

SUBCENTRALIDADES URBANAS

DIRECCIÓN GENERAL DE PLANEAMIENTO URBANO



AUTORIDADES

Lic. Horacio Rodríguez Larreta

Jefe de Gobierno

Dr. Felipe Miguel

Jefe de Gabinete de Ministros

Arq. Álvaro García Resta

Secretario de Desarrollo Urbano

Arq. Luis Cabillón

Director General de Planeamiento Urbano

EQUIPO DE TRABAJO

Dirección General de Planeamiento Urbano

Coordinación

Lilén Sandoval

Jefa de Gabinete

Sebastián Malleville

Gerente Operativo Proyectos Urbanísticos

Elaboración y redacción de contenidos

Clarisa Corral

Diego Gaburri

Martin Goldman

Maria Sol Torres

Octavio Fernandez Alvarez

Colaboradores

Alan Rivero | Alejandra Gonzalez | Alejandro Ambrosone | Alex Quispe | Alvaro Piñeiro |

Angeles Otero | Axel Merlo | Claudia Betti | Cristina Fernandez Marty | Damián Ingrao |

Débora Ruiz | Guido Vizioli | Juan Manuel Savoy | Julia Perez Vega | Julieta Altschuler |

Julieta Mazzella | Laura Guerra | Macarena Gómez | Marcela Sambaharo | Maria Anael

Álvarez | María Soledad De Los Ríos | Mora Petti Pagadizabal | Niklas Casquero | Oscar

Scavelli | Paula Lino Rivero | Pilar Barcelona | Roxana Zanotti | Santiago Asin | Stella

Bersachia | Tomas Rodriguez | Ulises Costa | Yanina Gomez Oyarzu



PALABRAS DEL DIRECTOR

“El tiempo pasa...” dice esa hermosa canción de Pablo Milanés que también interpretaba magníficamente nuestra querida Mercedes Sosa, “la Negra”. Y vaya que pasa y pasa rápido.

Cuatro años de gestión al frente de la Dirección General de Planeamiento Urbano, con pandemia incluida en el debut, lo que determinaba un difícil comienzo, habituándonos a la fuerza a una modalidad desconocida y a pensar en un formato de ciudad que en un principio generaba gran incertidumbre pero que rápidamente advertimos y entendimos que esos cambios que ya se venían debatiendo en el mundo del urbanismo se acelerarían.

Aquella “modalidad desconocida” implicaba entre otras cosas irnos conociendo entre nosotros desde la lejanía de las pantallas y no desde la cercanía de la mirada, del apretón de manos, del beso y/o el abrazo. El desafío de afianzar liderazgo en ese contexto y con un equipo que en su gran mayoría ya venía de la gestión anterior, pareció en su momento más difícil de lo que terminó resultando. Esto fue posible por varios factores, donde se destaca la enorme capacidad de las individualidades con la que pude contar desde los inicios más las que se fueron incorporando, todos con curriculums de excelencia.

Esta alta calidad intelectual pero fundamentalmente humana devino en una comunidad de altísima eficiencia técnica potenciada con un muy buen clima de compañerismo y solidaridad. Con esa estructura de trabajo, con un equipo de tales características, el éxito en la tarea estaba al alcance de la mano.

Pensar la “ciudad deseada” y tener la responsabilidad de gestionarla es apasionante. Y en ese camino apasionante nos sumergimos a contribuir en la construcción de una ciudad inclusiva, equilibrada, sostenible y de cercanía. Tomando al Plan Urbano Ambiental como marco de referencia al que paralelamente fuimos renovando en este proceso, para luego concentrarnos en nuestras propias discusiones, debates generadores de ideas, mejoradas en ese ida y vuelta democrático dónde cada opinión valía. A la vez, ésta forma de producción hizo que todos se sintieran responsables y orgullosos de las propuestas que se fueron desarrollando. Una hermosa experiencia que posibilitó el crecimiento aún más de cada uno de nosotros tanto en lo humano como en lo profesional.

El planeamiento tiene una dificultad extra en países como el nuestro, que te exigen el corto plazo como prioridad en el quehacer de las políticas públicas. Por el contrario, planificar significa construir desde un análisis presente, una mirada lejana en el tiempo. Es muy posible y probable que la gran mayoría de las cosas que pensamos en estos años las veremos realizadas dentro de un futuro cercano. No tenemos dudas de que así será.

Cuando asumimos en la DGPLUR (Dirección General de Planeamiento Urbano) la reforma al CUR (código urbanístico) ya estaba cerrada, se demoró su aprobación en la legislatura por la cuarentena eterna, hoy estamos rediscutiéndolo con los vecinos en una serie de reuniones escuchando sus inquietudes y aportando nuestra visión. El proceso participativo que se necesita para la generación de ciudades con mejor calidad de vida es imperativo. Estos procesos deberán ser cada vez más profundos, la interacción entre vecinos y autoridades es fundamental para que estos objetivos se cumplan.

No quiero entrar en detalle de todo lo hecho en estos años, sería injusto con todas las cosas que se discutieron pero que no se pudieron transformar en propuestas, donde sin ninguna duda muchos de esos debates seguirán abiertos hacia adelante. Voy a aprovechar estos últimos comentarios para desafiar a las futuras conducciones a que no sean timoratos, que vayan por más, que las ciudades son dinámicas y en ese dinamismo también se encuentra lo disruptivo.

Venzamos barreras en pos de una ciudad para todos, equitativa, equilibrada y convocante, que el sur también existe y que la Ciudad Autónoma de Buenos Aires puede ofrecer cada vez más y mejor calidad de vida a sus 3 millones de habitantes, o porque no pensar en “algunos más”, si distribuimos bien, la infraestructura está. Como en el pasado fue la ciudad moderna para el automóvil, hoy el enfoque está puesto en la Ciudad de Cercanía, a escala humana, y hacia ese concepto de ciudad estuvo dirigida toda nuestra gestión. A continuación, en los próximos capítulos, este testimonio va a mostrar parte del trabajo elaborado para la generación de nuevas subcentralidades dándole sustento a aquel concepto.

En el último capítulo exponemos un programa de accesibilidad a la vivienda que aún está en proceso de elaboración, convencidos de que se puedan continuar. No tenemos dudas que con ideas innovadoras utilizando las herramientas con las que contamos de manera más eficiente se puede contribuir a la construcción de viviendas para la venta o el alquiler a los habitantes que hoy no tengan posibilidad de acceder.

El déficit habitacional viene de larga data y si no modificamos el recorrido para llegar a la solución, no lo solucionaremos. La intervención del gobierno de la ciudad es fundamental para la generación de demanda donde aún no existe la oferta.

Por último, pero no menos importante el momento de los agradecimientos.

A mi equipo, que acompañó con esfuerzo, responsabilidad y lealtad a todo el proceso. Un grupo de jóvenes con muchísimo talento comprometidos del principio al fin en la ilusión de hacer una ciudad mejor.

Solo haré nombres propios en los cargos de mayor responsabilidad aclarando que solo lo hago por la imposibilidad lógica de nombrarlos a todos.

A mis dos gerentes operativos Arq. Damián Ingrao y Arq. Sebastián Malleville, por su dedicación y creatividad.

A la Arq. Lilien Sandoval, jefa de gabinete, por tanto, clave con su esfuerzo y capacidad.

A la arquitecta Cristina Fernández Marty, por todo lo que significa tanto para mi como para el resto, su enorme experiencia, conocimiento, dedicación y cuidado.

Al resto de los equipos de toda la Secretaría de Desarrollo Urbano, que entre todos supimos ser un solo bloque bajo la conducción de Álvaro, en un ambiente de trabajo descontracturado pero lleno de responsabilidad, del que es un placer ser parte.

A mi reclutador en su momento, amigo hoy y siempre, arquitecto Álvaro García Resta, por confiar en mí y darme el lugar en el cual me sentí extremadamente cómodo.

Al jefe de Gobierno Horacio Rodríguez Larreta también por la confianza depositada, por la libertad de acción y por el clima de trabajo que bajo su conducción pude disfrutar.

Luis Cabillón

Director General de Planeamiento Urbano

ÍNDICE

VISIÓN

1. Introducción	8
2. Dinámica demográfica y densificación	8
Visión urbana	8
Panorama global de la densificación	11
Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA)	12
Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA)	13
Lineamientos de densificación	14
3. Marco normativo	16
Plan Urbano Ambiental	16
Modelo Territorial	17
Código Urbanístico	19
Leyes urbanas complementarias	20
Planes temáticos indicativos	22
4. Subcentralidades	26
Marco conceptual	26
Las subcentralidades como oportunidad de integración social	27
Áreas con potencial para subcentralidad	28
Metodología	30
5. Conclusiones y lineamientos	34

PLAN

6. Estudio y desarrollo de subcentralidades	39
1. Hospitales	43
2. Paternal	69
3. Liniers	95
4. Lugano	121
5. Pompeya - Boedo	147



A black and white photograph of a city street. On the left, a row of trees lines the sidewalk. In the background, a tall, multi-story apartment building with many windows and balconies rises above the trees. The building has a flat roof with some antennas. On the right, a large white van with a 'TV' logo on its side is parked. Other cars are visible on the street, including a bus in the distance. The sky is clear.

VISIÓN

SUBCENTRALIDADES URBANAS

Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.

1. INTRODUCCIÓN

En el marco de una gestión caracterizada por un alto nivel de compromiso con el desarrollo y la planificación urbana en la Ciudad de Buenos Aires, nos complace presentar la “Visión Urbana del Plan de Subcentralidades”. Este documento representa un hito significativo en nuestro esfuerzo por alcanzar la visión de futuro de la ciudad, consolidando un enfoque estratégico en la promoción de un entorno urbano sostenible y equilibrado.

La ciudad de Buenos Aires, centro metropolitano y regional de actividades culturales, económicas y sociales, enfrenta desafíos en su crecimiento y desarrollo. La noción de Subcentralidades emerge así como una herramienta para una planificación integral que incluye temas de densificación.

La primera sección del documento plantea una breve revisión de la situación demográfica actual de la ciudad, con un enfoque en nuestra visión urbana acerca de los procesos de densificación. Analizamos el escenario global en relación a estos procesos, su dinámica en la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) y su heterogeneidad al interior de CABA. Además, establecemos conclusiones y lineamientos de densificación que serán fundamentales en la implementación de Subcentralidades.

Una gestión planificada y efectiva depende en gran medida de un sólido marco normativo. Para esto, en la segunda sección, exploramos cómo el Plan Urbano Ambiental (PUA) y el Modelo Territorial de la ciudad del 2010 y en proceso de actualización, proporcionan las bases para el desarrollo de Subcentralidades. También detallamos las principales leyes vigentes que rigen este proceso. Asimismo, se exponen algunos de los planes temáticos que se vinculan estrechamente con el desarrollo de Subcentralidades.

La esencia del documento reside en la tercera sección, donde definimos qué son las Subcentralidades y por qué resultan fundamentales para el futuro de nuestra ciudad. Clasificamos las Subcentralidades en diversas tipologías e identificamos las áreas con el mayor potencial e importancia estratégica para desarrollarlas. Luego, se presenta la visión que sustenta la metodología y una reflexión sobre la transformación posible.

Finalmente, la última sección establece las recomendaciones y lineamientos para llevar a cabo la visión de Subcentralidades. Describimos las acciones concretas que se

deben emprender para convertir este plan en una realidad, destacando la importancia de la colaboración entre sectores públicos y privados, la inversión en infraestructura y la participación ciudadana.

Esta visión nos acerca a una Buenos Aires policéntrica, más inclusiva y sostenible, y se enmarca en el compromiso con el bienestar ciudadano y en la creación de un entorno urbano que refleje nuestra diversidad. Esperamos que este documento se constituya en una hoja de ruta para futuras gestiones.

2. DINÁMICA DEMOGRÁFICA Y DENSIFICACIÓN EN CABA

En este apartado se plantea la perspectiva teórico-conceptual general acerca de los procesos de densificación, a partir de la revisión del estado del arte en la materia, para posteriormente situar la discusión específicamente en la ciudad de Buenos Aires. Para eso, a fin de evaluar la perspectiva local, se establecen líneas de comparación entre la ciudad y el resto de las principales metrópolis a nivel global en relación a su densidad de población. Por último, se exponen las tendencias demográficas recientes tanto para la RMBA como para CABA y sus comunas, lo que nos permitirá establecer conclusiones y delinear lineamientos acerca de la densificación adecuada para nuestra ciudad.

VISIÓN URBANA

El debate sobre la densidad implica una reflexión sobre el modelo de ciudad y su distribución de usos, dado que ésta impacta en las distintas esferas del sistema urbano tales como la social, ambiental, económica, entre otras esferas del sistema urbano: social, ambiental, económica, entre otras. Se trata de un tema complejo, que exige un enfoque integral, que cada nivel de densidad poblacional trae aparejado un cierto ‘equilibrio’ en la ciudad, es decir, tanto una serie de problemáticas urbanas como una serie de fortalezas y oportunidades asociadas a él.

Jacobs, Whyte, Gehl y Burton, entre otros autores, reconocen que para garantizar una vida urbana diversa resulta necesario alcanzar cierto grado de densidad. Para Jane Jacobs, la mixtura, es decir, la integración de diversas tipologías edilicias, condiciones

sociales, etc., es una de las mejores formas para alcanzar mayor vitalidad y riqueza urbana. Esta mezcla requiere una cierta compacidad, sostenida en la concentración de residentes (alta densidad residencial). La concentración poblacional precisa ser acompañada de una diversidad de usos y actividades (culturales, sociales, económicas etc). En cambio, la residencialización en barrios 'dormitorio' o sin actividades iría en detrimento de la diversidad urbana.

El principal debate urbanístico sobre la densidad es la oposición de un modelo de ciudad compacta vs. un modelo de ciudad extendida, donde se discuten las funciones urbanas de la centralidad y las periferias. Para Whyte, la concentración de funciones y densidad en la centralidad se vincula con la creación de oportunidades. Al mismo tiempo, en el contexto actual de vulnerabilidad ambiental creciente, la necesidad de optimizar los recursos y las infraestructuras adquiere mayor prioridad. Por su parte, Gehl considera que entre las razones que relativizan la densificación del centro se encuentra la de buscar una distribución más uniforme de las actividades en sectores más amplios de la ciudad. Allí, la densificación, encontraría sus límites.

Los modelos de ciudad difusa vs. ciudad compacta son relativos, ya que existen ventajas que proporcionan los sectores de la ciudad de baja densidad (en variables ambientales, por ejemplo, como la contaminación), mientras que pueden existir sectores de alta densidad edilicia especializados (por ejemplo, en oficinas) que resultan subutilizados o aquellos que, de no contar con espacios públicos, tienden hacia una compacidad excesiva en términos edilicios.

