

Área Metropolitana
de Buenos Aires

Estructura y
Centralidades

Transporte y
Movilidad

Hábitat y
Vivienda

Espacio público

Producción y
Empleo

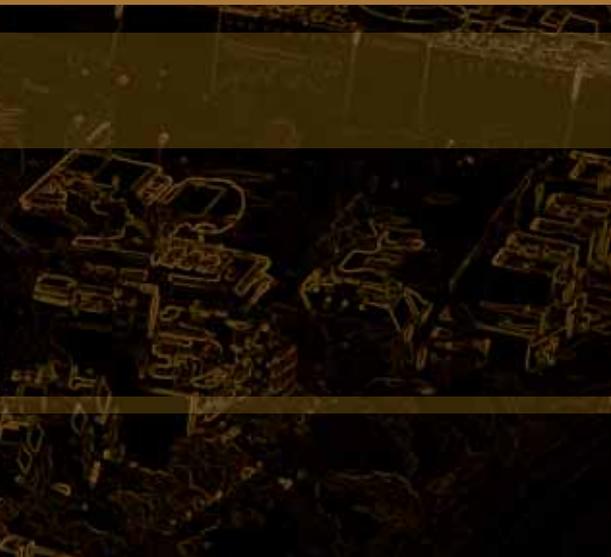
Patrimonio
urbano

La Ciudad Actual:
resumen general



.2

LA CIUDAD ACTUAL



Pensar un Modelo Territorial requiere, además de ideas y proyectos, un sustento básico en las características y condiciones de la ciudad presente. En este capítulo se analizan estas características a partir de un exhaustivo diagnóstico empírico-territorial de la situación actual; diagnóstico que, así como la consideración de la producción de la Ciudad en el pasado y los planes que se sucedieron a lo largo del tiempo, es parte de la construcción del futuro urbano de Buenos Aires.



An aerial photograph of a city grid, likely Buenos Aires, showing a dense pattern of buildings and streets. The image is overlaid with white text. The text is arranged in several paragraphs, providing a diagnostic overview of the city's territorial configuration. The background is a warm, golden-brown color, possibly due to the lighting or a filter applied to the image.

El presente capítulo brinda un diagnóstico exhaustivo de la configuración territorial actual de la Ciudad. Se estructura siguiendo las diferentes temáticas planteadas por el Plan Urbano Ambiental, y se incorpora como parte explicativa de la Ciudad Actual, no solo en el contexto metropolitano, sino también en el contexto nacional.

El orden de las temáticas se inicia con las consideraciones acerca del contexto nacional y metropolitano.

Luego, continúa una sección más detallada en la cual se analizan las características básicas. En esta parte del capítulo se desarrollan aspectos tales como la configuración morfológica de Buenos Aires, describiéndose las características edilicias y constructivas, así como también los aspectos concernientes a la estructura del amanzanado y del parcelado urbano. A su vez, en esta sección se explican las características y la distribución de los usos del suelo de toda la Ciudad, distinguiéndose entre estructuras edilicias y los usos que allí se realizan. Al mismo tiempo se analiza la dotación de infraestructura urbana con que cuenta la Ciudad de Buenos Aires, según los distintos servicios provistos.

Por otra parte se analizan las particularidades del Transporte y la Movilidad de Buenos Aires. En particular, se hace gran hincapié en la infraestructura del transporte público, en sus características, así como también en su distribución y en su organización, destacándose la estructura concéntrica que posee toda la red. Al mismo tiempo se caracterizan las condiciones de los espacios verdes y del espacio público de toda la Ciudad, destacándose su distribución según criterios de proximidad y de uso de los mismos. La sección se cierra con una presentación de los aspectos fundamentales del mercado inmobiliario de la Ciudad de Buenos Aires.

En una segunda parte del capítulo se desarrollan las diferentes síntesis temáticas, organizadas a partir de las propuestas territoriales del Plan Urbano Ambiental, y una síntesis general que refleja las características de la Ciudad Actual.

Analizar la Ciudad Actual permite desarrollar una idea clara sobre las debilidades y fortalezas de la Ciudad de Buenos Aires, identificando necesidades y problemas con un alto nivel de precisión, lo que permite alcanzar una mayor certeza al momento de planificar y concretar soluciones. Es por esto que la Ciudad Actual ha sido elaborada de manera muy rigurosa, mediante una metodología de análisis determinada y caracterizada por el uso de indicadores urbanos, económicos y de otros tipos, que permiten mensurar y comparar las condiciones actuales de Buenos Aires. La información primaria utilizada para realizar este análisis proviene tanto de estadísticas elaboradas por la Ciudad y de los censos de población, como de información generada de forma periódica por la Subsecretaría de Planeamiento del Ministerio de Desarrollo Urbano, como el Relevamiento de Usos del Suelo donde se registra el uso del suelo urbano parcela por parcela, y el Relevamiento de Valores de Mercado Inmobiliario.

La Ciudad Actual entonces, resulta un insumo imprescindible para el planeamiento a modo de diagnóstico general. Es a partir de este diagnóstico que se logra elaborar un análisis de tendencias, así como también una Ciudad deseada y sustentable.

LA CIUDAD EN EL CONTEXTO NACIONAL

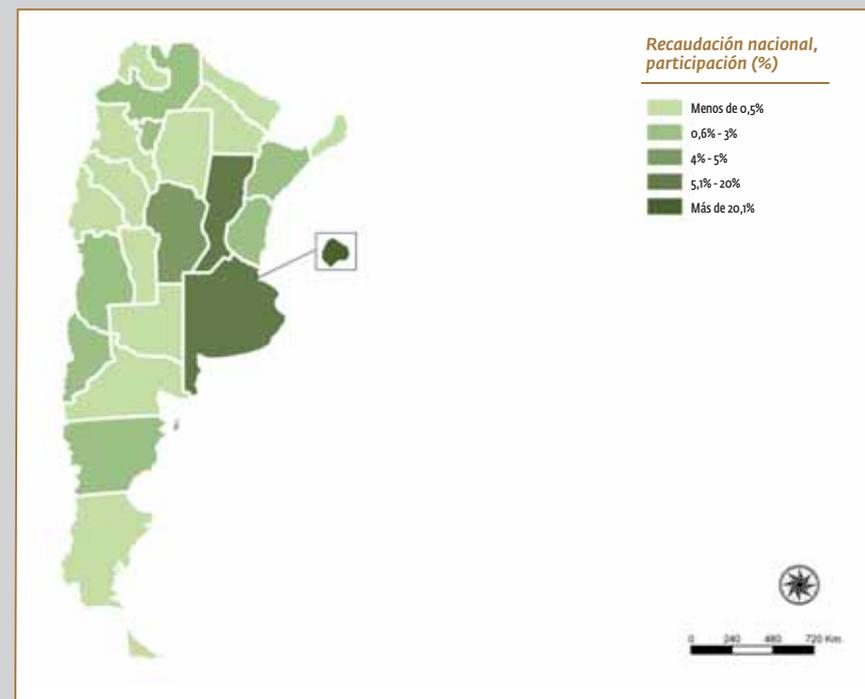
Las propuestas del Modelo Territorial se sustentan en un importante diagnóstico empírico-territorial de la Ciudad. En este sentido, en una primera instancia se analiza la situación de la Ciudad en su contexto nacional, donde se destaca que en Buenos Aires habita el 35,4% de la población nacional. Por otra parte el Área Metropolitana de Buenos Aires se convierte en el conjunto urbano con el mayor índice de primacía (diferencia de tamaño medido en cantidad de habitantes, entre dos aglomerados) de todo el país, siendo 9,3 veces mayor que el segundo aglomerado (Córdoba Capital).

La construcción es un indicador significativo de la actividad económica, de manera que sus fluctuaciones reflejan el comportamiento macroeconómico.

Luego de la crisis de 2001, la construcción tuvo una recuperación aun mayor que el resto de la economía, y la Ciudad de Buenos Aires jugó un rol protagónico en ese crecimiento. Es el distrito donde más se construye en todo el país, con un promedio anual de 1.800.000 m², mientras que Córdoba y Rosario construyen 800.000 y 580.000 m².

A su vez, la Ciudad de Buenos Aires es el distrito con más recaudación fiscal de todo el país, concentrando el 57,7% del total para el año 2008. Nuevamente, este dato es un claro indicador de la importante actividad económica que presenta Buenos Aires con respecto al resto del país. En cuanto a los indicadores de pobreza, la Ciudad de Buenos Aires presenta una tasa de desempleo netamente inferior a otros centros urbanos como Rosario y La Plata, pero similar a la de Córdoba. Finalmente el porcentaje de población con Necesidades Básicas Insatisfechas es en la Ciudad de Buenos Aires aproximadamente la mitad del promedio nacional.

INDICADORES SOCIOECONÓMICOS



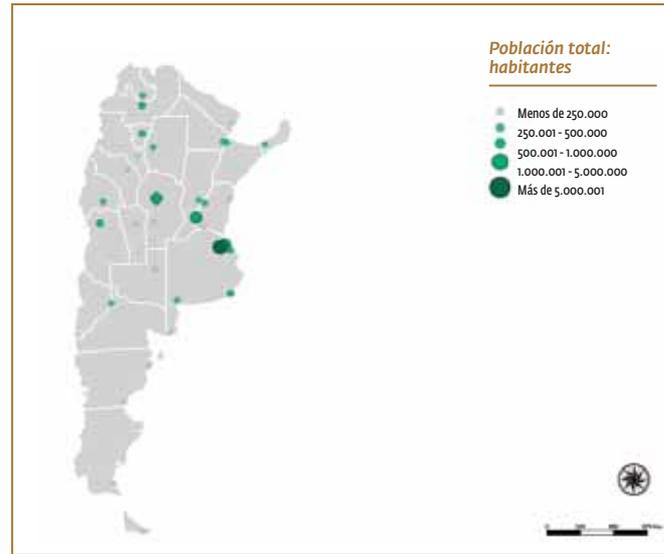
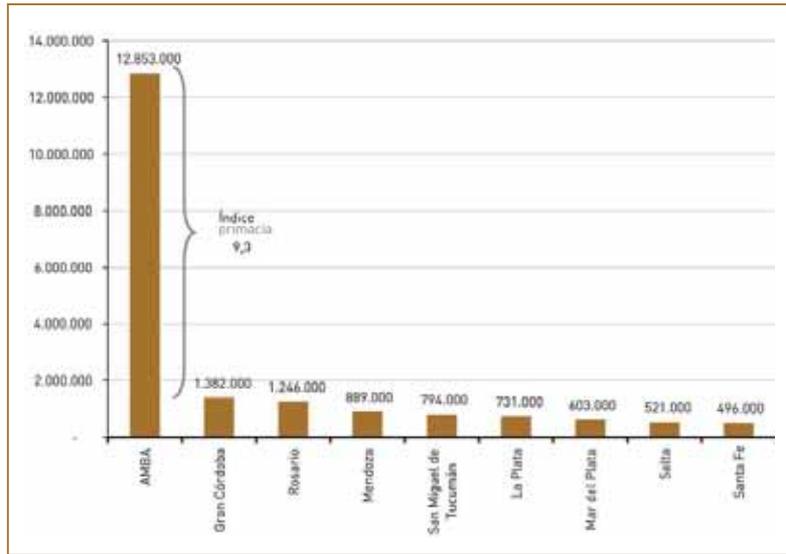
Indicadores socioeconómicos de la Ciudad de Buenos Aires y la Argentina

	Ciudad de Buenos Aires	Argentina
Pobreza (NB)	7,1%	14,3%
Hacinamiento crítico	2,0%	4,8%
Tasa de mortalidad infantil	9,6%	16,3%
Tasa de analfabetismo	0,5%	2,6%
Esperanza de vida al nacer	76,0%	74,0%
Tasa de fecundidad (hijos por mujer)	1,8%	2,6%
Población sin cobertura de salud	26,2%	48,1%
PBG per cápita (\$)	20.646	7.045

Unidad de Sistemas de Inteligencia Territorial. Subsecretaría de Planeamiento. MDU. GCBA.

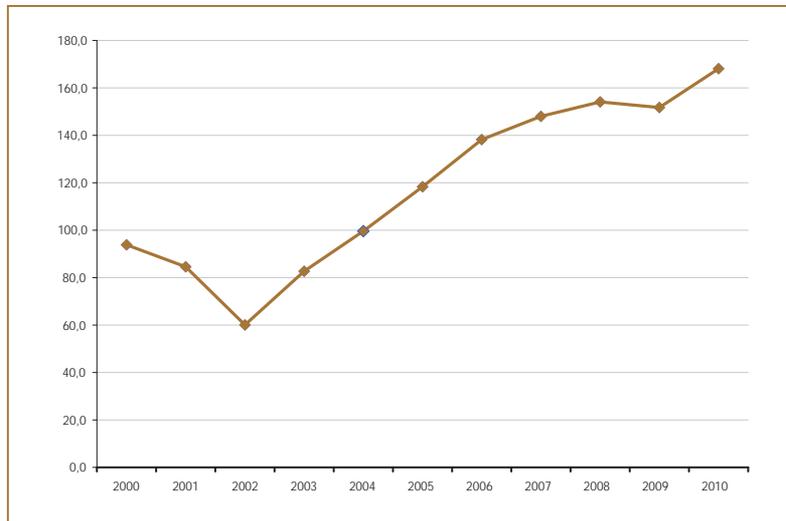


POBLACIÓN TOTAL SEGÚN AGLOMERADOS



Unidad de Sistemas de Inteligencia Territorial. Subsecretaría de Planeamiento. MDU. GCBA.

CONSTRUCCIÓN ENTRE 2000 Y 2010 (BASE 100 = 2004)



Unidad de Sistemas de Inteligencia Territorial. Subsecretaría de Planeamiento. MDU. GCBA.

LA CIUDAD EN EL CONTEXTO METROPOLITANO

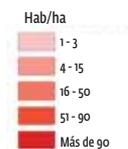
La Ciudad de Buenos Aires también debe analizarse necesariamente en su contexto metropolitano. El Área Metropolitana de Buenos Aires incluye tanto a la Ciudad Autónoma, como a los partidos que contienen parte de la mancha urbana del Conurbano bonaerense. En el Área Metropolitana de Buenos Aires viven alrededor de **12 millones de personas**, situación que la convierte en el mayor mercado consumidor del país, tanto por población como por nivel de ingresos. En este sentido, es importante destacar también que el aglomerado concentra el 40% el Producto Bruto Interno del país.

La **densidad de población** en la Región Metropolitana se presenta con un fuerte gradiente descendente desde el centro hacia la tercera corona. A partir de los registros censales de 2010 se observa que las zonas con más de 200 habitantes por hectárea se encuentran dentro de los límites de la Ciudad, en especial desde los bordes del Área Central hasta Belgrano, Villa Crespo y Flores como área de cierta continuidad.

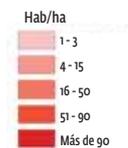
Como zonas puntuales de alta densidad se destacan las villas de emergencia y los barrios de vivienda social, tanto dentro de la Ciudad como en el resto de la región.

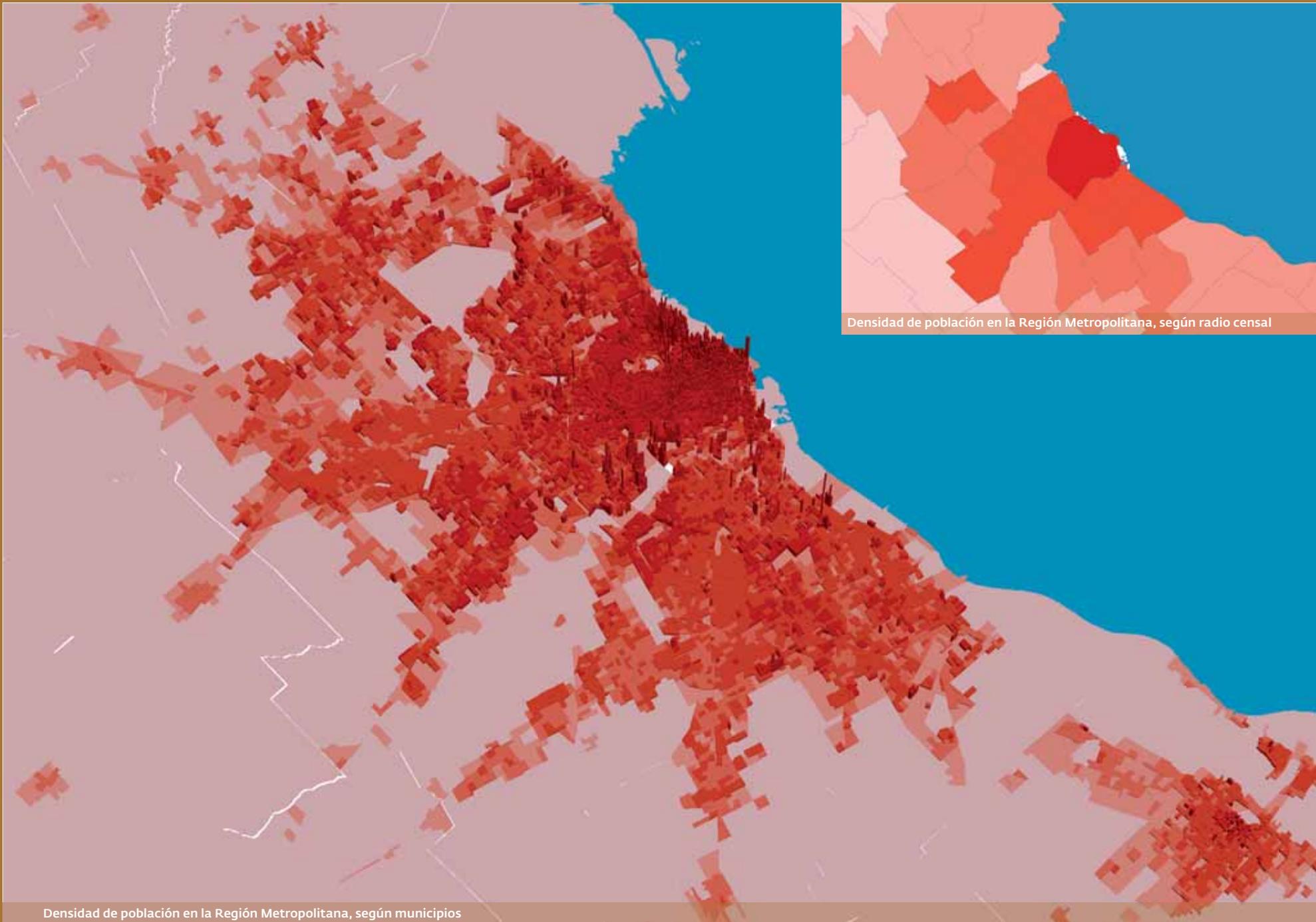
La distribución de las densidades altas y medias refleja los corredores históricos de crecimiento de la metrópolis, guiados originalmente por las líneas férreas y rutas principales. El paulatino crecimiento urbano justifica la incorporación de aglomeraciones de origen autónomo, como La Plata, Campana y Zárate a la Región Metropolitana de Buenos Aires, que también se materializa funcionalmente como una única ciudad. En la densidad total por partido se destaca la Ciudad Autónoma con 145 habitantes por hectárea, y Lanús, Vicente López, Tres de Febrero y San Martín con más de 70 habitantes por hectárea. Entre los partidos con menor densidad se encuentran los de la tercera corona y los que se localizan por fuera del Área Metropolitana, como Brandsen, Zárate, Pilar, Escobar, San Vicente y General Rodríguez entre otros. La proporción de hogares con Necesidades Básicas Insatisfechas también muestra un incremento desde la Ciudad hacia los partidos más alejados. Este indicador de pobreza se distribuye alcanzando un bajo porcentaje de los hogares en los radios de mayor densidad de conformación histórica, similar a los indicadores de nivel educativo y población envejecida.

Densidad de población en la Región Metropolitana, según municipios



Densidad de población en la Región Metropolitana, según radio censal





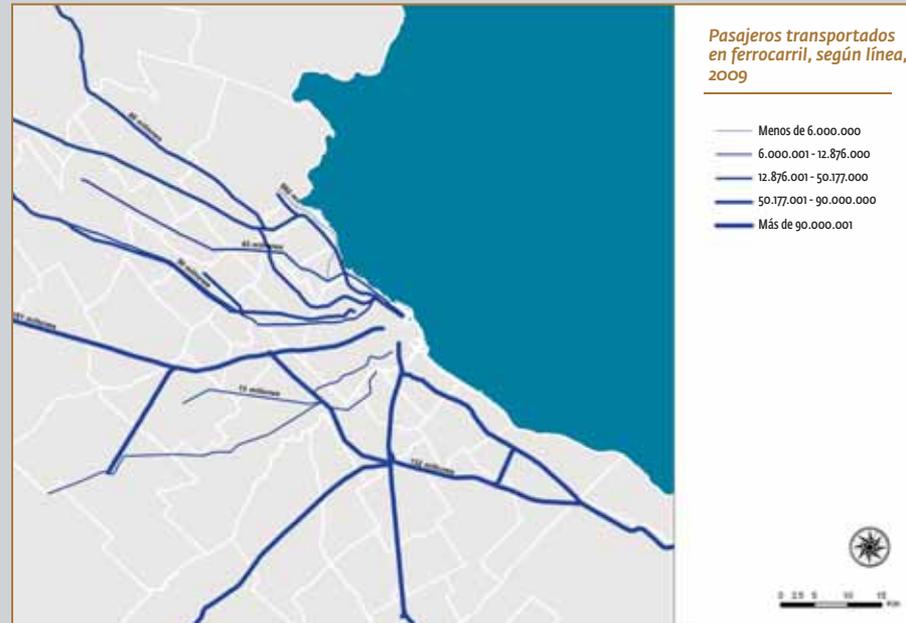
Densidad de población en la Región Metropolitana, según radio censal

Densidad de población en la Región Metropolitana, según municipios

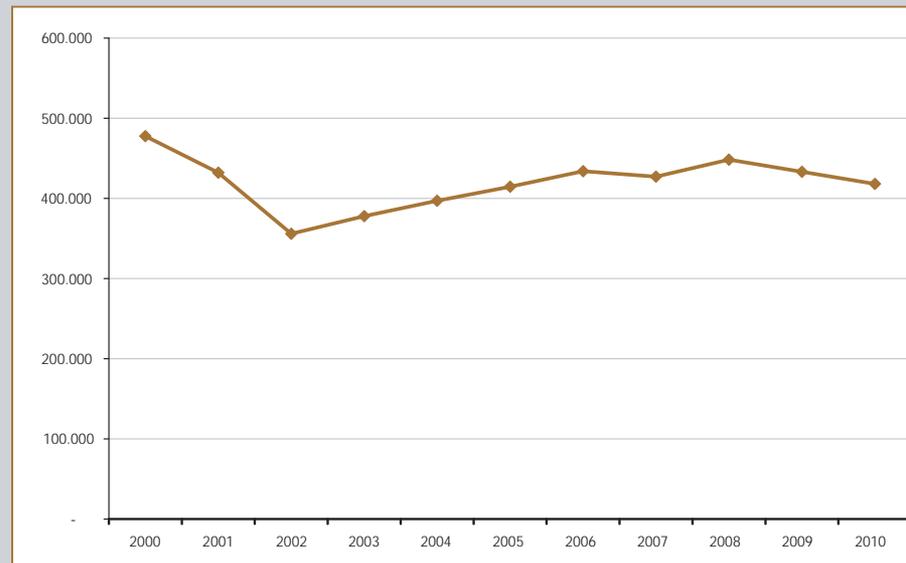
La red de transporte ferroviaria metropolitana se conforma de siete ramales que ingresan de distintos puntos de la Región Metropolitana. La evolución de la cantidad de pasajeros en los últimos años demuestra que a partir de 2003 se dan aumentos en todas las líneas, resultando en una variación positiva del 14,7% entre 2003 y 2009. Sin embargo, también es para destacar que el conjunto de los ferrocarriles metropolitanos no logró alcanzar el promedio de pasajeros que tuvo antes de la crisis.

En esta evolución, el crecimiento fue particularmente notable en las líneas San Martín, Belgrano Norte y Sarmiento, mientras que en las líneas Urquiza y Roca la tendencia es menos definida. Actualmente el ramal Roca transporta el 30,5% del total de pasajeros de la región, seguido por el Sarmiento (25,3%), y Mitre (15%).

La actividad constructiva de la Región Metropolitana muestra altibajos en los diferentes cortes temporales y en los diferentes distritos. Las superficies permisadas de la Ciudad se multiplicaron por diez entre 2002 y 2007, mientras que en Berazategui y San Isidro los incrementos fueron del 197% y 120% respectivamente; a su vez, en La Matanza el incremento fue del 97%. Por su parte, en Quilmes la variación fue negativa (7%), como resultado de una caída muy leve en comparación con el resto, y una evolución errática en los años posteriores.

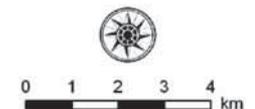
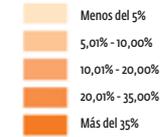


Pasajeros transportados por ferrocarriles metropolitanos en la Región Metropolitana de Buenos Aires, 2000-2010



Unidad de Sistemas de Inteligencia Territorial. Subsecretaría de Planeamiento.

Hogares con necesidades básicas insatisfechas por radio censal





Hogares con necesidades básicas insatisfechas por radio censal

CARACTERÍSTICAS BÁSICAS DE LA CIUDAD ACTUAL

El parcelario urbano

La estructura del tejido urbano de la Ciudad de Buenos Aires es también un producto de las diferentes etapas de urbanización. La forma predominante del tejido urbano porteño es el damero, es decir, un entramado de edificios y calles organizados en calles paralelas y perpendiculares, generando que la mayor parte de las 13.296 manzanas de la Ciudad posean una forma cuadrada. A su vez estas manzanas contienen las 318.583 parcelas que existen, las cuales presentan un tamaño promedio de 474,2 m². A partir de esto se entiende que resulta mínima la cantidad de calles diagonales que existen en la Ciudad.

Si bien el esquema señalado ocupa de forma general toda la Ciudad, existen ciertas diferencias entre las distintas zonas. En las zonas de más temprana urbanización, como el Área Central, así como en gran parte de las zonas norte y oeste, donde el perfil es mayormente residencial, el damero ocupa la mayor parte del territorio. Esto también se refleja en el tamaño de las parcelas, las cuales son pequeñas, adecuadas a su utilización residencial o comercial, como muestran los ejemplos de los barrios de Villa Real, Parque Chas o Floresta, todos con una mayoría de parcelas menores a los 200 m².

El Sur de la Ciudad cuenta con una mayor presencia de usos ligados a la producción, situación que se refleja en la importante presencia de galpones y edificios productivos, resultando en parcelas de mayor tamaño, como sucede en Villa Riachuelo, donde la mayor parte de las parcelas superan los 350 m². Esto, a su vez, genera manzanas de mayor tamaño, lo que sumado a la existencia de grandes infraestructuras, como parques públicos, estadios deportivos y grandes complejos habitacionales, da lugar a una serie de deformaciones e interrupciones en el damero, resultando en un entramado urbano muy irregular, como sucede en amplios sectores de la Comuna 8.

Teniendo en cuenta esta estructura del tejido urbano de la Ciudad, no debe perderse de vista que el parcelario es una forma de organización relativamente flexible de las manzanas, y que sus divisiones y unificaciones son constantes en relación con los diversos usos que se hace del suelo.

En este sentido pueden reconocerse una serie de tendencias, como la división de parcelas en las áreas comer-

ciales con el fin de incrementar el número de locales, así como la división de grandes parcelas en algunas áreas de la zona sur, en las que se verifica el incremento de su uso residencial.

Servicios urbanos

En lo que concierne a la **red eléctrica**, su distribución se asocia con el tendido de las líneas de distribución de energía que llegan a la Ciudad, provenientes de la Región Metropolitana. A partir de ellas se distribuye la electricidad al resto de la Ciudad. Una línea de tensión media llega al límite Oeste, lo cual explica la mayor concentración de líneas en esta parte. Al Norte arriban líneas de baja tensión, donde también se observa, aunque en menor medida, un buen número de líneas que sirven a esta parte y al centro geográfico de la Ciudad.

Por otra parte, la provisión de **gas natural** a la red de la Ciudad se realiza principalmente a través del gasoducto distribuidor que llega desde el Norte.

La **red de agua** muestra una cobertura de toda la Ciudad teniendo como su centro, la torre de toma localizada frente al barrio de Palermo.

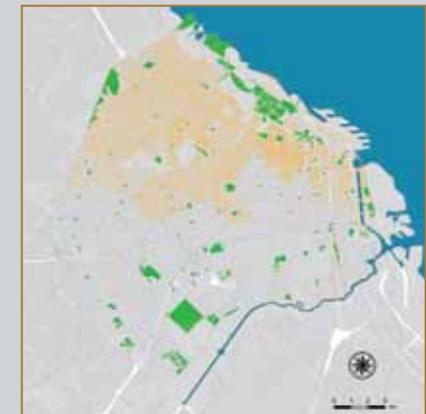
A partir de la Planta Potabilizadora General San Martín, en el mismo barrio, se distribuye el agua a través de las cañerías de gran envergadura, denominadas ríos subterráneos, hasta las estaciones elevadoras en distintos puntos de la Ciudad.

A partir de ellas funciona la red de distribución, siendo las cañerías más antiguas de la Región Metropolitana las que se encuentran en el territorio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

La **recolección de efluentes** se realiza a partir de dos sistemas. Por un lado, el que recibe el aporte de los desechos cloacales domésticos. Por el otro, aquel que recoge los fluidos de origen pluvial a través de sumideros. Sin embargo, puede observarse con claridad la existencia de una red más densa, que coincide con lo que ha dado en denominarse el radio antiguo de la Ciudad, de fechas anteriores al resto del sistema y donde la recolección era unitaria, correspondiendo el mismo conjunto de cañerías a los desagües cloacales y líquidos pluviales. En el resto de la urbanización se conducen a través de colectores hasta las plantas depuradoras localizadas en la Región Metropolitana.



Red de Edenor.



Red de Telecom.



Red Telefónica.





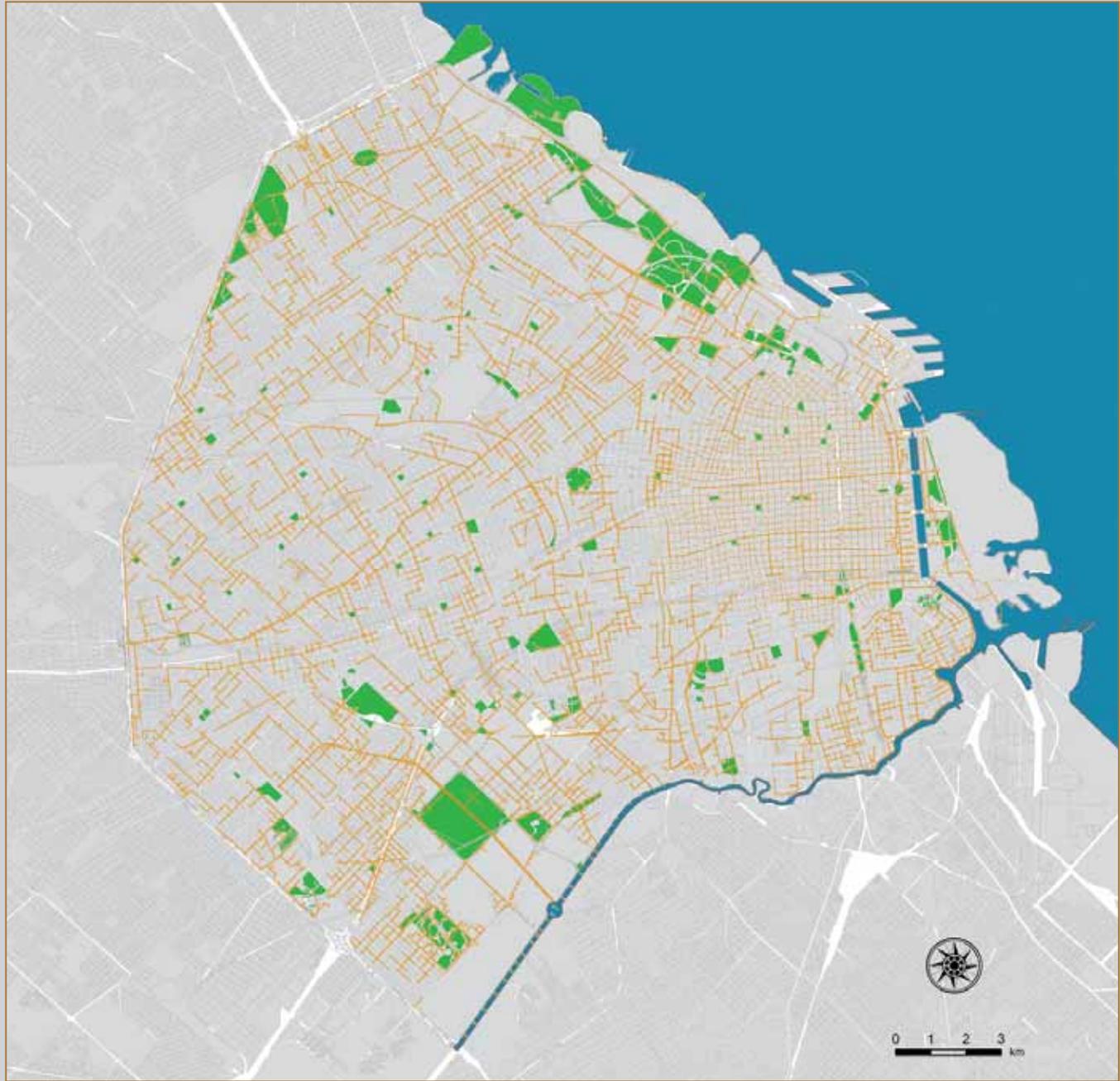
Red y reguladores de Metrogas.



Red de distribución de agua, Aysa.



Red de cloacas, Aysa.



Red pluvial de la Ciudad de Buenos Aires.

