES DEL SIGLO XIX

Según el Censo del año 1887, y a partir de la comparación entre las parroquias en las que se encontraba dividida la Ciudad, es posible realizar un análisis histórico del valor del suelo en ese entonces.

A grandes rasgos se puede reconocer una diferencia de 2,86 veces entre el valor del suelo de las parroquias que conformaban el casco urbano en el Norte -San Nicolás, Piedad, San Miguel, Monsterrat, Catedral Norte y Catedral Sud- y la parroquia San Telmo, al Sur.

Dentro de la zona que es considerada como casco urbano, se destacan las parroquias denominadas "Catedral Sud" y "Catedral Norte", que ocupan lo que actualmente se reconoce como el microcentro porteño. Estos distritos, en ese momento histórico, se destacan como los barrios que presentaban el mayor valor del suelo, ya que superaban por casi tres veces el valor promedio para la totalidad de las parroquias censadas.

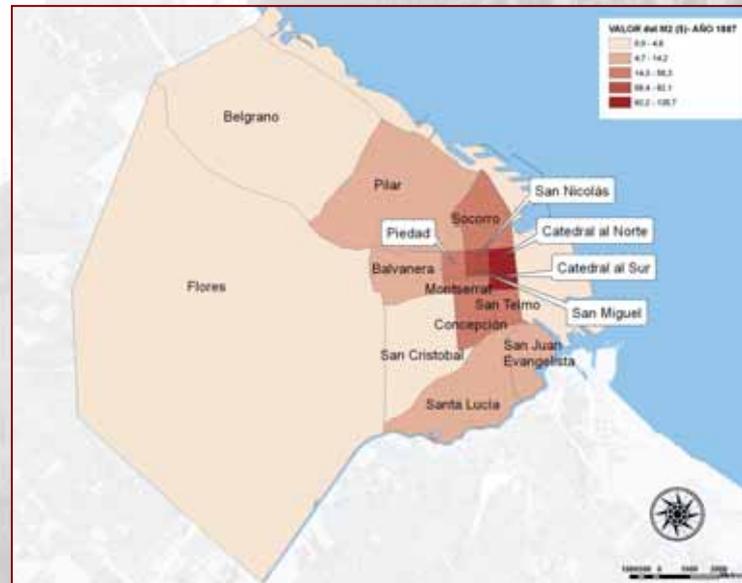
En una línea similar, se registran la parroquia San Miguel y la parroquia San Nicolás. En estos casos, si bien registran valores del suelo relativamente elevados, estos se sitúan más cercanos al promedio total.

Al comparar las parroquias del área mayoritariamente urbanizada con aquellas que por ese entonces aún conservaban características rurales, se puede determinar una diferencia significativa, de 9,91 veces en el valor del suelo.

En la actualidad, la diferencia en la medición del valor del suelo entre las zonas norte y sur de la Ciudad de Buenos Aires registra un valor de 2,7 veces. Este valor expresa una concordancia con las diferencias de valorización que históricamente se han relevado entre estas zonas.

Edificación en altura (1897-1908)

Años	Permisos despachados	Metros lineales de frente	Valor de las obras \$ M/N
1897	6.620	18.785,34	23.518.787,87
1898	5.493	19.730,00	18.000.657,19
1899	5.627	18.049,47	20.678.160,20
1900	5.524	19.610,15	20.299.653,78
1901	6.077	19.454,88	22.331.824,05
1902	5.280	17.859,58	19.403.916,81
1903	5.338	17.340,50	21.590.925,00
1904	5.541	18.939,61	27.983.602,66
1905	8.061	30.532,73	38.812.825,05
1906	10.448	38.512,38	56.114.120,03
1907	14.489	55.126,78	79.033.833,50
1908	14.182	53.778,90	76.952.760,00



Ventas de inmuebles efectuadas durante 1886 y 1887.

Parroquia Catedral al Norte

Calles	N° de propiedades vendidas		M² de superficie vendidos		Precios obtenidos en las ventas en \$		Valor medio del m² en \$	
	1886	1887	1886	1887	1886	1887	1886	1887
Cangallo	3	1	1.279	71	134.000	15.000	104,77	211,27
Córdoba	3	5	409	1.961	39.500	231.000	96,58	117,80
Corrientes	4	5	1.454	1.558	162.000	199.594	111,41	128,11
Esmeralda	6	3	2.007	2.092	118.910	206.111	59,25	98,52
Florida	4	12	1.163	10.289	153.500	1.449.168	131,98	140,84
General Lavalle	6	9	2.081	4.617	218.500	389.100	105,00	84,28
General Viamonte	6	4	2.785	1.803	82.400	177.700	33,17	98,56
Paraguay	4	4	2.157	1.054	72.350	59.700	33,54	56,64
Paseo de Julio		7		6.403		847.652		132,38
Piedad	3	3	1.737	1.057	142.040	249.000	81,77	235,57
Reconquista	4	2	2.350	953	114.931	75.250	48,91	78,96
San Martín	6	9	4.546	4.403	699.100	494.613	153,78	112,34
Tres Sargentos	2	1	180	90	13.050	11.000	72,50	132,22
Tucumán	5	10	1.827	3.440	127.000	335.103	69,51	97,41
25 de Mayo	7	20	2.580	9.893	265.592	1.222.650	102,94	123,57