Entre los aspectos positivos de las altas densidades podrían enumerarse varios. En primer lugar, según Whyte, una alta concentración de personas en un determinado lugar es percibida como un factor de atracción esencial para disfrutar la estancia en él: ver y ser vistos, ir a donde hay más gente, estar con otros que hacen lo mismo que nosotros (estudiar, conversar, comer, mirar, etc.), sentir que existe un hueco para uno entre una multitud, situarse en buenos lugares para ver a otros o tener perspectivas amplias sobre el paisaje urbano. Se trata de las dinámicas de interacción que conforman los espacios urbanos. Además, aspectos como la diversidad y la seguridad están relacionados con las altas densidades. Éstas propician un menor consumo de materiales, agua, energía y suelo, y contribuyen a reducir la emisión de gases de efecto invernadero por la reducción en el consumo. Según la ecología urbana, si existe suelo urbano sin consolidar, es deseable evitar

la expansión. Para hacerlo, no solo habría que urbanizar los espacios vacantes sino mejorar su calidad (a través de la refuncionalización o rehabilitación de viviendas existentes, por ejemplo) y el equilibrio entre edificaciones, equipamientos, servicios y espacios abiertos. Entre los aspectos negativos, una mayor densidad poblacional suele acompañarse de una disminución de la cobertura vegetal en las áreas que se densifican, por una mayor densidad de suelo edificado. El cemento, el asfalto, los metales y los cristales sustituyen al arbolado, la madera, los cauces fluviales, la vegetación y los suelos transpirables, que redundan en pérdida de biodiversidad y contaminación atmosférica y sonora. La altura de los edificios que cortan el viento dificultan la dispersión de los contaminantes por aireación. Por otra parte, según distintos estudios (ver Martínez López) la mayoría de la población prefiere residir en zonas de baja densidad, debido a la búsqueda de homogeneidad social, espacios abiertos y verdes, precio asequible de la vivienda, entre otros factores. Según Burton, la insatisfacción con el barrio de residencia crece proporcionalmente con la densidad, al igual que los problemas relacionados (tráfico, ruido, vandalismo, suciedad, conflictos forman las interrelaciones entre los grupos sociales y se alteran las cualidades del conjunto de referencia (comunidad, barrio, ciudad, sociedad, etc.).

Un aspecto clave a considerar en este análisis tiene que ver con el impacto diferencial según la escala en los procesos de densificación: variaciones que a escala urbana o comunal podrían resultar mínimas, poseen un alto impacto a nivel de una comunidad pequeña de vecinos, usuarios de una pequeña plaza o consumidores de establecimientos de proximidad, donde pequeñas variaciones en las densidades producen grandes variaciones en las relaciones sociales. Los conflictos entre vecinos o el aumento de la suciedad en el espacio público y del número de usuarios pueden dificultar su realización como espacio de encuentro plural. En este sentido, otro punto a considerar es la velocidad de las transformaciones urbanísticas: cuando ésta supera el umbral de lo socialmente aceptable, suelen producirse conflictos.

Proponer altas densidades no implica necesariamente una homogeneización del espacio urbano. Al contrario, es deseable tender hacia una distribución de densidades heterogénea. Una mixtura adecuada de densidades altas, medias y bajas, que permita generar una mayor diversidad urbana.

INCREMENTO DE DENSIDADES

OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> > Atracción de un lugar por su vitalidad (dinámicas de interacción social en la ciudad). > Vida urbana diversa: aumentan la cohesión, mixtura social e intercambios informales. > Mayor cantidad de oportunidades económicas. > Mayor seguridad por control ciudadano. > Optimización de recursos públicos (redes de servicios, recolección de residuos, transporte). > Menor emisión de gases de efecto invernadero por uso más eficiente de la energía y la movilidad. > Consumo más eficiente de materiales, agua, energía y suelo. 	<ul style="list-style-type: none"> > Atractivo de mercado relativamente menor. > Mayor insatisfacción con el barrio a medida que crece la densidad. > Riesgo de superar la capacidad de carga y alterar la identidad. > Privilegio al centro, aumentando la desigualdad urbana y metropolitana. > Concentración de actividades en determinados sectores de la ciudad y subutilización en áreas especializadas. > Concentración de contaminación sonora y atmosférica por menor dispersión de contaminantes. > Disminución de cobertura vegetal y suelo absorbente. Pérdida de biodiversidad. > Efecto isla de calor.



Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.

PANORAMA GLOBAL DE LA DENSIFICACIÓN

La comparabilidad de la densidad poblacional de distintas ciudades es dificultosa debido a que la base territorial de referencia en ocasiones toma divisiones administrativas que abarcan solo una porción del área central y otras una porción mucho mayor, de modo que el valor puede verse distorsionado. Por eso, se realizó la comparación de la densidad poblacional de CABA con las 20 principales aglomeraciones urbanas a nivel mundial -Buenos Aires es la 18° más poblada del planeta- a través del servicio cartográfico de la NASA⁽¹⁾, dibujando un polígono de una superficie equivalente -unos 200 km²- sobre el área

urbanizada a partir del área central de cada aglomeración. Se incluyeron además otras aglomeraciones para utilizar como referencia en la comparación (Londres, París, Río de Janeiro, Santiago, Bogotá, Lima). Cabe aclarar que el análisis parte de entender a CABA como la centralidad del AMBA/RMBA, una realidad urbana única. Así, Buenos Aires se posiciona como la 15° aglomeración más densamente poblada a nivel mundial, escalando a la 3° posición dentro del mundo occidental, apenas por debajo de París y Nueva York. Se constituye también como la más densa de América Latina.

AGLOMERACIONES URBANAS POR DENSIDAD. CIUDADES SELECCIONADAS			
CIUDAD	SUPERFICIE BASE	POBLACIÓN ESTIMADA (2015)	DENSIDAD
Daca (Bangladesh)	191 km ²	7.589.613 hab	39.736 hab/km ²
Shanghai (China)	192 km ²	6.390.491 hab.	33.284 hab/km ²
París (Francia)	202 km ²	3.694.182 hab	18.288 hab/km ²
Nueva York (EEUU)	190 km ²	3.198.658 hab	16.835 hab/km ²
Tokio (Japón)	212 km ²	3.394.994 hab.	16.014 hab/km ²
BUENOS AIRES	203.5 km ²	3.120.612 hab (2022)	15.338 hab/km ²
Ciudad de México (México)	193 km ²	2.663.503 hab.	13.800 hab/km ²
Lima (Perú)	212 km ²	2.810.438 hab	13.257 hab/km ²
Londres (Reino Unido)	204 km ²	2.457.369 hab	12.046 hab/km ²
San Pablo (Brasil)	198 km ²	2.207.223 hab	11.148 hab/km ²
Los Angeles (EEUU)	201 km ²	1.183.524 hab	5.888 hab/km ²

Fuente: elaboración propia en base a NASA SEDAC Population Estimator e INDEC.

¹ Disponible en: sedac.ciesin.columbia.edu

Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA)

¿Qué tendencias pueden observarse a nivel metropolitano? En principio, la RMBA (Región Metropolitana de Buenos Aires)⁽²⁾ registró un incremento poblacional del 11.9% en el último período intercensal (2010-2022). Sin embargo, el crecimiento resultó muy dispar y osciló entre sectores donde la población decreció (Comuna 7, -1.7%) y otros donde aumentó fuertemente (San Vicente, 66.4%).

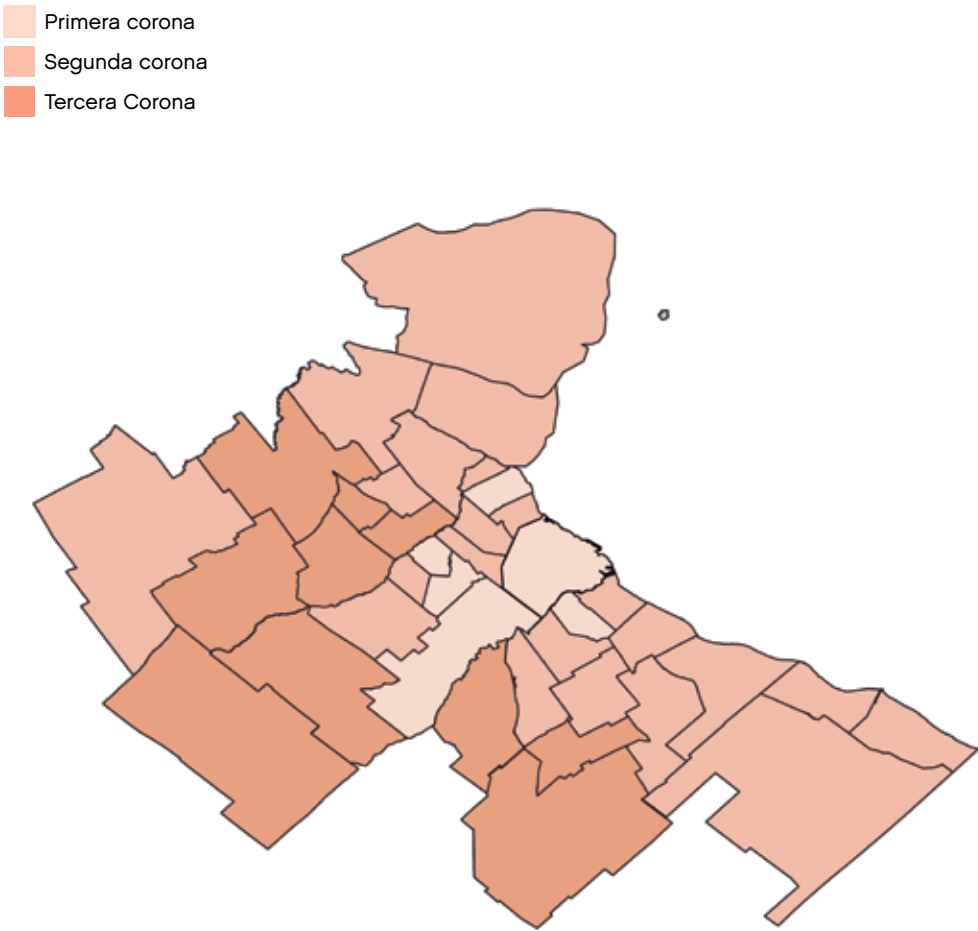
Así, se advierte que el sector más dinámico fue la periferia: la tercera corona fue la que registró los mayores aumentos. Por encima del promedio de la región se ubicaron también la mayor parte de los partidos de la segunda corona así como los partidos externos al AMBA (Área Metropolitana de Buenos Aires)⁽³⁾. Por el contrario, CABA y la primera corona crecieron por debajo del promedio de la región. De todas maneras, CABA (8%) creció más que la mayor parte de los municipios de la primera corona, lo que confirma la vigencia del atractivo de la centralidad metropolitana como preferencia residencial.

Municipios seleccionados

JURISDICCIÓN	CRECIMIENTO POBLACIONAL 2010 - 2022
Lanús	0.6%
La Matanza	3.5%
Morón	4.1%
Vicente Lopez	5.2%
CABA	8%
Avellaneda	8.3%
Quilmes	9.1%
Malvinas Argentinas	9.1%
Merlo	9.9%
RMBA	11.9%
San Miguel	18.1%
Tigre	19%
Presidente Perón	25.9%
Moreno	26.9%
Exaltación de la Cruz	32%
Pilar	32.1%
General Rodríguez	64.3%
San Vicente	66.4%

Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.

Crecimiento poblacional RMBA



² La Región Metropolitana de Buenos Aires es la totalidad de los asentamientos urbanos, y sus respectivas áreas de influencia, integrados funcionalmente con el área urbana principal. Comprende una regionalización operativa y funcional que abarca a la Ciudad de Buenos Aires y 40 partidos de la Provincia de Buenos Aires (Fuente: Observatorio Metropolitano - CPAU).

³ El Área Metropolitana de Buenos Aires es una delimitación utilizada por el INDEC que incluye a la Ciudad de Buenos Aires y 24 partidos del Gran Buenos Aires (Fuente: Observatorio Metropolitano - CPAU).

CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES (CABA)

El análisis precedente desmitifica la idea de que la población en CABA no crece. Si se amplía incluso el horizonte temporal, considerando los últimos 20 años, observaremos que entre 2001 y 2022 la población creció un 11%. En los últimos años se produjo una leve aceleración del crecimiento, pasando de un 0.46 % anual (2001-2010) a un 0.67% anual (2010-2022).

Al interior de la CABA este crecimiento intercensal 2001-2022 no resultó homogéneo. Algunas comunas crecieron a valores promedio de la ciudad, otras lo hicieron a tasas mucho más elevadas mientras que en otras la población decreció.

El análisis de las proyecciones de población⁽⁴⁾ -comparando las proyecciones para 2022 con los datos censales- resulta útil para detectar cambios de tendencias demográficas. En las comunas 3, 5, 9 y 10 existió escasa discrepancia y la evolución se dió en línea con las proyecciones. En las comunas 1, 4, 7 y 8, es decir, en el centro y sur de la ciudad la discrepancia fue alta y negativa, con un menor crecimiento demográfico que el esperado. En las comunas 2, 6, 11, 12, 13, 14 y 15, del centro y norte de la ciudad, la discrepancia fue alta, pero en sentido positivo, o sea, el crecimiento fue mayor al esperado.

Las mayores diferencias indican procesos de migración, ya que las tendencias de crecimiento vegetativo (diferencia entre nacimientos y defunciones) no se modifican tanto en períodos cortos. Por eso, mientras que las comunas del sur sufren procesos de migración, en las comunas del norte la situación es inversa y resultan atractivas para nuevos residentes.