Equipamiento urbano

La presencia de las **instituciones educativas** tiene un peso importante en lo que refiere a las características sociales de una ciudad. La educación es uno de los indicadores usuales para establecer la calidad de vida de los habitantes, al mismo tiempo que forma parte de los elementos que determinan la igualdad de oportunidades en una sociedad. En este sentido, es posible analizar la distribución de estos establecimientos en la Ciudad de Buenos Aires. Según el tipo de gestión, se observa un comportamiento de su localización diferente según se trate del estatal o el privado.

Las escuelas de gestión privada se concentran en el Área Central y la zona norte de la Ciudad, y en menor medida, a lo largo del eje de la avenida Rivadavia hacia el Oeste de Buenos Aires. En contraste, en la zona sur es muy escasa su presencia. A partir de ello, es posible considerar que en el orden de prioridades para la localización de las escuelas de este tipo de gestión se encuentran principalmente la existencia de una demanda elevada del servicio y la solvencia de la misma.

La distribución de las escuelas de gestión estatal muestra un menor grado de concentración, de manera que, en términos generales, existe cierta distancia entre un establecimiento y otro. A su vez, se reparten de manera más homogénea en lo que hace al territorio de la Ciudad, siendo sostenida su presencia donde se reduce el número

de escuelas de gestión privada. De tal forma, aun cuando los niveles de densidad poblacional y de ingresos son menores, las escuelas de gestión estatal se encuentran más cerca de servir a la totalidad de la superficie de la Ciudad, y consecuentemente a todos sus habitantes.

La distancia de los habitantes de una ciudad respecto a servicios básicos, como escuelas oficiales, además de la calidad de vida, también influye en otras variables relevantes como la distribución del servicio de transporte, el grado de su utilización, el ahorro de energía o los niveles de contaminación.

Por tal motivo, para obtener datos acerca de la accesibilidad de las escuelas oficiales, entre las que se incluyen las pertenecientes a la jurisdicción municipal, nacional y a otros organismos públicos, fue calculada el área determinada por 500 metros de radio alrededor de cada una de ellas. Luego, a partir de los datos de población por radio censal, provenientes del Censo Nacional de 2001, fue establecida la parte de los habitantes de la Ciudad que se encuentra fuera y dentro de tales áreas. Se obtuvieron datos diferenciados entre los diferentes niveles de instrucción: inicial, primario y medio.

Para este último caso, la distancia escogida para determinar su radio de influencia fue de 1 km, en función de

la mayor edad y movilidad de los alumnos de este nivel. Asimismo, es posible hacer notar situaciones particulares como la de Puerto Madero, donde la escasa población residente no responde a los criterios de accesibilidad a la educación oficial aquí establecidos, en ninguno de sus niveles.

Para la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en su totalidad, se observa que el 89% de la población vive a menos de 500 metros de una escuela oficial del nivel inicial. No obstante, atendiendo a la diferencia entre los barrios, en Villa Ortúzar, por ejemplo, la población incluida dentro del área de 500 metros de alguna institución de nivel inicial cae al 58,5%, mientras que en otros barrios como Retiro, Agronomía y Villa Riachuelo, esa relación se encuentra en alrededor del 70%.

En términos absolutos, el mayor número de personas que se halla fuera de ese conjunto pertenece a los barrios de Palermo y Recoleta, superando, en ambos casos, los 35.000 habitantes a más de 500 metros de un establecimiento de nivel inicial.

En lo que refiere a las escuelas primarias, la población que se encuentra a menos de 500 metros de alguno de estos establecimientos alcanza al 93% del total. En cuanto a la diferente situación de los barrios, los que menores valores presentan son Retiro con el 61% y Versalles con el 71%.

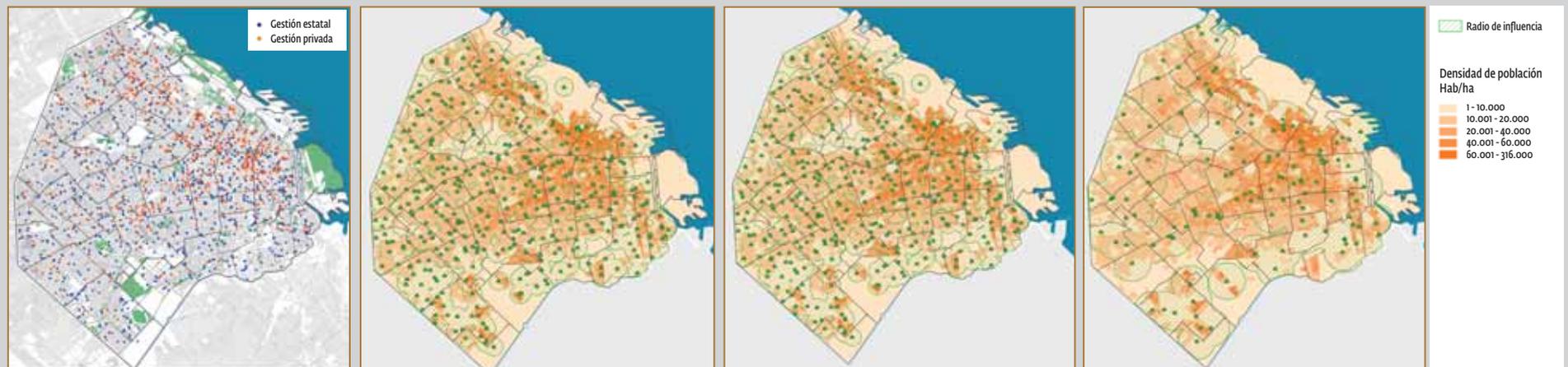
El resto de los barrios muestra que una parte de su población menor al 20% reside a más de 500 metros de una

institución oficial de nivel primario. En lo que refiere al número de habitantes, se encuentran barrios, como Almagro y Villa Crespo, con una importante cantidad de población, donde la totalidad queda dentro del área de menos de 500 metros de distancia a una escuela primaria oficial. En contraposición, en Palermo y Belgrano, aunque con situaciones relativas favorables, se encuentra la mayor cantidad de habitantes por fuera de aquellas áreas.

Tomando como referencia el área comprendida por los 1.000 metros de distancia respecto de una escuela de nivel medio, la parte de la población cuya residencia tiene una localización con buena accesibilidad a estas instituciones es del 88%.

Es posible establecer situaciones diferenciales entre las distintas partes de la Ciudad. Por un lado, los barrios más próximos a la zona central muestran situaciones favorables, que llega al 100% de la población en algunos casos, como Montserrat, Retiro, Balvanera o La Boca.

Por otra parte, en algunos barrios alejados del Área Central, la población que puede acceder a una o más instituciones de nivel medio a menos de 1.000 metros de su residencia se reduce considerablemente, como es el caso de Mataderos, Villa Santa Rita o Villa Gral. Mitre, donde los porcentajes respectivamente llegan al 53,7%, 33,6% y 29,1%.



Distribución de escuelas de gestión privada y estatal.

Proximidad y distribución de escuelas oficiales de nivel inicial.

Proximidad y distribución de escuelas oficiales de nivel primario.

Proximidad y distribución de escuelas oficiales de nivel medio.



Escuela Presidente Uruburu, ubicada en la Av. Ángel Gallardo 246 del barrio de Caballito. Forma parte del patrimonio arquitectónico de la Ciudad de Buenos Aires.

Equipamiento de salud

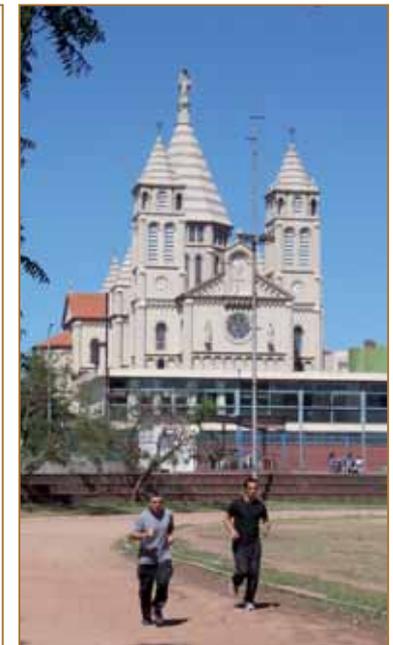
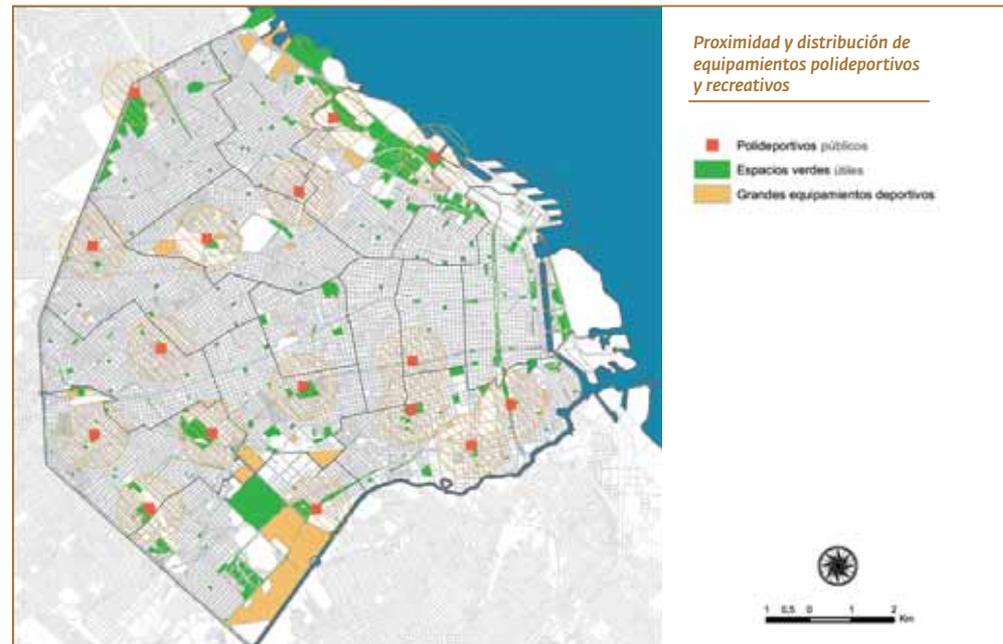
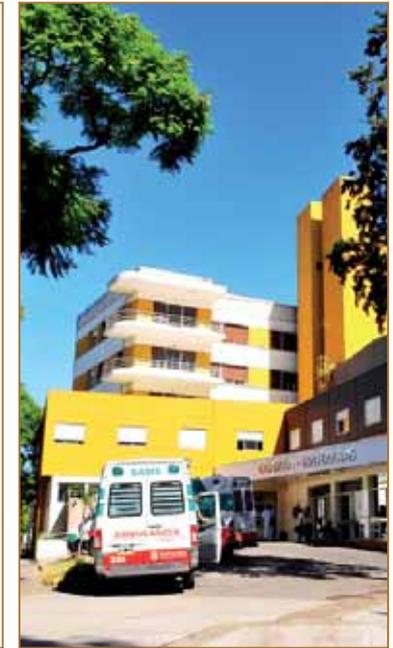
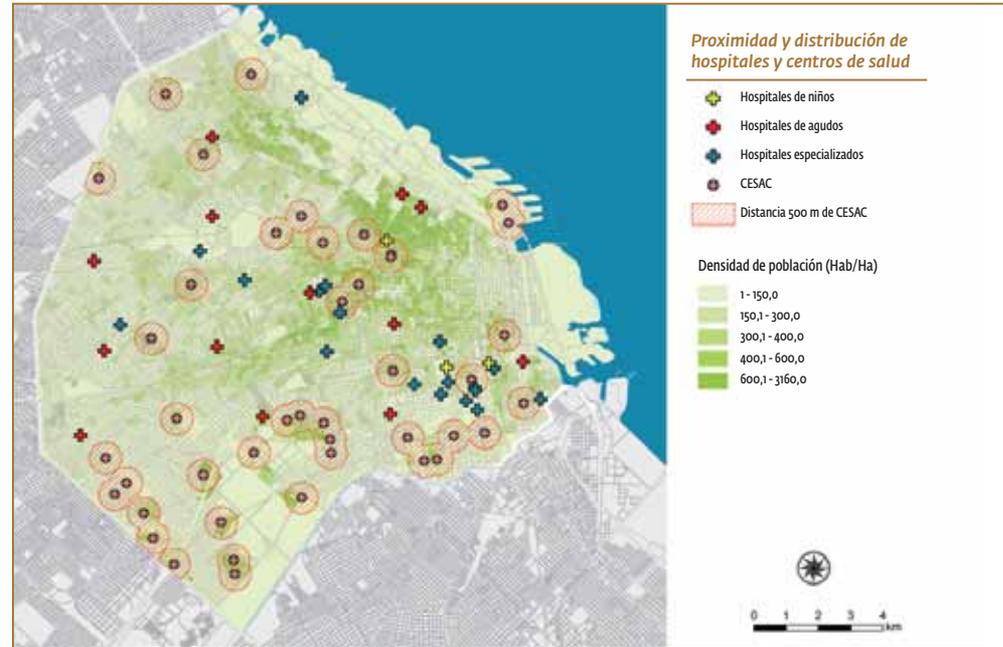
La atención de la salud posee una importancia fundamental en lo que se refiere a la calidad de vida de las personas que habitan una ciudad. En tal sentido, con el fin de analizar la situación actual en materia sanitaria de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, se estableció la distribución del sistema público de salud en los diferentes tipos de establecimientos que lo conforman. De tal manera es posible observar que, aunque los hospitales públicos muestran una presencia importante en el conjunto de la Ciudad, no alcanzan a cubrir las necesidades del conjunto de la población. Pese a que buena parte de esta demanda recurre al sistema privado, quienes no acceden a tal posibilidad siguen dependiendo de los servicios brindados por la gestión estatal. Por tal motivo, son de gran importancia los Centros de Salud y Atención Comunitaria (CESAC), los cuales están destinados a satisfacer, entre otros servicios, las necesidades relacionadas con la atención primaria.

Puede observarse la mayor concentración de los CESAC en la zona sur de la Ciudad, puesto que ayudan a aliviar el peso sobre los hospitales públicos, ya que se trata de la zona donde la distribución del ingreso determina las menores posibilidades de recurrir a la medicina privada.

Por su parte, los hospitales especializados y de niños muestran una mayor concentración en la zona sur más cercana al centro de la Ciudad. Se trata de una localización asociada con características históricas de Buenos Aires. En el momento de su establecimiento, se trataba de la parte de la Ciudad más alejada de la zona que presentaba las mayores densidades de población.

Equipamientos polideportivos y recreativos

Los equipamientos deportivos y recreativos de la Ciudad cumplen una función social fundamental al satisfacer necesidades relevantes para mantener buenos niveles de calidad de vida. Los polideportivos de gestión municipal se encuentran con una distribución relativamente homogénea, si bien se encuentra una mayor concentración en la zona sur y es muy baja la cobertura en el Área Central. Es también en la zona sur donde sobresalen los grandes espacios verdes y equipamientos recreativos. En la franja norte, paralela a la costa, también se encuentra una importante dotación de grandes equipamientos de este tipo.

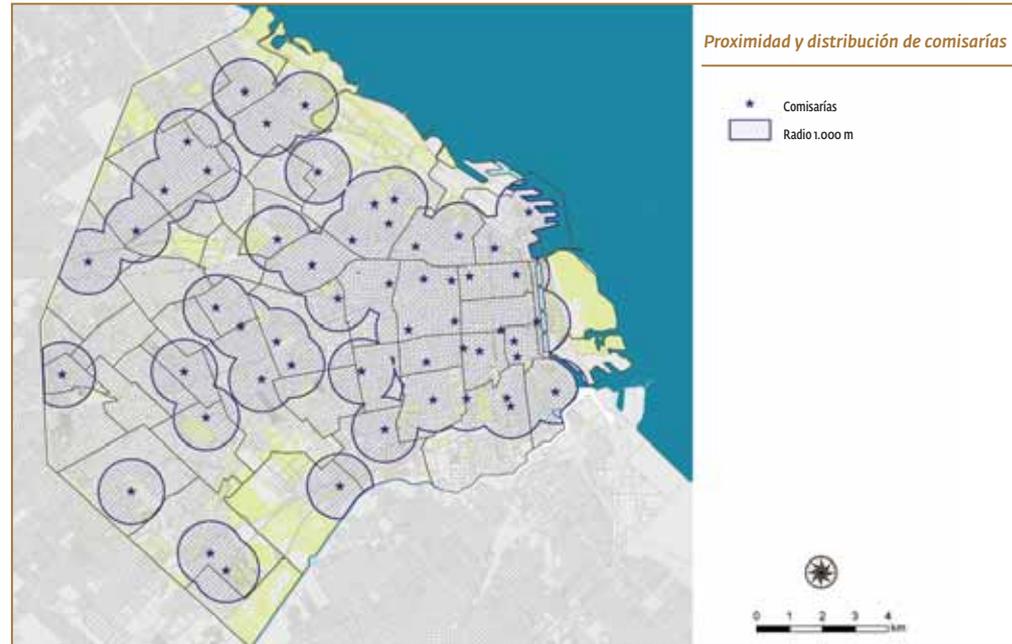


Equipamiento de seguridad

En cuanto a los equipamientos destinados a la seguridad, se presenta a continuación la distribución de las comisarías de la Policía Federal, teniendo en cuenta la accesibilidad de los diferentes sectores de la Ciudad a la localización de las mismas como uno de los elementos importantes para el mejor cumplimiento de sus funciones.

Para realizar este análisis, se tomó como referencia el área establecida por un radio de 1.000 metros de distancia respecto de cada comisaría. De esta forma, es posible observar que la zona de la Ciudad con mayor cobertura de este tipo de establecimientos es el Área Central y sus alrededores, mientras que su presencia disminuye a medida que aumenta la distancia desde este sector, particularmente en las zonas sur y oeste de la Ciudad.

Esta distribución de los equipamientos de seguridad se encuentra en transformación debido al establecimiento de la Policía Metropolitana como fuerza de seguridad local.

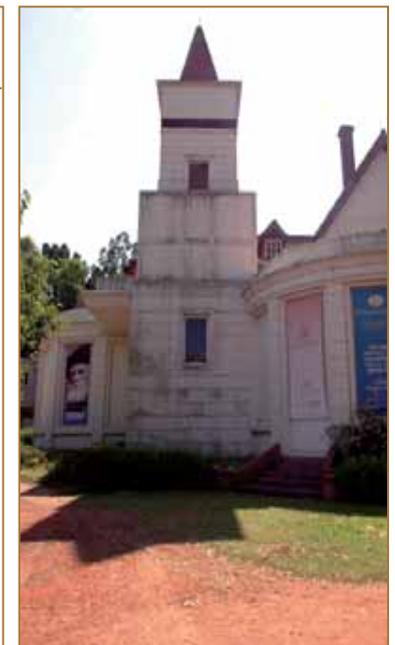
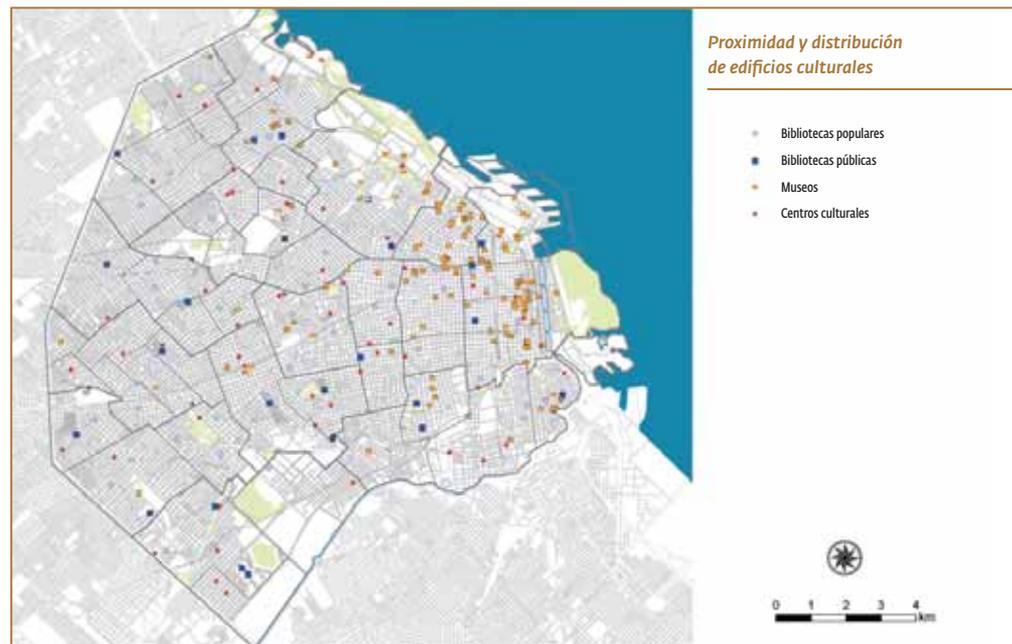


Equipamiento de cultura

Los espacios culturales son un componente fundamental de la estructura urbana, contribuyendo a la sustentabilidad social de la Ciudad, incidiendo en la calidad de vida de los habitantes de Buenos Aires.

La Ciudad presenta un gran número de sitios de uso cultural, de diferentes tipos, destacándose bibliotecas, centros culturales y museos. La distribución del equipamiento relacionado con la cultura muestra una situación diferente según las funciones particulares a las que estén destinados.

Las bibliotecas del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y en menor medida, las bibliotecas populares, se encuentran distribuidas de tal manera que se aproximan a una presencia homogénea en el conjunto de la Ciudad. Los museos, por su parte, se hallan concentrados en el centro de Buenos Aires, incluso muchos de ellos dentro de su casco histórico. Esto se debe a las características históricas y al valor simbólico de muchos de los edificios de esta parte de la Ciudad, que son utilizados para tal fin.



Transporte

La **red de transporte** de la Ciudad de Buenos Aires posee una característica particular: no solo sirve a los 3 millones de habitantes que posee la Ciudad, sino también a los 3 millones adicionales que ingresan cotidianamente desde el resto del Área Metropolitana. En este sentido, el transporte en la Ciudad debe ser pensado y gestionado a una escala metropolitana, como sucede con otras problemáticas.

Dentro del Área Metropolitana, el transporte se compone de diversos modos, algunos de clara escala metropolitana, como el ferrocarril y gran cantidad de líneas de colectivo, y otros como el subterráneo, localizados en la Ciudad pero con un papel importante a nivel metropolitano. A esta escala es crucial el rol de los centros de transbordo en la estructuración de la red de transporte, ya que son infraestructuras urbanas que vinculan los distintos modos de transporte entre sí.

Los ferrocarriles metropolitanos dan lugar a movimientos diarios masivos y estructuran en torno a ellos al resto de los modos de transporte y los diferentes usos del suelo, principalmente el comercial. Como puede observarse en los mapas de estas páginas, la red de transporte público posee una fuerte estructura concéntrica, organizada

a partir de las líneas férreas y de subterráneos. Estas finalizan sus recorridos en torno al Área Central de la Ciudad, conformando, en este sentido, los centros de transferencia de alta jerarquía de la periferia de dicha área (Retiro en el Norte, Once al Oeste y Constitución al Sur). Al mismo tiempo, es una característica de la situación del transporte de la Ciudad la falta de coordinación (intra e intermodal) física, tarifaria y operacional, dada la fragmentación jurisdiccional que existe en la administración y operación de cada subsistema.

La **red de transporte ferroviaria** metropolitana se conforma de siete ramales que ingresan de distintos puntos de la Región Metropolitana a la Ciudad y transportaron en 2010 a 423.762.000 usuarios. Los ferrocarriles metropolitanos dan lugar a movimientos diarios masivos y estructuran al resto de las formas de transporte, conformando la típica estructura radial con las terminales dentro de la Ciudad Autónoma. La mayor cantidad de pasajeros proviene del sur del Gran Buenos Aires e ingresan a través del Ferrocarril Gral. Roca, que transportó el 31,1% del total de pasajeros del ferrocarril en 2008. Le siguen los transportados por TBA en el Ferrocarril Sarmiento, que con cabecera en Once de Septiembre, trasladó el 23,8% y las tres líneas provenientes del norte del Gran Buenos Aires, con cabecera

en Retiro, que transportaron en conjunto al 36,5%. Los ferrocarriles Urquiza y Belgrano Sur, transportan proporciones menores (5,5% y 3% respectivamente).

Como se mencionó anteriormente, los **centros de transbordo** constituyen nodos centrales de la red de transporte de la Ciudad debido a que es allí donde se producen las principales conexiones intermodales del transporte. En este sentido, es posible observar en la Ciudad de Buenos Aires los distintos tipos de centros de transbordo con relación al grado de jerarquía y flujo de pasajeros. Así, los centros de transbordo de nivel 1 son los que conectan las cabeceras de los principales ferrocarriles con la red de subterráneos y de colectivos, a la vez que los centros de transbordo de menor nivel, se ubican principalmente en torno a estaciones de ferrocarril de menor flujo de pasajeros y menor cantidad de modos interconectados. Estos centros de transbordo emergentes surgen como consecuencia de la ampliación de la red de subterráneos, resultado de la respuesta del sistema de transporte al crecimiento de algunos centros barriales.

A menor escala, existen también nodos que surgen de oportunidades de intervención urbana o de proyectos públicos y privados y que, en el mediano plazo, podrían ser usados para estructurar políticas de movilidad urbana.



Accesos viales.



Autopistas y rutas.



Centros de transbordo.



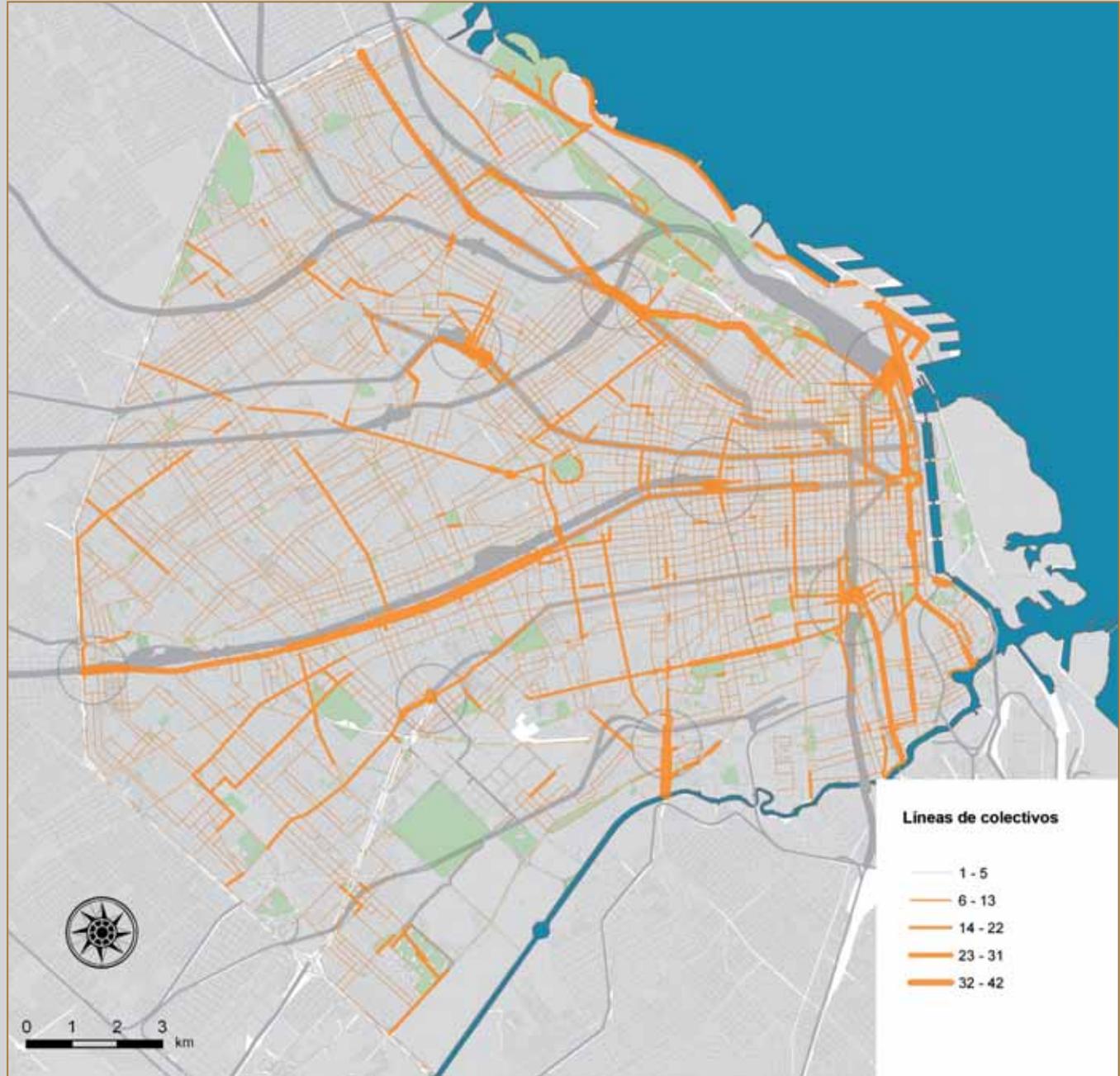
Ciclovías.



Cantidad de pasajeros transportados por línea.



Porcentaje de pasajeros transportados por línea.



Cantidad de líneas de colectivos por cuadra.

La potencialidad de estos nodos es la de consolidar corredores transversales a la red y conectores radiales de transporte como centros de transbordo multimodales metropolitanos, que permitan reestructurar el Área Central y fortalecer centros barriales.

Por último, en el Área Central de la Ciudad existen centros de intercambio unimodal en la red de subterráneos, que se transforman en captadores de viajes peatonales multidireccionados. Estos generan, en el área de aproximación, requerimientos de espacios públicos orientados a la movilidad no motorizada, con tránsito vehicular condicionado.

En cuanto a la **red de colectivos**, esta ofrece una amplia accesibilidad desde y hacia el centro de la Ciudad, donde hay mayor movilidad y conectividad entre los recorridos. La red en Buenos Aires se compone de más de 140 líneas, de las cuales un número importante realiza su recorrido íntegramente en la Ciudad, mientras que otro grupo de líneas posee algunas de sus cabeceras en la provincia de Buenos Aires. Al mismo tiempo, solo un par de líneas realizan parte de su recorrido dentro de la Ciudad teniendo ambas cabeceras en la provincia de Buenos Aires.

En términos de flujo de pasajeros, la red de colectivos de la Ciudad transporta más de 1.600 millones de pasajeros al año según datos de 2010, lo que convierte al colectivo en uno de los modos de transporte público más importantes, no solo por la cantidad de pasajeros que transporta sino también por su importante cobertura territorial.

Si bien el Área Central, al ser una zona muy transitada y de amplio desarrollo de actividades económicas posee una gran densidad de colectivos por calle, resulta importante además, la densidad de colectivos que existe en las principales vías de circulación de la Ciudad, como sucede en las avenidas Rivadavia, Cabildo, Sáenz, Montes de Oca y Leandro N. Alem. En este sentido es importante destacar la mayoritaria concentración de líneas en sentido este-oeste, en detrimento del sentido norte-sur, reforzando de esta manera el carácter concéntrico de los flujos.

En términos de zonas puntuales, es notoria la concentración de líneas al Norte de la avenida Rivadavia, mien-

tras que en el Sur y Oeste de la Ciudad la distancia entre las líneas es mucho más extensa, disminuyendo la densidad de la red. Más allá del déficit de autotransporte público en la zona sur, puede reconocerse cierta coherencia de este escenario al ser el Norte de la Ciudad la que mayor cantidad de población y actividades urbanas posee.

Por otra parte, la existencia de **ciclovías** es una muestra clara de la búsqueda de sustentabilidad que ya ha iniciado la Ciudad. Se advierte una red de ciclovías en vías de ampliarse con una cobertura muy importante. La característica principal de la red es su diversidad en cuanto a direcciones y su localización en el Área Central, lo cual resulta óptimo debido a que en esa zona es donde los requerimientos de modos sustentables de circulación son más altos, debido al gran flujo de pasajeros generado por la alta densidad edilicia y de actividades urbanas existentes. Una futura ampliación de la red de ciclovías hacia las áreas de predominancia residencial permitirá conectar las distintas funciones de la Ciudad de manera equitativa y sustentable.

Al mismo tiempo, la **red de autopistas** que acceden al Área Central persigue otra lógica, que privilegia los modos privados por sobre los públicos. De las autopistas metropolitanas se destacan, en función a la cantidad de pasajeros transportados, el acceso por el Norte a través de la autopista Panamericana, la Autopista del Oeste, la Autopista Buenos Aires-La Plata y por último, la autopista Ricchieri. El mayor porcentaje de circulación de ómnibus y camionetas se ubica en esta última vía, que llegó en 2010 al 9,7%, sensiblemente influenciada por su conexión con el aeropuerto internacional de Ezeiza. En relación con esto, es importante destacar que las autopistas al interior de la Ciudad acceden y estimulan la llegada a las inmediaciones del Área Central, como sucede con la Illia, la 25 de Mayo y la 9 de Julio Sur, lo que permite un acceso constante y relativamente fácil de los automóviles privados al área, potenciando los problemas de congestión y saturación vehicular de esta zona.

Por otra parte, los accesos viales a la Ciudad son escasos, en términos relativos, debido a que deben superar dos grandes barreras físicas que la separan del resto del Área Metropolitana. Estas son la avenida General Paz, que interrumpe la trama urbana entre la Ciudad y la pro-

vincia, y el Riachuelo, barrera física que separa ambos distritos. En este sentido pueden observarse poco más de 30 accesos sobre la General Paz, repartidos heterogéneamente cada 25 km. Por otra parte, sobre el Riachuelo el número de accesos disminuye, siendo tan solo 8 en los prácticamente 15 km de margen. Esto muestra la necesidad de generar mayor cantidad de cruces, principalmente en el tramo comprendido entre Puente La Noria y Puente Uriburu donde existen aproximadamente 10 km sin pasos.