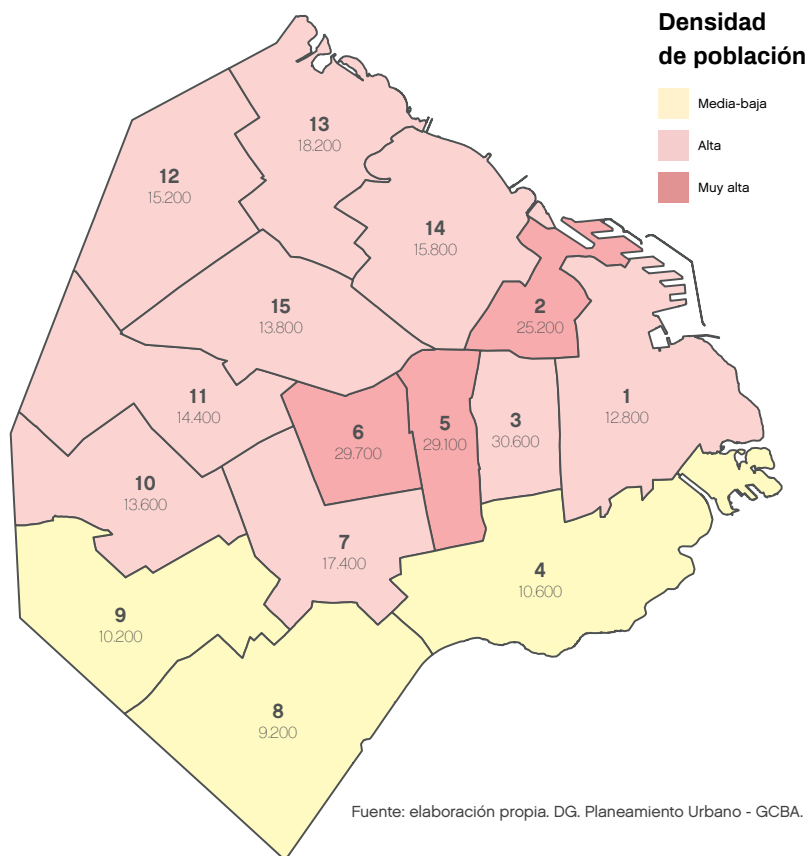
Estas dinámicas demográficas se manifiestan sobre un escenario diverso en cuanto a los perfiles de densidad poblacional de cada sector de la ciudad. Mientras algunas comunas alcanzan una densidad alta, en torno al promedio de la CABA (15.300 hab/km²), otras se ubican por debajo de estos valores, con una densidad media (ej. Comuna 8,

9.200 hab/km²) y otras los superan ampliamente, llegando a valores muy elevados (ej. Comuna 3, 30.600 hab/km²).

Como se aprecia en el cuadro que sigue, si se cruzan, para cada comuna, su dinamismo poblacional -si tuvo un crecimiento escaso, medio o alto en el último período intercensal- con su densidad poblacional -media, alta o muy alta, nos encontramos con escenarios de densificación muy diferentes. Esto nos permite comprender la complejidad y diversidad de la estructura urbana de la ciudad de Buenos Aires.

Finalmente, si incorporamos el análisis de los m² permitidos y construidos en el período post pandemia (2021, 2022 y 2023) podemos observar que el mercado inmobiliario continúa la tendencia de construir en los barrios con mayor densidad y crecimiento poblacional. No se advierten, por el momento, cambios de tendencia en el comportamiento del mercado hacia un reequilibrio del espacio construido en favor de los barrios más relegados.

⁴ Anuario Estadístico 2022 - Dirección General de Estadística y Censos - GCBA.



CRECIMIENTO DEMOGRÁFICO Y DENSIDAD DE POBLACIÓN POR COMUNA				
		CRECIMIENTO DEMOGRÁFICO		
		ESCASO (-5%)	MEDIO (6-11%)	ELEVADO (+12%)
DENSIDAD DE POBLACIÓN	Media-baja (-12.500 hab/km²)	Comuna 4 Comuna 9	Comuna 8	
	Alta (12.500 - 25.000 hab/km²)	Comuna 7 Comuna 10	Comuna 1 Comuna 11 Comuna 14 Comuna 15	Comuna 12 Comuna 13
	Muy alta (+25.000 hab/km²)	Comuna 2 Comuna 3	Comuna 5	Comuna 6

Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.

LINEAMIENTOS DE DENSIFICACIÓN

El cuadro precedente, que particulariza la situación de cada comuna, nos permite trazar cinco escenarios de densificación, que reflejan la heterogeneidad en la que se halla la CABA:

> **Problemático:** tendencia de fuerte crecimiento poblacional en el contexto de una densidad ya muy alta, con un escenario de sobredensificación⁽⁶⁾ inminente.

> **Riesgo:** comunas donde prevalece un crecimiento sostenido, con densidades altas o muy altas, lo que en el corto plazo puede llevar a un escenario de sobredensificación.

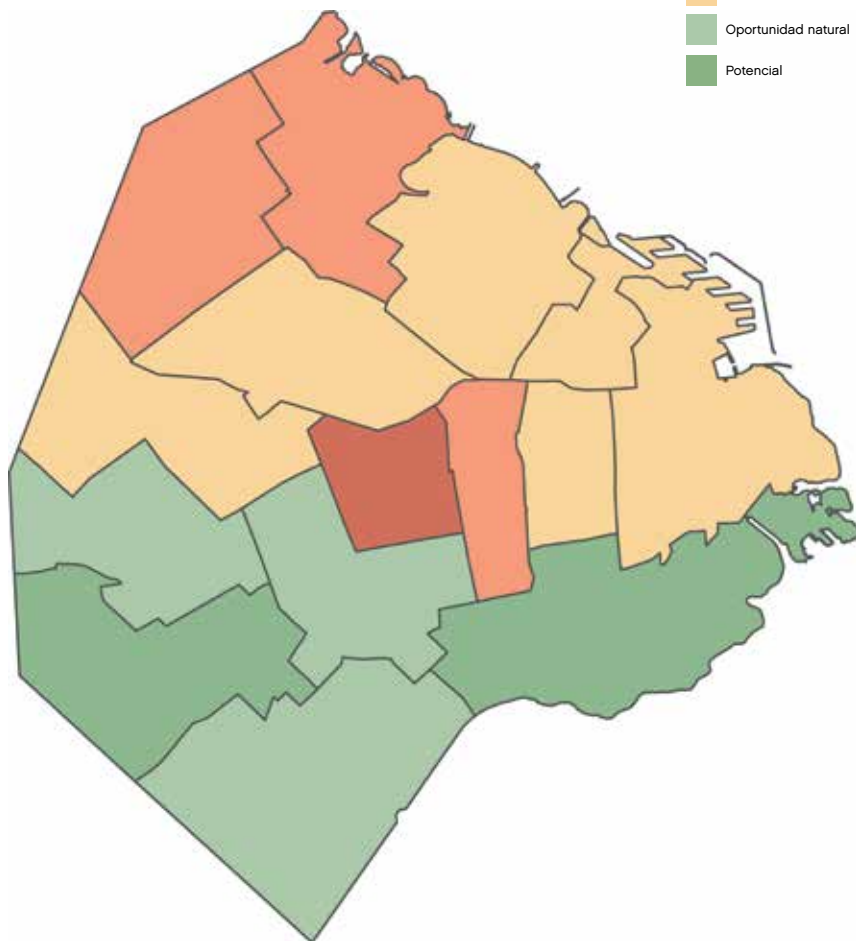
> **Tendencial:** comunas cuya tendencia de crecimiento es más estable pero donde, de no intervenir, pueden surgir situaciones problemáticas en el corto plazo.

⁶ Entendemos un escenario de sobredensificación como aquel que emerge a partir de la superación de cierto umbral de densidad, a partir del cual se producirían fenómenos de hacinamiento (excesivo número de ocupantes de cada vivienda), congestión (en términos de movilidad o de uso de espacios públicos) o saturación (en lo relativo a la capacidad de los servicios públicos para atender las necesidades de la población).

OBRA NUEVA PERMISADA Y m² CONSTRUIDOS, RANKING POR BARRIO ⁽⁵⁾				
RANKING	2021	2022	1° TRIM. 2023	2° TRIM. 2023
1°	Palermo	Palermo	Palermo	Palermo
2°	Belgrano	Belgrano	Belgrano	Villa Urquiza
3°	Villa urquiza	Caballito	Puerto madero	Parque Chacabuco
4°	Núñez	Puerto madero	Caballito	Villa Crespo
5°	Caballito	Flores	Núñez	Villa Devoto

⁵ Para 2021 y 2022 se toman los m² efectivamente construidos, mientras que, por una cuestión temporal, para 2023 se toman los valores de obra nueva permitida.

Escenarios de densificación



Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.

> **Oportunidad natural:** comunas donde el crecimiento es aún bajo, contienen grandes áreas de oportunidad de densificación y podrían densificarse sin demasiados incentivos.

> **Oportunidad potencial:** comunas donde el crecimiento es bajo y el potencial para densificar es alto, pero que requiere necesariamente de incentivos de la política pública para crecer.

Este panorama plantea la necesidad de ordenar el crecimiento de la ciudad, elaborando estrategias distintas para atender diferentes realidades. En algunas comunas es preciso controlar en mayor o menor medida el proceso de densificación, mientras que en otras se requiere favorecerlo con políticas específicas.

Como mencionamos anteriormente, la cuestión de la densificación versus la dispersión urbana constituye uno de los principales debates del urbanismo en las últimas décadas. En el caso de CABA, que constituye la centralidad de una Región Metropolitana extensa en términos geográficos, la densificación se presenta como oportunidad de desarrollo en múltiples sentidos. Sin embargo, cabe aclarar que imaginar una ciudad más densa no implica necesariamente una mejora en la calidad de vida, ya que de acuerdo a las características que adquiera dicho proceso, puede contribuir incluso a deteriorar las condiciones del entorno. Así, es preciso analizar cada proyecto con la mayor profundidad posible para entender qué umbrales de densidad son los adecuados para cada pieza urbana, buscando minimizar los impactos ambientales negativos.

En líneas generales, podemos concluir que resulta fundamental redireccionar el crecimiento de CABA desde los ejes de mayor concentración especialmente hacia el sur de la ciudad. La densificación del sur permitiría contribuir a un reequilibrio demográfico y de los recursos públicos. Además, una política de desarrollo del sur contribuiría a mejorar el acceso a las oportunidades que brinda la ciudad, especialmente para la población de menores recursos y para los residentes del conurbano bonaerense que desean vivir en CABA. Para aprovechar este potencial subutilizado, será necesaria una mayor inversión pública, ya que el mercado inmobiliario no encuentra aún incentivos suficientes para invertir en el sector. De esta manera, las subcentralidades identificadas resultan una oportunidad para orientar los procesos de mercado en la ciudad, ya sea para oficiar de “punta de lanza” del desarrollo urbano y modificar la tendencia actual de estancamiento como para establecer una densificación controlada.

3. MARCO NORMATIVO

En el presente apartado se identifican las principales leyes e instrumentos como marco normativo de la visión urbana del Plan de Subcentralidades. En un principio, se presenta el Plan Urbano Ambiental (PUA) como ley marco y su Modelo Territorial, luego el Código Urbanístico que permite la instrumentación de la visión urbana, complementado por otras leyes urbanas que atienden aspectos específicos del desarrollo y por último algunos de los planes temáticos indicativos que permiten ordenar futuras normativas y proyectos.

PLAN URBANO AMBIENTAL (PUA)

“El objetivo central del Plan Urbano Ambiental será el de servir de instrumento técnico-político de gobierno para la identificación e implementación de las principales estrategias de ordenamiento y mejoramiento territorial y ambiental de Buenos Aires”. (Ley 71⁽⁷⁾ de 1998 que crea al Consejo del Plan Urbano Ambiental)

El Plan Urbano Ambiental de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires constituye la ley marco⁽⁸⁾ a la que debe ajustarse la normativa urbanística y las obras públicas. Su objetivo es constituirse en el soporte del proceso de planeamiento y gestión de la Ciudad, como política de Estado.

Entre los rasgos de ciudad propuestos, la mirada de Ciudad Policéntrica contempla que de manera simultánea a la jerarquización del Área Central, se promueva una “red de centros secundarios, así como de centros comunales y barriales con identidad y pujanza propia”.

Entre las propuestas territoriales⁽⁹⁾ específicas para la Ciudad se encuentra el desarrollo de subcentralidades, a partir de “la promoción de centralidades barriales y secundarias en relación a la configuración comunal y a la integración con el AMBA”, reforzado con centros de trasbordo en base a las políticas de descentralización comunal y centralidades barriales, la densificación de zonas no consolidadas y de baja densidad y el desarrollo de actividades administrativas en áreas con alto nivel de accesibilidad, así como prever el necesario equipamiento que consolide los centros comunales y barriales, minimizando desplazamientos y promoviendo el desarrollo local.

Entre las propuestas de los instrumentos de planificación, se evidencia una mirada focalizada en algunos sectores de la ciudad en particular, a partir de los planes de comuna, planes de sector, plan de detalle, planes temáticos y las áreas de desarrollo prioritario. Entre los instrumentos de gestión hay instrumentos de promoción del desarrollo de bienes y parcelas en particular como lo son el FEREC (Fondo Estímulo para la Recuperación de Edificios Catalogados), el CCT (Capacidad Constructiva Transferible), los Convenios Urbanísticos y el banco de tierras e inmuebles que permitirían incorporar usos necesarios.

La ley marco establece una actualización “cada cinco años o cuando fuera conveniente”, por lo que se trabaja en la actualización del PUA⁽¹⁰⁾. Este proceso de renovación de criterios normativos para adecuar la Ley 2.930 se inició en el 2020 para incorporar los temas presentes en las agendas urbanas y ambientales desde el 2008. Se realiza de manera conjunta y participativa entre el CAPUAM, el GCBA especialmente la SECDU y su DGPLUR, el Foro Participativo Permanente, el COPE, la Legislatura, las Comunas, las organizaciones vecinales, instituciones, cámaras, organizaciones de la sociedad civil, y vecinas y vecinos de la Ciudad.

⁷ Ley 71/1998 disponible en digesto.buenosaires.gob.ar.

⁸ Ley 2930/2008 disponible en boletinoficial.buenosaires.gob.ar.

⁹ Estas propuestas se ordenan en 6 ejes: Estructura y Centralidades, Transporte y Movilidad, Hábitat y Vivienda, Espacios Públicos, Producción y Empleo y Patrimonio Urbano.

¹⁰ Disponible en buenosaires.gob.ar.

MODELO TERRITORIAL BUENOS AIRES 2010-2060⁽¹¹⁾

Esta publicación complementaria al PUA, sintetiza los lineamientos de planeamiento a nivel territorial. En el análisis diagnóstico se definen las centralidades a partir del RUS (Relevamiento de Usos del Suelo): “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.”.

En la **Ciudad Pensada**, en el Plan Regulador (OPRBA) 1957-1962 había ya un análisis territorial de la densidad de población, la distribución de centralidades y su relación con los corredores (p. 138), sobre lo que concluyen que “los problemas de la aglomeración no dependen tanto de la concentración demográfica, sino de su estructura funcional.” El Esquema Director Año 2000 de 1969 que incluye una planificación a escala regional, “propone la reestructuración del suburbio, entendiendo por ello el desarrollo de subcentros urbanos.”

En la **Ciudad Tendencial** también se identifican las centralidades y lo que acá entendemos como subcentralidades: “En materia de Estructura y Centralidades, se analizan las tendencias hacia la ampliación del Área Central, así como también se destaca una tendencia que indica la consolidación de centralidades comerciales en diferentes sectores de la Ciudad, como también la generación de ciertas centralidades novedosas, localizadas en áreas estratégicas e impulsadas por acciones estatales”. Se remarca la consolidación de áreas comerciales intermedias, de escala barrial y comunal, el desarrollo de centralidades en torno a los CGP y los centros de transbordo, y la creación de una nueva centralidad al sudeste de la ciudad. “la creación de nuevas centralidades (principalmente en el Sur), la consolidación de áreas de dominancia comercial de escala barrial o comunal y la expansión de líneas transversales de transporte, definen una tendencia hacia una Ciudad más descentralizada desde múltiples puntos de vista, policéntrica y con mayor conectividad en todo su territorio.”

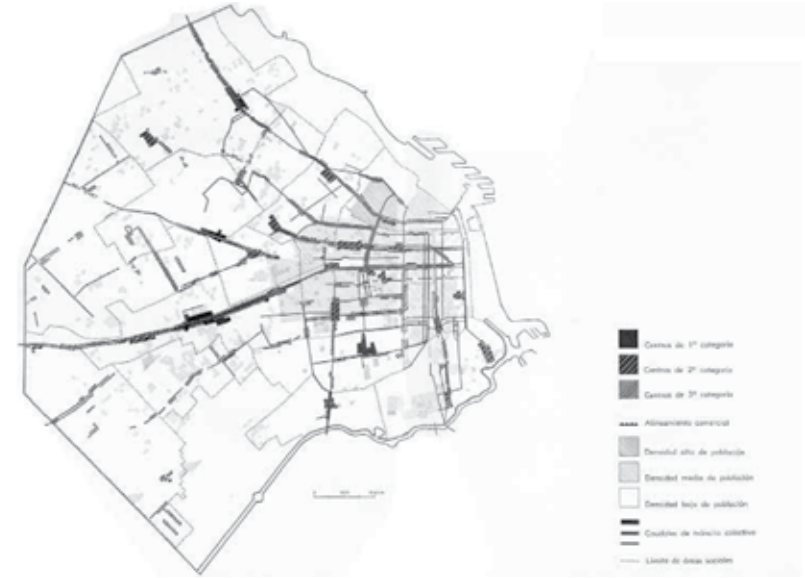
En la **Ciudad Deseada** se promueve una ciudad de estructura policéntrica, transversal, con equidad territorial, como centralidad regional, “donde el crecimiento urbano y la densificación de Buenos Aires son procesos deseables con arreglo a criterios de sustentabilidad”. Se busca potenciar y jerarquizar las centralidades existentes y crear nuevas con actividades específicas, economías de aglomeración y especialización. La base de la estructura urbana propuesta es una red de Unidades de Sustentabilidad Básica como nodos de centralidades a escala local que satisfacen las necesidades de aprovisionamiento cotidiano. En Ciudad Sustentable se propone el Índice de Sustentabilidad Urbana (ISU) como la principal herramienta metodológica del Modelo Territorial, siendo Estructura y Centralidades uno de los 6 subconjuntos, contemplando como indicadores la complejidad, la diversidad y la proximidad a centralidades.

¹¹ Disponible en buenosaires.gob.ar

Ciudad actual (general, locales y centralidades)



Ciudad pensada. Plan Director (densidad, centralidades y corredores)



Ciudad tendencial



Ciudad deseada



Fuente: Modelo territorial 2010-2060.

CÓDIGO URBANÍSTICO (CUR)

El Código Urbanístico vigente desde el 2018 surge de la actualización del Código de Planeamiento Urbano, y se ajusta a la ley marco del Plan Urbano Ambiental, siendo la herramienta jurídica que permite operativizarlo.

“Ordena el tejido, los usos del suelo y las cargas públicas, incluyendo los espacios públicos y privados y las edificaciones que en éstos se desarrollen, considerando las condiciones ambientales, morfológicas y funcionales de la Ciudad en su totalidad.”

Entre los principios de la planificación urbana y ambiental, propone una Ciudad Policéntrica incluyendo subcentros: “consolidar la jerarquía de su gran Área Central y, simultáneamente, promover una red de centros secundarios, así como de centros comunales y barriales con identidad y pujanza propia.”

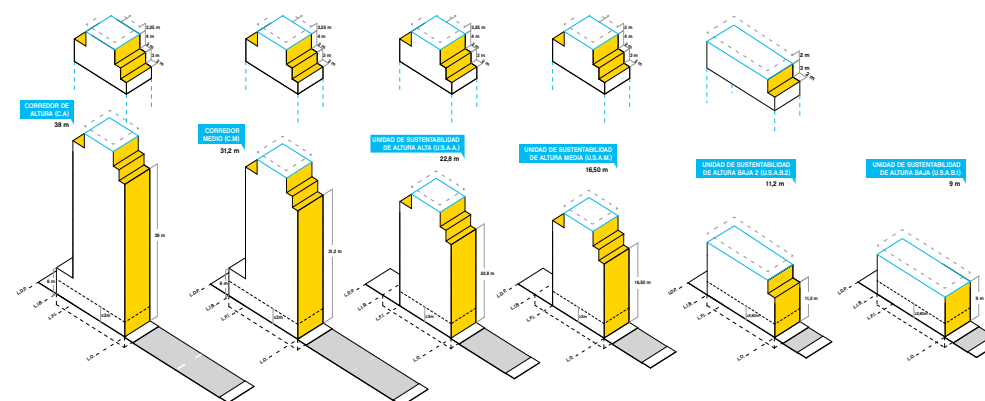
En línea con la Ciudad Diversa, propone Áreas de Mixturas de Usos para clasificar los usos del suelo, reflejando una mirada sectorizada que contempla las alturas, dimensiones, áreas, corredores, cantidad y tipo de usos y afluencia de personas remitiendo a la densidad. “El grado de Mixtura de Usos guarda relación con las densidades y características propuestas para las diferentes clasificaciones de edificabilidad.” La intensidad de usos se regula en función de los metros cuadrados y de las características del entorno, debiendo regular la saturación de usos. Los usos del suelo se establecen en función del grado de Mixtura de Usos apropiado para cada área de la Ciudad, y acorde al impacto en el entorno y se subdividen en “Área de Baja Mixtura de Usos de Suelo 1” en áreas predominantemente residenciales, Media Mixtura A 2”, en áreas y corredores destinados a residencia, servicios y comercios de mediana afluencia. “Media Mixtura -B 3” con gran afluencia, y “Alta Mixtura de Usos del Suelo 4” con afluencia masiva.

Las normas de edificabilidad que en el Código anterior (CPU) se obtenían mediante cálculo de FOS y FOT, actualmente responden a una mirada morfológica más homogénea estableciendo una relación entre las alturas y su nivel de consolidación, su carácter residencial y su cercanía a corredores o centros barriales. Su delimitación geográfica se encuentra en las Planchetas de Edificabilidad y Usos. La Edificabilidad define la constructibilidad aplicable a cada Unidad de la Ciudad de Buenos Aires y se clasifican en: “Corredores Altos (C.A.)”, centrales, que concentran actividades, modos de transporte y densidad, con un alto grado de consolidación, “Corredores Medios (C.M.)”, principales,

con una menor consolidación, “Unidades de Sustentabilidad de Altura Alta (U.S.A.A.)”, con menor altura que los corredores pero adecuadas a los espacios públicos de calles y avenidas barriales, “Unidades de Sustentabilidad de Altura Media (U.S.A.M.)”, con alturas medias, de carácter residencial mixto con cercanía a corredores y centros barriales, y “Unidades de Sustentabilidad de Altura Baja (U.S.A.B.) 1 y 2”, de alturas menores para actividades residenciales.

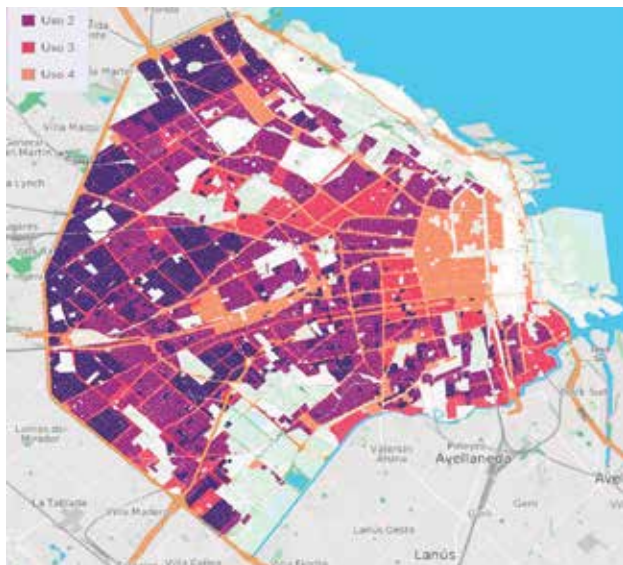
Si bien la mixtura y la edificabilidad responden una mirada global de la Ciudad, existen otras miradas más sectoriales y barriales que conforman áreas de protección o polos productivos. Las áreas, espacios o conjuntos urbanos que, por sus valores histórico-culturales, arquitectónicos, simbólicos y/o ambientales poseen características diferenciales de alto significado patrimonial conforman Áreas de Protección Histórica (APH) y Áreas de Arquitectura Especial (AE). Los Polos Productivos o Distritos, definen usos dentro del perímetro de sus áreas. Esto incluye al Tecnológico, Turístico, Audiovisual, De las Artes, Deporte y Diseño. También se encuentra el Plan de Sector para dinamizar el proceso de desarrollo de un área y el Programa de Espacios Verdes de Proximidad para contribuir por ejemplo a las áreas de alta compacidad y densidad poblacional, entre otras herramientas e instrumentos.

Edificabilidad



Fuente: Código Urbanístico 2019 - GCBA.

Mixtura



Fuente: Ciudad 3D. GCBA.

Zonificación Plancheta Código Urbanístico 2018



Fuente: Código Urbanístico 2019 - GCBA.

LEYES URBANAS COMPLEMENTARIAS

Hay leyes que de manera complementaria a los instrumentos ya mencionados, contribuyen a la configuración y el desarrollo de áreas específicas dentro de la Ciudad de Buenos Aires. Entre ellas están los polos productivos o distritos económicos, las supermanzanas, los convenios urbanísticos, y la ley para el desarrollo urbano y hábitat sostenible.

Los Polos Productivos (CUR) o Distritos definen áreas geográficas o polígonos, sobre los cuales se aplican beneficios económicos para promover empresas de un rubro o actividades comerciales definidas según el caso.

La definición de estas áreas no guarda una estricta relación con los límites barriales o comunales, ni las zonificaciones de usos del CUR, y su dimensión o extensión varía. Establecen cluster sectoriales con una mirada económica, independiente de la densidad u otras características barriales.

El primero fue el Distrito Tecnológico en 2008 (Ley 2972) para “promover el desarrollo económico de un área geográfica de la Ciudad mediante el otorgamiento de beneficios impositivos a quienes desarrollen en dicho polígono actividades pertenecientes al campo de las tecnologías de la información y de las comunicaciones (TIC)”. Luego se fueron adicionando a este tipo de política, el Polo Turístico Tradicionalista Bicentenario (L°3336), el Distrito Audiovisual-Chacarita, Colegiales y Palermo (L° 3876), el Distrito de las Artes – La Boca y San Telmo (L°4353), el Distrito del Deporte – Comuna 8 (L° 5235) y el Distrito del Diseño - Barracas (L°4.761).

Las Supermanzanas establecen una mirada de la ciudad en unidades más pequeñas, conformadas por un conjunto de manzanas y calles internas con características ambientales y urbano-paisajísticas homogéneas que permiten la identificación particular y reconocible de una zona. Esta ley no se encuentra aún reglamentada, por lo que no hay un mapa definido de su localización territorial. La ley 6387 del 2020, establece “la promoción, planificación y desarrollo de células urbanas denominadas “Supermanzanas” en la Ciudad de Buenos Aires, permitiendo su consolidación en los diferentes barrios a través de nuevas formas de gestión y utilización del espacio público, generando nuevos espacios para la interacción comunitaria, el esparcimiento y la utilización de movilidad activa y medios de transporte sustentables.”

En una mirada de unidad de intervención más pequeña, nos encontramos con herramientas como los Convenios Urbanísticos que son acuerdos celebrados entre el GCBA con otro organismo estatal, universitario o particulares para el desarrollo urbano mediante consorcios, englobamientos, baldíos, edificios inconclusos, inmuebles patrimoniales, conventillos, entre otros. De generarse un aumento en la valorización del suelo se establece una compensación al Estado, a definir en cada caso, dando la oportunidad al mejoramiento del entorno y escalando la mirada parcelaria a una mirada de sectores o subcentros. Al momento, su territorialización responde a la propuesta privada de terrenos, localizados mayoritariamente en el centro y norte de la ciudad.⁽¹²⁾

La Ley para el desarrollo urbano y hábitat sustentable (L° 6062/18) crea “un instrumento urbanístico que regule el mayor aprovechamiento constructivo de aquellas parcelas donde se genere plusvalía por cambios normativos”. donde “quien utilice una constructividad adicional tendrá la obligación de pagar un porcentaje de este plusvalor a la Ciudad”. Este instrumento explicita que la constructividad adicional dada en algunos sectores por el CUR frente al CPU, corresponden al Gobierno, por lo que, para hacer uso del mismo, construyendo en esa altura adicional, debe hacerse de ese derecho.

Para ello, se establece el pago del Derecho para el Desarrollo Urbano y el Hábitat Sustentable al solicitar un permiso de obra con metros cuadrados adicionales a lo establecido en el CPU. Para que este pago no resultara en un desaliento a la construcción en zonas de menor desarrollo constructivo, y que a la vez las zonas de mayor desarrollo contribuyeran en mayor medida, se establecen zonas según el nivel de desarrollo de distintos indicadores urbanos, estableciendo las alícuotas de la base imponible. Este cobro diferenciado permitiría redistribuir la inversión y apoyar un desarrollo equilibrado territorialmente.

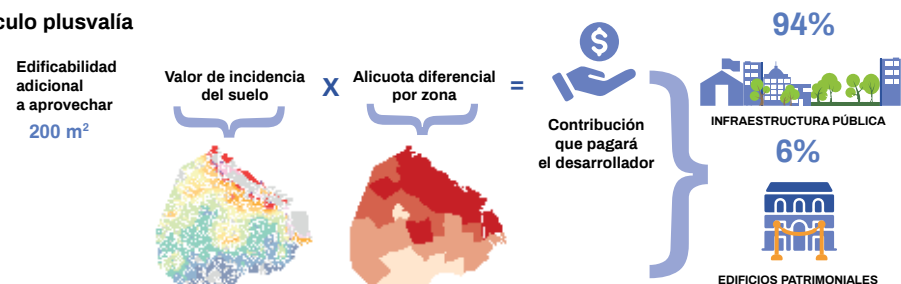
La ley crea el Fondo Público “Hábitat Sustentable” (FODUS) con el objetivo de hacer efectiva esa redistribución. Lo integra la recaudación del pago de los Derechos para el Desarrollo Urbano y el Hábitat Sustentable. El destino previsto es “el financiamiento de obras de infraestructura de transporte y servicios, equipamiento social, espacios públicos, vivienda social, promoción del alquiler social, reurbanización de villas y todas aquellas obras contempladas en los planes de sector, priorizando las zonas de mayor vulnerabilidad social y las de mayor déficit en las siguientes variables: i) proximidad de la red de transporte; ii)

calidad de la vivienda; iii) proximidad a espacios verdes y iv) proximidad a equipamientos de sustentabilidad social.”