La Ciudad Autónoma de Buenos Aires cuenta con **seis líneas de subterráneos** que transportaron en 2010 a 297 millones de pasajeros. El 28,8% de los pasajes se vendió en la Línea B y el 26,0% en la Línea D. Por su parte, la Línea C transportó el 19,5% del total del pasaje. La menor cantidad de pasajes fue vendida en la Línea E, que generó en los primeros seis meses solo el 7,2%.

En tal sentido, la mayor venta se genera en las dos líneas del Oeste y Norte porteños, mientras que la línea del Sur transporta cuatro veces menos pasajeros que la Línea B. La Línea C, no vende una gran cantidad de pa-

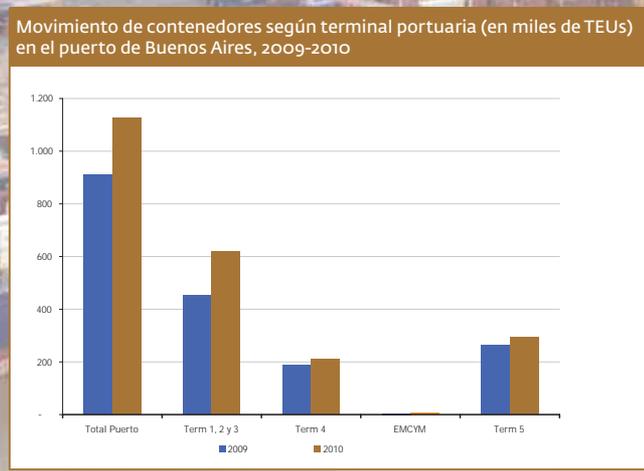
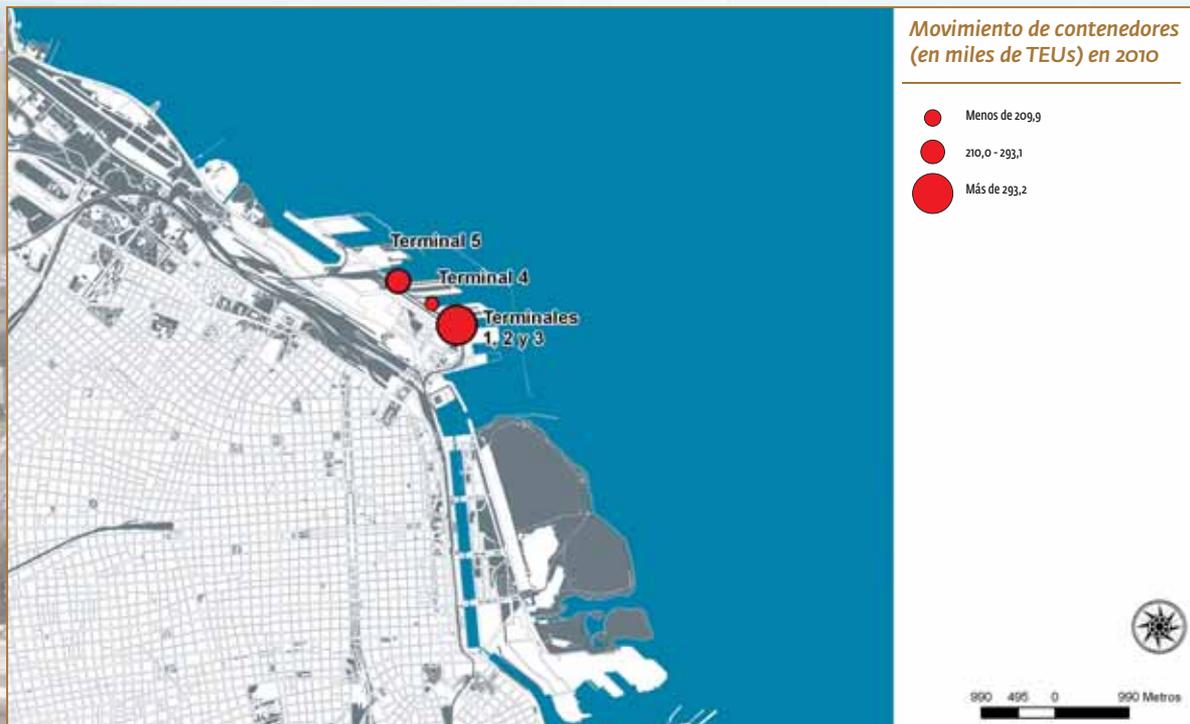
sajes; esto se debe a que es mayormente de trasbordo, por lo que gran parte de sus boletos son vendidos en estaciones de otras líneas. Cabe señalar que desde el mes de octubre de 2007 se agrega a la red de subterráneos de la Ciudad la Línea H, que en 2010 ha transportado el 1,3% de los pasajeros.

La Ciudad Autónoma de Buenos Aires cuenta con **cinco terminales portuarias**, instaladas todas ellas en la Dársena Norte, que permite el ingreso de barcos de mayor tamaño. La carga se transporta mayoritariamente a través de contenedores.

El movimiento de contenedores expresados en TEUs (unidades de contenedores equivalente a 20 pies) durante 2010 fue de 1.126,6 miles, mostrando un aumento del 23,9% respecto a 2009. Del total de TEUs operados, el 51,3% corresponden a Teus de importación y 48,7% a TEUs de exportación. Los TEUs ingresados aumentaron un 26,7%, y los TEUs egresados registraron un incremento del 21,1% respecto del año anterior. La proporción de contenedores vacíos dentro del total de TEUs ingresados fue del 23,3%.



TERMINALES PORTUARIAS



Usos del suelo

Para poder llegar a comprender una ciudad de forma integral resulta necesario conocer las diferentes actividades que se realizan en su territorio y su distribución a la menor escala posible: las parcelas. En este sentido, se desarrolló un Relevamiento de Usos del Suelo de toda la Ciudad entre enero de 2008 y diciembre de 2009, en el que se registraron 554.132 usos del suelo, que corresponden a las 318.547 parcelas que conforman la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. El mismo pretendió dar cuenta de los tipos de edificación y de los usos que se llevan a cabo sobre todo el territorio de la Ciudad. Esto hace posible observar las diferencias que se presentan en su distribución para entender su dinámica.

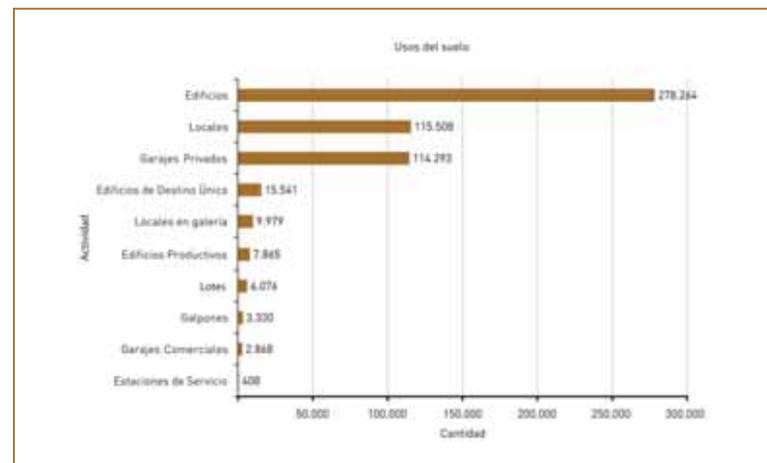
El Relevamiento de Usos del Suelo permitió detectar que la categoría que reúne más de la mitad de los registros, con un 50,3%, es la de edificios residenciales, de oficinas y de departamentos, con un total de 278.264. Le siguen en importancia los locales comerciales a la calle con un 20,9%, representando 115.508 registros. A su vez, los locales emplazados en galerías comerciales y shopping centers representan un 1,8%, lo que equivale a 9.979 locales. Los garajes privados alcanzan el 20,6% (114.293 registros) del total de usos relevados. Estos garajes se ubicaron en 114.711 parcelas, repartidos en construcciones residenciales, edificios de destino único y edificios productivos.

Se relevaron, además, 15.541 edificios de destino único (2,8%). Esta tipología, si bien representa una baja proporción respecto del total de registros, posee una gran importancia en lo que hace a la dinámica propia de la Ciudad.

Los edificios productivos suman un total de 7.865 (1,4%), en tanto que los galpones, estructuras estrechamente relacionadas con las actividades productivas, dan cuenta de 3.148 usos relevados correspondientes a 3.330 parcelas (0,6%). Entre los usos menos comunes se encuentran los lotes, que ocupan 6.076 parcelas (1,1%); 2.713 garajes comerciales correspondientes a 2.868 parcelas (0,5%); y 379 estaciones de servicio (0,1%) emplazadas en 408 parcelas.

Entre los edificios residenciales, de departamentos y de oficinas, se contaron 245.497 parcelas que tienen este uso, destacándose el predominio de la utilización residencial representando un 88,2% del total. Casi un 60% corresponde a viviendas en propiedad horizontal y un poco más del 40% a casas. Representan una parte menor del total de las edificaciones los 2.194 edificios de oficinas y los 2.399 de departamentos.

Los edificios que contienen usos mixtos sin vivienda suman 4.606 registros. Principalmente son actividades comerciales y de servicios que se combinan con locales. Por otro lado, se registraron 2.508 edificios abandonados y 3.826 edificios en obra al momento del relevamiento.



Usos del suelo en la Ciudad de Buenos Aires. Relevamiento de Usos del Suelo, 2008-2009.

La distribución territorial de los usos del suelo

En cuanto a la distribución territorial de los usos del suelo debe mencionarse que en términos absolutos, los barrios con mayor cantidad de usos son los que poseen mayor tamaño. En este sentido, Palermo (4,99%), Flores (4,79%) y Mataderos (4,54%) son los de mayores magnitudes. En oposición, los barrios que menos cantidad de usos registraron fueron aquellos de pequeño tamaño o con gran superficie cubierta por grandes usos, como por ejemplo parques. De esta manera, Puerto Madero (0,08%), San Telmo (0,56%) y Agronomía (0,8%) son los que más se destacan.

A grandes rasgos, podemos encontrar la dominancia de usos residenciales y comerciales en la gran mayoría de los barrios de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

El Área Central presenta una mayor heterogeneidad de usos con respecto al resto de la Ciudad, con primacía de locales comerciales –a la calle o en galerías–. Los barrios más periféricos concentran mayores proporciones de edificación residencial, ya sean casas, viviendas o usos mixtos. Asimismo, se destaca la presencia de edificios productivos en los barrios del sur de la Capital.

En lo que respecta a la edificación residencial, los barrios del Oeste de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

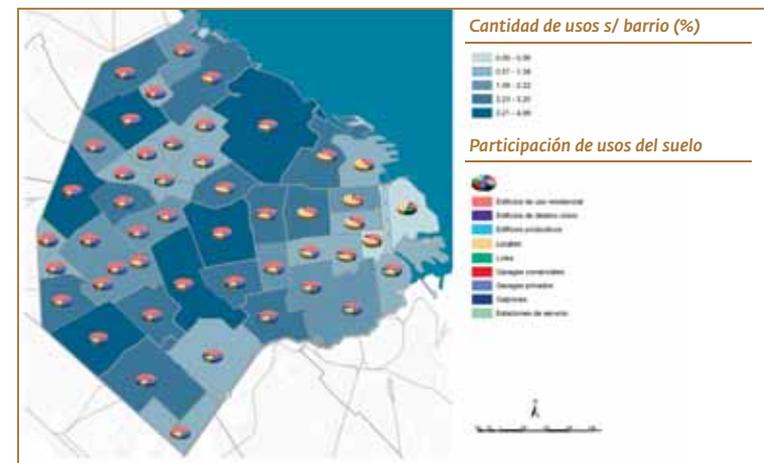
presentan las mayores proporciones, siendo Parque Chas, Versalles, Villa Pueyrredón y Coghlan los que poseen más del 58% de su superficie ocupada por usos residenciales.

La mayoría de los locales, por otro lado, se concentra principalmente en el Área Central. Más del 50% de las parcelas de San Nicolás, Retiro, Balvanera –particularmente en el entorno de la estación Once de Septiembre– y Puerto Madero registran locales comerciales.

La distribución de los edificios de destino único no obedece a ningún patrón de localización específico. No obstante se observa que más del 6% de las parcelas de algunos barrios, como Constitución, Villa Soldati, Puerto Madero y San Telmo, poseen edificios únicos.

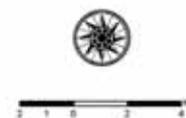
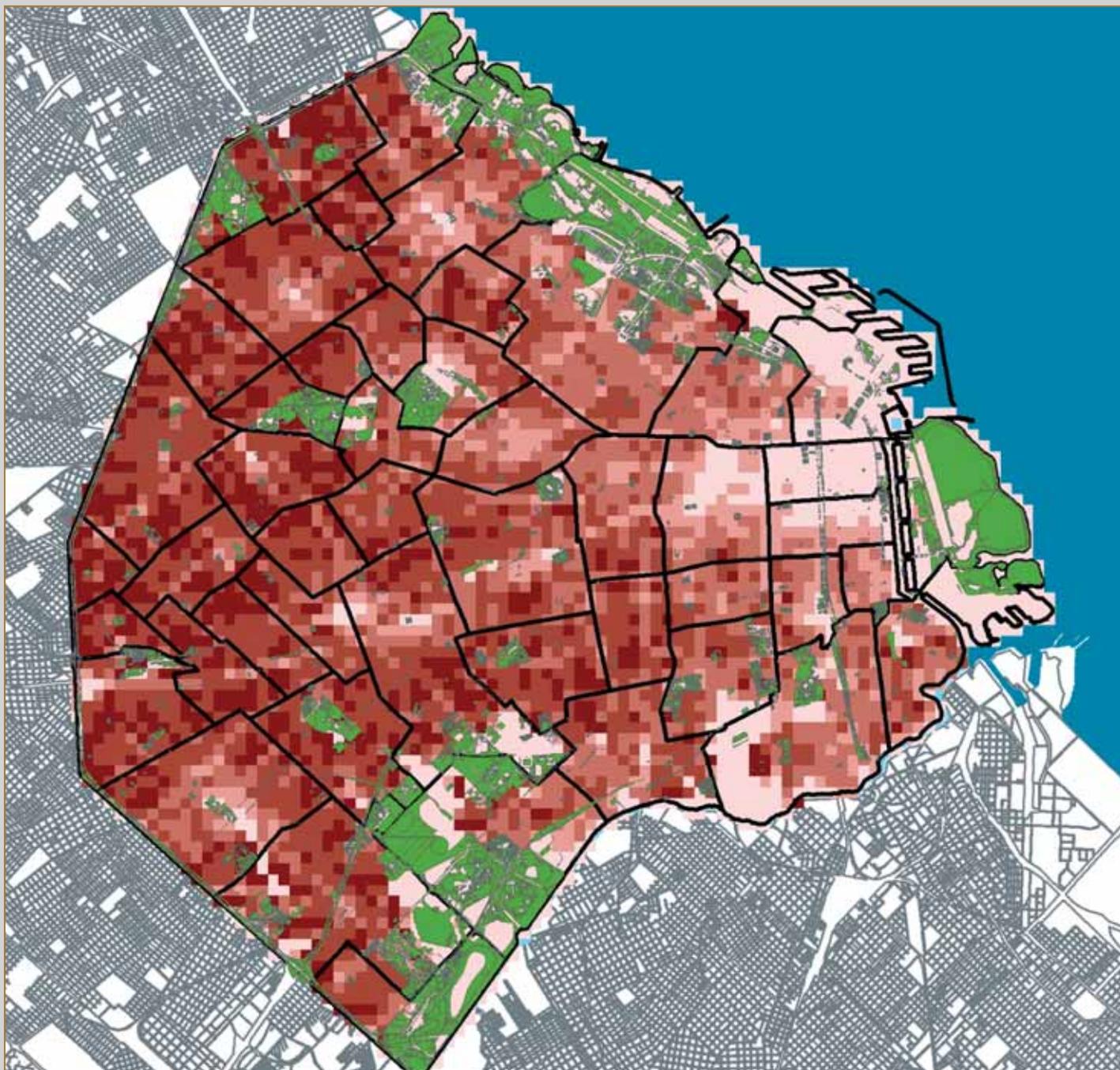
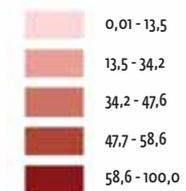
En cuanto a la distribución de edificios productivos, estos se concentran en gran medida en los barrios del Sur de la Ciudad, mostrando cantidades significativas en Barracas, Nueva Pompeya, La Boca, Parque Patricios y Mataderos.

Merece especial atención el caso de Puerto Madero, barrio poco consolidado que se destaca por su heterogeneidad. Contiene una gran cantidad de locales comerciales, a la vez que posee un número significativo de lotes, edificios residenciales, garajes comerciales y edificios de destino único. Esta situación se debe a la reciente urbanización, que implica la presencia de un gran número de lotes vacantes que van siendo ocupados.



Usos del suelo, por barrio. Relevamiento de Usos del Suelo, 2008-2009.

*Incidencia del uso residencial
sobre el total de un área*



Indicadores urbanos

El registro de usos del suelo de la Ciudad ha permitido generar nuevos indicadores que profundizan el análisis de su estructura territorial:

- Incidencia de los usos residenciales sobre el total de usos de un área.
- Índice de Complejidad urbana.
- Locales por lado de manzana.
- Centralidades y subcentralidades de la Ciudad.
- Superficie parcelaria afectada por obras.
- Superficie parcelaria sin usos.
- Compacidad corregida.

El primer indicador elaborado es el de **incidencia de los usos residenciales** sobre el total de usos de un área. Se observa en el siguiente mapa el aumento de la dominancia del uso residencial en aquellos barrios alejados del Área Central, alcanzando valores mayores al 60% en los barrios que limitan con la avenida General Paz.

El **índice de Complejidad urbana** relaciona los diferentes usos del suelo existentes, generando valores altos en torno a aquellas áreas donde existe una importante variedad y diversidad de usos. En ese sentido, se destaca fuertemente el Área Central, así como otras subcentralidades dinámicas del resto de la Ciudad.

Los **locales**, por un lado cumplen funciones propias de centralidades secundarias de escala barrial, ya que se trata de las localizaciones donde la población de las áreas aledañas se provee de un buen número de bienes y servicios. Gracias al hecho de contar con los datos del relevamiento en relación con la distribución de la actividad comercial, es posible establecer una caracterización de estas subcentralidades, encontrándose una estrecha vinculación entre estas y la existencia de una alta diversidad urbana. No obstante, también es posible descubrir áreas de la Ciudad donde existe una alta concentración de locales pertenecientes a un mismo rubro, definiendo consecuentemente zonas de baja complejidad. Sin embargo, estas localizaciones se transforman en puntos de referencia importantes para estas actividades, ya sea por el grado de concentración de la demanda, como por la generación de economías de aglomeración, cumpliendo funciones muy diferentes de aquellas localizaciones donde la diversidad es mayor. Ejemplos pueden ser la calle Avellaneda, la avenida Warnes, la calle

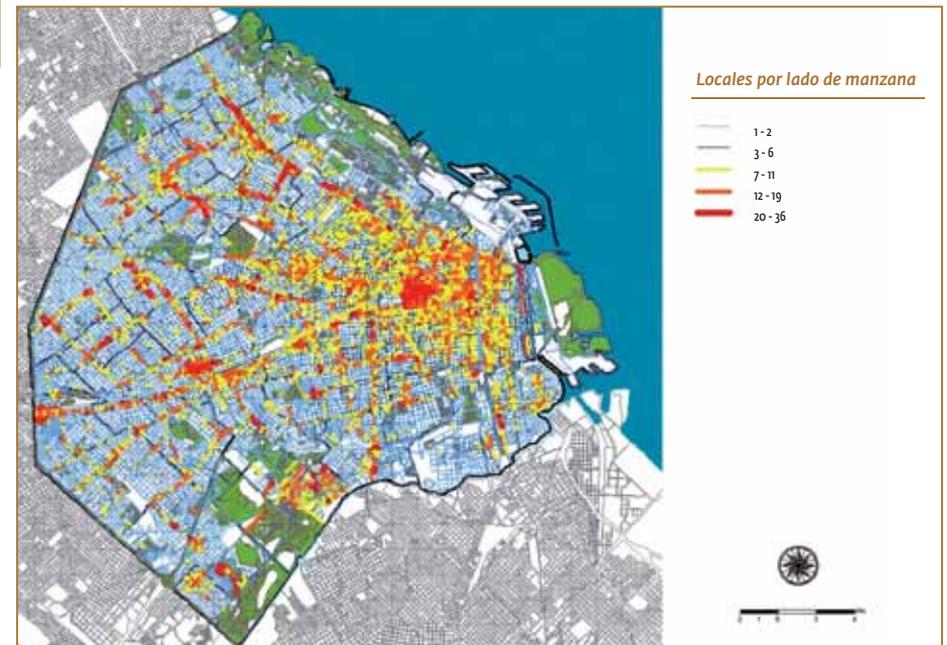
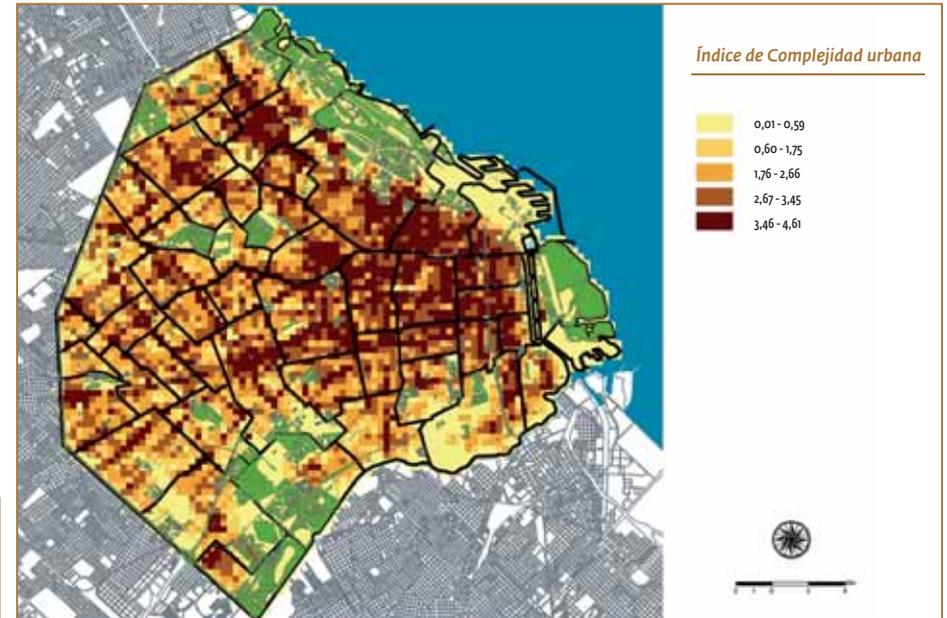
Murillo, entre otras. En el mapa inferior se visualiza que la concentración de los locales a lo largo de las avenidas es ajena a los límites barriales.

Es posible, a partir de la distribución de los datos obtenidos con el Relevamiento de Usos del Suelo, identificar la presencia de centralidades de menor jerarquía que el Área Central, pero que cumplen funciones importantes a escala barrial. Al tomar como referencia espacial la grilla de 200 metros de lado por celda, se estableció como criterio la presencia de 50 o más locales por celda y un valor del índice de complejidad de 4 o más, de forma de establecer una diferenciación entre centralidades diversas y especializadas. Así es posible definir, con un criterio uniforme, la presencia de centralidades, cuya importancia hasta el momento no tenía una base certera de definición.

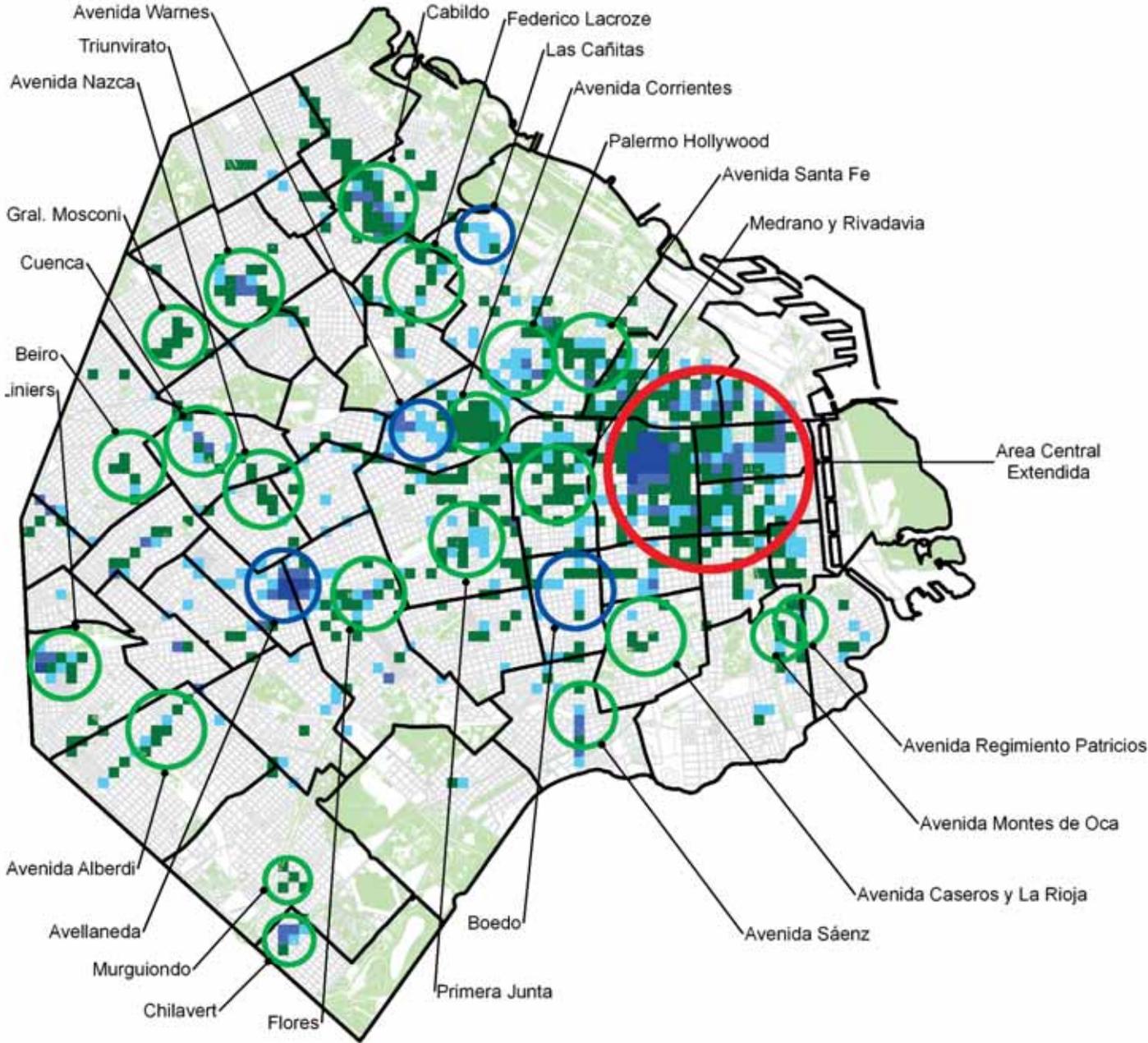
Las centralidades se localizan fundamentalmente en los barrios del Centro y Norte, siendo escasas en el Sur y Oeste. De esta última zona presentan más vacíos los barrios de Villa Ortúzar, Parque Chas, Agronomía, Paternal y Chacarita. Centralidades de menor jerarquía presentan las avenidas Boedo, Avellaneda y Corrientes y Las Cañitas.

Los resultados del Relevamiento de Usos del Suelo permiten referirse a la utilización de las parcelas en el momento de ser relevadas, puesto que se registraron aquellas en las que se realizaban obras de construcción de nuevos edificios y las que se encontraban sin un uso determinado, o sin edificaciones. De tal forma, es posible obtener una imagen sincrónica del grado en que el suelo urbano se encuentra subutilizado, asociando parcelas con edificaciones abandonadas, tapiadas, establecimientos productivos cerrados y también lotes, con una cierta idea del nivel en que puede desarrollarse una renovación de los usos del área.

Aplicando la distribución según la grilla de 200 por 200 metros, se pueden identificar aquellas zonas de la Ciudad de Buenos Aires donde el mayor porcentaje de la superficie parcelaria se encuentra afectada por obras, entendiéndose a estas como un signo de renovación de los usos, puesto que implican la incorporación de nuevo valor en las áreas donde se localizan.



Centralidades y subcentralidades



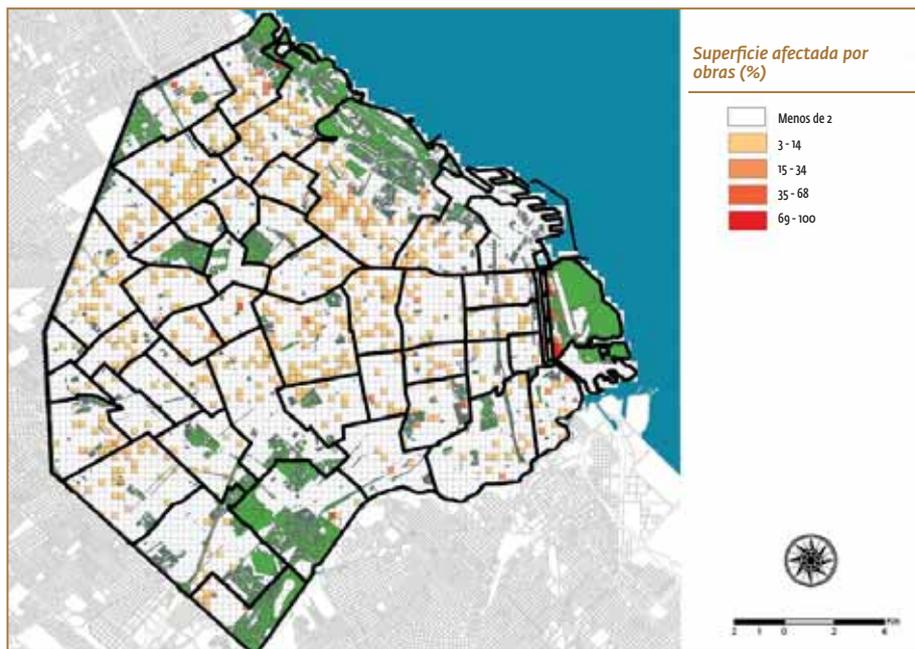
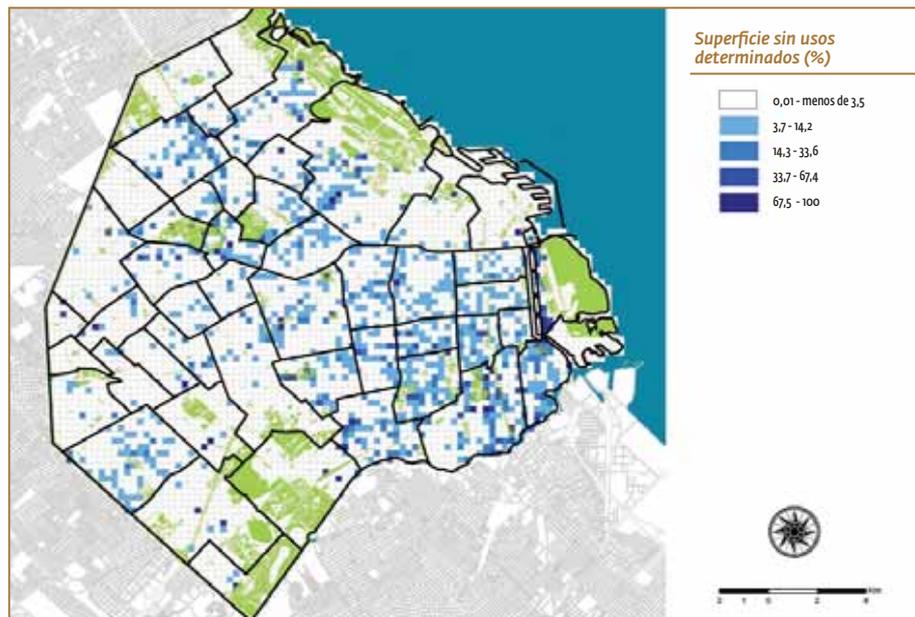
Se aprecia la importancia que adquiere esta renovación en la zona de Puerto Madero, así como también la concentración de valores relativamente elevados en barrios como Palermo, Belgrano y Villa Urquiza. En la descripción más general de la zona sur, se observa un peso considerablemente menor de la superficie parcelaria en la que se realizan obras.