Este instrumento, el FODUS, busca redistribuir la valorización del suelo y permite priorizar entre otras zonas, aquellas con proximidad a transporte, espacios públicos y equipamientos, lo que podemos entender aquí como al mejoramiento de subcentralidades.

Al evaluar la localización y montos cobrados, actualmente, se trabaja en una posible modificación de esta ley para poder aumentar la recaudación en las zonas de mayor actividad y desarrollo. Esto permite aumentar los fondos que ingresan a un reformulado FODUS como fideicomiso, una figura con mayor autonomía para poder cumplir con el destino de mejoramiento urbano previsto y desarrollo de subcentralidades.

Cálculo plusvalía



Fuente: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

Mapas de Distritos



Fuente: buenosaires.gob.ar.

Convenios elevados 2020-2021



Fuente: Observatorio Metropolitano (CPAU).

¹² Relevamiento de Convenios Urbanísticos del Observatorio Metropolitano del CPAU.

PLANES TEMÁTICOS INDICATIVOS

Existe una diversidad de planes que orientan el trabajo y el desarrollo urbano mediante intenciones que pueden favorecer una ciudad de subcentralidades con usos mixtos y diversidad poblacional.

El **Plan de Movilidad Sustentable 2030 (2023)** parte de la necesidad de planificar la movilidad orientada hacia la accesibilidad ante los cambios de comportamiento, la visión del actual plan de movilidad se basa en cinco pilares: sustentable, metropolitana, segura, personalizada y accesible, entendida como un conjunto de servicios disponibles combinados en soluciones personalizadas a las necesidades individuales.

Menciona como marco de referencia a planes como el de Movilidad Sustentable 2010, el Director de Transporte, Estratégico Territorial, de Género y Movilidad, Buenos Aires Camina, y Seguridad Vial.

En su diagnóstico establecen un Indicador de Accesibilidad (IDA) de SECTOP para visualizar el nivel de accesibilidad de una manzana respecto a la red de colectivos, subtes y trenes. Se verifica que la mayor cobertura está en torno al subte y avenidas radiales al centro, intermedia en avenidas alimentadoras de esa red, aunque sin modos guiados, y una deficiencia al interior de algunos barrios. También identifican que los nodos intermodales son espacios complejos, donde en su área inmediata los pasajeros buscan el máximo aprovechamiento de su tiempo y permanencia, integrada por comercios y diferentes servicios (tiendas de todo tipo, cajeros automáticos, oficinas de correo, etc.); y un área periférica que ejerce una influencia en los flujos por sus distintos tipos de servicios urbanos (hospitales, universidades, etc.). Este área mayor de cobertura podemos relacionarlo con las subcentralidades.

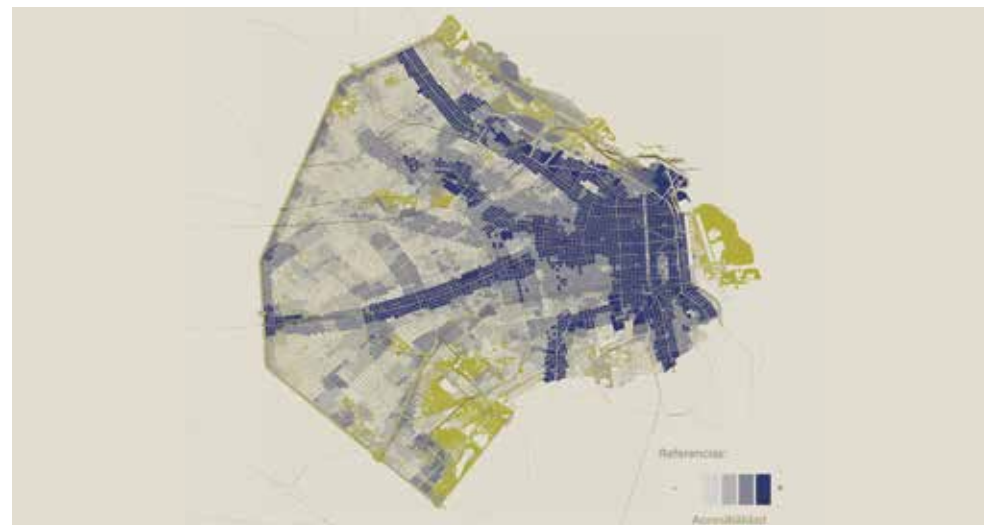
Se destaca entre las propuestas el impulso a la proximidad, especialmente durante la pandemia, mediante el incentivo del comercio de escala barrial y la promoción de la movilidad activa. Se propone como eje “La importancia de desarrollar sub-centralidades: La necesidad de rever la centralidad característica en la Ciudad de Buenos Aires figura en varios documentos de planificación, pero el período de aislamiento puso aún más en evidencia la urgencia de resolver dos necesidades: por un lado la de ofrecer soluciones de proximidad que permitan revitalizar los barrios, y por otro la de transformar al centro, promoviendo una mayor mixidad de usos. Una ciudad sin comercio o actividades de

proximidad es una ciudad que pierde identidad, atraktividad y fuentes de trabajo”. En línea con esto, también una de las propuestas es desarrollar los modos activos debido a que la presencia de peatones mejora el sentimiento de pertenencia y de seguridad, refuerza las centralidades barriales e impulsa al comercio de proximidad.

Líneas de acción



Accesibilidad Transporte



Fuente: Plan de Movilidad Sustentable 2030. GCBA.

En el **Plan de Acción Climática (PAC)** ⁽¹⁴⁾, identifican entre los ámbitos de actuación tanto a la Ciudad Cercana como Policéntrica: “Ciudad cercana: Impulsar una ciudad policéntrica pensada para el peatón, promoviendo además el uso de transporte no motorizado y generando un transporte público cada vez más eficiente”.

En un diagnóstico inicial, indican que a diario ingresan 3 millones de personas a los ya 3 millones residentes que se ha mantenido estable, aunque “el tamaño de los hogares ha tendido a reducirse (los hogares unipersonales han aumentado casi un 25% sobre el total de hogares desde la década de 1980).”

También identifican como co-beneficios a las acciones climáticas a la movilidad y nueva espacialidad entendida como el aumento de población viviendo en cercanías a transporte público; y la promoción del desarrollo de una ciudad policéntrica que incentive la caminabilidad.

Entre las acciones propuestas sobre la Ciudad Cercana apuntan a “Una Ciudad para las personas, que pone en primer lugar la calidad de vida y fomenta la proximidad”, a partir de, por ejemplo, calles de encuentro y prioridad peatón.

Sobre la acción Prioridad Peatón proponen favorecer la movilidad sostenible, la recreación y la salud con áreas que benefician la integración social en lugares especialmente densificados. “El objetivo es consolidar los centros barriales contribuyendo a la descentralización”. Sobre la acción Calles de Encuentro proponen una ciudad policéntrica, donde las personas puedan realizar sus tareas diarias y de esparcimiento en sus propios barrios sin tener que recorrer grandes distancias, siendo la calle un lugar de encuentro con nuevos usos.

Plan de Acción Climática 2050



Fuente: Plan de Acción Climática 2050. GCBA.

¹⁴ Disponible en buenosaires.gob.ar.

15
COMUNIDADES

202 km²

DATOS CALIDAD
AMBIENTAL

6.700t
DE RESIDUOS SÓLIDOS
URBANOS/DÍA

6,2m²
ESPACIO VERDE
POR HABITANTE

+3M

DE HABITANTES QUE
REPRESENTAN CASI UN
7% DE LA POBLACIÓN
DE ARGENTINA

+3M ↔

DE PERSONAS
INGRESAN
DIARIAMENTE

11M

DE TURISTAS
POR AÑO



431.000
ÁRBOLES

3 RESERVAS
ECOLÓGICAS

1.300 ÁREAS
VERDES

53%
MUJERES

20%
PREJUVENES
DE 16 AÑOS

21%
MAYORES
DE 60 AÑOS

MEDIA ANUAL DE CO
0,6 ppm

MEDIA ANUAL DE NO₂
20 ppb

MEDIA ANUAL DE PM₁₀
26 µg/m³

3,5MW
CONSUMO ELÉCTRICO
/ HABITANTE AÑO

267km
DE CICLOVÍAS



de la población reside
en barrios populares



de la población
con servicio
eléctrico



de la población
con saneamiento



de la población
tiene acceso a
agua potable



del PBI del país

ÁREA METROPOLITANA
DE BUENOS AIRES

40 + CABA
MUNICIPIOS

casi el
40%
de la población
del país

14M
DE HABITANTES

50% DEL PBI
DEL PAÍS

4. SUBCENTRALIDADES

MARCO CONCEPTUAL

La planificación de Buenos Aires como una ciudad policéntrica parte de premisas en torno al rol de las ciudades como multiplicadoras del intercambio humano, de los centros como puntos neurálgicos de dichos movimientos y de las centralidades como su área de influencia. En este esquema, el Plan de Subcentralidades busca reconocer una jerarquía de centros existentes y potenciales para impulsar el desarrollo de estas funciones urbanas de forma equilibrada en el territorio, con el fin último de posibilitar el crecimiento sostenible de la ciudad.

El punto de partida es concebir a la ciudad como la forma espacial de organización social que permite a las sociedades multiplicar sus interacciones. Las ciudades fueron construidas para posibilitar la mixtura de personas y actividades en el mismo territorio y con ello, fomentar la multiplicidad de los intercambios. En este sentido, la diversidad y la densidad constituye el principio mismo de las organizaciones urbanas (Beuf, 2020). Este rol, tiene su máxima expresión en los centros, que son aquellos sectores urbanos donde el caudal de equipamientos y servicios cualificados e infrecuentes alcanzan su máxima intensidad (Zoido y otros, 2000).

Por su parte, la centralidad se entiende como el grado de influencia que los centros ejercen sobre su área de atracción. Constituyen espacios urbanos que concentran, con el más alto grado de densidad y de diversidad, poblaciones, hitos y símbolos urbanos, usos, flujos, intercambios. Esta centralidad no está dada por su posición geométrica dentro del espacio urbanizado sino por su capacidad de concentrar interacciones sociales de diferente naturaleza. Por tanto, una centralidad queda definida por su capacidad de atracción y de polarización. El presente trabajo asume el término centralidad desde sus distintas dimensiones: económicas, sociales, culturales, políticas y simbólicas.

Asimismo, una subcentralidad es un área con potencial para consolidarse como un nuevo centro urbano de escala barrial o comunal, que tiene sectores y corredores comerciales y/o de servicios, como también zonas residenciales con capacidad de densificación poblacional y constructiva, para atraer nuevos residentes y trabajadores. Estos residentes deben poder habitar, trabajar, circular y satisfacer la mayoría de sus necesidades esenciales en su entorno cercano.

Su desarrollo puede fomentarse tanto a través de alianzas público privadas como de herramientas e instrumentos urbanos y económicos según el aspecto que se espere mejorar y el escenario que se pretenda alcanzar.

> En algunos casos se requieren incentivos económicos para promover la dinámica urbana, como la plusvalía, los créditos a la construcción y a usuarios finales, y exenciones impositivas.

> Entre los cambios normativos pueden hacerse modificaciones de usos, conformación de distritos económicos, convenios público-privados y banco de tierras.

> Para promover el acceso a la vivienda en los sectores con mayor potencial residencial, existe la posibilidad de desarrollar programas de alquiler social, vivienda social y establecer porcentajes de vivienda asequible.

> En la mayoría de los casos, para lograr la cercanía es necesario complementar con reordenamiento y provisión de infraestructura y equipamientos tanto de salud, educación, esparcimiento.

Esta concepción queda definida por múltiples enfoques desarrollados para el presente trabajo, que no se conciben como excluyentes sino como complementarios dado que posibilitan la orientación hacia un desarrollo sociourbano integral.

A continuación, veremos la propuesta de identificación de nuevas subcentralidades, es decir, áreas que tienen potencial de densificación, lo que implica aumentar el número de residencias, y con ello, la cantidad de población residente.

Son áreas a revitalizar, considerando que suelen presentar zonas degradadas y/o subutilizadas, próximas a zonas en desarrollo, que pueden derramar, y, por ende, significar una oportunidad para la generación de grandes proyectos públicos o público-privados, mediante el aprovechamiento de predios en desuso, metros cuadrados disponibles y el bajo valor de suelo.

y los principales atributos de la identidad local, en lugar de replicar el modelo de zonas saturadas de la ciudad. La percepción de homogeneidad con otros barrios densos de la ciudad podría restarle atractivo a la propuesta, ya que pasaría a competir simbólicamente con dichos barrios, resultando desfavorecidos en dicha comparación.

Las centralidades son por definición, uno de los elementos más dinámicos de la vida urbana. Sus características influyen en gran medida, tanto positiva como negativamente sobre la percepción sobre la ciudad en su totalidad. Una de sus características distintivas es su diversidad social, en relación a la variedad de usuarios que la habitan (en términos etarios, étnicos, de preferencias culturales, etc.).

Para garantizar su diversidad, es fundamental la presencia de distintos estratos sociales. Por eso es importante, sobre todo en las subcentralidades del área sur de la ciudad, la incorporación de sectores de clase media, lo que puede favorecerse a partir del desarrollo del mercado inmobiliario y el mejoramiento del espacio público, la seguridad ciudadana y la ampliación de la oferta comercial y de servicios (cultura, gastronomía, etc.).

Es necesario desarrollar mecanismos que garanticen la mixtura social a partir de incentivos a la permanencia en el sector de los residentes históricos.

Resulta especialmente significativo fomentar la permanencia de sectores vulnerables (personas mayores, sectores de ingresos inestables, madres solteras, estudiantes, etc.).

Además, se requiere ampliar la cantidad y variedad de programas de vivienda pública para desarrollar instrumentos puntuales para destinatarios específicos, favoreciendo la construcción de vivienda nueva a partir de cooperativas de vivienda para sectores de bajos ingresos y la incorporación de programas de construcción de vivienda mixta en emprendimientos privados (unidades a valor de mercado + unidades de vivienda pública destinadas al alquiler).

El desarrollo cultural es una herramienta efectiva para cambiar las percepciones sobre un determinado espacio urbano. En relación a su impulso, se advierte que la oferta cultural existente se concentra en el área central y en barrios del eje norte/oeste⁽¹⁵⁾. Es preciso entonces 'reorientar' el desarrollo cultural (público y privado) hacia las subcentralidades identificadas. Se espera que el mayor despliegue de actividades y el surgimiento de nuevos espacios traiga asociado, a su vez, una dinamización comercial del entorno (ej. oferta gastronómica, clubes nocturnos, etc.), lo que tendría además un impacto directo en la generación de empleo.

Por otra parte, el trabajo social de transformación sociourbana en un sector definido de la ciudad precisa de la incorporación de mecanismos de gestión participativa y asociada. Estos mecanismos son una de las mayores garantías de la preservación del tejido social y urbano del área. Al mismo tiempo, pueden señalarse las siguientes ventajas:

- > La funcionalidad de las intervenciones (políticas más eficaces) vs. la subutilización o abandono de los proyectos.

- > La garantía de consenso vs. la oposición ciudadana que puede vetar el proyecto (descontento y boicot a la iniciativa oficial y movilización vecinal).

- > La confianza y el acompañamiento ciudadano vs. la pérdida de confianza en las intervenciones de la gestión.

- > Mayores niveles de sostenibilidad del proyecto.

Resulta particularmente necesario someter a consideración vecinal el uso de los grandes predios, espacios vacantes y equipamientos públicos, así como generar intervenciones consensuadas para definir la necesidad real de equipamientos y de mejoramiento del espacio público.

ÁREAS CON POTENCIAL DE SUBCENTRALIDAD

Para conformar una ciudad policéntrica se deben impulsar subcentros que complementen a los centros tradicionales e históricos existentes. Existen orgánicamente subcentros en crecimiento, como determinados sectores de los barrios de Villa Urquiza, Villa Crespo, Chacarita, Barracas (Montes de Oca), Villa Devoto, fuera de los corredores tradicionales.

Existen zonas con un bajo nivel de actividad, mixtura de usos y densidad donde sería muy difícil de impulsar solamente desde la política pública. Por ejemplo, amplios sectores del sur de la ciudad se encuentran en esta situación, donde proyectos de mucha inversión pública como la Villa Olímpica, demoran mucho tiempo en concretar un derrame efectivo en el entorno, quedando muchas veces inconclusos en todas sus aspiraciones originales.

¹⁵ Ver Plan Estratégico Participativo Cultural BA 2035.

Se prioriza abordar aquellos lugares que tienen mucha potencialidad pero actualmente poca atraktividad para el desarrollo por parte del sector privado y que con un impulso de política pública se pueden consolidar.

Ejemplos de estos sectores que se han reconvertido en un esfuerzo conjunto entre el sector privado y el público son el Distrito Tecnológico en Parque Patricios y el DoHo en Villa Urquiza.

Para identificar en un primer análisis cualitativo estos sectores intermedios de oportunidad de desarrollo, se buscan ciertas condiciones comunes en las áreas con potencial para convertirse en subcentralidades:

- > Zonas donde existe capacidad de densificación poblacional y constructiva remanente, lo que se traduce en la posibilidad de captar nuevos residentes y trabajadores para la ciudad.
- > Además de su función residencial, es posible que se constituyan como centros barriales, ejes comerciales, polos administrativos y de servicios, entre otros.
- > Necesitan del impulso de alianzas público-privadas para empezar a desarrollarse, mediante créditos a la vivienda, incentivos para actividades económicas y otros instrumentos.
- > Se diferencian de la trama tradicional de la ciudad en tanto presentan parcelas de mayor tamaño, manzanas atípicas y grandes predios del tamaño de varias manzanas.
- > Se encuentran cercanas a predios que tienen una función actual que no expresa todo su potencial urbanístico, por su estado de abandono o subutilización o por tratarse de un gran espacio monofuncional que no genera derrame y/o movimiento en su entorno inmediato.
- > Cuentan con una dinámica urbana e inmobiliaria incipiente.
- > Se encuentran cercanas a sectores de mayor dinamismo, cuyo crecimiento puede ser direccionado hacia la nueva subcentralidad.

> Cuentan con una accesibilidad buena, tanto para movilidad en transporte público como privado.

> Las funciones actuales de estos sectores tienen un uso acotado en un horario determinado del día, así como un tipo de usuario concreto, lo que ocasiona períodos extensos de vacancia.

Centralidades y áreas con potencial



Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.

METODOLOGÍA

Las condiciones enunciadas en la sección anterior permiten detectar rápidamente sectores de oportunidad, pero se requiere de un análisis basado en evidencia para poder profundizar la extensión de dichos sectores y para lograr una ponderación a la hora de definir una etapabilidad de intervención. El proceso consta de las siguientes etapas: identificación, determinación, proyectos, instrumentos y evaluación.

Identificación

La potencialidad de las subcentralidades se estudia a partir de ciertos indicadores que permiten verificar tres cuestiones fundamentales: la capacidad de desarrollo, la provisión de equipamiento para sustentar el futuro crecimiento y la existencia de una incipiente dinámica urbana. De esta manera, se ponderan según indica la siguiente tabla. En ella se establece el concepto urbanístico a verificar, el indicador que permite medirlo, el gradiente de dicho indicador y la explicación de la elección del gradiente.

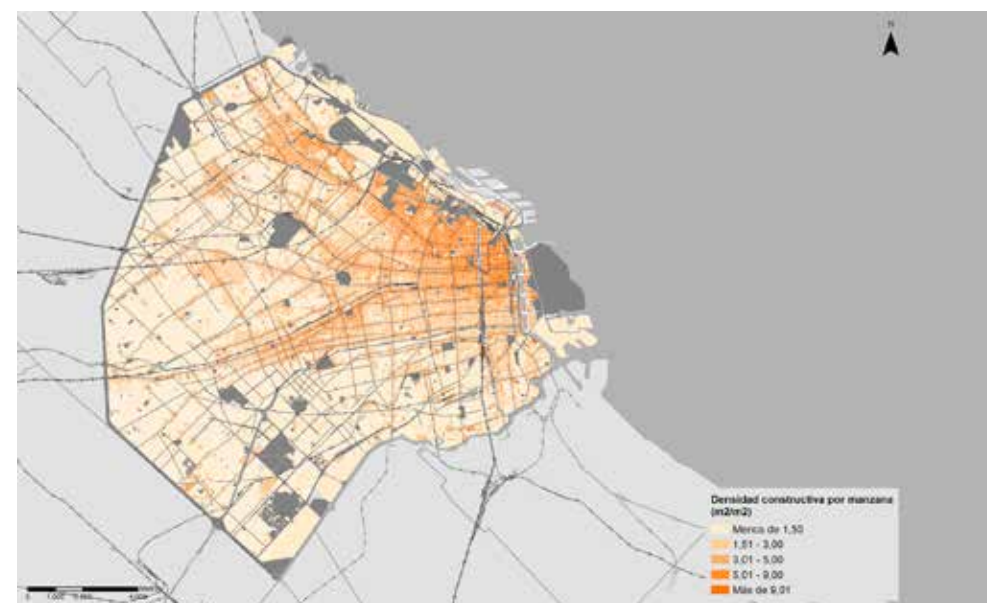
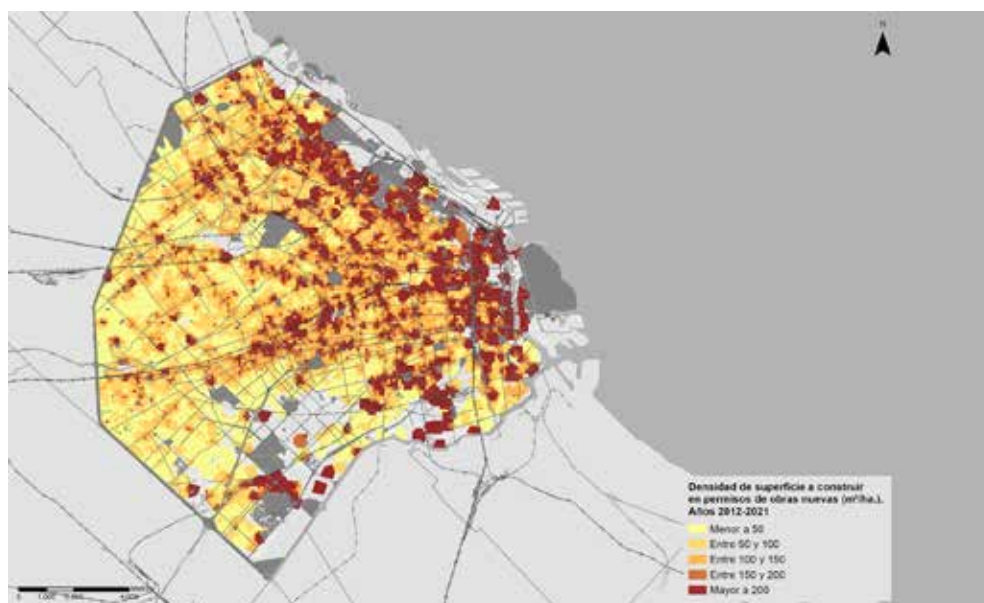
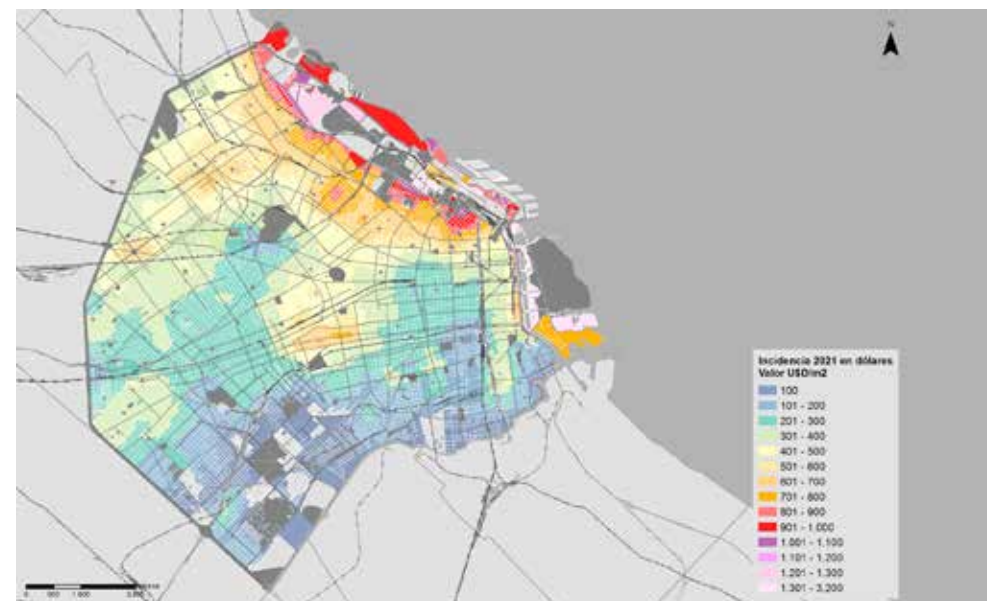
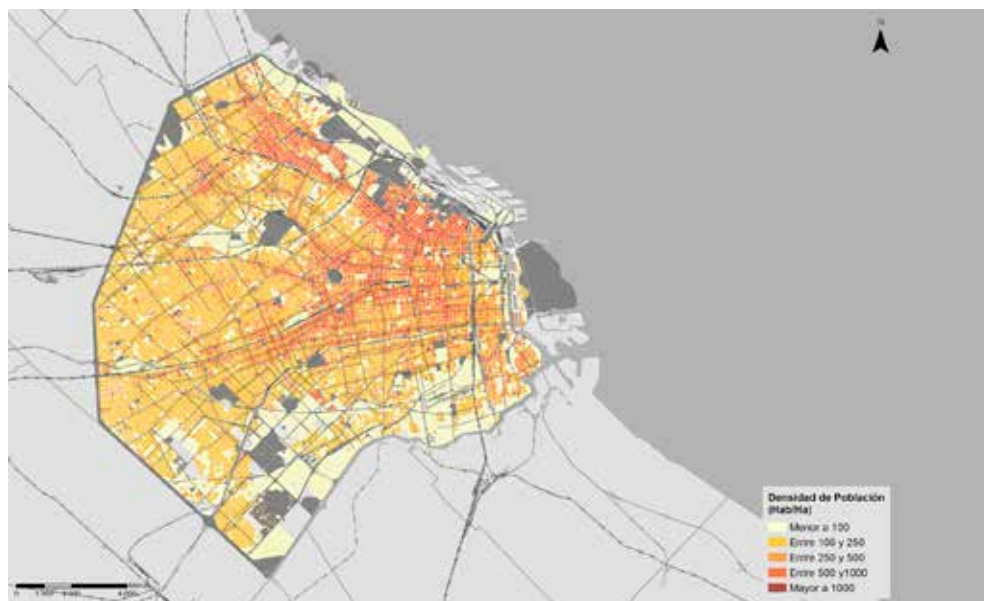
Una vez identificadas las variables de análisis y su nivel deseado, se mapean y se superponen para verificar las condiciones de cada subcentralidad.

Cuadro de identificación

N	CONCEPTO	INDICADOR	GRADO	CARACTERIZACIÓN
1	Grado de consolidación	Consolidación por manzana	Bajo	Se busca no presionar las zonas que se encuentren consolidadas.
2	Potencial de densificación	Densidad constructiva/ Densidad poblacional	Alto	Se trata de identificar áreas en las que la normativa permite construir m ² extras.
3	Valor del suelo	Incidencia del suelo	Bajo	Se busca desarrollar nuevos polos inmobiliarios.
4	Captación de derrame	Incidencia del suelo	Bajo medio	Se evalúa la proximidad a sectores con media-alta incidencia. Se espera captar el movimiento existente en sectores próximos.
5	Dinámica urbana	Permisos de obra	Medio	Zonas con incipiente o constante flujo de nuevos proyectos que se pueda potenciar.
6	Espacio público verde	Proximidad a espacio público verde	Medio alto	Sectores con espacio público capaz de absorber la nueva demanda.
7	Centros de trasbordo/ Nodos de transporte	Centros de trasbordo/ Nodos de transporte	Alto	Se evalúa la proximidad a centros de trasbordo o nodos de transporte. Se busca identificar áreas con accesibilidad para futuros habitantes o trabajadores.
8	Infraestructura y servicios	Cobertura de las necesidades de la vida cotidiana	Medio alto o medio	Se buscan áreas dotadas de infraestructuras y servicios con capacidad suficiente que pueda servir a los nuevos habitantes.
9	Centralidades barriales preexistentes	Centros barriales	Alto	Se analiza la proximidad a centros barriales existentes. Se trata de sectores con una base de servicios atractiva para el desarrollo urbano.
10	Predios existentes a reconvertir/ proyectos urbanísticos en marcha	Predios y/o proyectos	Alto	Se analiza la proximidad a predios de oportunidad que actúen como ancla o catalizador para el desarrollo.