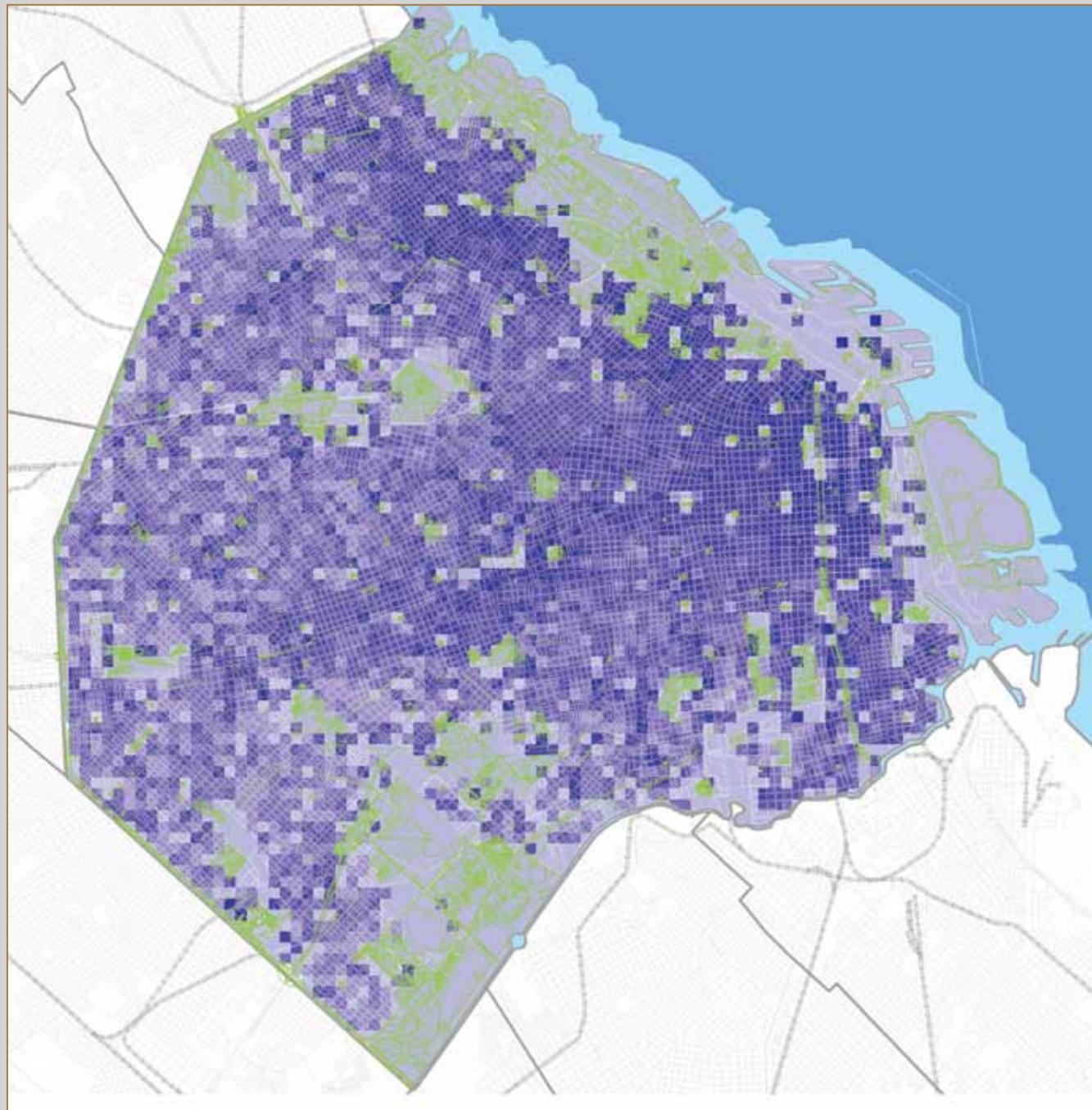
En contraposición, el mapa referido al peso de superficie parcelaria sin un uso determinado, en combinación con el mapa anterior, da cuenta de dos posibles situaciones. Por un lado, muestra zonas con un cierto grado de degradación, con un deterioro de los usos que brindaban al área. Tal puede ser el elocuente caso de la traza de la ex Autopista 3, en el barrio de Villa Urquiza, pudiendo apreciarse con claridad su recorrido. No obstante, la existencia de parcelas en espera de un nuevo uso también puede arrojar valores elevados de este indicador.

Pero en el caso de aquellas zonas que dan muestras de un cierto dinamismo de los procesos de incorporación de valor, esta situación puede entenderse como parte de un proceso que incluye el cambio de usos por otros más intensivos y de mayor valor. Tal puede ser el caso de varias zonas del Área Central, así como también el entorno de Puerto Madero. En ellas se pueden encontrar altos valores de superficie parcelaria sin un uso al momento del relevamiento, combinado con un alto porcentaje de parcelas que son objeto de obras. La periferia del Oeste se muestra con más estabilidad que el resto, siendo escasa la superficie que no presenta usos, es decir, donde prácticamente no

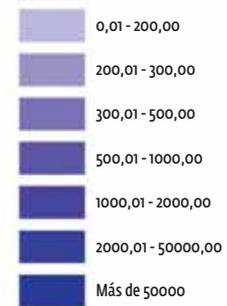
hay renovación de la estructura edilicia. Un indicador de gran relevancia es la Compacidad corregida, que representa la relación entre el espacio construido y el espacio público, en una unidad de superficie. En otras palabras, el indicador mezcla dos funciones básicas de los espacios de vida en la Ciudad, relacionando las funciones de vivienda y actividad, con las asociadas con espacio público y de dominio común, espacios de interrelación entre ciudadanos y de relación con la naturaleza. En términos de sustentabilidad urbana, la importancia de este indicador radica en que permite reconocer que los procesos de densificación estructural deben compensarse con creación de espacio público que atenúe el impacto urbano y ambiental. De esta forma, se constituye en una herramienta útil para el planeamiento que implica desarrollo de espacios atenuantes nuevos, dado que permite identificar las zonas con más necesidad de este tipo de espacios.

En el mapa de Compacidad corregida en la Ciudad de Buenos Aires se distingue el área norte, el Centro y el barrio de Caballito, como las zonas de mayor compacidad. Si bien el Norte contiene grandes extensiones de espacios verdes atenuantes, la densidad edilicia conlleva una alta compacidad. El Centro y el barrio de Caballito no están beneficiados por ese espacio atenuante, por lo cual, con el agregado de la importante densidad edilicia que presentan, el indicador de compacidad es muy alto. Lo contrario sucede en gran parte del Oeste y Sur de la Ciudad, donde la densidad es más baja y, fundamentalmente en el Sur, hay extensiones importantes de espacio atenuante.





Indicador de Compacidad corregida (relación espacio construido / espacio público)



Espacios verdes

El espacio público es el componente esencial de una ciudad, en tanto es el principal espacio ambiental, por su función amortiguadora del espacio privado-construido y por la función de espacio principal de socialización y circulación. Por lo tanto no solo es importante su existencia, sino también su accesibilidad efectiva, en vistas del provecho social.

Los espacios verdes son un elemento central del espacio público y se clasifican en una tipología basada en las extensiones en superficie. En el mapa siguiente se puede observar la tendencia de los espacios más extensos (que corresponden a los de escala urbana y metropolitana) a estar localizados hacia la periferia de la Ciudad, por lo que, si bien predominan por sobre los de menor superficie, no son útiles para la mayor parte de la población. Los espacios de tamaño intermedio (plazas y plazas pequeñas), por su parte, tienen una distribución más homogénea, aunque no abundan. De tal forma, si se toma en consideración el peso de la población a menos de 500 metros de algún espacio verde útil, esta asciende al 57% del total de los habitantes de la Ciudad. No obstante, pueden apreciarse situaciones diferentes al interior de su territorio, existiendo algunos barrios donde dicha relación supera el 90% (Villa Riachuelo, Saavedra y Puerto Madero). Por el contrario, en ciertas zonas de la Ciudad, la proximidad a espacios verdes públicos útiles resulta menor, destacándose en este sentido el barrio de Boedo, donde solo el 6% de la población se halla a menos de 500 metros de uno de estos espacios. Teniendo en cuenta la diferente situación por barrio, es posible observar que las condiciones relativas más positivas se encuentran en Puerto Madero y en la zona portuaria, donde no obstante residen muy pocas personas. La mejor relación se encuentra en Recoleta, siendo uno de los barrios con mayor densidad poblacional y donde un 87% de la población se encuentra a menos de 500 metros de un espacio verde público útil. En contraposición, los menores valores se encuentran en los barrios de Boedo, Agronomía y Villa Santa Rita, donde la parte de los habitantes que cumple con la condición analizada es menor al 20%. En términos absolutos, el mayor número de personas que se encuentra a más de 500 metros de un espacio verde público útil se encuentra en los barrios de Palermo y Caballito, donde superan los 80.000 habitantes en estas condiciones. En la situación opuesta, se encuentran Villa Riachuelo y Villa Real.

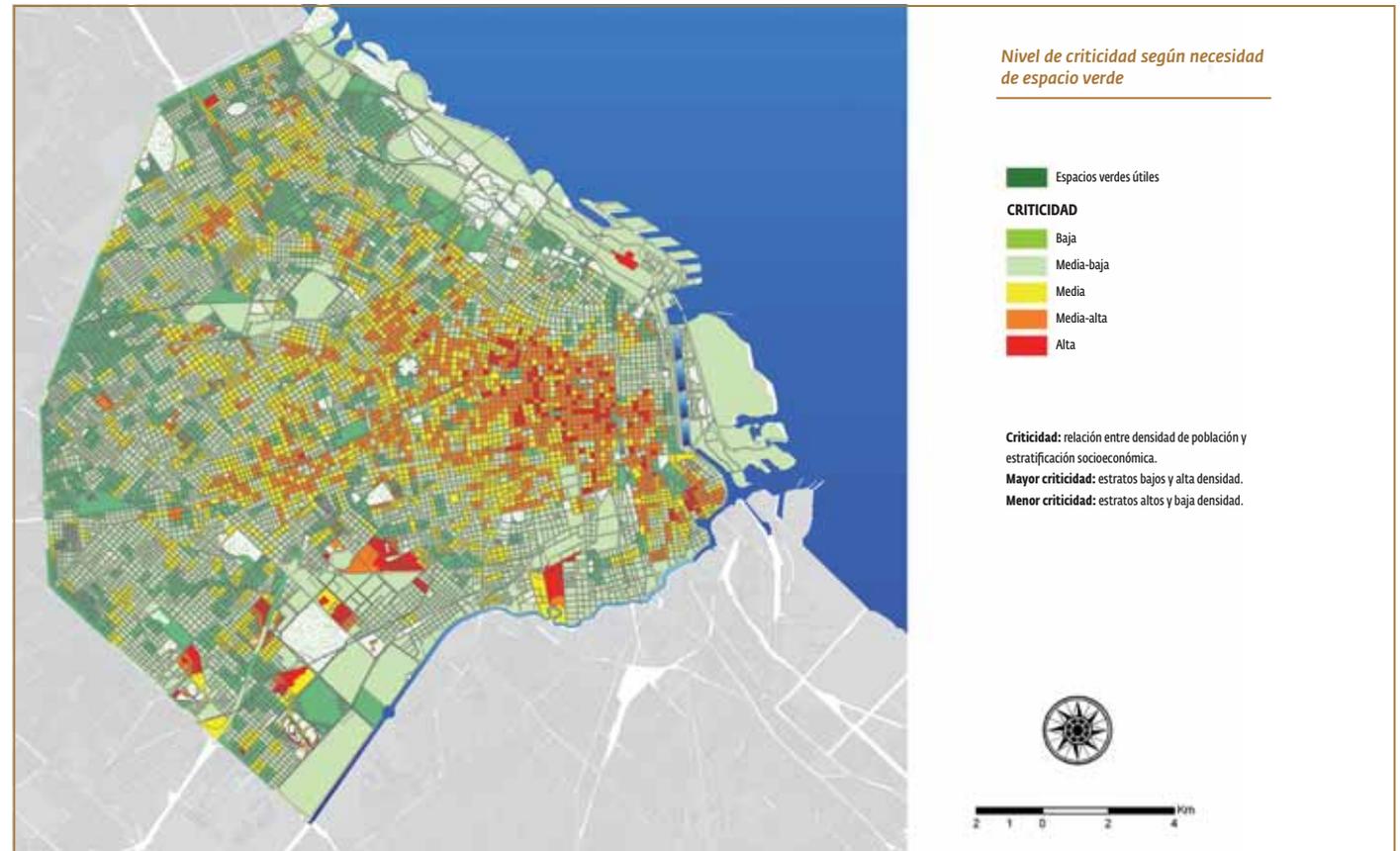
El mapa de esta página permite observar la distribución de los espacios verdes útiles en relación con la criticidad en cuanto a su necesidad.

Se considera en la criticidad, la mayor densidad poblacional y las zonas que poseen estratos socioeconómicos más bajos y de menor proximidad a espacios verdes. Así, es posible localizar las áreas de mayor nivel de criticidad en cuanto a déficit de espacios verdes. Esta herramienta metodológica permite definir de manera rigurosa la falta de espacios verdes en la Ciudad. Los indicadores elegidos para elaborar el índice de criticidad refieren a distintos aspectos, que deben tenerse en cuenta al momento de planificar la distribución de los espacios verdes útiles. La densidad de población resulta muy útil para detectar aquellas zonas de

la Ciudad que concentran gran cantidad de población, y por lo tanto, saturan la capacidad de carga de los espacios verdes, demandando mayor cantidad de este tipo de equipamientos. Por otra parte, el nivel socioeconómico por radios censales muestra las distintas zonas donde se concentra la población de menores recursos, siendo estos grupos sociales los que mayor necesidad de espacios verdes cercanos tienen, ya que no poseen acceso a espacios recreativos privados y en términos generales, no cuentan con recursos económicos para trasladarse a espacios verdes lejanos. Finalmente la evaluación de la proximidad a espacios verdes, a una distancia de recorrido a pie (500 metros), permite dar cuenta de la distribución de los espacios verdes en la Ciudad y de las áreas donde estos faltan. El mapa resultante per-

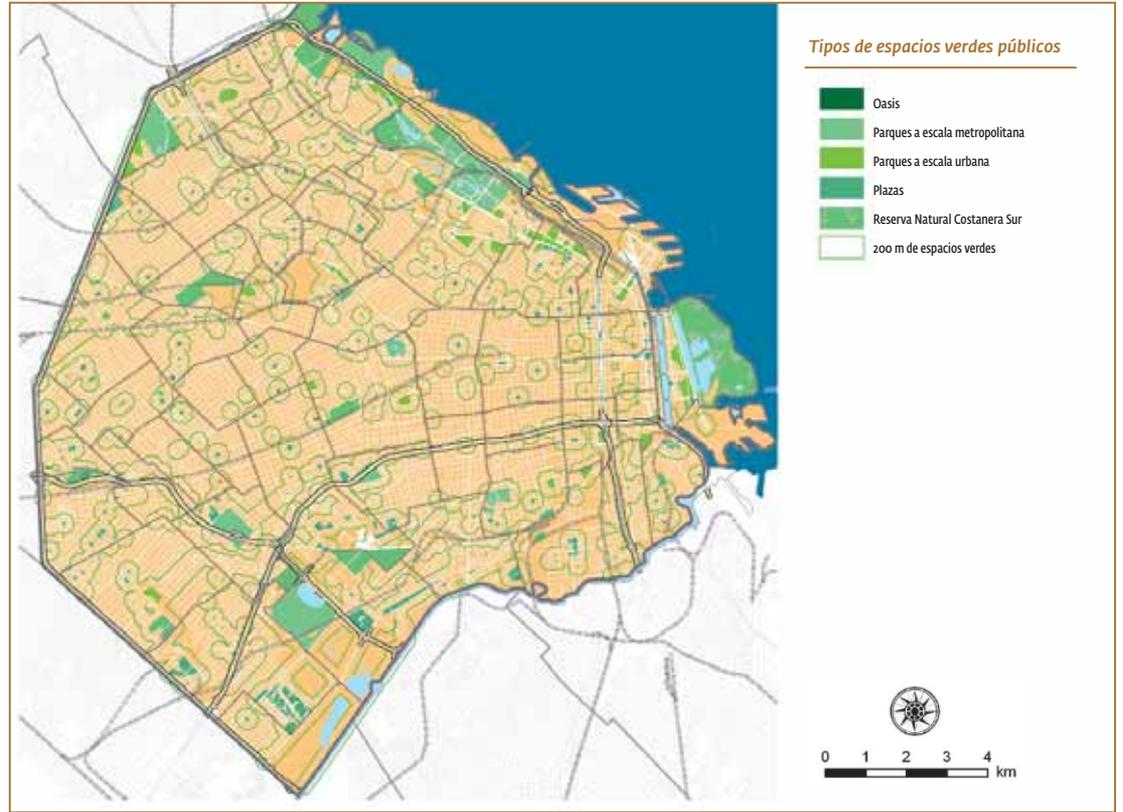
mite entonces establecer niveles territoriales de criticidad y guiar rigurosamente la incorporación de espacios verdes públicos en la Ciudad de Buenos Aires.

El análisis territorial de la criticidad permite entonces establecer una importante correlación entre la presencia de estratos socioeconómicos bajos, bajo valor del suelo y déficit y deterioro de espacios verdes, en el Sur de la Ciudad. Por el contrario, el Norte presenta indicadores socioeconómicos inversos, así como grandes espacios públicos de alta calidad urbano-ambiental. En relación con esto, resulta fundamental destacar que en aquel sector ubicado en torno a los barrios de Balvanera, Boedo y San Cristóbal es donde se ubican los niveles más altos de criticidad.





Plaza Villa Pueyrredón.



Plaza Alemania, Palermo.



Parque de la Flora Nativa y Casa Amarilla, La Boca.



Parque Lezama.

Existen diferentes clasificaciones de espacios verdes, realizadas a partir del tamaño que poseen. Por ejemplo, se destacan los espacios de escala metropolitana, que cuentan con más de 150 hectáreas y con un radio de influencia para la población de 4 kilómetros.

Teniendo en cuenta los diferentes tamaños de los espacios verdes y los radios de influencia que abarcan, se determinan áreas con déficits específicos. En este sentido, los espacios verdes de escala metropolitana y urbana dejan muy pocos espacios de la Ciudad sin cobertura, mientras que las plazas y oasis, dado el bajo radio de influencia que presentan, generan importantes áreas de la Ciudad (como se observa en torno a Boedo y Agronomía) sin este servicio.

A partir de esto se analiza la accesibilidad conjunta de todos los espacios públicos útiles de la Ciudad con cri-

terios de hábitat, por lo cual se recalcula la proximidad de los distintos espacios públicos según su uso efectivo.

Este planteo exige reducir la accesibilidad de los espacios de mayor escala hasta radios de uso racionales, como son una distancia de 2.000 m para los parques de escala urbana y 4.000 m para los parques de escala metropolitana. En este sentido, es importante tener en cuenta que distintos tipos de espacios verdes útiles, principalmente por su tamaño, y también por su tipo de infraestructura, permiten soportar distintas cantidades de usuarios, lo cual requiere pensar en el alcance de los espacios verdes por tipo y por ajuste a la densidad, siendo así muy útil analizar los casos en el Norte de la Ciudad donde existen grandes densidades de población, al mismo tiempo que grandes espacios verdes (como el Parque Tres de Febrero) en algunos casos, y en otros,

cierto déficit de espacio verdes. En el mismo sentido el Sur de la Ciudad muestra áreas de muy baja densidad con presencia de gran cantidad o déficit de espacio público, según el caso.

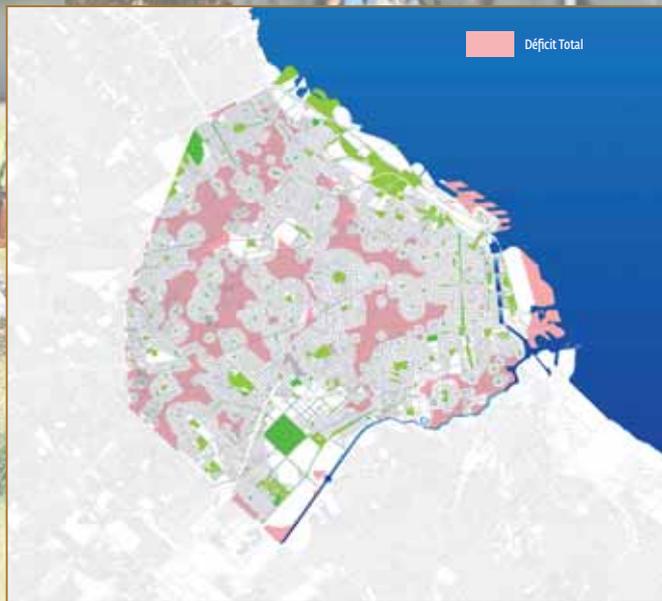
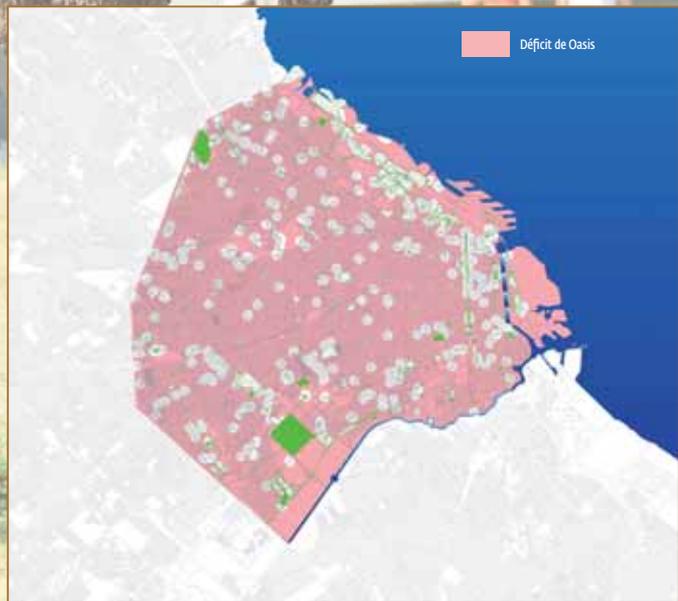
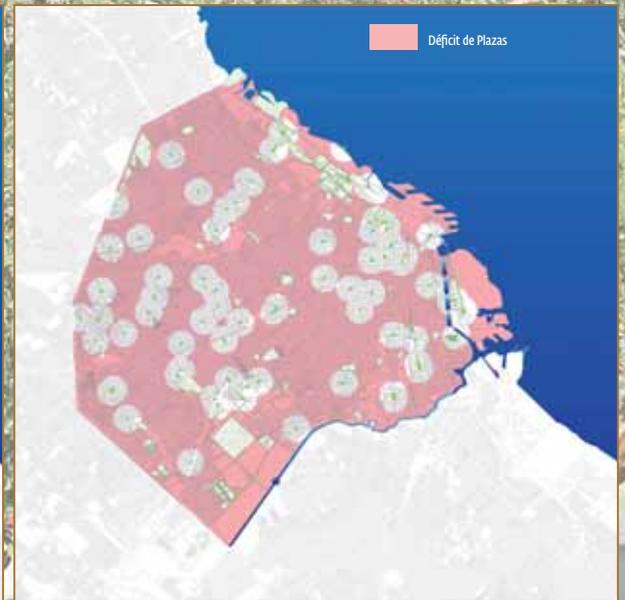
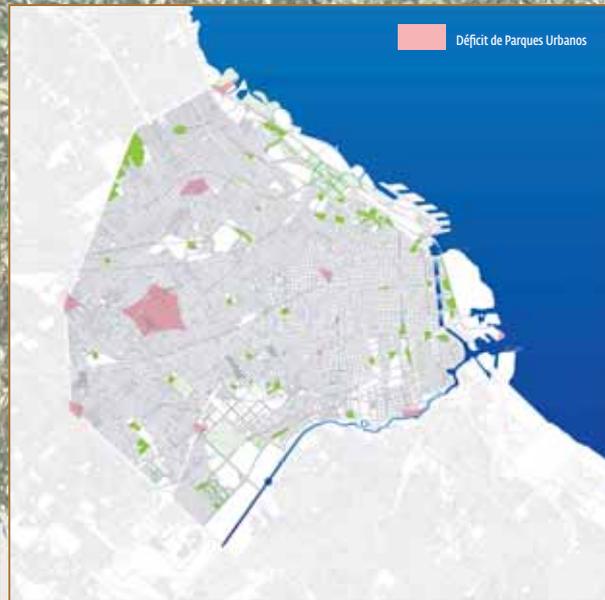
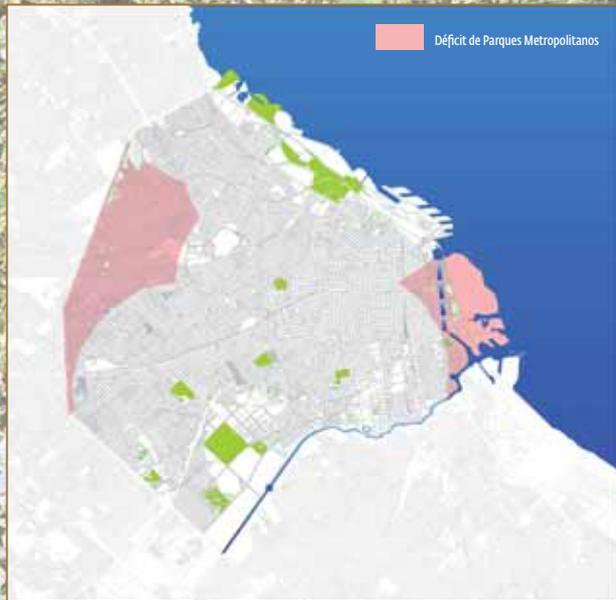
Es para destacar que, al incorporar en este esquema las características socio-económicas y habitacionales de la Ciudad, el análisis se vuelve mucho más complejo, como ya fue mencionado anteriormente.

Requerimientos a partir de los diferentes tipos de espacios verdes

Tipo de espacio verde	Superficie por tipo de EV (ha)	Radio de influencia (m)	Cantidad de EV requerido	Superficie requerida (ha)	Cantidad de manzanas
Espacio verde metropolitano	> 150	4.000	0,68	6,76	7
Espacio verde urbano	> 15	2000	0,46	2,32	3
Plaza	0.5 a 15	500	139,52	139,52	139
Oasis urbano	> 0,1	200	1.227,31	122,73	122



DÉFICIT DE ESPACIOS VERDES EN LA CIUDAD



Configuración morfológica actual

La Ciudad de Buenos Aires cuenta con un stock edilicio de 230 millones de m², producto de los procesos históricos de creación de suelo urbano, ocupación y densificación. Si bien estos procesos determinaron que la configuración actual tenga rasgos de consolidación importante, continúan actuando procesos de renovación y densificación, aunque no se destacan por ser homogéneos ni continuos. Las cifras de construcción en los últimos cinco años indican que se construye en promedio 2,3 millones de m², es decir, a un ritmo cercano al 1% anual respecto al stock existente. Sin embargo, lo característico de la construcción es su grado de concentración territorial, que implica un alto grado de renovación y densificación en ciertos barrios, y poca atracción en otros.

En el mapa de esta página se puede observar que los barrios de Palermo (12,5%), Caballito (8,7%), Villa Urquiza (6,5%) y Belgrano (5,6%), concentran un tercio de toda la construcción. En segundo término, se destacan Puerto Madero (4,8%), Almagro (4,3%), Flores (3,8%) y Recoleta (3,5%), mientras que los barrios del Sur, en conjunto, suman 10,6%.

Otra manera de reconocer las características de la configuración morfológica es el tipo de construcción, es decir, obras nuevas o ampliaciones. El 85% de las construcciones corresponden a obras nuevas, sin embargo, aquí también la diferencia territorial es característica.

En barrios como La Boca, Villa Ortúzar, Barracas, Parque Patricios, Versalles, Villa Real, Parque Avellaneda y Mataderos, las ampliaciones adquieren un peso fundamental. En cambio, en Puerto Madero, Núñez y Belgrano son ampliamente dominantes las construcciones nuevas.

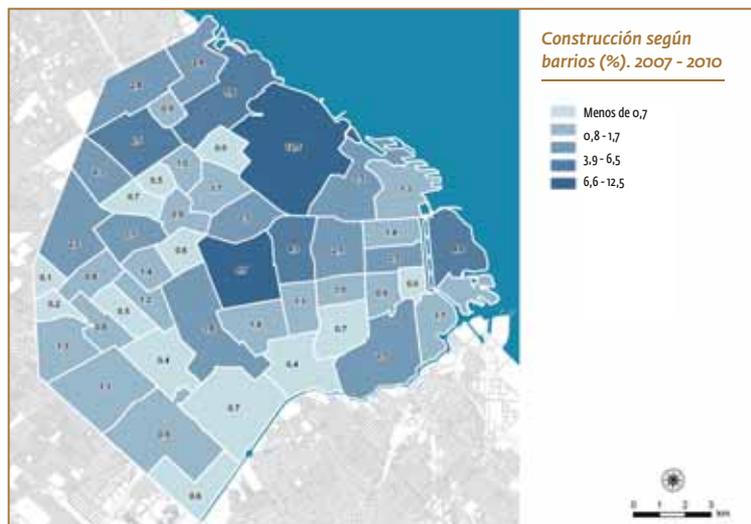
De acuerdo al destino de las construcciones, sobresale que un 78% es realizada para residencias, y un 12% para destinos no residenciales. A grandes rasgos, la distribución de la construcción residencial remarca el predominio de Palermo, Caballito y Villa Urquiza, así como también Puerto Madero y Barracas. En el caso de los destinos no residenciales, si bien el Área Central se caracterizó históricamente por concentrar este destino de obras, en los últimos años también se evidenció la importancia de los barrios del Nor-

te (en especial por los destinos comerciales), y algunos del Sur, como Barracas y La Boca. Estas características de la distribución territorial de la construcción están asociadas a la valorización diferencial de las zonas por parte del mercado inmobiliario. En un contexto de valorización, el precio de oferta de terrenos alcanzó en diciembre de 2010 los 1.460 dólares por m², con un incremento del 24,6% respecto al mismo mes de 2009. Esta tipología registra el ritmo de crecimiento más elevado y es, en gran parte, determinante de la construcción, sus tipologías y su distribución territorial. Por su parte, los incrementos en los precios de las casas y los departamentos fueron más modestos (10,2% y 5,4% respectivamente), así como en el precio de venta de locales (11,6%). Los alquileres de locales tuvieron un impulso más acentuado (24,2%).

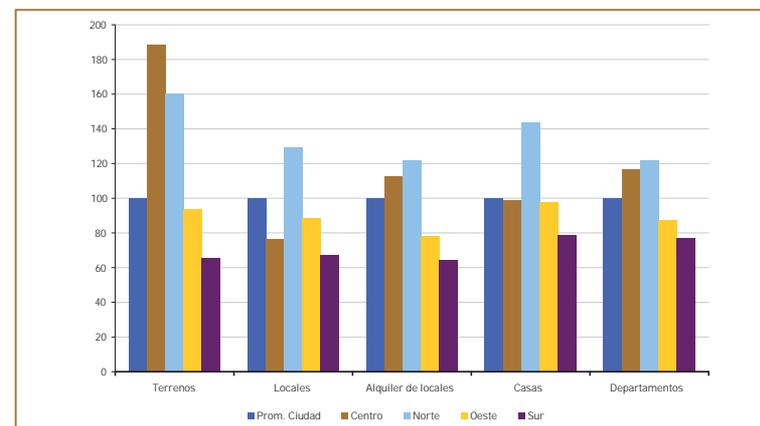
En diferentes tipologías de inmuebles, se puede observar la diferencia entre el Norte y el Sur. En el caso de los valores de terrenos, se destaca que la zona centro adquiere niveles característicamente elevados, mientras que en las tipologías residenciales y comerciales, la zona norte tiene niveles más altos. En todos los casos, la diferencia con el Sur de la Ciudad es evidente.

La altura de la edificación resultante de los procesos antedichos, muestra un importante contraste entre zonas. En primera instancia se destacan las importantes alturas del Área Central y del Eje Norte de la Ciudad, a la vez que se observan alturas significativas en la zona de Villa Urquiza y Caballito. En contraste, la zona sur de la Ciudad muestra edificaciones de muy baja altura, en torno a 1 o 2 pisos.

El índice de constructibilidad relaciona la superficie construida con la superficie construable, según la normativa vigente. En el mapa de la página siguiente puede observarse que las áreas que presentan un índice cercano a 0 indican una saturación del potencial construable, mientras que aquellos sectores en tonos de azul indican distintas potencialidades edilicias aún no utilizadas. En este sentido se observa que las áreas de saturación edilicia tienen una localización en la Ciudad muy concreta, en torno al Área Central y al Eje Norte de la Ciudad, y sectores de Caballito, Villa Crespo y Villa Devoto. Por otro lado, en barrios de la periferia Oeste de la Ciudad, como Mataderos, Floresta y Paternal, existen amplias zonas con importante potencial edilicio construable, al igual que en barrios del Sur, como Nueva Pompeya y Barracas.