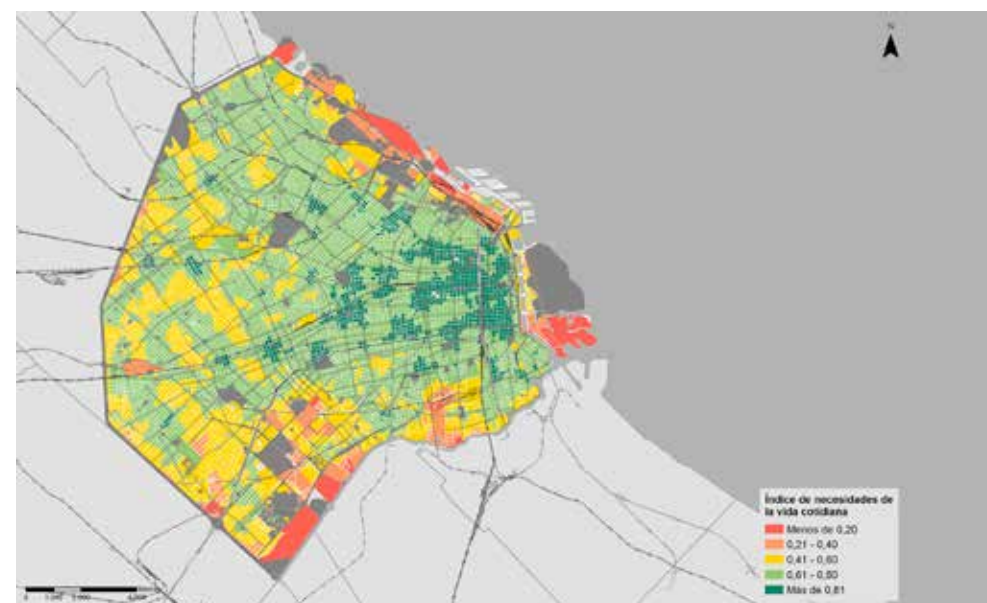
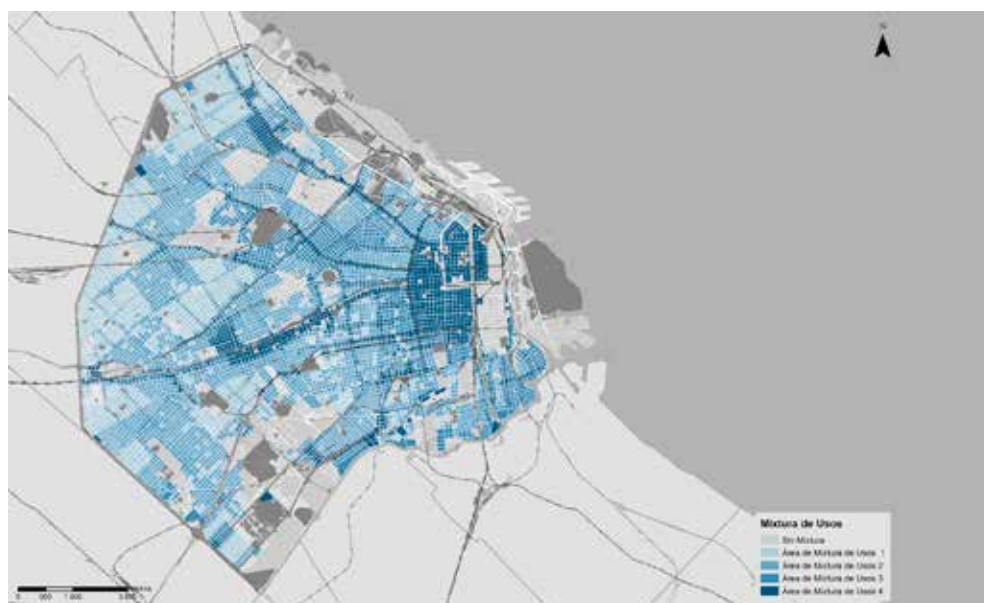
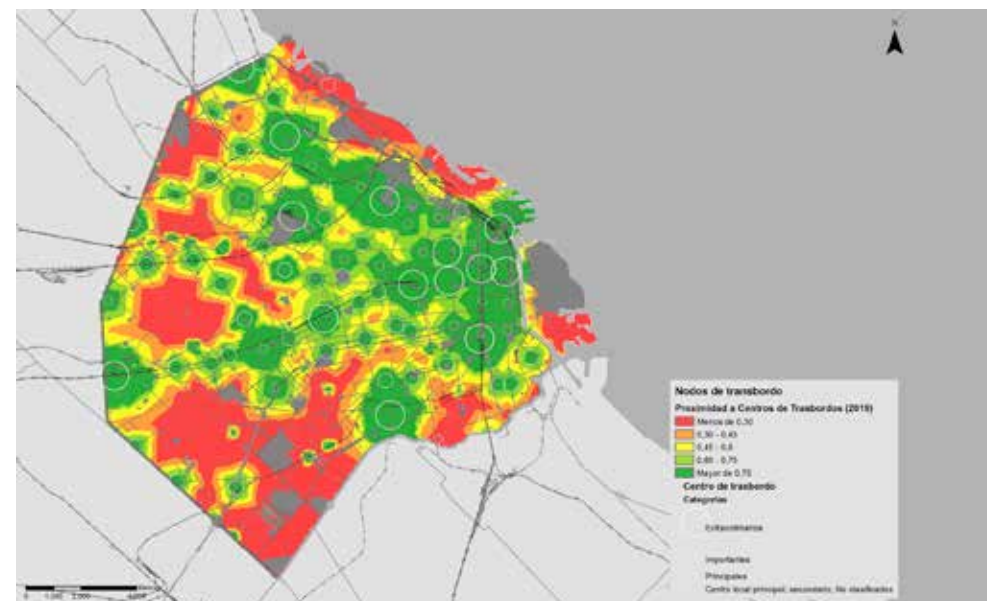
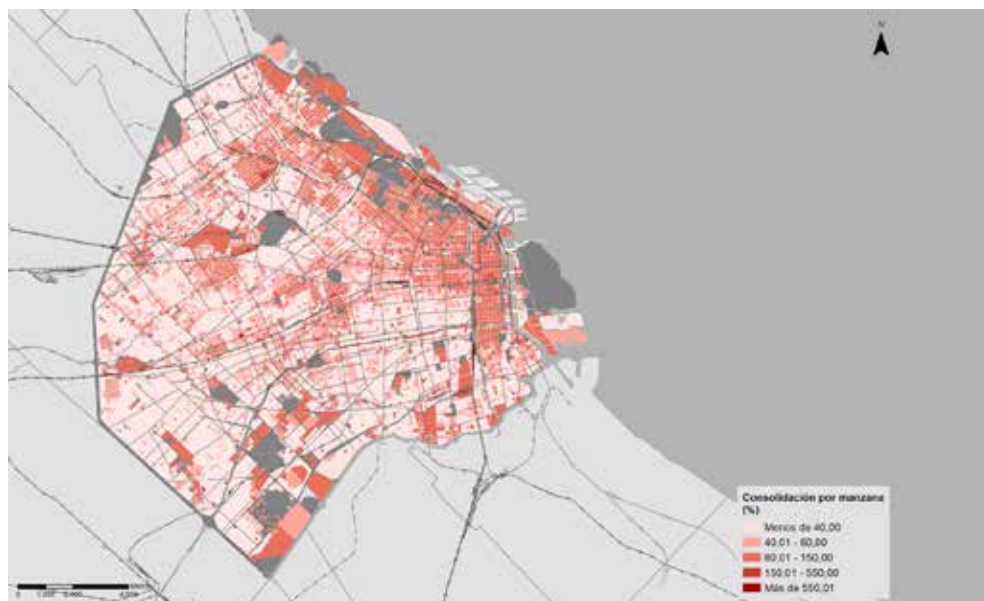
Fuente: Elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.

Indicadores analizados para la identificación de las áreas con potencial de subcentralidad



Fuente: DG. Antropología Urbana. GCBA.

Indicadores analizados para la identificación de las áreas con potencial de subcentralidad



Fuente: DG. Antropología Urbana. GCBA.

Determinación

Las zonas con potencial que surgen del análisis de indicadores deben aún pasar por un proceso de determinación para poder establecer un polígono claramente delimitado de acción. La herramienta para lograr esta definición es la plancheta del Código Urbanístico⁽¹⁶⁾ vigente, a partir de la cual se analizan las diferentes unidades de sustentabilidad y zonificaciones.

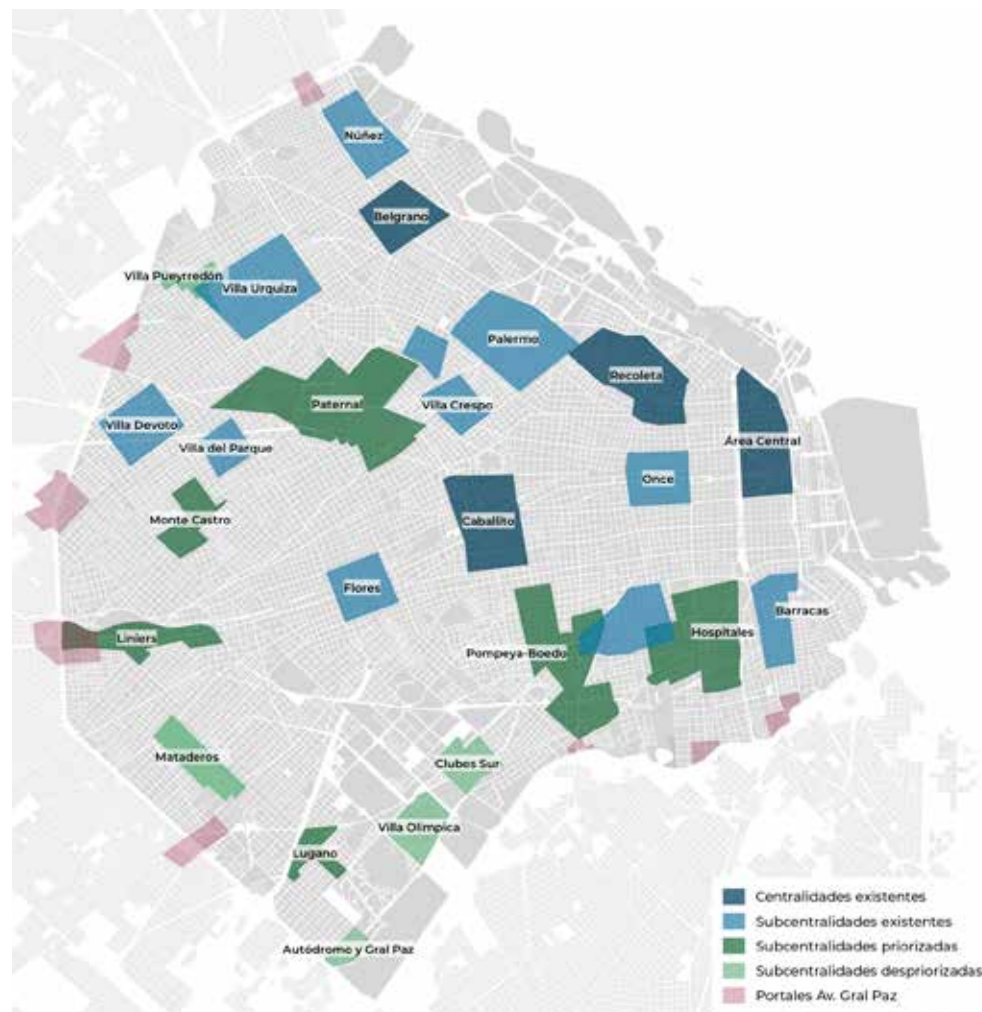
El objetivo es circunscribir el plan de incentivo de subcentralidades a aquellas zonas donde la normativa ya prevé un desarrollo urbano, evitando sectores residenciales de baja altura, pasajes y otras zonas donde no sea deseable un crecimiento de la densidad constructiva y poblacional para preservar el carácter barrial.

A partir de este paso, se establecen los polígonos de las siguientes subcentralidades:

- > Constituyentes - Villa Pueyrredón
- > Monte Castro
- > Liniers-Rivadavia Oeste
- > Villa Lugano
- > La Paternal
- > Mercado de Hacienda - Mataderos
- > Villa Soldati
- > Pompeya-Boedo
- > Hospitales

En el presente plan, se llevará a cabo una profundización de algunas de las subcentralidades estudiadas, comprendida en fascículos.

Mapa de subcentralidades detectadas y polígonos determinados



Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.

Proyectos Urbanos

Las propuestas de distintos proyectos urbanos como incentivos para el crecimiento y anclas para el desarrollo en cada subcentralidad, serán profundizados en cada fascículo. Estos proyectos se orientan a los grandes predios, a generar espacio público, equipamiento e infraestructura de transporte. Se establece una categorización por envergadura y por etapas teniendo en cuenta que no todos los proyectos deben ejecutarse al mismo tiempo en cada subcentralidad. A su vez, se dividen por diferentes líneas de acciones o ejes temáticos, como estructura urbana, transporte, espacio público, hábitat y vivienda, cultura y redes productivas, siguiendo la lógica del PUA.

El objetivo de estos proyectos es garantizar la sustentabilidad urbana ante la propuesta de incremento poblacional de los sectores determinados como futuras subcentralidades. En este sentido, buscan asegurar una adecuada provisión de espacio público, equipamientos y accesibilidad al transporte para los actuales y futuros habitantes de la zona.

Instrumentos

Para lograr la consolidación de las subcentralidades es necesario aplicar diferentes herramientas normativas, de planificación, de gestión y de incentivos para destrabar las complejidades que obstaculizan el desarrollo de los subcentros. Entre los instrumentos fiscales, se puede trabajar con incentivos de descuentos de impuestos como ingresos brutos y de tasas municipales como el ABL para incentivar determinados usos. A su vez pueden resultar disuasorios en el caso de que se quieran desincentivar baldíos e inmuebles en desuso. Dentro de este conjunto de instrumentos, la captura de plusvalía resulta fundamental para nutrir a las subcentralidades con fondos recaudados en zonas con mayor dinamismo, ya sea tanto para el financiamiento de vivienda como de infraestructura. En cuanto a los instrumentos de gestión, los convenios urbanísticos y los consorcios urbanos son herramientas claves para articular a dueños de tierra con desarrolladores para el crecimiento de las subcentralidades.

Mecanismos de evaluación

Para afianzar y consolidar estos sectores y ajustar las herramientas, es deseable llevar adelante un seguimiento anual de las principales variables, especialmente escogidas para cada polígono, como la cantidad de habitantes, la densidad constructiva y poblacional, la superficie verde por habitante, la mixtura comercial, el flujo de pasajeros, entre otras. Los mecanismos se pueden dividir en aquellos apoyados en la participación ciudadana, con foros permanentes de consulta y retroalimentación. Por otro lado, el establecimiento de indicadores particulares para cada subcentralidad, con monitoreo anual y responsabilidades de seguimiento predefinidas, asegurará un adecuado ajuste de los instrumentos para el objetivo de lograr el cumplimiento de cada etapa del plan.