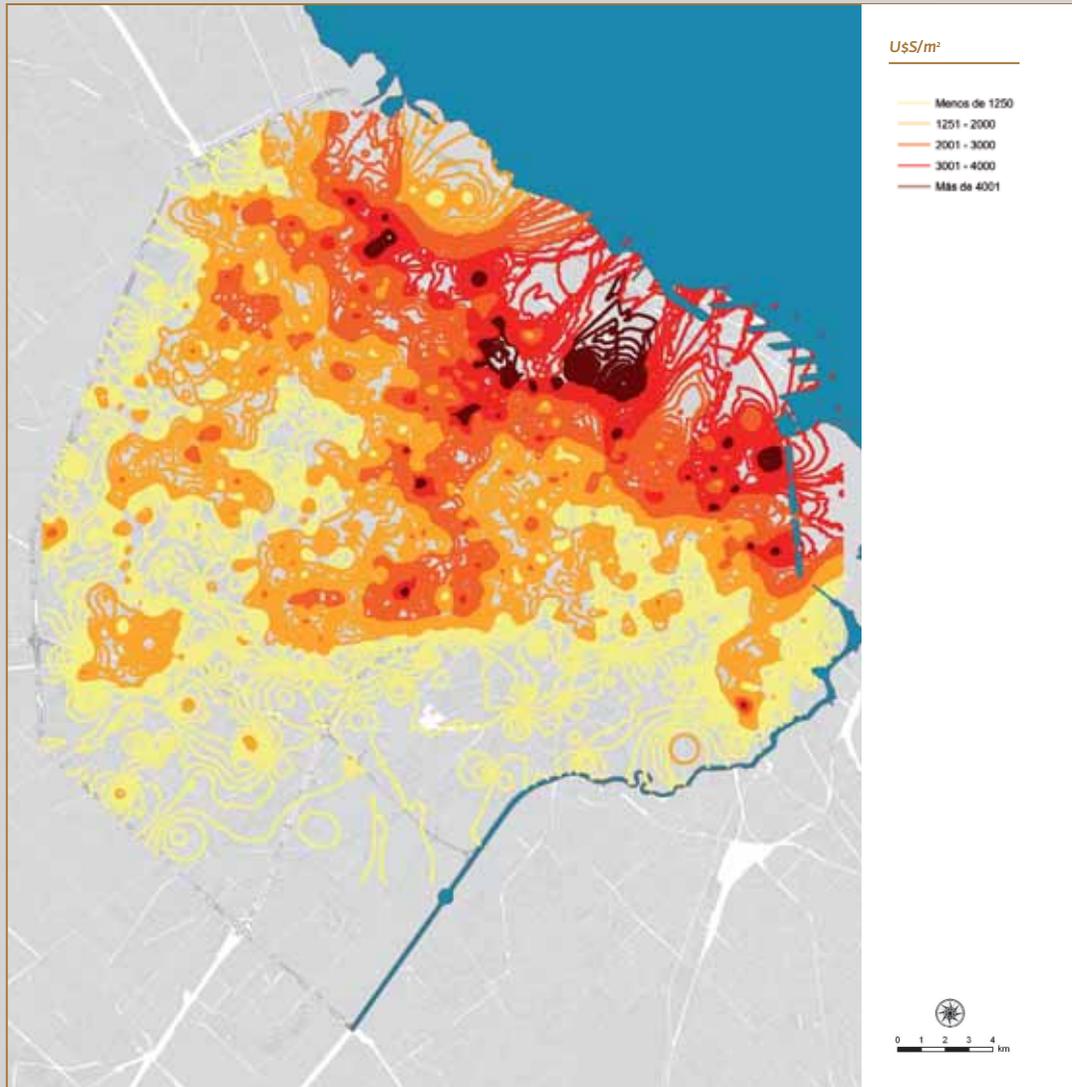
Valores por tipo de inmueble según zona (base=100 Promedio Ciudad), 2010



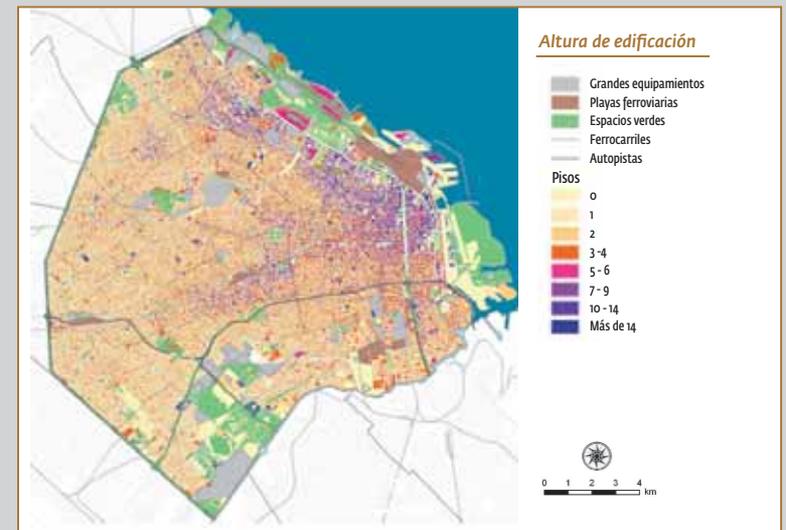
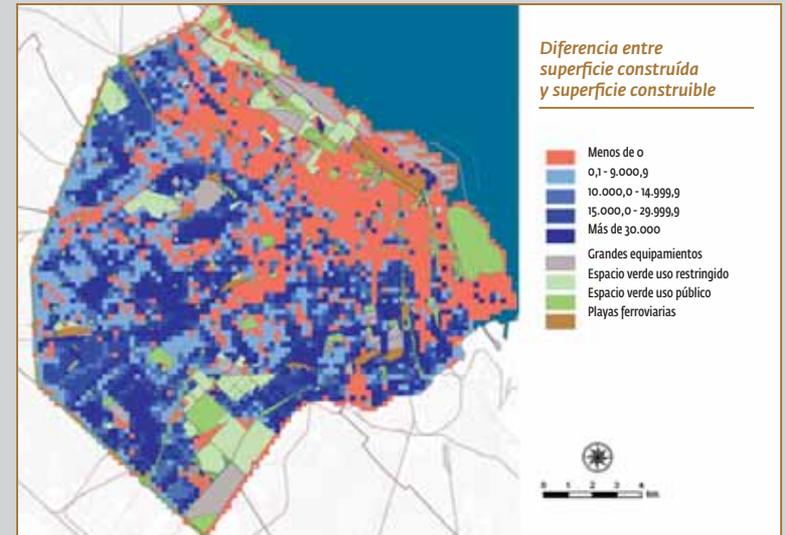
Valores inmobiliarios por tipo de inmueble según zona, 2010

	Terrenos (U\$S/m ²)	Locales en venta (U\$S/m ²)	Alquiler de locales (\$/m ²)	Casas (U\$S/m ²)	Dtos (U\$S/m ²)
Promedio Ciudad	1.460	1.779,6	62,5	1.293,2	1.783,8
Centro	2.752	1.359,4	70,5	1.274,3	2.080,1
Norte	2.342	2.296	75,9	1.854,3	2.175,0
Oeste	1.363	1.570,6	48,8	1.263,3	1.551,8
Sur	953	1.191,7	40,1	1.020,0	1.373,0

Unidad de Sistemas de Inteligencia Territorial. Subsecretaría de Planeamiento. MDU. GCBA.



Valor del suelo U\$/m².



Población y calidad de vida

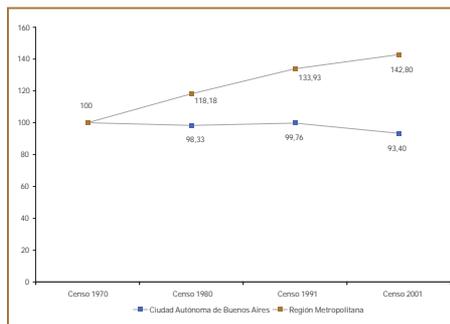
Según los resultados del Censo de Población y Vivienda del año 2010, en la Ciudad de Buenos Aires viven 2.891.082 personas.

Desde aproximadamente 1950 no se registran grandes variaciones demográficas. En los dos últimos períodos intercensales, las modificaciones fueron pequeñas: entre 1991-2001, la Ciudad de Buenos Aires presentó un decrecimiento poblacional (6,4%), y entre 2001-2010 tuvo un crecimiento leve (4,1%). Por su parte, el conjunto de la Región Metropolitana demostró un crecimiento, y con tendencia a acentuarse.

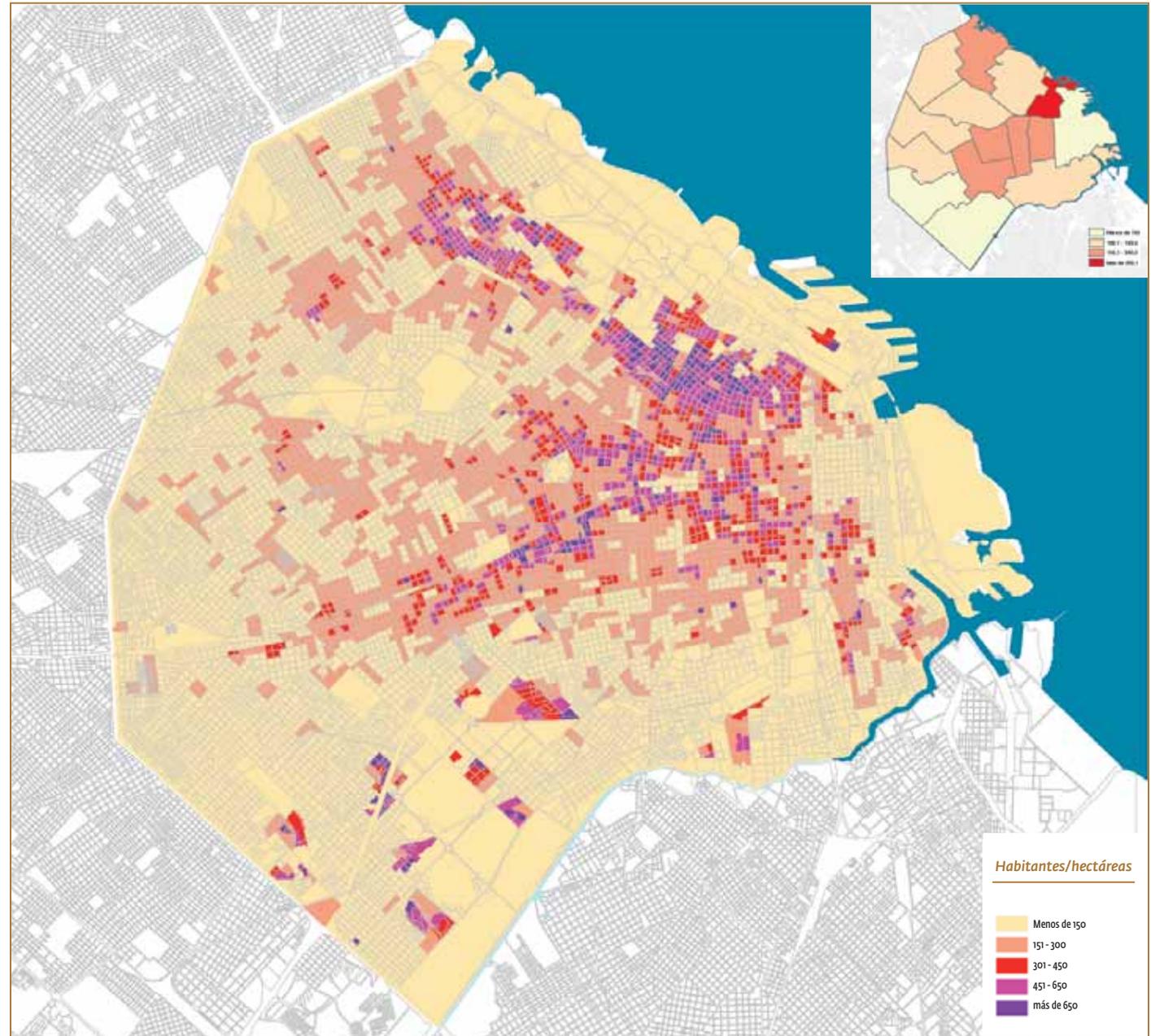
En términos generales las zonas más periféricas demuestran una mayor presencia de población joven, lo que otorga un perfil etario rejuvenecido, y previsiblemente, un mayor crecimiento vegetativo. En contraste, prácticamente en toda la Ciudad Autónoma y en las zonas más densas de los partidos del Gran Buenos Aires, la población infantil representa un porcentaje mucho menor, se verifica un mayor envejecimiento demográfico y un perfil de crecimiento vegetativo menor.

La densidad de población para el total de la Ciudad es de 143 habitantes por hectárea, que asciende y se duplica en zonas como Recoleta, Balvanera y Almagro. Los barrios del Área Central demuestran una densidad menor, como consecuencia de una baja residencialización, que disminuye claramente hacia los barrios periféricos. Las menores densidades se registran en Villa Soldati y Villa Riachuelo.

Población total de la Ciudad y de la Región Metropolitana, 1970-2001. Base 100 = 1970



Unidad de Sistemas de Inteligencia Territorial. Subsecretaría de Planeamiento. MDU. GCBA. En base a DGEyC e INDEC.



Densidad de población en la Ciudad de Buenos Aires, 2001.

En el mapeo de densidades en detalle se destacan dos continuos: el principal a partir del Eje Norte, desde Recoleta hasta Belgrano, y el segundo hacia el Oeste, desde Balvanera hasta Flores siguiendo la avenida Rivadavia. En segundo plano, otra zona entre las dos anteriores (entre Balvanera y Villa Crespo) siguiendo el alineamiento de avenida Corrientes. En forma más aislada, se destacan puntos en entornos de baja densidad, que corresponden a villas de emergencia y conjuntos habitacionales, todos ellos en la zona sur.

Estructura poblacional

Las características de la estructura de la población porteña se expresan claramente en las pirámides de población, que expresan la proporción de las cohortes por género y edad dentro del total de la población. La pirámide de población general de la Ciudad demuestra un proceso de envejecimiento importante, que se observa en la presencia de una alta proporción de adultos y ancianos, y una proporcionalmente baja participación de la población joven. En cuanto a la diferenciación por género, la estructura de la población porteña demuestra en términos generales la preponderancia de la población femenina, siendo la tasa de masculinidad promedio para 2010 de 86 hombres cada 100 mujeres. Como es típico de este tipo de poblaciones, la baja masculinidad se asocia a una alta esperanza de vida y a una baja participación de la población inmigrante. Esto contrasta con la estructura de la población porteña de principios de siglo XX.

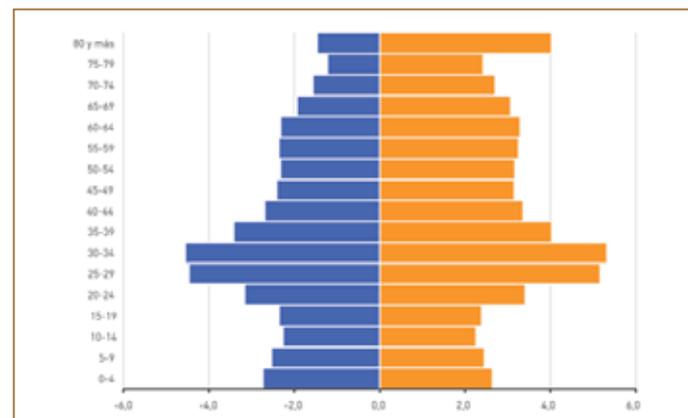
Las zonas en las que la participación femenina es mayor son las del Norte, desde Recoleta hasta Belgrano y en menor proporción en Caballito. Estas zonas coinciden con las mayores densidades de población, envejecimiento y existencia de hogares unipersonales. Por su parte, la mayor masculinidad se encuentra en zonas de inmigración reciente y de población en crecimiento, específicamente en el Sur de la Ciudad, aunque en muy pocos casos, se supera el valor 100 del índice.

Al interior de la Ciudad, son las comunas de la zona sur las que más aportan al crecimiento poblacional, mientras que en el resto dicha variación tiende a ser mucho más moderada o incluso negativa. En este sentido, son las co-

munas con mayor proporción de población joven (43,8% en la Comuna 8, 33,1% en la Comuna 4, y 47,3% en la Comuna 7). Las comunas del Norte sufren mayores niveles de decrecimiento, siendo la Comuna 2 la de mayor retroceso. Las comunas con mayor proporción de población mayor son la 6 (15,1%), 13 (11,9%), 3 (10,0%) y 11 (9,6%).

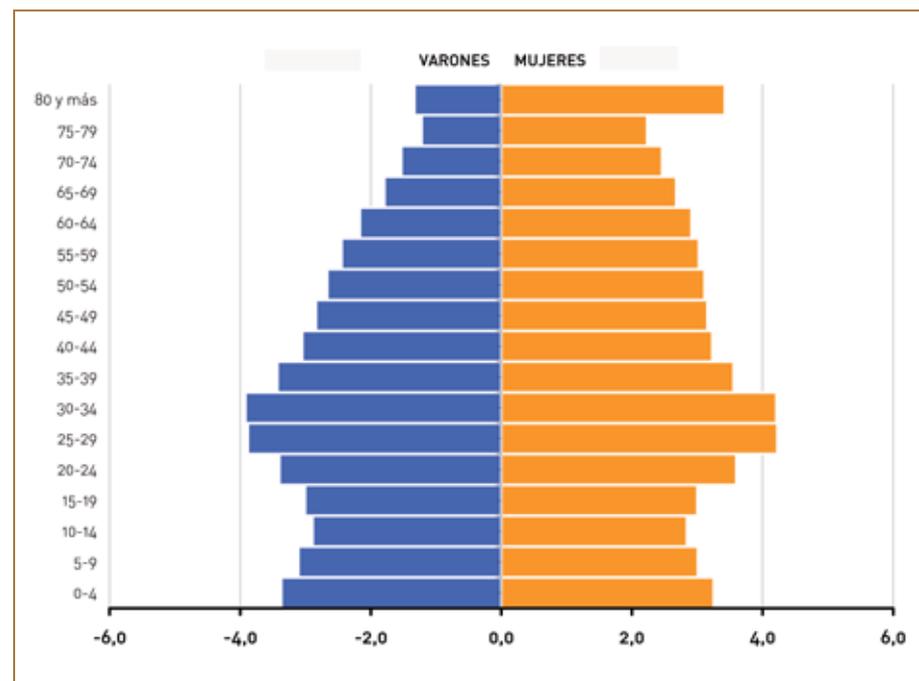
En las pirámides de la Comuna 2 y de la Comuna 8 se puede observar la magnitud de la diferencia interna. La pirámide de la Comuna 2 expresa la situación del sector con mayor envejecimiento, en la cual la base tiene una mínima proporción, en todo el conjunto se destaca la preponderancia de la población femenina, y el grosor de la parte más alta de la pirámide refleja el peso relativo que adquiere la población mayor en esta zona. En el otro extremo, la pirámide de población de la Comuna 8 demuestra la importancia de la población joven y la baja proporción que alcanzan las cohortes de edades avanzadas. También es importante resaltar que la base ancha no es producto de una alta fecundidad, sino que es una proporción estadísticamente alta por la baja incidencia de la población mayor y anciana. En conjunto, el balance de géneros es en esta comuna mucho más equitativo.

Estructura de población: Comuna 2, 2008



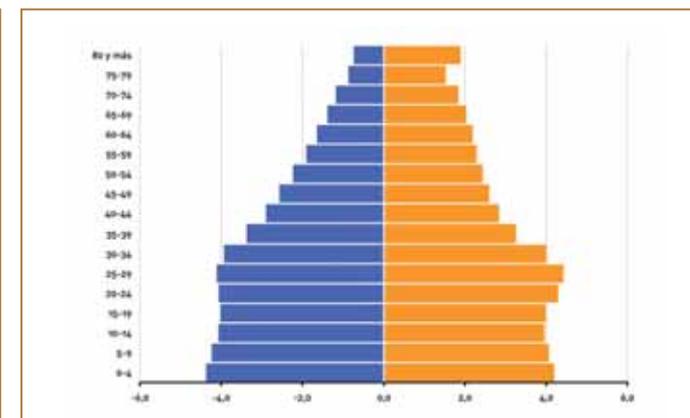
Unidad de Sistemas de Inteligencia Territorial. Subsecretaría de Planeamiento. MDU. GCBA. En base a DGEyC e INDEC.

Estructura de población: Ciudad de Buenos Aires, 2008



Unidad de Sistemas de Inteligencia Territorial. Subsecretaría de Planeamiento. MDU. GCBA. En base a DGEyC e INDEC.

Estructura de población: Comuna 8, 2008



Unidad de Sistemas de Inteligencia Territorial. Subsecretaría de Planeamiento. MDU. GCBA. En base a DGEyC e INDEC.

Tenencia y tipo de vivienda

Como una característica que singulariza a la Ciudad, predominan ostensiblemente los propietarios de la vivienda y el terreno, que representan el 61,7% de los hogares. El 27,5% de los hogares están ocupados por inquilinos, mientras que el 10,9% está representado por formas precarias de tenencia.

La mayor proporción de hogares habitados por propietarios se localiza en los barrios del Oeste, donde predominan los usos residenciales. En las comunas 10 y 11, por ejemplo, la proporción de hogares propietarios de la vivienda alcanzan a las tres cuartas partes del total (73,7% y 76,4%, respectivamente). La menor proporción de hogares propietarios se ubica cerca del centro administrativo, donde representan menos de la mitad del total (46,6% y 53,1% en las comunas 1 y 3). En esta zona existe una proporción importante de inquilinos. En cambio, en la zona sur, la proporción de propietarios es menor y se incrementa la participación de los hogares en viviendas de tenencia precaria.

En cuanto al tipo de edificación, para el año 2009 el 73,6% de los hogares se emplaza en departamentos, el 22,1% en casas y el 4,3% restante en otras formas de vivienda como hoteles, pensiones e inquilinatos. En toda la zona oeste de la Ciudad, considerando ampliamente las comunas 8, 9, 10, 11 y 12, la proporción de casas se encuentra entre el 45% y el 60%. En las comunas del Norte y Centro, la participación de hogares en casas disminuye por debajo del 8% a favor de los ubicados en departamentos, en conformidad con el aumento de las densidades al interior de la Ciudad. En los extremos, la Comuna 2 presenta un porcentaje ínfimo de hogares en casas, con 97% en departamentos, y en la Comuna 9, los hogares en casas representan el 57%.

El índice de hacinamiento refleja las deficiencias habitacionales como factor de pobreza estructural, y se mide a partir de la proporción de hogares en los que hay más de 2 habitantes por cuarto, considerado como crítico cuando supera los 3 habitantes.

En 2009 el 8,3% de los hogares presentaba de 2 a 3 personas por ambiente, y solo el 1,5% presenta pro-

blemas de hacinamiento crítico. Es para resaltar que el 50,1% de los hogares habita menos de 1 persona por cuarto, lo que refleja un modelo de residencialización que se contrapone al hacinamiento y corresponde a una dinámica demográfica regresiva y de conformación de hogares unipersonales. En cuanto al hacinamiento crítico, se alcanzan los valores más elevados en las comunas 8 (5,9%), 1 (4,1%) y 7 (3,8%), en las que la proporción entre 2 y 3 personas por cuarto supera al 10%. La menor proporción de hacinamiento crítico se encuentra en las comunas 2, 13, 14, 11 y 6, donde no alcanza al 1% de los hogares, y en menos del 5% habitan entre 2 y 3 personas por cuarto.

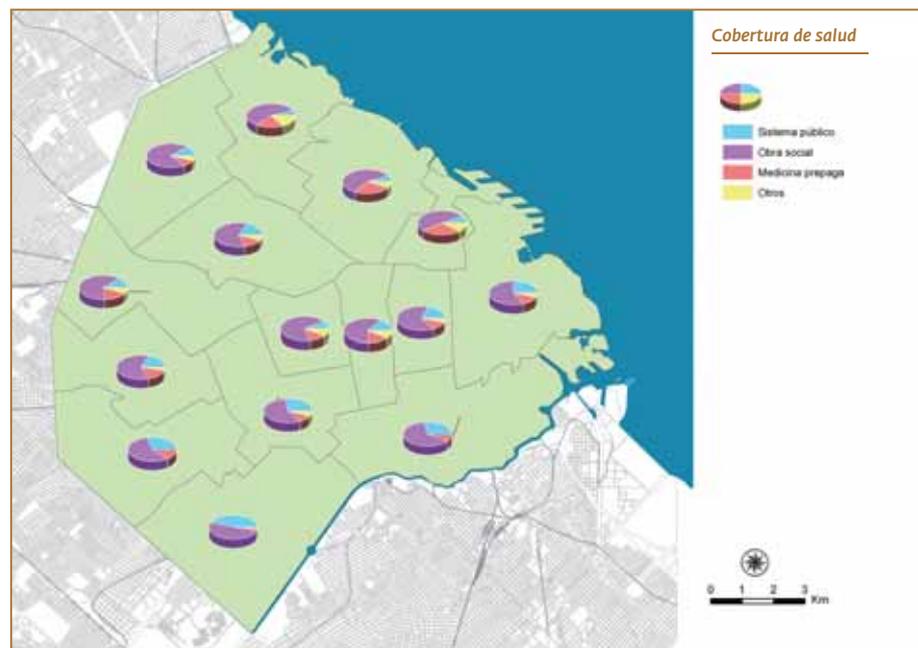
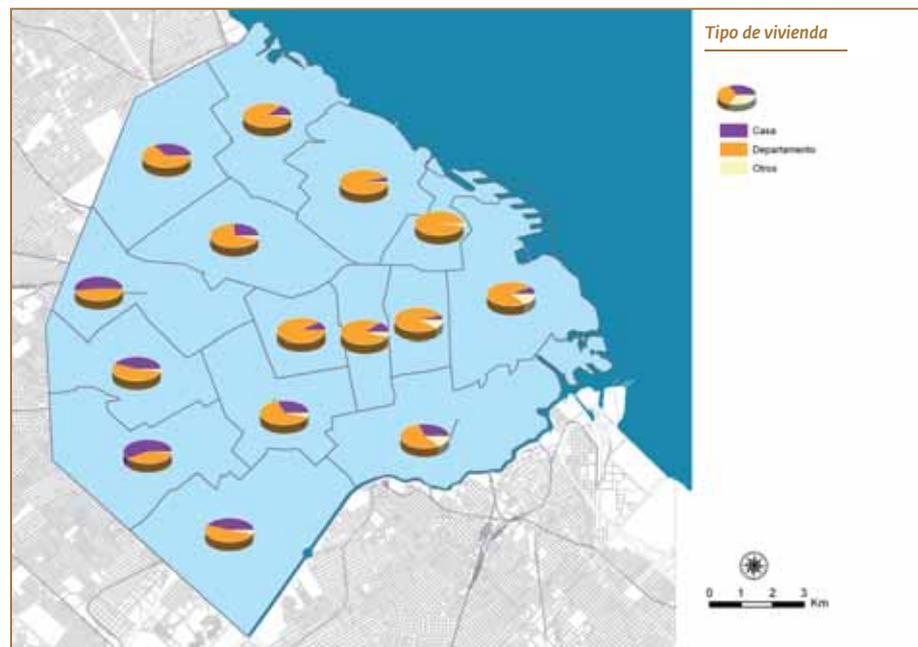
Cobertura de salud

La cobertura de salud no solo es un indicador de las condiciones de la población para la atención de su salud, sino que remite de manera indirecta al nivel de ingreso y de relaciones laborales, dado que las obras sociales son la modalidad obligatoria de cobertura a partir del empleo formal.

En base a datos de 2009, sobresale que el 61,4% de los porteños tiene cobertura por obra social, el 14,8% a partir del sistema de medicina prepaga, y el 5,9% con otras modalidades.

Entre las condiciones favorables para la cobertura de salud se encuentra el alto nivel de empleo formal, los niveles de ingreso y la oferta de sistemas privados, que permiten que una proporción importante de población pueda acceder por la vía prepaga; y una amplia y diversificada oferta del sistema público, que incluye desde los grandes hospitales hasta los centros de atención comunitaria o barriales.

En relación con las condiciones que influyen en las modalidades de cobertura de este indicador, la mayor proporción que utiliza sistemas prepagos se encuentra en las comunas 2 y 14 (32,1% y 29,4%) en coherencia con los mayores niveles de ingreso individual. En lo que respecta a la atención en el sistema público, la mayor proporción se localiza en los barrios del Sur de la Ciudad (comunas 8, 9 y 4 con 44,9%, 29,5% y 27,5% respectivamente). Por su parte, la mayor cobertura mediante obras sociales se registró en las comunas 12 y 6 (76% y el 70%).



Nivel de instrucción

El nivel de instrucción en la población ocupada es un indicador social muy importante ya que refleja no solo la incorporación al mercado laboral, sino también indirectamente las características de los empleos locales. Del conjunto de la población ocupada en la Ciudad se destaca que el 48,8% cursó el nivel superior; de este total un 63% completó sus estudios y un 37% no lo hizo. El 32,7% cursó estudios secundarios, de los cuales el 64,5% los tiene completos. En cuanto a la educación primaria, el 14,2% completó solo este nivel, y apenas el 4,3% tiene un nivel de instrucción primario incompleto. Esta distribución da cuenta de la alta capacitación de los ocupados porteños.

Al interior de la Ciudad, este es uno de los indicadores que presenta una mayor brecha. Mientras que en el promedio, la proporción de personas que alcanzó a cursar estudios superiores (estén o no completos) es cercana al 50%, en las comunas 2 y 13 supera a los dos tercios (73,8% y 68,6%), para las comunas del Sur está por debajo del tercio (19,8% en la comuna 8 y 31,4% en la comuna 4). En contraste, es en estas últimas donde la proporción de ocupados con nivel de instrucción primario completo tiene la más alta participación de la Ciudad (26,5% y 19,5% en las comunas 8 y 4 respectivamente), registrándose también la mayor proporción de ocupados con primaria incompleta (9,2% y 11,2%).

Mercado laboral

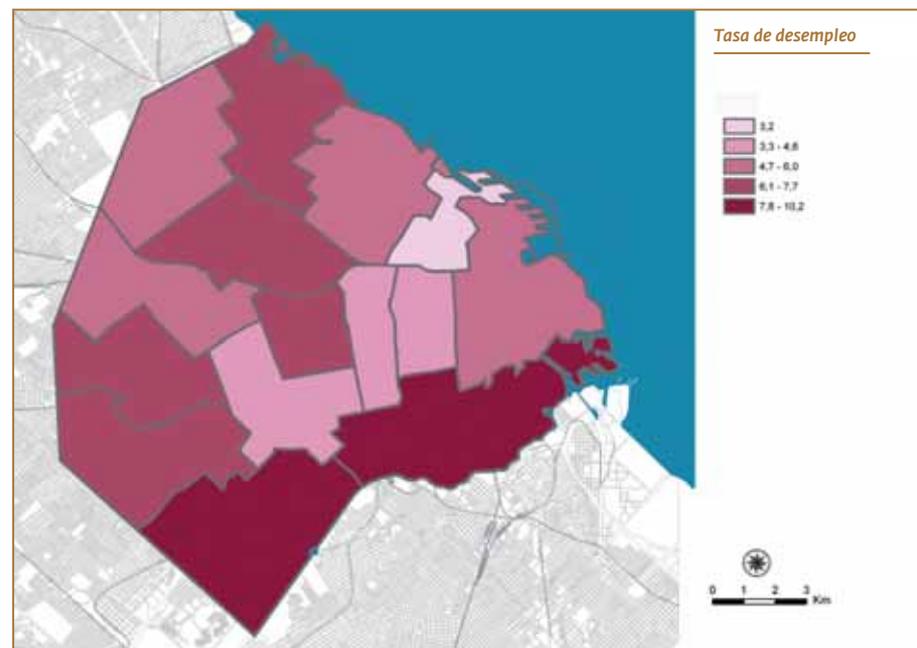
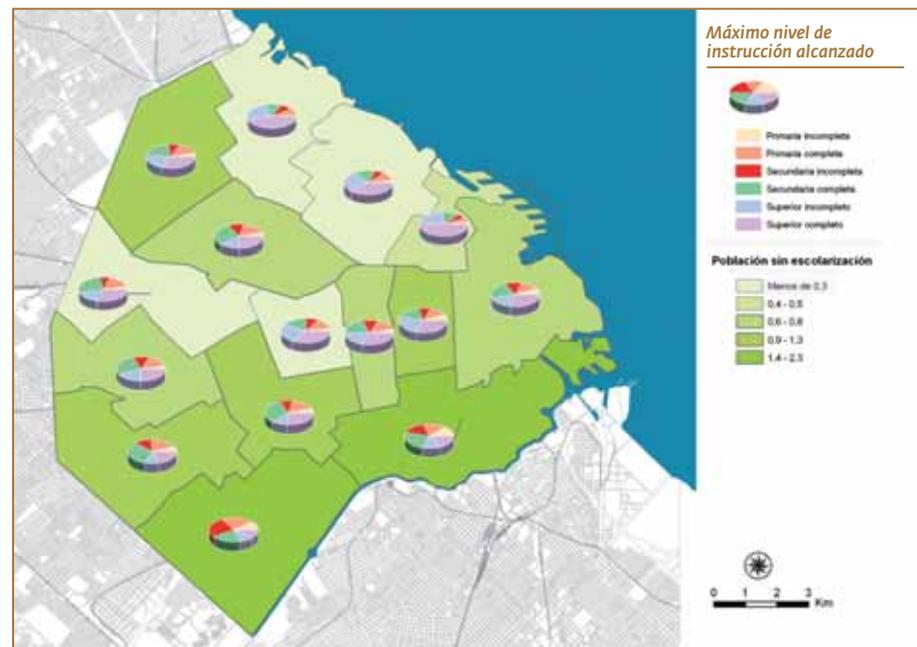
La tasa de actividad expresa la relación entre la población económicamente activa y la población total. Según los datos de la Encuesta Anual de Hogares de 2009, esta tasa alcanza un 62,7%, que representa un incremento del 0,1% con respecto a 2008. Sin embargo, dicha tasa varía significativamente entre las distintas zonas de la Ciudad. Así, la mayor tasa de actividad en 2009 se registró en las zonas sur y este de la Ciudad, alcanzando un 71% en la Comuna 4 y 67,2% en la Comuna 3. La menor tasa se registra en la zona oeste, donde alcanza el 54,4% como valor mínimo (Comuna 9).

La tasa de empleo representa la relación entre la población efectivamente empleada y la población total. Para

2009 se registró una tasa de empleo de 58,8%, promedio para la Ciudad. La menor tasa corresponde a las comunas del extremo oeste, que registran tasas de empleo cercanas al 50%, en contraste con las comunas 4, 3 y 2, donde superan el 63%.

La tasa de desocupación se calcula como el porcentaje de población desocupada en el total de la población económicamente activa. La proporción de población desocupada en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en 2009 es del 6,2%. Cabe resaltar que esta tasa tiene una variación importante en el tiempo, ya que en 2002 había superado el 17% mientras que en 2003 había descendido al 13%. Al interior de la Ciudad también es un indicador que varía considerablemente. La mayor desocupación corresponde a la zona sur, donde en la Comuna 8 supera al 10%. Las menores tasas de desocupación se registran en el Centro: 5,2% en la Comuna 1 y 4,1% en la Comuna 3. En la Comuna 5 y en la zona norte, la tasa de desocupación también se encuentra por debajo de la media de la Ciudad. La tasa de subocupación refleja la proporción de ocupados que se encuentran trabajando una cantidad de horas menor a la que desearían. La subocupación promedio se ubica en el 9,2%. Esta tasa tiene una fuerte correlación territorial con la desocupación abierta, siendo las comunas del Sur donde alcanza su mayor valor (15,4% en la Comuna 8 y 13,0% en la Comuna 4).

En cuanto a las categorías ocupacionales, según datos de la Encuesta Anual de Hogares en 2009 el 76,5% de los ocupados son asalariados, el 17,7% es trabajador cuenta-propista, el 5,4% es empleador y solo el 0,4% pertenece a la categoría de trabajador familiar sin pago. En lo que respecta a la distribución territorial, la mayor proporción de asalariados se distribuye entre el sur y el centro geográfico de la Ciudad. Así, en la Comuna 5, el valor llega al 82,2%; en la Comuna 4 al 81,1% y en la Comuna 3 al 80,8%. En la Comuna 14 se registró la menor cantidad de asalariados (70,3%). Allí, la cantidad de empleadores trepa al 12,1%, la cifra más alta de esta categoría. En la categoría empleadores también se destacan las comunas 13 y 2, donde el promedio llega al 8,1% y al 9,5% respectivamente, sobre el total de ocupados. Como contrapartida, en las comunas del Oeste (9, 10 y 11), la proporción de cuenta-propistas supera al 20%.



Nivel de ingreso

El ingreso medio de la población ocupada en la Ciudad es de \$ 2.459 mensuales (2009). Así como la distribución geográfica de los indicadores anteriores evidencian las asimetrías sociales existentes al interior de la Ciudad, los niveles de ingreso monetario las expresan, por su parte, en términos más palpables. En el Norte, los ingresos individuales de los ocupados superan, en promedio, los \$ 3.000 mensuales. En el Oeste, el valor se sitúa en el orden de los \$ 2.000 a \$ 2.900. Como contrapartida, en el Sur se encuentran los promedios más bajos de la Ciudad de Buenos Aires: entre los \$ 1.300 y \$ 1.700 mensuales. Así, la brecha entre los dos valores mayores y menores es de 2,59 veces, considerando el máximo que se presenta en la Comuna 14 de \$ 3.429, y el mínimo que se verifica en la Comuna 8, de \$ 1.321.

Asimismo, si se observa el ingreso promedio según las categorías ocupacionales, las variaciones también son significativas. El promedio de ingreso de los empleadores es de \$ 6.165, mientras que el de los asalariados es de \$ 2.542 y de los cuentapropistas de \$ 2.394. Las diferencias de ingreso monetario entre los asalariados al interior de la Ciudad reflejan valores inferiores en el Sur y más altos en el Norte, con una diferencia entre comunas en la que el máximo supera 2 veces al mínimo. Entre los cuentapropistas, esa diferencia es de 2,9 veces, mientras que entre los patrones o empleadores la diferencia es de más de 5 veces. Como ejemplo, cabe destacar que el nivel de ingreso de los empleadores en la Comuna 1 alcanza los \$ 12.427, mientras que en la Comuna 15 es de \$ 2.427; en esas mismas comunas, los asalariados tienen un ingreso de \$ 2.373 y \$ 2.208, categoría en la que se observa una diferenciación relativamente menor.

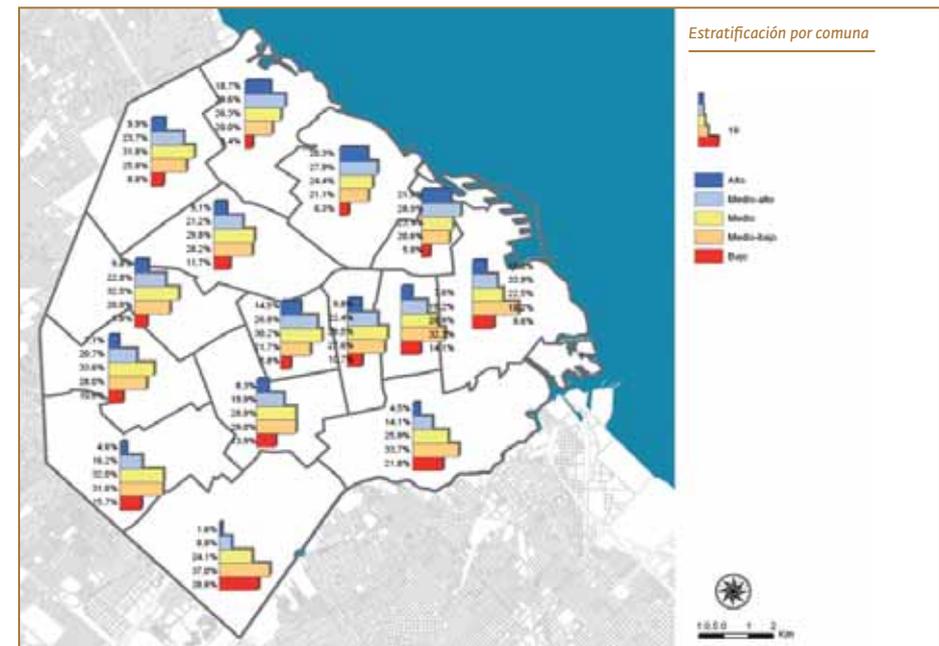
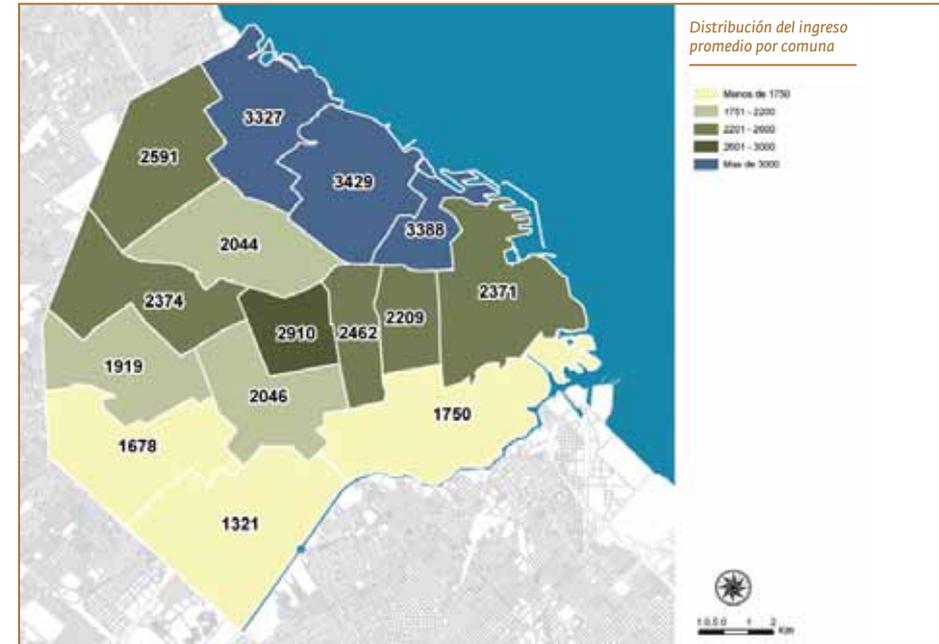
Estratificación social

La definición de los estratos socioeconómicos se realiza a partir de procesar estadísticamente la combinación de nivel educativo, calificación de la ocupación, categoría ocupacional, condición de pobreza y vivienda. Esta estructuración determina que el 11,5% de los pobladores se consideren de estrato bajo, el 27,1% de estrato medio-bajo, 27,9% como del estrato medio, 22,2% estrato medio-alto, y un 11,3% del estrato alto.

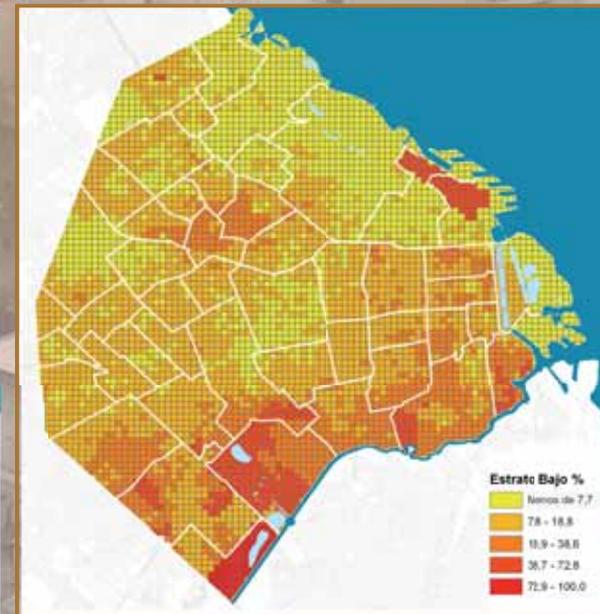
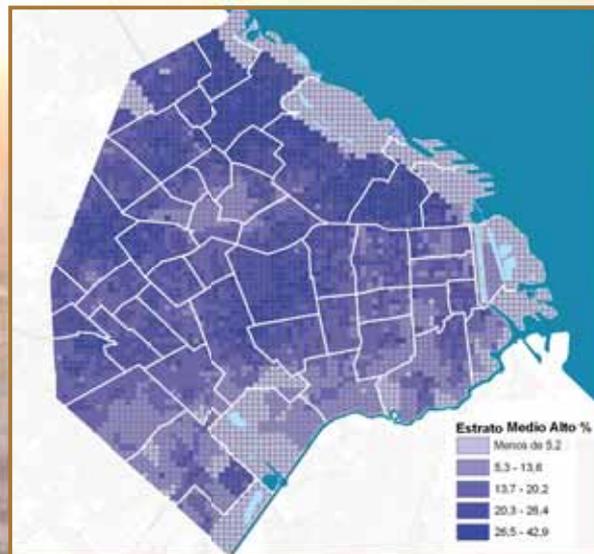
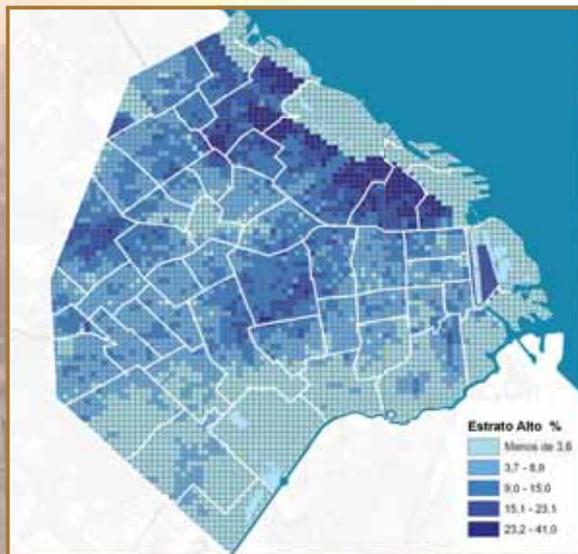
La consideración de los estratos socioeconómicos en términos de asignación de ingreso monetario, demuestra desequilibrios que resultan evidentes, de manera que la diferencia entre el decil de habitantes más rico (estrato alto) y el más pobre (estrato bajo) es de 28,3 veces.

Considerando el agregado de los ingresos de las personas que pertenecen al mismo estrato, se establece la distribución teórica del ingreso en la Ciudad. En este cálculo, el estrato socioeconómico más alto concentra el 37% del ingreso total de la Ciudad y el más bajo, solo el 1,4%. Esto refleja la amplia diferencia entre los extremos de los estratos, sin embargo, también puede reconocerse el peso que adquieren los estratos medios de población, que suman casi el 78% de la población de la Ciudad.

La distribución territorial presentada en los mapas a continuación demuestra una fuerte concentración del estrato más alto en todo el Eje Norte, desde Retiro hasta Núñez, con otras zonas como Villa Devoto, Caballito, Puerto Madero y Barracas como áreas de intensidad menos homogénea. En especial se destacan zonas donde la concentración de este estrato es superior al 25% de la población, en los extremos noreste de Recoleta y Palermo (Palermo Viejo, Avenida del Libertador), y en grandes zonas de Belgrano. El estrato medio-alto guarda una fuerte correlación con el anterior, pero incorporando una mayor variedad de zonas, en especial cubriendo casi todo el Eje Norte, Caballito y alcanzando barrios alejados del Oeste, mientras que sigue siendo notoria la baja participación en el Sur y en Paternal, Balvanera y parcialmente en Chacarita, así como en los barrios del Área Central. El estrato medio muestra la mayor homogeneidad en cuanto a su distribución territorial, por lo cual la localización de zonas de alta concentración es menos evidente. Sin embargo, se puede resaltar la importancia relativa que adquiere en el Oeste y Suroeste de la Ciudad. Por su parte, el estrato medio-bajo ya demuestra una mayor correlación con las zonas más pobres: grandes concentraciones en los barrios del Sur, el entorno del Cementerio de la Chacarita, pero también en Balvanera y el Área Central. Por último, el estrato más bajo se corresponde casi directamente con las zonas de villas de emergencia, donde alcanza su máxima concentración, y en menor medida también tiene presencia en Paternal, Chacarita, Balvanera y el Área Central.



ESTRATIFICACIÓN SOCIOECONÓMICA



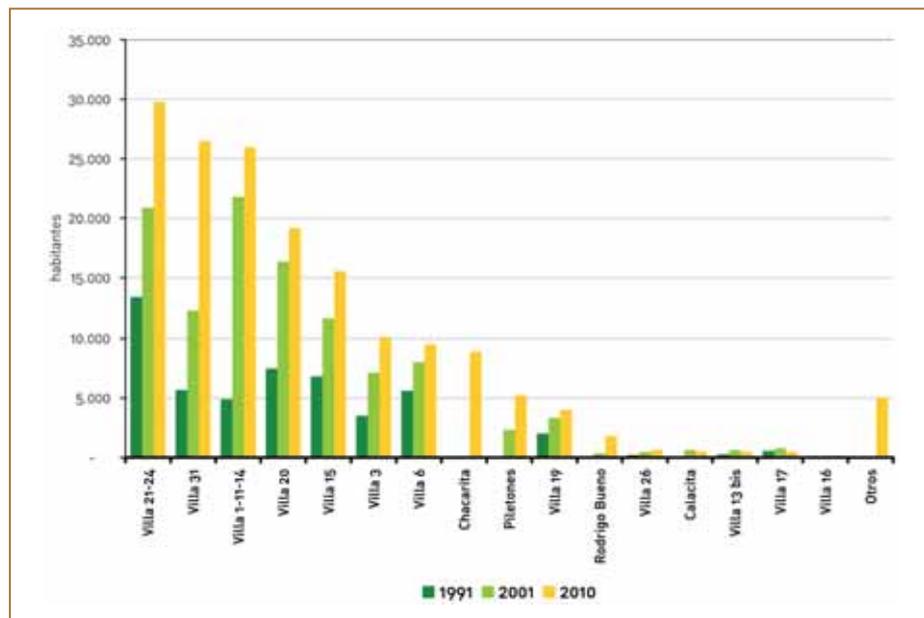
El análisis sobre la estratificación socioeconómica lleva a presentar ciertas características de la Ciudad, en especial, uno de sus principales problemas: la fragmentación y las diferencias internas que se registran en sus distintas zonas. Son claramente apreciables dos realidades confrontadas entre el Norte y el Sur. En la actualidad, más de 160.000 habitantes se localizan en villas de emergencia, la mayoría de las cuales se localizan en esta última zona de Buenos Aires.

Las villas más pobladas en la actualidad, según datos del Censo 2010, son la Villa 21-24 (con 29.782 habitantes); la 31 y 31bis (29.492 habitantes); la Villa 1-11-14 (25.973 habitantes); la Villa 20 (19.195 habitantes) y la Villa 15 (15.568 habitantes). Asimismo, es notable el surgimiento de nuevas villas, gran parte en la zona sur (como Villa Calacita, Lacarra, Piletones y Villa Dulce), pero también en otras áreas de la Ciudad (como la Rodrigo Bueno en la Reserva Ecológica y en el barrio de Chacarita). De manera mucho más puntual,

y como instalaciones de máxima precariedad, se localizan pequeños asentamientos en diversos puntos. Al analizar la variación demográfica de estas áreas, se observa que las villas con mayor crecimiento poblacional fueron la 1-11-14 y la 31 y 31bis, que quintuplicaron la cantidad de habitantes entre 1991 y 2010. La tercera villa en términos de mayor importancia (la 21-24), en cambio, tuvo un crecimiento relativamente menor, así como las villas 20 y 15. Sin embargo, es importante resaltar que el conjunto de habitantes en villas desde 1991 se triplicó, a un ritmo continuo de 5.000 nuevos habitantes por año.

Este proceso de crecimiento se contraponen claramente con las tendencias demográficas que se evidencian en el resto de la Ciudad de Buenos Aires. Las principales causas que dan impulso a este proceso son el propio crecimiento vegetativo y los procesos migratorios; ambos reflejando procesos de urbanización informal en los que se concentran los focos más urgentes de necesidades básicas insatisfechas.

Población en villas de emergencia en Buenos Aires, 1991-2010.



Unidad de Sistemas de Inteligencia Territorial. Subsecretaría de Planeamiento. MDU. GCBA. En base a DGEyC e INDEC.



Distribución de las villas de emergencia en la Ciudad.

Villas de emergencia, núcleos habitacionales transitorios y asentamientos (2010)	Población
1-11-14	25.973
3	10.144
6	9.511
15	15.568
20	19.195
21-24	29.782
31-31 bis	26.492
NHT Zavaleta-Barracas	2.906
Total	107.805



Diversidad económica

La Ciudad de Buenos Aires cuenta con un PBC de 90.498 millones de pesos (valores constantes de 1993), que la ubican como uno de los distritos más ricos, ya que este valor representa el 26% del total nacional.

Sin embargo, la mayor característica es la gran diversidad y complejidad económica en la que se origina este producto, que otorga una mayor solidez frente a los shocks externos.

La desagregación sectorial del PBC demuestra que el mayor aporte corresponde a servicios empresariales como el rubro principal (19,3%), secundado por transporte y comunicaciones (14,3%), servicios financieros (12,9%) e industria (10,9%).

En el análisis de la distribución territorial de la actividad económica, el Censo Económico de 2004 permite reconocer que el 46% de las unidades censales (sedes de actividad económica) corresponden al sector servicios. Junto con el comercio (44%) conjugan el 90% de las unidades. La industria manufacturera representa el tercer rubro, con 7% de las unidades en el total de la Ciudad. Dentro del rubro principal, se destacan los servicios inmobiliarios, empresariales y de alquiler (12%); los servicios comunitarios, sociales y personales (9%); servicios de hotelería y gastronomía (7%) y los servicios de transporte, almacenamiento y comunicaciones (6%).

Las unidades industriales de la Ciudad disminuyeron un 59,9% entre 1974 y 2004, de 23.838 en 1974 a 16.244 en 1994 y a 9.561 en 2004. En las unidades dedicadas al comercio, la disminución fue menor (14,7%), mientras que aquellas dedicadas a servicios son las que protagonizan un incremento del 87,9%, pasando de 34.585 unidades dedicadas a esta actividad en 1974 a 64.980 en 2004.

La composición sectorial en 2004 demuestra una mayor presencia de la industria manufacturera en los distritos del Sur. La preponderancia del sector servicios es mayoritaria en los distritos del Centro y Norte.

En los distritos 1 y 3, los servicios representan más de la mitad de las unidades censales totales, y ejercen su peso sobre la participación de los servicios en el total de la Ciudad. Sin embargo, tomando los distritos por separado, el rubro comercial es la actividad principal.

En los mapas siguientes se observa la participación de la industria entre el total de las unidades censales de cada distrito. Es el caso de los distritos del Sur: 19, 13 y 5 (Parque Avellaneda, Mataderos, Nueva Pompeya, Barracas y Parque Patricios) donde comprende el 18,2%, 14,6% y 13,1% del total de las unidades, respectivamente.

También es importante la participación de la industria en el distrito 14 (parcialmente ocupado por Chacarita y La Paternal) donde ocupa el 11,8% de las unidades censales. Entre los distritos del Centro y Norte, no alcanzan a significar el 6% de las unidades censadas.

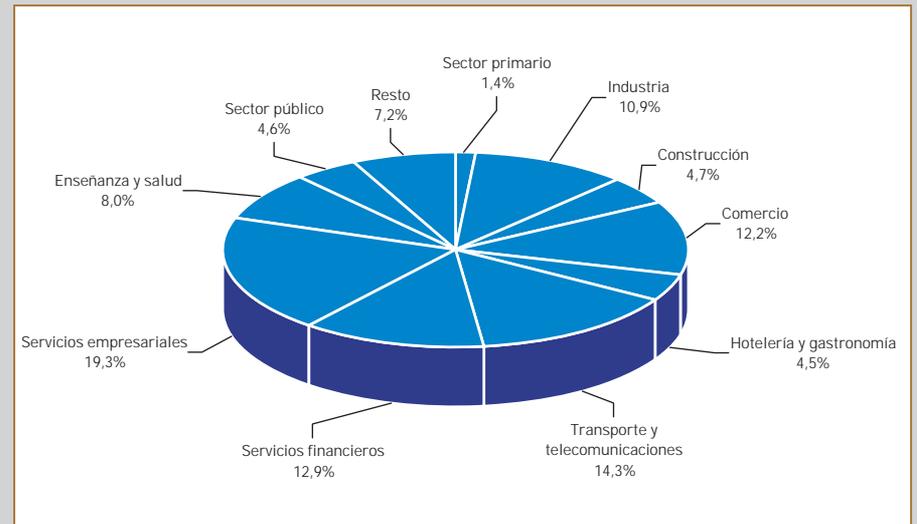
Los servicios muestran una clara mayoría en el total de unidades de los distritos céntricos (1 y 3), mientras que en los distritos alejados del Área Central (19, 12, 13 y 14) no llegan a representar el 30% de las unidades.

En la participación del sector comercial por distrito resaltan los distritos 12, 2, 7, 14 y 20. En el caso del primero sobresale tal sector debido a la baja incidencia de los servicios y la industria, y por la presencia de áreas comerciales (como avenida Avellaneda) de gran escala para la zona. En el resto, coincide con una menor presencia de los servicios, indicando su perfil económico barrial característico.

Esta diferencia es consecuencia de un proceso histórico de localización industrial importante en el Sur, que se mantiene en la actualidad, así como la importancia de los servicios es consecuencia de la conformación histórica del centro administrativo de la Ciudad.

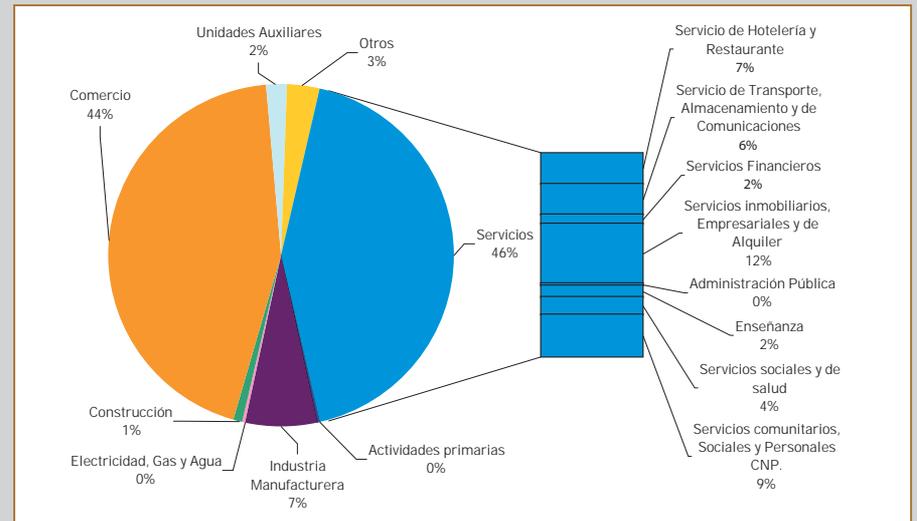
El hecho de que la Ciudad de Buenos Aires posea una economía muy diversificada, con gran variedad de ramas de servicios, de comercio e industriales, resulta una característica favorable en términos de sustentabilidad económica. Como principio general, la diversidad económica permite el sostenimiento ante contextos de crisis sectoriales, actuando como una red de amortiguación de los shocks y otorgando cierto margen de estabilidad al conjunto de la economía urbana.

Composición del Producto Bruto Geográfico (PBG) por sectores económicos, 2009

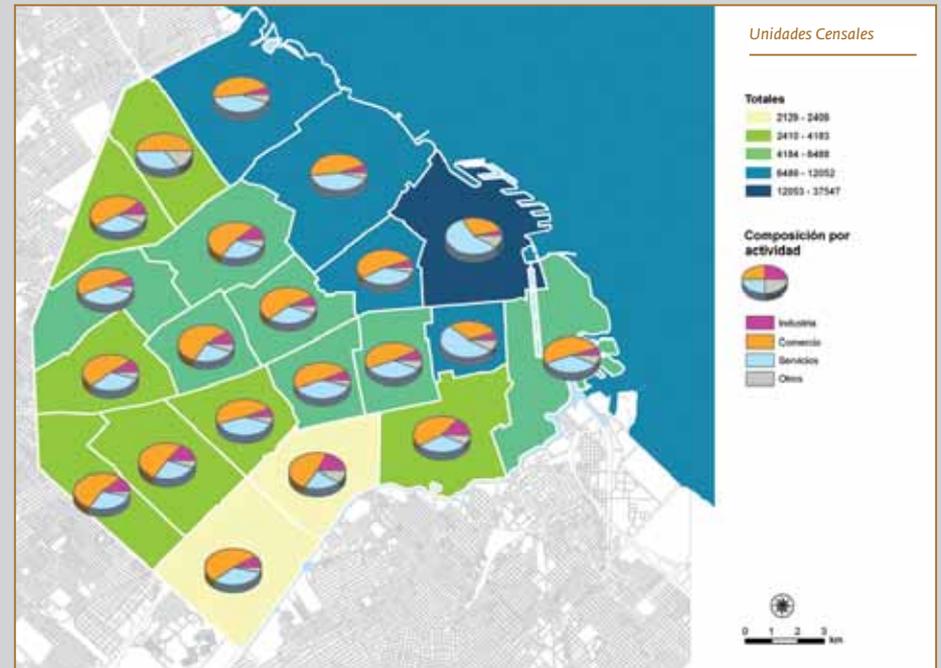
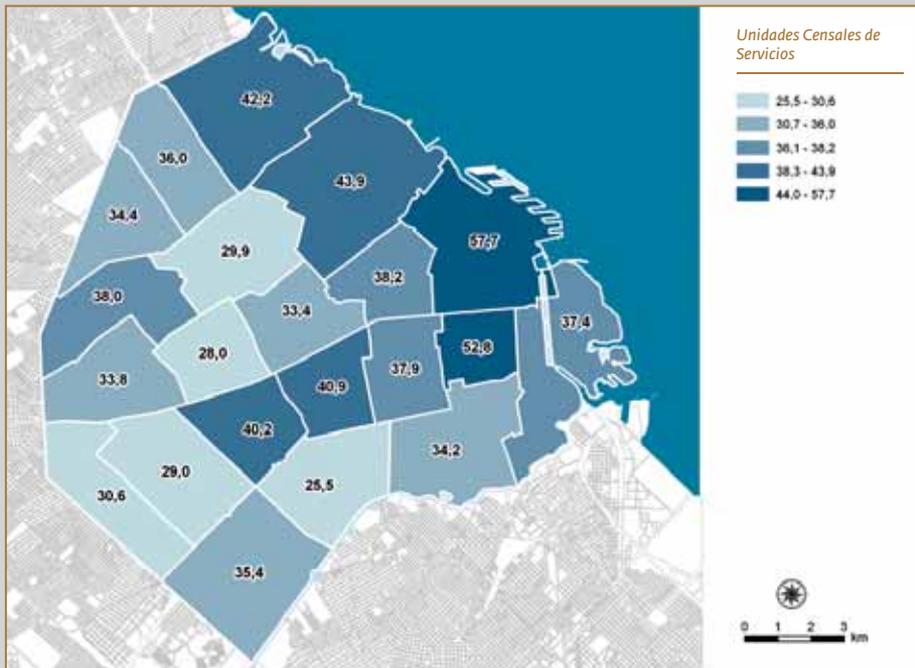
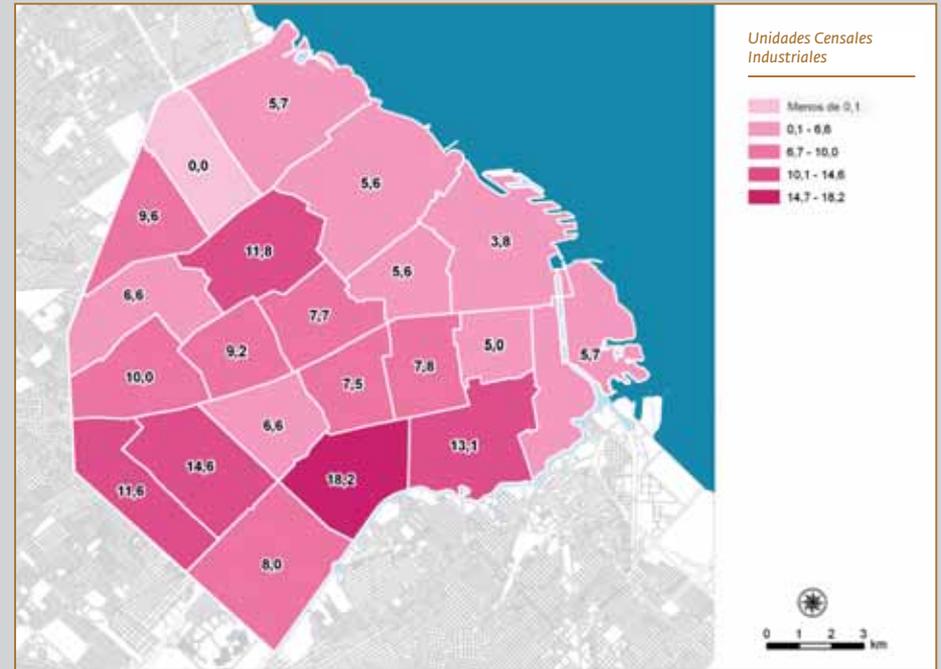
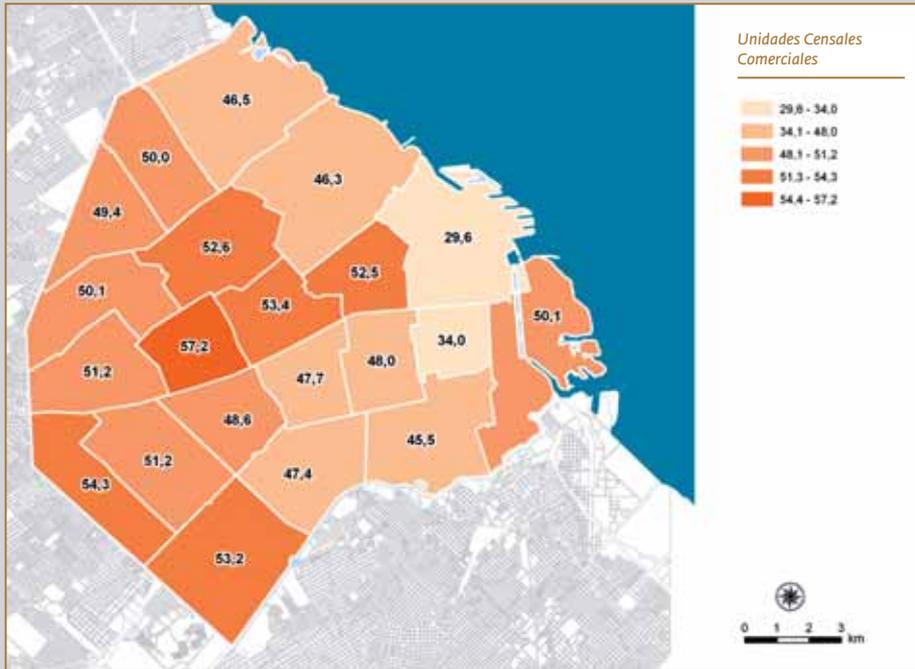


Unidad de Sistemas de Inteligencia Territorial. Subsecretaría de Planeamiento. MDU. GCBA en base a DGEyC.

Unidades censales por sector de actividad



Unidad de Sistemas de Inteligencia Territorial. Subsecretaría de Planeamiento. MDU. GCBA.



SÍNTESIS TEMÁTICAS ÁREA METROPOLITANA

El Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) incluye la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y los partidos sobre los que se extiende parte de la mancha urbana del Conurbano bonaerense. En el AMBA viven alrededor de 11 millones de personas, transformándola en el mayor mercado consumidor del país, tanto por cantidad de población como por nivel de ingresos. En este sentido, es importante destacar también que el aglomerado concentra el 40% del Producto Bruto Interno (PBI) nacional.

La densidad de población en la Región Metropolitana se presenta con un fuerte gradiente descendente desde el centro hacia la tercera corona. La distribución de las densidades altas y medias refleja la disposición de los corredores **históricos de crecimiento de la metrópolis**, guiados originalmente por las líneas férreas y rutas principales. El paulatino crecimiento de la mancha urbana justifica la incorporación de aglomeraciones de origen autónomo, como La Plata, Campana y Zárate en el AMBA, que se materializa funcionalmente como una única ciudad.

En la densidad total por partido se destaca la Ciudad Autónoma con 145 habitantes por hectárea, y Lanús, Vicente López, Tres de Febrero y San Martín con más de 70

hab/ha. Entre los partidos con menor densidad se encuentran los de la tercera corona y los que se localizan por fuera del Área Metropolitana, como Brandsen, Zárate, Pilar, Escobar, San Vicente y General Rodríguez entre otros.

La proporción de hogares con Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) muestra un patrón característico, incrementándose desde la Ciudad hacia los partidos más alejados. La distribución de este indicador de pobreza estructural muestra un bajo porcentaje de hogares en los radios de mayor densidad y de conformación histórica, de manera similar a los indicadores de nivel educativo y población envejecida.

La actividad constructiva de la Región Metropolitana muestra altibajos en los diferentes cortes temporales y en los diferentes distritos de la Región. Las superficies permitidas de la Ciudad se multiplicaron por 10 entre 2002 y 2007, mientras que en Berazategui y San Isidro los incrementos fueron del 197% y 120% respectivamente. A su vez, en La Matanza el incremento fue del 97%. Por su parte, en Quilmes la variación fue negativa (-7,0%), como resultado de una caída muy leve en comparación con el resto y una evolución errática en los años posteriores. Una de las principales problemáticas que aparecen en torno al Área

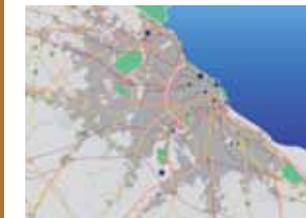
Metropolitana es la **inexistencia de un borde definido con claridad**, a partir del cual pueda ordenarse el crecimiento de la mancha urbana.

Las tendencias de crecimiento del último período intercensal indican que la tercera corona presenta un importante dinamismo demográfico, que obedece a procesos de urbanización periférica. Estos procesos tienen una fuerte incidencia en términos de movilidad y condiciones ambientales del conjunto de la Región.

Otra situación relevante del Área Metropolitana es la problemática ambiental, que se manifiesta puntualmente en las cuencas del Matanza-Riachuelo y del río Reconquista, donde también se concentra población con problemas socio-habitacionales.

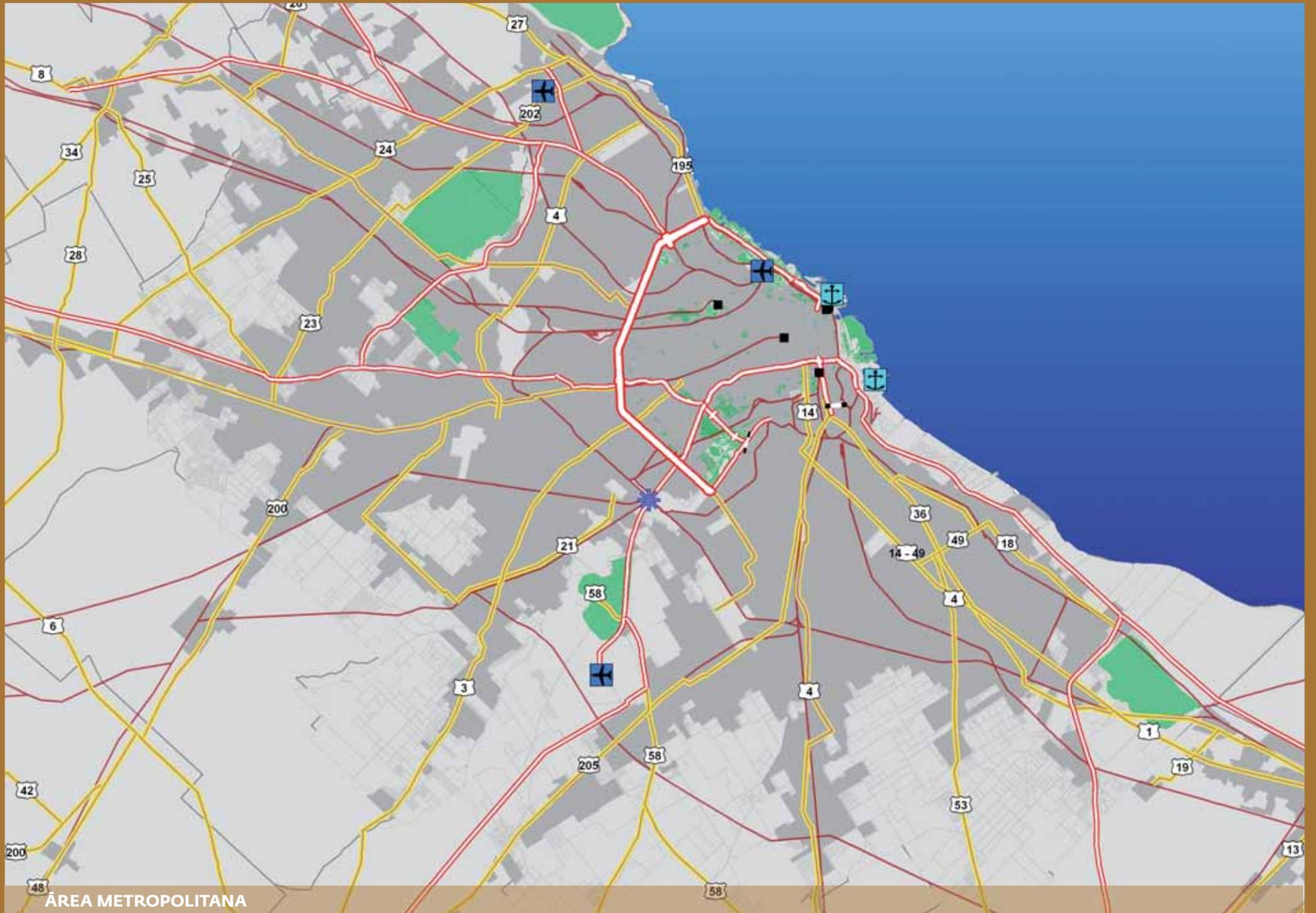
La movilidad en el Área Metropolitana resulta un importante elemento a destacar ya que si bien se producen 9 millones de viajes diarios, a partir de la fuerte atracción que crea el Área Central se generan 3 millones de viajes diarios desde los municipios vecinos al centro de la Ciudad. Esto implica la existencia de importantes externalidades negativas, como congestión y saturación del sistema de transporte público radio-concéntrico.

ÁREA METROPOLITANA



- Terminales ferroviarias
 - Aeropuertos
 - Mercado Central y Centros de transferencia
 - Ferrocarriles
 - Autopistas
 - Puentes
- Rutas**
- Nacional
 - Provincial
 - Espacios verdes a escala metropolitana
 - Zona urbanizada
 - Partidos

Referencias



SÍNTESIS TEMÁTICAS ESTRUCTURA Y CENTRALIDADES

Las centralidades se definen a partir de diversos indicadores como el índice de complejidad urbana, la dominancia y especialización comercial, la concentración de locales. En la Ciudad de Buenos Aires se identifican áreas de alta especialización comercial: ejemplos de estas pueden ser la calle Avellaneda, la avenida Warnes, la calle Murillo, entre algunas más. En estos casos y, como se visualiza en el siguiente mapa, en Buenos Aires es posible observar que la concentración de los locales a lo largo de las avenidas es ajena a los límites barriales.

La **concentración de locales por lado de manzana** cumple funciones propias de centralidades secundarias de escala barrial; localizaciones en las cuales la población de áreas aledañas se provee de un buen número de bienes y servicios.

Gracias al hecho de contar con datos de relevamiento en relación con la distribución de la actividad comercial, es posible establecer una caracterización de estas subcentralidades, encontrándose una estrecha vinculación entre las mismas y la existencia de una alta diversidad urbana.

No obstante, también es posible descubrir áreas de la Ciudad donde existe una alta concentración de locales pertenecientes a un mismo rubro, configurando áreas comerciales de alta especialización como Warnes y Avellaneda, que definen, consecuentemente, zonas de baja complejidad. Sin embargo, estas se transforman en puntos de referencia importantes para las actividades agrupadas, ya sea por el grado de concentración de la demanda o por la generación de economías de aglomeración, de modo tal que cumplen funciones muy diferentes de aquellas localizaciones donde la diversidad es mayor.

Además del Área Central, en la Ciudad existen áreas de dominancia comercial media -como el centro de Flores y Belgrano-; además de otras economías de aglomeración existentes, de escala barrial y comunal, que funcionan como centralidades de menor jerarquía.

En torno a los centros de transbordo más importantes se desarrollan centralidades comerciales de gran tamaño, cuya configuración territorial puede verse afectada en caso de que estos nodos de transporte sean intervenidos (como por ejemplo Constitución y Liniers).

Asimismo, las áreas de dominancia comercial de menor jerarquía se encuentran estructuradas, en gran parte de la Ciudad, en torno a centros de transbordo menores y a ciertas arterias de circulación.

El **índice de complejidad urbana** relaciona los diferentes usos del suelo existentes, es decir, la variedad de actividades económicas, con el total de actividades. En las áreas donde existe una variedad importante, el índice presenta altos valores.

Actualmente, este indicador presenta un valor promedio de 2 para toda la Ciudad de Buenos Aires. Al analizar estos datos territorialmente, es posible observar sectores donde la complejidad desciende a valores muy bajos, cercanos a cero; y otras áreas de alta complejidad, donde el valor se aproxima a 4. En ese sentido se destaca fuertemente el Área Central, así como otras subcentralidades dinámicas del resto de la Ciudad.

El **índice de equitatividad** registra actualmente un valor de 0,7. Este índice refleja la distribución según el peso relativo de cada rubro en el total. Teniendo en cuenta que el valor óptimo de este índice es 0,9, el valor registrado indica que actualmente se evidencia una distribución homogénea de la variedad de actividades y la cantidad de usos por actividad.

Otro indicador muy útil a la hora de analizar la actividad comercial de la Ciudad es la **tasa de vacancia**. Este índice mide la proporción de locales comerciales inactivos con respecto a la totalidad de locales comerciales. Esta cifra actualmente asciende al 29,4%.

Frente a esta variedad de situaciones se destaca el Área Central de la Ciudad por su importante atracción, fundada en su fuerte rol comercial, así como por configurar un relevante centro de actividades terciarias.

De todas maneras, es necesario reconocer que esto genera una serie de inconvenientes: en primer lugar, la congestión, el déficit y mal uso de espacio público; en segundo lugar, problemas de movilidad interna y finalmente, una tendencia a la consolidación de problemas ambientales, como contaminación atmosférica y sonora.

A modo de resumen, es posible analizar la proximidad media a centralidades para toda la Ciudad, registrada en 1.243 metros. La proximidad a economías de aglomeración presenta una distancia promedio de 938 m y, por otro lado, la cercanía promedio a centralidades barriales es de 819 m.

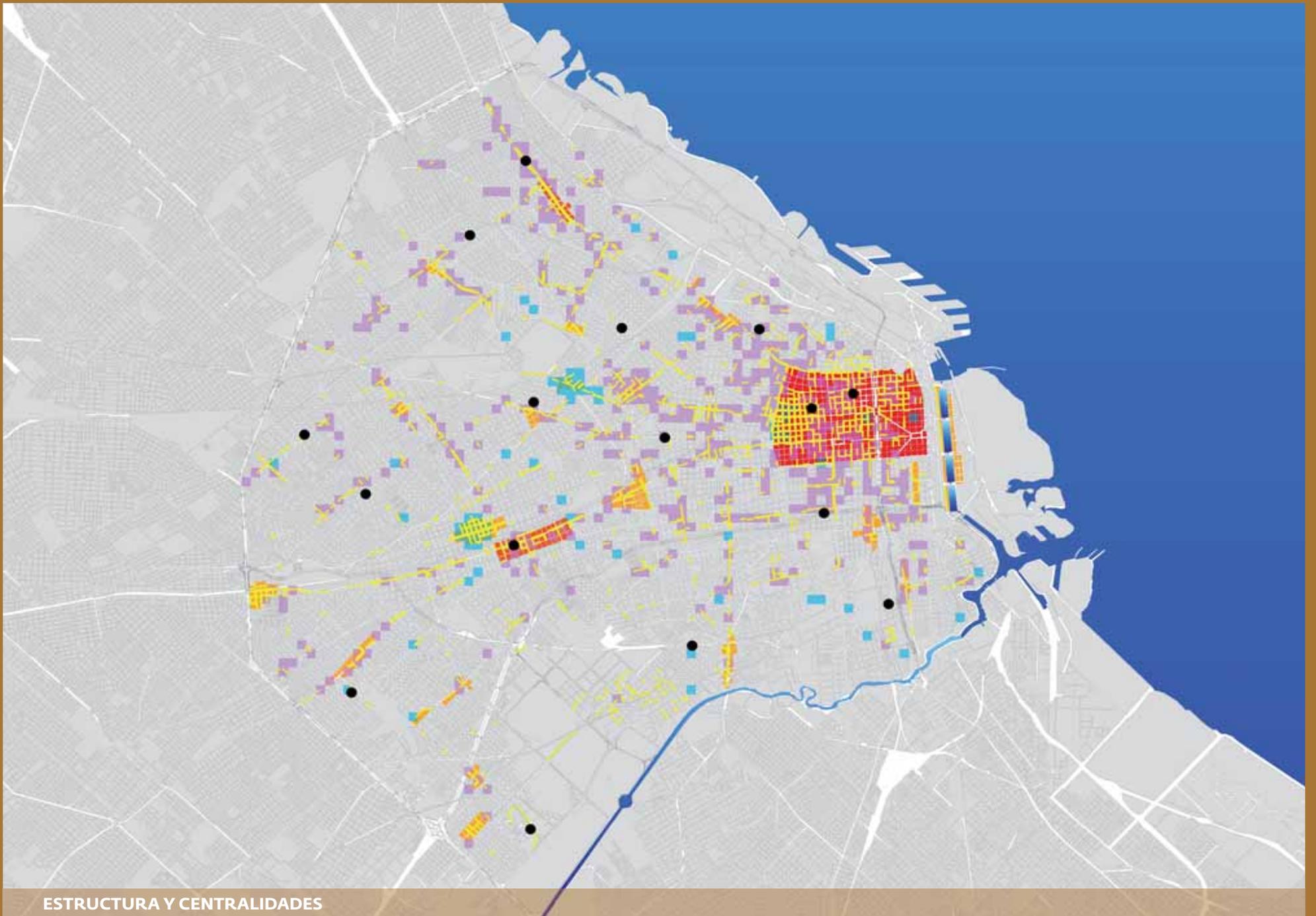


ESTRUCTURA Y CENTRALIDADES



- Sedes de CGPC
- Más de 12 locales por calle
- Dominancia Comercial
- Dominancia Comercial Media
- Dominancia Comercial Baja
- Zona de alta especialización comercial
- Zona de alta diversificación comercial

Referencias



ESTRUCTURA Y CENTRALIDADES

SÍNTESIS TEMÁTICAS TRANSPORTE Y MOVILIDAD

El transporte dentro del Área Metropolitana se compone de diversos modos. Algunos de clara escala metropolitana, como el ferrocarril y gran cantidad de líneas de colectivos. Otros, como el subterráneo, se encuentran dentro de la Ciudad pero también cumplen un papel importante en la movilidad a nivel metropolitano. Esto hace que la red de transporte de Buenos Aires posea una característica particular: no solo sirve a sus 3.000.000 de habitantes sino también a los 3.000.000 adicionales que ingresan cotidianamente desde el resto del Área Metropolitana.

La red de transporte público posee una fuerte estructura concéntrica, conformada a partir de las líneas férreas y de subterráneos, los cuales finalizan sus recorridos en torno al Área Central de la Ciudad. De esta manera, se configuran los **centros de transferencia de alta jerarquía** en la periferia del centro: Retiro en el Norte, Once en el Oeste y Constitución al Sur.

Al mismo tiempo, se hace evidente otro conflicto que presenta la red de transporte. A pesar de la existencia de diversos modos, es característica la falta de coordinación (intra e intermodal) física, tarifaria y operacional, dada la fragmentación jurisdiccional que existe en la administración y operación de cada subsistema.

Los centros de transbordo constituyen nodos centrales de la red de transporte de la Ciudad, por lo que es posible detectar en Buenos Aires distintos tipos de centros de transbordo en relación con el grado de jerarquía y flujo de pasajeros. En primer lugar, se observan **centros principales**, conformados a lo largo de la historia urbana y clasificados de acuerdo a la cantidad y modalidad de los servicios de transporte que concentran.

También se observan **centros de transbordo emergentes**, como consecuencia de la ampliación de la red de subterráneos, resultado de la respuesta del sistema de transporte al crecimiento de algunos centros barriales. Su potencialidad es la de consolidar corredores transversales a la red, y conectores radiales de transporte como centros de transbordo multimodales metropolitanos, que permi-

ten reestructurar el Área Central y fortalecer centros barriales. Por último, en el Área Central de la Ciudad existen **centros de intercambio unimodal** en la red de subterráneos, que captan viajes peatonales multidireccionados y generan en el área de aproximación requerimientos de espacios públicos orientados a la movilidad no motorizada, con tránsito vehicular condicionado.

En cuanto a la red de colectivos, ofrece una amplia accesibilidad desde y hacia el centro de la Ciudad, donde hay mayor movilidad y conectividad entre los recorridos al ser una zona densamente transitada y de amplio desarrollo de actividades económicas. En cambio, en el Sur y Oeste es mucho más extensa la distancia entre las líneas, disminuyendo la densidad de la red. Por otro lado, la red de transporte ferroviaria se conforma de siete ramales que ingresan desde distintos puntos de la Región Metropolitana. Los ferrocarriles dan lugar a movimientos diarios masivos y estructuran al resto de las formas de transporte, conformando la típica estructura radial con las terminales dentro de la Ciudad Autónoma.

Contrariamente, las autopistas que acceden al centro persiguen otra lógica, que privilegia los modos privados sobre los públicos. Las autopistas al interior de la Ciudad estimulan la llegada a las inmediaciones del Área Central, como sucede con la IIIA, la 25 de Mayo y la 9 de Julio Sur. Esto permite un acceso constante y relativamente fácil de los automóviles privados, potenciando los problemas de congestión y saturación vehicular del Centro. En la actualidad, el porcentaje de viajes realizados en vehículos privados asciende al 30% de la totalidad de viajes realizados.

La Ciudad Autónoma de Buenos Aires cuenta con seis líneas de subterráneos que transportan entre 200 y 265 millones de pasajeros anualmente. Las líneas que transportan mayor cantidad de pasajeros son la Línea B, la Línea D y la Línea C. Cabe señalar que desde el mes de octubre de 2007 se agrega a la red de subterráneos la Línea H.

Por otra parte, también se debe subrayar el rol del tráfico portuario existente, el cual presenta sus propios

problemas, como la falta de canales adecuados y los exigentes dragados que genera la fuerte sedimentación del Río de la Plata. La carga se transporta mayoritariamente a través de contenedores. Del total de Teus operados durante el período bajo análisis, el 47,4% (135.100) corresponde a Teus de importación y el 52,6% (150.000) a Teus de exportación. En relación con este modo, también es importante mencionar la ineficiente conectividad vial de tránsito pesado que presenta toda el área portuaria de la Ciudad de Buenos Aires.

En virtud de lo expuesto, es innegable que la movilidad de la Ciudad presenta una importante complejidad, conteniendo una gran cantidad de modos de transporte y pasajeros diarios, diversidad en la jerarquización de nodos de interconexión y competencia entre modos públicos y privados.

En cuanto al volumen de pasajeros transportados, en los accesos se destacan los ferrocarriles, con casi 1,2 millones de personas ingresando diariamente a la Ciudad. En sus cabeceras se conforman los centros de transbordo más importantes, sobre todo en Retiro, Constitución y Once de Septiembre. Por otra parte, las autopistas tienen un rol muy relevante al transportar aproximadamente un millón de autos hacia la Ciudad. En cuanto a la movilidad interna de Buenos Aires se destaca la red de subterráneos, realizando casi 800 mil viajes diarios, en especial a través de las líneas B y D. A su vez, el colectivo constituye un complemento muy importante de dicha red.

La existencia del aeroparque en una zona de importante actividad urbana también es una situación que debe ser considerada, ya que si bien genera ciertos beneficios, es necesario tener en cuenta ciertas externalidades negativas derivadas de su localización, como la seguridad ante cualquier inconveniente y la contaminación sonora que producen los aviones.

Para finalizar, es interesante analizar la distancia a los nodos y a la red vial primaria, que en la Ciudad de Buenos Aires registra una proximidad promedio de 990 y 625 metros, respectivamente.

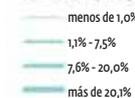
TRANSPORTE Y MOVILIDAD



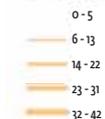
Caudal de pasajeros del ferrocarril



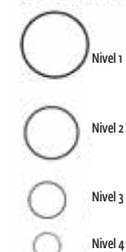
Caudal de pasajeros del subterráneo



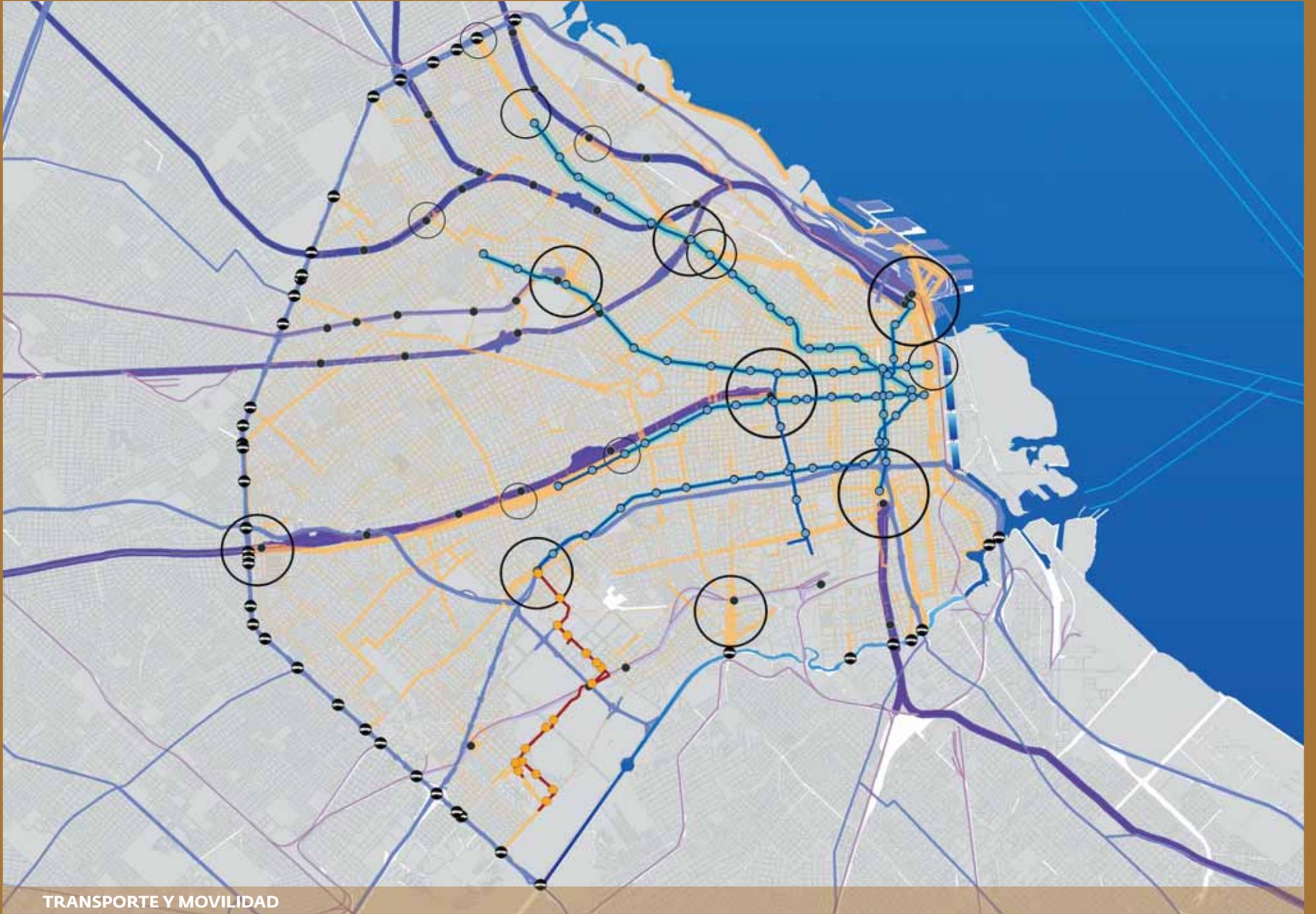
Densidad de colectivos



Centros de transbordo



Referencias



SÍNTESIS TEMÁTICAS

HÁBITAT Y VIVIENDA

En lo que respecta a la tenencia de vivienda, en la Ciudad de Buenos Aires predominan ostensiblemente los propietarios de la vivienda y el terreno, que representan el 61,7% de los hogares. El 27,5% está ocupado por inquilinos, mientras que el 10,2% agrupa diversas formas precaria de tenencia.

La mayor proporción de hogares habitados por propietarios se localiza en las comunas 10 y 11 (73,7% y 76,4%, respectivamente). La menor proporción se ubica cerca del centro administrativo y Sur de la Ciudad, en las comunas 1, 4 y 3 (46,6%; 51,8% y 53,1%, respectivamente). Además, en cuanto al tipo de edificación, la Encuesta Anual de Hogares del año 2008 destaca que el 73,6% de los hogares se emplaza en departamentos; el 22,1% en casas y el 4,3% restante en otras formas de vivienda como hoteles, pensiones e inquilinatos.

El indicador de hacinamiento refleja las deficiencias habitacionales como factor de pobreza estructural, y se mide a partir de la proporción de hogares en los que hay más de 2 habitantes por cuarto; se considera crítico cuando supera los 3 habitantes. Menos del 2% de los hogares porteños presentan hacinamiento crítico, y menos del 10% presenta de 2 a 3 personas por ambiente.

La **Compacidad corregida** relaciona la edificación con el espacio público. Este indicador resulta muy útil para evaluar la calidad ambiental de una ciudad, ya que resulta de la comparación entre la superficie edificada y el área de espacio público atenuante, permitiendo conocer el equilibrio entre lo construido y los espacios libres en el área urbana considerada. En la actualidad, el valor promedio de la compacidad corregida alcanza los 85 m².

Esto significa que por cada metro cuadrado de espacio público útil, en Buenos Aires existen 85 m² de superficie edificada. La compacidad absoluta, que considera solo el volumen edificado, registra actualmente un valor promedio para la Ciudad de 164.708 m³ (calculado respecto a una grilla conformada por celdas de 200 x 200 metros).

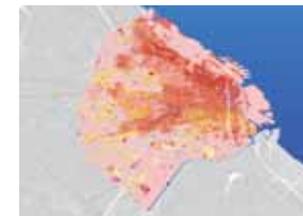
Si bien la densidad poblacional promedio de la Ciudad es de 142 hab/ha, debe tenerse en cuenta que la capacidad de carga de Buenos Aires se ve saturada a diario, al ingresar alrededor de 3 millones de personas del resto del Área Metropolitana. Como resultado, se duplica la población que transita la Ciudad todos los días. Asimismo, la distribución de la población no es homogénea y es en el Área Central donde se concentra una proporción muy

alta de la población. Esta ocupación del espacio no solo tiene una localización particular en áreas de alta densidad de comercios y de servicios, sino también registra un contexto temporario que coincide a grandes rasgos con los horarios laborales.

La mayor densidad edilicia de la Ciudad se ubica principalmente en el Área Central y en las franjas norte y oeste. En estas zonas, y particularmente en el centro, es donde existen las relaciones más desiguales entre espacio público y privado, lo que representa altos índices de compacidad corregida.

Las áreas de mayor densidad edilicia son las que presentan las mayores densidades poblacionales, como puede observarse en el Norte de la Ciudad, donde los usos residenciales son dominantes. En el Área Central la densidad poblacional disminuye, debido a la dominancia de usos no residenciales, manteniendo altas densidades edilicias. Las villas constituyen áreas de la Ciudad con altas densidades poblacionales y bajas densidades edilicias, lo que las transforma en espacios con niveles muy altos de hacinamiento, superando en la mayoría de los asentamientos los 350 hab/ha.

HÁBITAT Y VIVIENDA

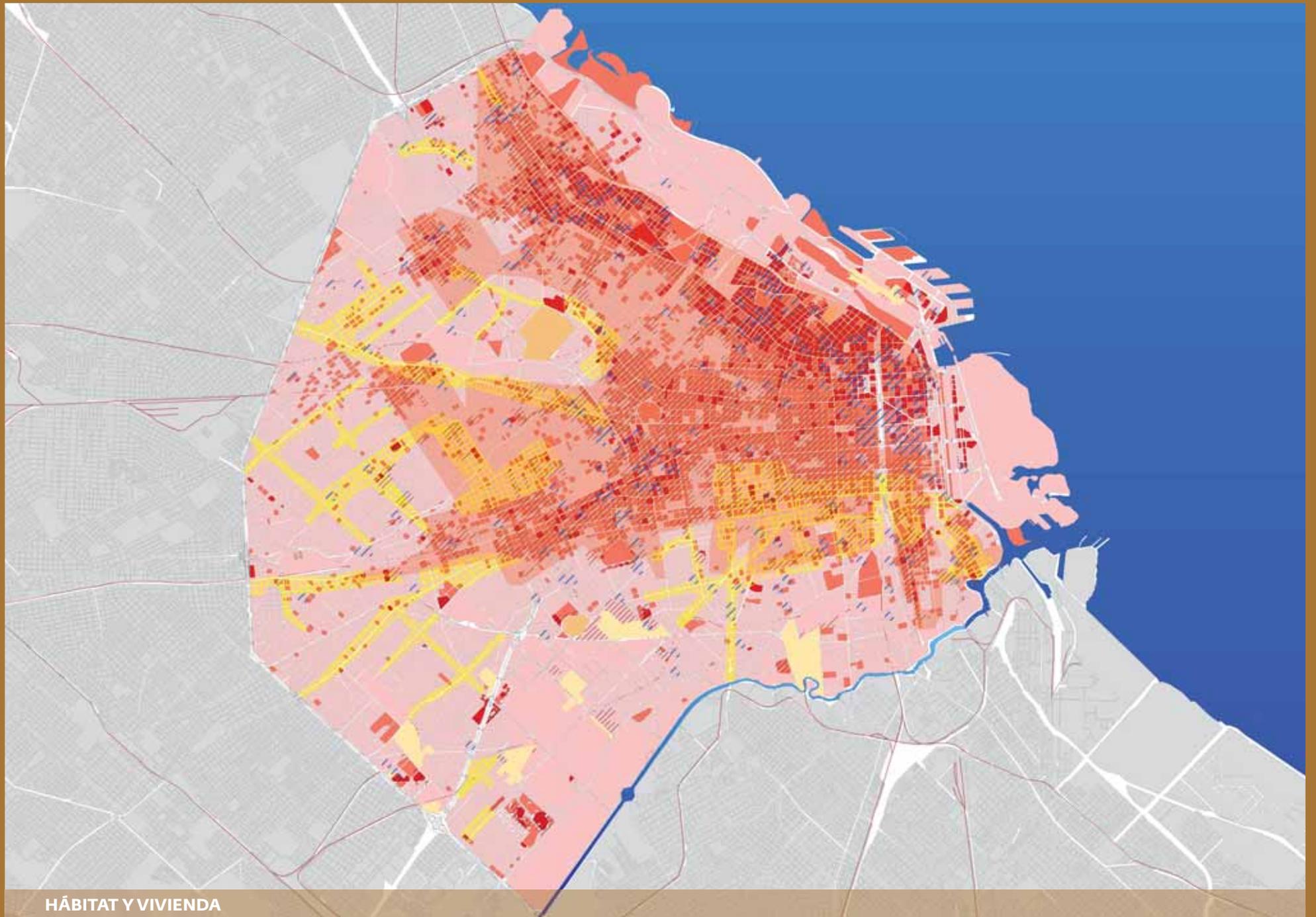


- Zonas de alta Compacidad corregida
- Densidad de población mayor a 200 hab.
- Villas de emergencia

Altura media por manzanas (pisos)

- Menos de 2,50
- 2,51 - 6,00
- Más de 6

Referencias



SÍNTESIS TEMÁTICAS

ESPACIO PÚBLICO

El espacio público es un componente esencial de una ciudad, en tanto es el principal espacio ambiental, ya sea por su función amortiguadora del espacio privado-construido, como por la función de ámbito de socialización y circulación en el área urbana. Por lo tanto, no solo es importante su existencia, sino también su accesibilidad efectiva en vistas del provecho social.

Los espacios verdes clasifican en una tipología particular, de acuerdo con su extensión en superficie. En el mapa siguiente se puede observar la tendencia de los más extensos (de escala urbana y metropolitana) a localizarse hacia la periferia de Buenos Aires, por lo que, si bien predominan frente a los de menor superficie, no son espacios útiles para la mayor parte de la población.

Los espacios de tamaño intermedio (plazas y plazas pequeñas), tienen una distribución más homogénea, aunque no abundan. Si se toma en consideración el peso de la población que vive a menos de 500 metros de algún espacio verde útil, se advierte que asciende al 57% de total de los habitantes de la Ciudad.

No obstante, pueden apreciarse situaciones diferentes al interior del territorio, existiendo algunos barrios donde dicha relación supera el 90%, a saber, Villa Riachuelo, Saavedra y Puerto Madero. Por el contrario, en ciertas zonas de Buenos Aires la proximidad a espacios verdes públicos útiles resulta menor, destacándose en este sentido el barrio de Boedo, donde solo el 6% de la población se halla a menos de 500 m de uno de estos espacios. La mejor relación se encuentra en Recoleta, uno de los barrios con mayor densidad poblacional y donde el 87% de la población se encuentra a menos de 500 m de un espacio verde público útil. En contraposición, los menores valores se encuentran en los barrios de Boedo, Agronomía y Villa Santa Rita, donde la parte de los habitantes que cumple con la condición analizada es menor al 20%.

En la situación opuesta, a partir de considerar los diferentes tamaños de los espacios verdes y los radios de influencia que abarcan, se determinan áreas con déficits

de distintos tipos de espacios verdes. En este sentido, los espacios verdes de escala metropolitana y urbana dejan muy pocos espacios de la Ciudad sin cobertura, mientras que las plazas, dado el bajo radio de influencia que presentan, generan importantes áreas (como se observa en torno a Boedo y Agronomía) sin este servicio.

Finalmente, analizando la accesibilidad conjunta a todos los espacios verdes útiles de la Ciudad, puede observarse que los sectores de Buenos Aires con déficit de espacios verdes poseen una distribución muy heterogénea, encontrándose una importante zona en el noroeste y en las adyacencias de Boedo.

Existe una importante correlación entre presencia de estratos socioeconómicos bajos, bajo valor del suelo y déficit y deterioro de espacios verdes en el sur de la Ciudad. Por el contrario, el área norte presenta indicadores socioeconómicos inversos, así como grandes espacios públicos de alta calidad urbano-ambiental. En la zona sur, donde se ubican los estratos más bajos, existe una menor oferta y un acceso más reducido a espacios verdes públicos, debido a que la población dispone de menos recursos para trasladarse o para acceder a algún tipo de espacio verde privado. Para analizar las áreas con déficit de espacios verdes se ha elaborado un índice de criticidad, el cual es el resultado de la combinación de una alta densidad poblacional, estratos socioeconómicos bajos y escasa proximidad a espacios verdes útiles. En este sentido se destaca un área de mayor criticidad -y por lo tanto prioritaria para el desarrollo de nuevos espacios verdes- en el suroeste del Área Central, coincidiendo parcialmente con los barrios de Balvanera, San Cristóbal y Constitución. Otras áreas de alta criticidad se encuentran en la zona de Almagro, Villa Crespo y en los alrededores de ciertas centralidades barriales como Villa Urquiza y Flores. Otras áreas de alta criticidad puntual son las villas miseria. Ejemplos claros son los barrios 31 de Retiro y 1-11-14 en el Bajo Flores.

Es interesante destacar que si bien la zona sur posee una gran cantidad de población de estratos bajos, estos no

conforman altas densidades poblacionales, por lo cual resulta coherente la existencia de mayores áreas de criticidad media en barrios como Belgrano antes que en Villa Soldati.

En cuanto a la proximidad a espacios verdes útiles, el promedio de la Ciudad es de 531 m. Los espacios verdes a escala urbana presentan una distancia promedio de 782 m y los espacios verdes a escala de biosfera registran un valor medio de 876 m. El indicador de superficie de espacios verdes por habitante presenta un valor de 5 m²/hab. El óptimo recomendado por la Organización Mundial de la Salud es de 10 m² por habitante.

En lo que respecta a la calidad atmosférica del ambiente en la Ciudad de Buenos Aires, si bien esta presenta altos niveles de emisión de CO₂, de consumo de agua y de contaminación sonora, se puede aproximar que la calidad ambiental, aun considerando estas deficiencias, es relativamente buena.

A modo de conclusión, es posible señalar los puntos principales a considerar sobre el espacio público de la Ciudad de Buenos Aires. Respecto a su distribución, es evidentemente heterogénea, destacándose algunos espacios amplios en el Eje Norte y otros en el Eje Sur. Con relación a esto debe considerarse que los sectores con peores índices de Compacidad corregida, es decir, con peor relación entre espacio público y privado, son el Área Central y el Eje Norte de la Ciudad.

Las arterias refuncionalizadas por el Programa Prioridad Peatón no solo incentivan una movilidad sustentable, sino que también generan espacio público, principalmente en aquellas zonas donde es notorio el déficit, como el Área Central.

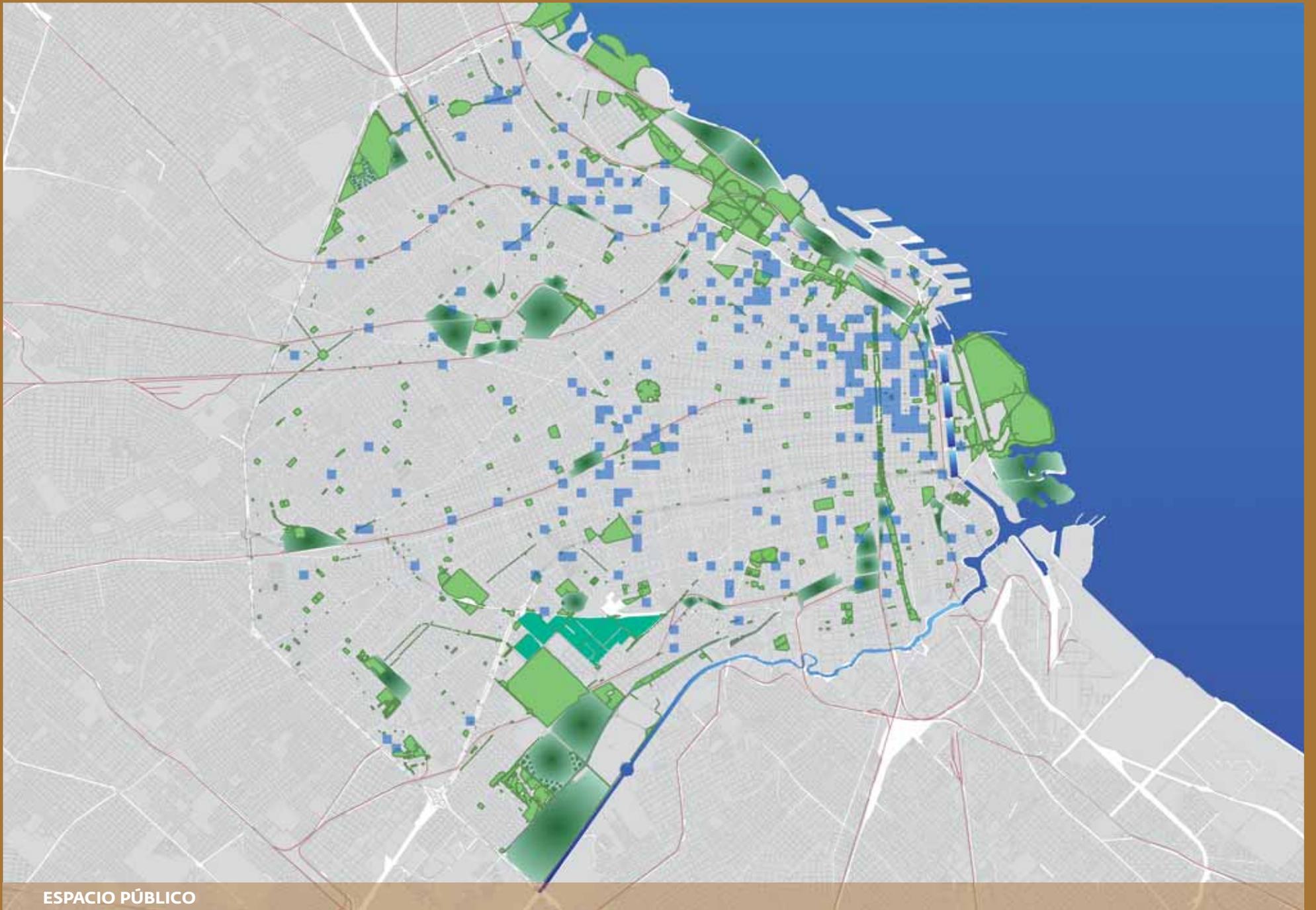
A partir de estos elementos y combinándolos con indicadores socioeconómicos, fue posible detectar también zonas de criticidad prioritarias para la localización de nuevos espacios verdes. Como conclusión, se evidencia la necesidad de priorizar el área de Buenos Aires ubicada al sur del Área Central, donde se conjuga una alta densidad poblacional, bajos estratos socioeconómicos y un significativo déficit de espacio público.

ESPACIO PÚBLICO



- Zona de alta Compacidad corregida
- Espacios Verdes de uso público
- Plazas
- Equipamientos públicos con espacios verdes

Referencias



SÍNTESIS TEMÁTICAS PRODUCCIÓN Y EMPLEO

A grandes rasgos, es posible encontrar la dominancia de usos residenciales y comerciales en la gran mayoría de los barrios de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. El Área Central presenta una mayor heterogeneidad de usos con respecto al resto de la Ciudad, con primacía de locales comerciales –a la calle o en galerías-. Los barrios más periféricos concentran mayores proporciones de edificación residencial, ya sean casas, viviendas o usos mixtos. Asimismo, es de señalar la presencia de edificios productivos en los barrios del Sur de Buenos Aires.

En lo que respecta a la **edificación residencial**, los barrios del oeste de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires presentan las mayores proporciones, siendo Parque Chas, Versalles, Villa Pueyrredón y Coghlan los que tienen más del 58% de su superficie ocupada por usos residenciales.

La mayoría de los **locales**, por otro lado, se concentra principalmente en el Área Central. Más del 50% de las parcelas de San Nicolás, Retiro, Balvanera –particularmente el entorno de la estación Once de Septiembre- y Puerto Madero registran locales comerciales.

La distribución de los **edificios de destino único** no obedece a ningún patrón de localización específico. No obstante, se observa que más del 6% de las parcelas de algunos barrios del Sur, como Constitución, Villa Soldati, Puerto Madero y San Telmo posee edificios únicos.

En cuanto a la distribución de **edificios productivos**, estos se concentran en gran medida en los barrios del Sur de la Ciudad, mostrando cantidades significativas en Barracas, Nueva Pompeya, La Boca, Parque Patricios y Mataderos.

Merece especial atención el caso de Puerto Madero, barrio poco consolidado que se destaca por su heterogeneidad. Contiene una gran cantidad de locales comerciales, a la vez que posee un número significativo de lotes, edificios residenciales, garajes comerciales y edificios de destino único. Esta situación se debe a la reciente urbanización, que implica la presencia de un gran número de lotes vacantes que paulatinamente se van ocupando.

La Ciudad de Buenos Aires cuenta con una gran diversidad y complejidad económica, la cual se registra en su Producto Bruto Geográfico (PBG). Los valores del PBG de 2007 muestran a los servicios empresariales como el rubro principal (22%), secundados por la industria (16%); transporte y comunicaciones (11%) y comercio (10%).

En este sentido, en 2004 las unidades censales ya muestran a los servicios como rubro principal. Con el 46% del total, junto al comercio (44%) totalizan el 90%. La industria manufacturera representa el tercer rubro, con 7% de las unidades en el total de la Ciudad.

Dentro del rubro principal, se destacan los servicios inmobiliarios, empresariales y de alquiler (12%); los servicios comunitarios, sociales y personales NCP (9%); servicios de hotelería y gastronomía (7%), y finalmente, los servicios de transporte, almacenamiento y comunicaciones (6%).

La actividad económica de Buenos Aires tuvo importantes variaciones asociadas claramente al ritmo económico nacional. Así, desde inicios de los '90 se advierte un crecimiento del PBG que se interrumpe en 1995 y comienza a descender en 2000, descenso evidente a partir de la crisis de fines de 2001, por lo que en 2002 alcanza su punto más bajo. Desde 2003, el PBG mantiene un ascenso continuo, alcanzando la Ciudad en términos absolutos 191.288 millones de pesos corrientes (87.012 millones a precios constantes de 1993), lo que representa alrededor de 26% del producto nacional. Tras cinco años de crecimiento de este indicador, el PBG per cápita a precios corrientes es de \$ 63.045 anuales (US\$ 19.700).

En cuanto a las ramas de actividad, la Ciudad ha mostrado importantes transformaciones productivas en las últimas décadas, con un doble proceso de disminución del peso de la industria y avance de los servicios. Las modificaciones en la participación de las diferentes ramas de actividad en el PBG son una muestra de ello. En 1974 la industria participaba del 27,7% del PBG de la Ciudad, mientras que los servicios y el comercio alcanzaban el 44,2%. Durante la década del noventa la Ciudad mostró una in-

tensificación en el patrón terciario, en particular a partir del impulso de los servicios financieros y empresariales, y la profundización del proceso de deterioro industrial que ya se venía advirtiendo. La crisis de 2001 impactó principalmente sobre los sectores más dinámicos del núcleo terciario, y en menor medida en el comercio y la industria. Esta última, en 2002, alcanzó un piso de 11,4% del PBG.

En lo que respecta a la mixtura de usos del suelo, se ha relevado que el 47% de los usos totales de la Ciudad corresponde a uso residencial. Este porcentaje se eleva a 51% en zonas de baja densidad y alcanza un 42% y 38% en zonas de media y alta densidad, respectivamente.

La Ciudad presenta un total de casi 90 mil locales activos en todo su territorio, concentrados principalmente en el Área Central y en el Eje Norte.

Las áreas de centralidad comercial, es decir, áreas con más de 15 locales por cuadra, se encuentran en diferentes puntos, destacándose concentraciones en arterias y zonas comerciales como el barrio Balvanera y la calle Avellaneda.

Los edificios productivos de la Ciudad se localizan principalmente en la zona sur (Barracas, Pompeya, Parque Patricios), Mataderos y los barrios de Paternal y Chacarita. El **Distrito Tecnológico de la Ciudad**, de acuerdo a esta característica, se emplaza en Parque Patricios, como forma de aprovechar y potenciar las características industriales del Sur. Una característica singular y específica, la existencia de un área de consolidación portuaria, se presenta como un espacio con problemas de conectividad y de falta espacio público.

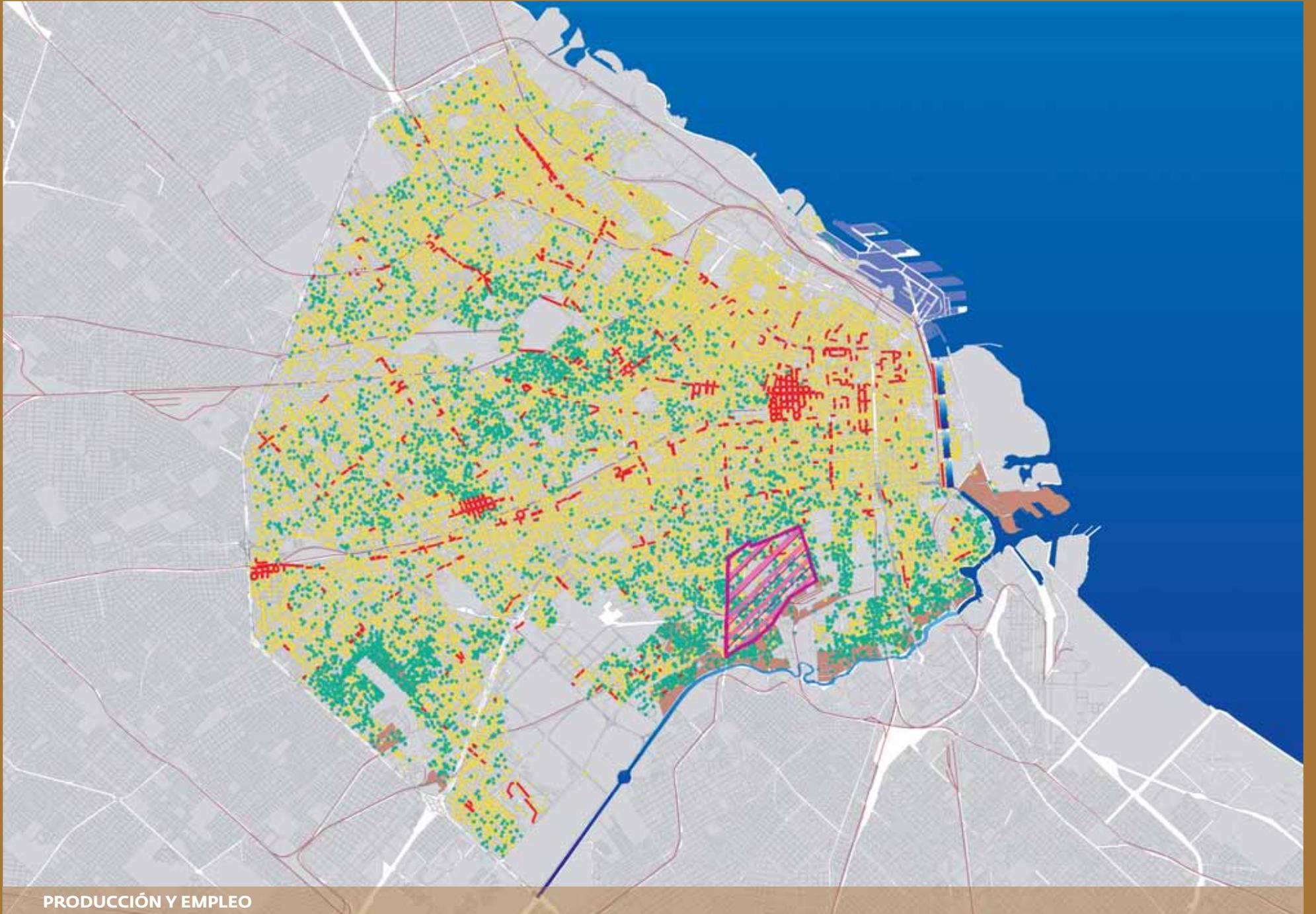


PRODUCCIÓN Y EMPLEO



- Locales activos
- Edificios productivos
- Concentración de locales
- ▨ Distrito tecnológico
- Consolidación área portuaria
- Uso industrial exclusivo

Referencias



SÍNTESIS TEMÁTICAS PATRIMONIO URBANO

La Ciudad cuenta con una importante riqueza patrimonial que se define no solo por el valor arquitectónico de las edificaciones, sino también por la existencia de áreas o paisajes valorizados socialmente, cuyas características singulares le otorgan gran valor. Buenos Aires tiene más de 11.000 edificios protegidos, ocupando el sexto lugar dentro de las ciudades con mayor cantidad de inmuebles declarados bajo protección patrimonial.

Para la protección del patrimonio, el Código de Planeamiento Urbano establece criterios y mecanismos de actuación relativos a la preservación de inmuebles con valores arquitectónicos, urbanísticos, históricos y simbólicos. La normativa define **Áreas de Protección Histórica (APH)**, es decir, áreas, espacios o conjuntos urbanos que por sus valores históricos, arquitectónicos, singulares o ambientales constituyen ámbitos claramente identifica-

bles como referentes de la cultura y arquitectura urbanas. Las APH son distritos en los cuales todos los edificios comprendidos tienen un nivel de protección general. Además, se catalogan edificios, monumentos o espacios de manera puntual bajo diferentes niveles de protección, que admiten por lo tanto diversos niveles de transformación.

Los **edificios catalogados** se clasifican de acuerdo a una serie de niveles de protección: general, cautelar, estructural e integral. Del total de inmuebles, 67% tiene protección general, 27% tiene protección cautelar y el 6% estructural, mientras que los que tienen protección integral o especial representan cifras menores.

En los últimos años se han producido importantes avances en la tarea de protección patrimonial de áreas, monumentos y edificios singulares. Desde el año 2007, se agregaron al patrimonio histórico de Buenos Aires 30

Áreas de Protección Histórica y alrededor de 4.000 inmuebles. Actualmente, el 3,2% de las unidades edilicias de la Ciudad están catalogadas como edificios monumentales.

La distribución de las APH muestra las zonas con protección normativa, las cuales incluyen parte importante del casco histórico, barrios de urbanización antigua y zonas que gozan de características singulares. Por otra parte, la distribución de los edificios catalogados muestra una concentración importante en el Área Central, no solo incluidos en las APH sino también en la zona de negocios. Hacia el norte, se distribuyen en barrios como Recoleta y Belgrano, y hacia el sur, en especial hacia La Boca. Esta distribución demuestra que han sido los barrios del Área Central y los del Norte de la Ciudad, junto con otros como Almagro, Parque Chas, San Telmo y La Boca los que han recibido mayor atención en el proceso de catalogación.

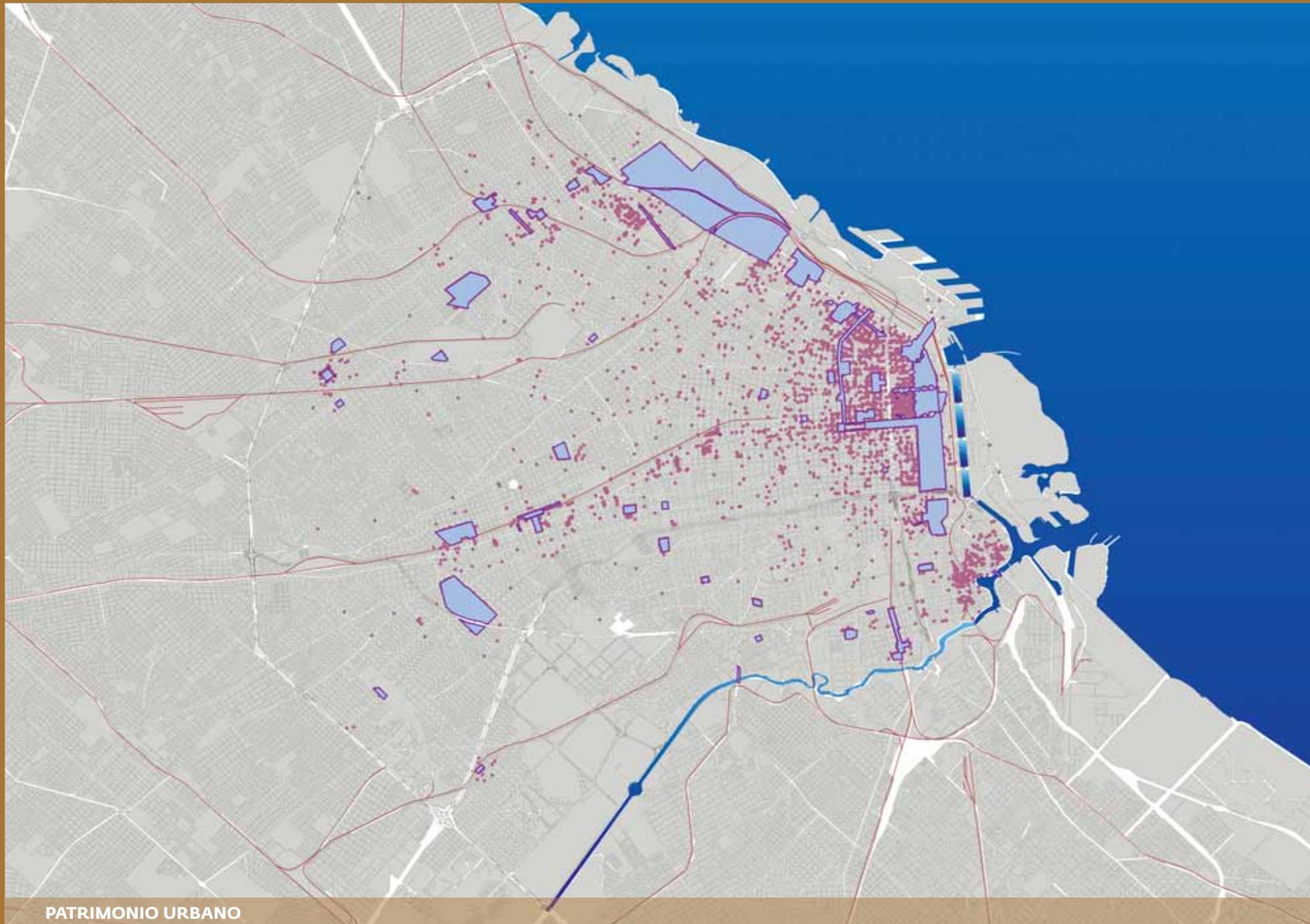


PATRIMONIO URBANO



- Edificios catalogados
- Área de patrimonio histórico

Referencias



PATRIMONIO URBANO

LA CIUDAD ACTUAL RESUMEN GENERAL

El mapa que se presenta al final del presente capítulo ilustra exhaustivamente la configuración territorial, económica y urbanística de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Con el objetivo de representar la complejidad de la misma se ha plasmado un número considerable de capas de información que resulta, a su vez, en una herramienta cartográfica de utilidad para comprender las dinámicas y la estructura concreta de la Ciudad Actual.

Por un lado, está representada la distribución territorial de los usos del suelo, junto con las diversas escalas de altura de edificación. Además, es posible distinguir la localización del equipamiento urbano y de los servicios públicos de diversa índole, los espacios verdes según sus escalas y la delimitación de las áreas de protección histórica. Asimismo, se pueden visualizar en el mapa los elementos que configuran la red metropolitana de transporte y circulación. De esta manera, están simbolizados –según su jerarquía– los principales centros de transbordo de la Ciudad, junto con los distintos modos de circulación superficial y subterránea y la demarcación de la zona de operación tanto aérea como portuaria. De la misma forma, es posible distinguir la profundidad batimétrica de la costa del Río de la Plata.

En lo que respecta a los usos del suelo se pueden distinguir, en primer lugar, zonas exclusivamente residenciales, es decir, sectores donde el uso residencial es mayor al 60%. Este patrón se observa en gran parte del Oeste porteño, con un gradiente creciente a medida que se acerca al límite de la Ciudad, formando un continuo en la línea de la avenida General Paz. Los barrios del Área Central y los del Eje Norte presentan ínfimas zonas que superan el 60% de uso residencial. En segundo lugar, se han representado las zonas de potencial construable. En este caso, la distribución de esta variable es más homogénea, a excepción del Eje Norte que se encuentra más consolidado. De la misma manera, hay sectores de construcción más afianzada, como el sur de Caballito y el Área Central. Se destacan dos grandes secto-

res de potencial construable extendidos casi sin interrupciones al suroeste (desde Liniers a Villa Riachuelo) y al sureste (desde Villa Soldati hasta La Boca).

Con relación a lo anterior, se puede observar el gradiente de pisos edificados, que coincide con las zonas más consolidadas de la Ciudad. El Área Central, el Eje Norte y el eje de la avenida Rivadavia presentan un alineamiento continuo de mayor edificación, promediando los diez pisos. En el resto de la Ciudad se observa, en líneas generales, una edificación inferior, de entre uno y cinco pisos de altura.

Las edificaciones de más de quince pisos son casos menos frecuentes en Buenos Aires: se destacan nuevamente en el Eje Norte, particularmente en los barrios de Belgrano y Palermo. En el Sur de la Ciudad, corresponden a las viviendas de solución habitacional en Villa Lugano. Por otra parte, en Retiro y Puerto Madero se registran edificaciones de esta magnitud relacionadas con la actividad de oficinas del Área Central. En el mapa también se halla la localización puntual de los locales activos, de manera que es posible visualizar su concentración en ciertos sectores puntuales. También están representadas las áreas de dominancia comercial, es decir, aquellas zonas donde se relevaron más de 15 locales por cuadra.

Este indicador muy útil a la hora de analizar la complejidad de la Ciudad es la dominancia comercial, según sea alta, media o baja. Así, se puede ver en el mapa la diferenciación de la dominancia y su presencia en Buenos Aires. La dominancia alta se encuentra en una única área: el polígono que demarca el Área Central entre las avenidas Jujuy-Pueyrredón, Santa Fe, Leandro N. Alem y Belgrano. En cambio, existe dominancia media en dos sectores: el barrio de Belgrano (en torno a la avenida Cabildo, entre Ciudad de la Paz-Amenábar; Vuelta de Obligado-Cuba y Roosevelt-José Hernández) y en el barrio de Flores, en torno a la avenida Rivadavia entre Juan B. Alberdi, Yerbal, Donato Álvarez-Curapaligüe y Argerich-Quirno.





En tercer lugar, se han representado centralidades de dominancia baja en un número considerable de subcentros, entre ellos Primera Junta, avenida Sáenz, estación Villa del Parque y estación Liniers.

Finalmente, han sido incluidas en el mapa las zonas de desarrollo comercial potencial, es decir, manzanas afectadas al distrito "C" del Código de Planeamiento Urbano. Este distrito, que favorece la implantación de locales comerciales, se encuentra desigualmente consolidado en la Ciudad.

Buenos Aires presenta también zonas de uso del suelo meramente industrial, como aquellas localizadas en Puerto Madero –guardando relación con la actividad portuaria- y a la vera del Riachuelo, en el eje que se conforma desde La Boca hasta Villa Soldati. Además, existen sectores que privilegian este uso al interior de Barracas, Parque Patricios, Nueva Pompeya, Villa Lugano y en torno al Mercado de Hacienda, en el barrio de Mataderos. En cuanto a la localización puntual de los edificios productivos, se hallan distribuidos en el territorio de la Ciudad y concentrados en los sectores con esta restricción de uso y en otras zonas, como el entorno del Cementerio de Chacarita, en los barrios de Paternal y Villa Crespo.

Por otro lado, es posible visualizar en el mapa la localización del equipamiento público, es decir, la infraestructura de servicios de salud, educación, transporte, saneamiento y viviendas de solución habitacional, entre otros. A simple vista se destaca el Aeroparque Jorge Newbery, los cementerios de Chacarita, Recoleta y San José de Flores, Ciudad Universitaria y el autódromo. Si se observa minuciosamente es posible hallar los hospitales y clubes deportivos, entre otros establecimientos de equipamiento público que posee la Ciudad de Buenos Aires. Conjuntamente, están referenciados en el mapa las escuelas, universidades y centros culturales. Asimismo, se han localizado las estaciones de bomberos y policía, la usina central del puerto y las estaciones de bombeo y transformadoras.

En cuanto al transporte, se destacan en primer lugar los centros de transbordo, rodeados por círculos negros de diferentes tamaños según su importancia. Los de mayor jerarquía son aquellos que se estructuran en torno a las cabeceras de las principales líneas ferroviarias que llegan a la periferia del Área Central. En estos puntos, además, se relacionan con

diversas líneas de subterráneos, una gran variedad de líneas de autobús y otras modalidades de circulación.

También se destaca otra serie de centros de transbordo de menor jerarquía, relacionados a estaciones ferroviarias y/o a estaciones de subterráneos y premetro.

En cuanto a las diferentes líneas (ferroviarias, subterráneas, el premetro y la red de autopistas) una observación detallada de sus recorridos permite distinguir una fuerte estructura concéntrica formada por los diversos modos, con escasos elementos transversales.

Esto induce al acceso al Área Central, no solo como destino final sino como paso obligado para acceder a otras zonas, incluso, del resto del Área Metropolitana. La llegada al Área Central se estimula entonces a través del transporte público y también por medio del automóvil privado a través de las autopistas.

El mapa también muestra las diferentes estaciones de ferrocarril y subterráneos en toda la extensión de la Ciudad, puntos específicos de intercambio como las estaciones del premetro y los diferentes puentes sobre el Riachuelo, que posibilitan la conectividad con el sur del Gran Buenos Aires.

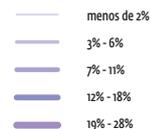
En el Río de la Plata, por otra parte, pueden observarse las profundidades batimétricas medidas en metros, que permiten distinguir las bajas profundidades cercanas a la costa. Es importante resaltar que el Río de la Plata es, en realidad, una desembocadura en forma de estuario, por lo que su cauce posee una geoforma atípica, con gran distancia entre sus márgenes, además de escasa profundidad y pendiente.

Todas estas características generan a su vez un constante proceso de depositación de sedimentos que requiere permanentes obras de dragado en las zonas portuarias. En relación con esto último, también pueden diferenciarse en el mapa los canales de navegación y de acceso al puerto de Buenos Aires desde el norte, así como la entrada al Riachuelo en la parte sur de la Ciudad.

Finalmente, puede visualizarse en el mapa, en forma de círculos concéntricos sobre el Río de la Plata, el área de exclusión aérea, donde se delimita el espacio de maniobras para los aviones que se encuentran aeronavegando en torno al aeropuerto Jorge Newbery.



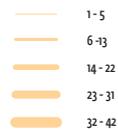
Caudal de pasajeros de ferrocarril



Caudal de pasajeros del subterráneo



Densidad de colectivos



CIUDAD ACTUAL



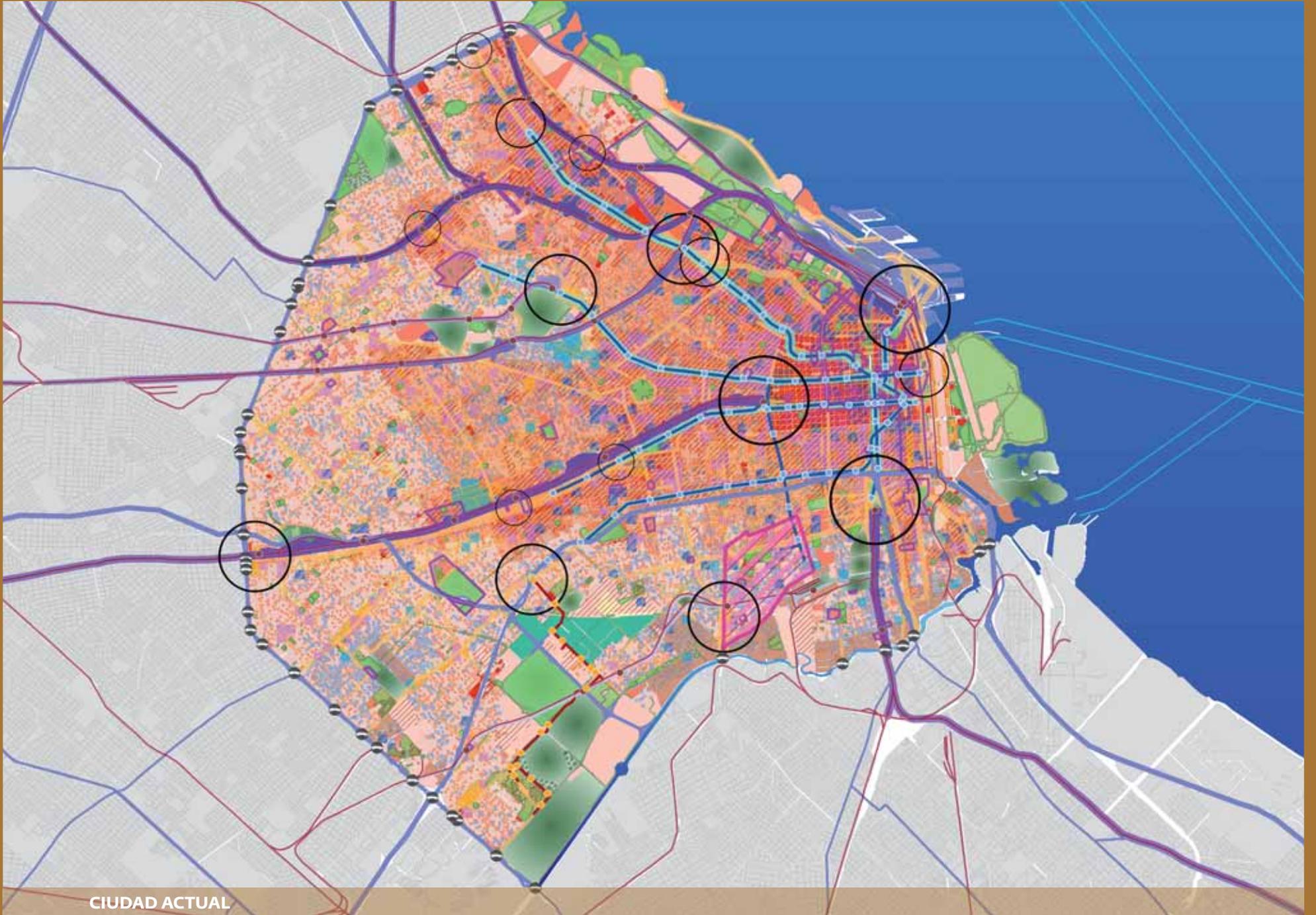
Altura media por manzanas (pisos)



Centros de transbordo



Referencias



CIUDAD ACTUAL