5. CONCLUSIONES Y LINEAMIENTOS

Ante el escenario actual de CABA, signado por un crecimiento desigual, las subcentralidades potenciales se posicionan como un espacio clave para el desarrollo urbano. Sin embargo, no podemos dejar de señalar que, sin el impulso de la política pública, la tendencia más probable es que el mercado inmobiliario continúe relegando amplios sectores de la ciudad para concentrarse en las áreas de mayor rentabilidad.

Por ello, consideramos necesario que el Estado reoriente el desarrollo urbano hacia las zonas de actuación preferencial. Entre ellas, las subcentralidades potenciales identificadas en este trabajo resultan prioritarias. Se propone impulsar programas de vivienda que, articulados de manera integral con el resto de los ejes de acción involucrados -espacio público, equipamientos, cultura, etc.- posibiliten de manera eficaz los procesos de densificación deseados.

En este sentido, se recomienda la articulación de instrumentos urbanísticos con mecanismos de financiamiento para el acceso a la vivienda. Desarrollaremos a continuación las principales propuestas. En el primer caso, a través del estímulo a la inversión privada mediante la reconfiguración de las plusvalías urbanas. En el segundo, a partir de una plataforma innovadora que permita invertir progresivamente en m².

En todos los casos aplica la necesidad de incorporar la participación ciudadana como la vía de diálogo y creación conjunta de la transformación buscada. Por último, incorporamos algunas consideraciones finales para la implementación.

En primer lugar, recordar que el objetivo de la plusvalía urbana es lograr un desarrollo equilibrado de la ciudad, captando recursos de las zonas donde hay un mayor desarrollo para destinarlos a aquellas con gran potencial pero que necesitan un impulso tanto en infraestructura como en créditos para la vivienda.

Ante la saturación del corredor norte en valor de suelo, constructividad e inversión privada, el cobro propuesto de plusvalía pretende redistribuir la inversión pública y privada hacia nuevas áreas de desarrollo para potenciarlas como futuras subcentralidades. Es importante que los fondos captados tengan la capacidad de sostener en el tiempo un volumen de créditos para la vivienda que contribuya efectivamente al desarrollo de las subcentralidades. Para cumplir este objetivo, es necesario el incremento de la plusvalía en las zonas más dinámicas.

La reinversión en la ciudad contribuirá a la mejora de infraestructura, y a la disponibilidad de créditos para la construcción y compra de viviendas en todas las zonas específicas que promuevan el desarrollo de subcentralidades, acorde a las necesidades de cada zona. La ciudad deseada prevé un mayor equilibrio mediante la redistribución de inversión y el acceso a oportunidades, para alcanzar el desarrollo de las subcentralidades que contribuyen a una ciudad equilibrada, participativa, policéntrica y de cercanía

Ante el creciente déficit habitacional que atraviesa la Ciudad de Buenos Aires, se propone de manera complementaria, una manera innovadora de mecanismo de atracción de inversión, que vincula el sistema de Tokens con esta necesidad habitacional. Esto se lograría a partir de la tokenización de m² de vivienda, donde el pequeño inversor adquiere su participación en el desarrollo, en una plataforma virtual público-privada.

Este sistema devuelve la centralidad de la inversión inmobiliaria a los pequeños y medianos ahorristas. Este actor viene atravesando una serie de dificultades de acceso a la compra de inmuebles por varias razones, entre ellas la inestabilidad macroeconómica y la brecha entre los precios de la vivienda y los ingresos, de forma tal que sus ahorros no alcanzan a motorizar el mercado inmobiliario. Al contrario, se espera que tanto la reducción del precio final de los inmuebles a partir de la reconfiguración de los márgenes de ganancia -producto de la gestión estatal- como la posibilidad de sumar montos de inversión más bajos, traerá a los pequeños inversores al centro de la escena. Los inversores serán en numerosas ocasiones los usuarios finales de la vivienda, lo cual tenderá a reforzar el nexo con el desarrollo de la subcentralidad e incrementar los lazos de pertenencia con el nuevo barrio.

Este mecanismo permitirá atraer a la inversión en desarrollos inmobiliarios a los ciudadanos que depositan su confianza en este mecanismo de recaudación que democratiza el acceso. Se redirigirá la inversión a la construcción de viviendas nuevas en aquellas subcentralidades propuestas. Estos proyectos en zonas determinadas de la ciudad y de uso residencial predominante tanto para venta y alquiler direccionan eficazmente el instrumento.

La transparencia y acceso público a la información sobre la administración del desarrollo inmobiliario y el manejo de fondos permitirá al público en general y los inversores en particular saber la ubicación y estado de la obra y el rendimiento de su capital invertido. El acceso al crédito hipotecario y los seguros permiten aumentar la demanda de compra o alquiler de estas viviendas.

Este programa innovador generará un círculo cerrado asegurando certidumbre en el mercado de la construcción de los polígonos priorizados, haciendo que el valor de m² de venta o alquiler baje. La producción de este programa se propone sea destinada a beneficiarios de primera vivienda y teniendo a los inquilinos como futuros compradores preferenciales.

Cuando unimos este programa con la transferencia de aportes de zonas de mayor poder adquisitivo y mayor valor de incidencia del m² hacia los polígonos que habilitaría la modificación de la Ley para el Desarrollo Urbano y Hábitat Sustentable nos encontraremos con un escenario propicio para acelerar la dinámica de una verdadera y necesaria transformación urbana de las zonas.

Consideramos que existe el capital, la voluntad y la decisión política para avanzar en el desarrollo de estos instrumentos. Se evaluará el requerimiento de cambio normativo según sea el caso, el complemento necesario de obras de infraestructura y servicios y los requerimientos vecinales que potencien el apoyo vecinal y la agilización de la implementación. En esta propuesta, el ciudadano participa mediante su inversión, de manera directa en la transformación urbana, comprometiéndose de manera colaborativa.

De manera complementaria a los instrumentos, consideramos que la demanda de mayor participación por parte de la ciudadanía en los asuntos públicos es un fenómeno mundial de las últimas décadas por lo que apostamos a ampliar la planificación y la democracia participativa aumentando la transparencia y rendición de cuentas, la apertura de datos y la participación efectiva. En el ámbito urbano los ciudadanos demandan ser involucrados en los procesos de transformación de su entorno, sobre todo, mejoras urbanas y respeto por las normativas vigentes.

Se presenta la oportunidad para la política pública de implementar normas, planes, programas y proyectos urbanos con mayor participación e involucramiento, contribuyendo tanto a la funcionalidad de los proyectos urbanos al considerar el uso real de las ciudades desde la experiencia vivida, así como la eficacia y eficiencia en el gasto de los recursos públicos. A su vez, permite aumentar el apoyo y la confianza en el gobierno a partir de un mejor entendimiento de los procesos, resultados e impactos deseados, y contribuye a la sostenibilidad de las políticas, ya que los procesos bien conducidos generan una mayor apropiación por parte de la ciudadanía. Finalmente, la formación ciudadana en participación es hoy un desafío tanto para los vecinos y usuarios de la ciudad como para el Estado y otras organizaciones impulsoras de transformación urbana.

Proponemos sentar las bases de una participación más efectiva mediante información pública dispuesta y comunicada de manera clara y actualizada periódicamente y lograr un mayor involucramiento mediante el diálogo ciudadano, confiando en la inteligencia colectiva y la colaboración, la comunicación de resultados e incidencia y nuevas plataformas y formatos de participación. La sostenibilidad de los procesos permite dar claridad y confiabilidad. Para esto, la ciudadanía debe poder saber cómo expresar su opinión, recibir respuesta, ver los resultados y tener incentivos para una mayor y diversa participación.

El desarrollo de mecanismos creativos de participación y co-creación urbana colabora a que la ciudadanía se sienta partícipe, incluida y coautora de la transformación de su ciudad, llevando a su posterior apropiación. Finalmente, es necesario un monitoreo conjunto y evaluación de sus procesos, resultados e impacto.

A continuación presentamos una serie de lineamientos a tener en cuenta para encarar el proceso de implementación de un plan de sector para el desarrollo de una subcentralidad:

- > Dirigir el crecimiento de la ciudad a subcentros en proceso de consolidación.
- > Consolidar la capacidad constructiva prevista por la normativa, aumentando en consecuencia la densidad poblacional de manera controlada.
- > Contemplar la preexistencia y concentrarse en corredores, nodos de transporte y frente a grandes espacios públicos a la hora de aumentar las densidades.

- > Reservar los grandes predios para espacio público y localizar equipamientos urbanos.
- > Mejorar la red de transporte para aumentar la capacidad de carga ante el incremento poblacional y comercial.
- > Implementar mecanismos de participación ciudadana en la implementación de subcentralidades para generar consensos entre los habitantes actuales y los futuros.
- > Realizar el monitoreo periódico de indicadores relevantes a fin de ajustar el desarrollo de la subcentralidad.
- > Orientar las subcentralidades hacia el modelo de ciudad de cercanía.
- > Prever la mitigación del efecto de isla de calor por el incremento de la densidad.
- > Promover la mixtura de usos estableciendo mecanismos para medir y prevenir la saturación de usos.
- > Mejorar las oportunidades de integración social a partir del desarrollo de equipamientos comunitarios y localización de organismos públicos descentralizados.
- > Garantizar la presencia de distintos estratos sociales a fin de lograr una adecuada mixtura social, fomentando la permanencia de los residentes históricos.
- > Ampliar la cantidad y variedad de programas de vivienda pública.
- > Fomentar el desarrollo cultural y la generación de nuevos espacios públicos de calidad, con actividades y usos pensados para un público diverso.

BIBLIOGRAFÍA

Anuario Estadístico 2022. Dirección General de Estadística y Censos. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

CPAU. Observatorio Metropolitano. Disponible: <http://www.observatorioamba.org>

Grupo ADUAR. Diccionario de Geografía Urbana, Urbanismo y Ordenación del territorio, Ariel, Barcelona, 2000

INDEC. Censo Nacional de Población 2001, 2010 y 2022.

Informe Dinámica Urbana 2021, 2022 y 2023. Dirección General de Antropología Urbana. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

Ley de creación del Consejo del Plan Urbano Ambiental, Ley 71/1998. Disponible en: <https://digeo.buenosaires.gob.ar/buscador/ver/3310> consultada el 10/10/2023

Ley para el Desarrollo Urbano y Hábitat Sustentable, Ciudad de Buenos Aires. Disponible: <https://buenosaires.gob.ar/normativa/ley-para-el-desarrollo-urbano-y-habitat-sustentable> consultado el 19/10/2023

Ley Plan Urbano Ambiental de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, L° 2930/2008. Disponible: <https://boletinoficial.buenosaires.gob.ar/normativaba/norma/123445> consultada el 10/10/2023

Martínez López, M., Una perspectiva sociológica y urbanística acerca de las densidades sociales en el espacio urbano, Universidad Complutense de Madrid. Disponible en: https://www.miguelangelmartinez.net/IMG/pdf/2010__Densidades__centro__urbano__Marco__teorico__Miguel.pdf

Modelo Territorial 2010-2060, Ciudad de Buenos Aires, 2009. Disponible en: <https://buenosaires.gob.ar/publicaciones-de-informacion-territorial/modelo-territorial-buenos-aires-2010-2060#:~:text=El%20Modelo%20Territorial%20sintetiza%20los,Territorial%20es%20humanizar%20la%20Ciudad> consultado el 12/10/2023

NASA SEDAC Population Estimation Service. Disponible: <https://sedac.ciesin.columbia.edu/mapping/popest/pes-v3/>

Plan de Acción Climática 2050, Ciudad de Buenos Aires, 2020. Disponible: <https://buenosaires.gob.ar/planes-de-accion-climatica-de-la-ciudad/tercer-plan-de-accion-climatica-2050-2021-2025> última vez visitado el 24/10/2023

Plan de Movilidad Sustentable 2030, Secretaría de Transportes y Obras Públicas, 2023, Ciudad de Buenos Aires. Disponible en: <https://buenosaires.gob.ar/noticias/plan-de-movilidad-sustentable-2030>

Plan Estratégico Participativo Cultural BA 2035. Consejo de Planeamiento Estratégico de la Ciudad de Buenos Aires.

Plan Urbano Ambiental de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Disponible en: <https://buenosaires.gob.ar/jefaturadegabinete/development-urban/plan-urbano-ambiental/actualizacion-del-plan-urbano-ambiental> consultado el 17/10/2023

Relevamiento de Convenios Urbanísticos del Observatorio Metropolitano del CPAU 2020-2021. Disponible: https://observatorioamba.org/publicaciones/convenios__urbanisticos__caba-2020__2021/ consultado el 19/10/2023

Planchetas CUR: https://buenosaires.gob.ar/sites/default/files/2023-03/2022.12.31__ANEXO%20IV__Planchetas%20de%20Edificabilidad%20y%20Usos.pdf consultado el 26/10/2023.





PLAN

SUBCENTRALIDADES
URBANAS

PLAN

SUBCENTRALIDADES

URBANAS

> HOSPITALES

> PATERNAL

> LINIERS

> LUGANO

> POMPEYA - BOEDO



Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.

PLAN

En esta sección, se profundizará sobre cinco de las potenciales subcentralidades detectadas en el proceso de identificación anteriormente expuesto.

La selección tiene que ver por un lado con la representatividad geográfica de los principales sectores a desarrollar de la ciudad.

En el centro, La Paternal. En el Oeste Liniers - Villa Luro. En el sur, Villa Lugano, Pompeya - Boedo y Hospitales en Barracas. Por otro lado, se trata de subcentralidades que no son excesivamente dependientes de la suerte de un único gran predio de oportunidad, sino que ya cuentan con un dinamismo incipiente que con el adecuado impulso por parte del Estado puede expresarse en todo su potencial.

En cada caso se hará una presentación de las características salientes del polígono delimitado, seguida de un análisis diagnóstico y una conclusión propositiva.

Los mapas e imágenes a continuación son de producción propia, junto con las fotografías que fueron tomadas para expresar el carácter de cada una de las potenciales subcentralidades.





Hospitales

SUBCENTRALIDADES
URBANAS

PLAN

SUBCENTRALIDADES

URBANAS

- > PRESENTACIÓN
- > ANÁLISIS
- > HOSPITALES EN DATOS
- > HOSPITALES EN IMÁGENES
- > PROPUESTAS
- > ESCENARIO PROSPECTIVO

Subcentralidades seleccionadas con foco en Hospitales.



Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.

HOSPITALES

La Subcentralidad Hospitales se ubica en el sur de la ciudad y comprende sectores de la Comuna 4 y la Comuna 1, incorporando parte de los barrios de Barracas, Parque Patricios y Constitución.

Su nombre lo obtiene de la histórica concentración de los equipamientos hospitalarios y sanitarios, que cuentan con grandes predios con espacio verde que tienen potencial de ser abierto parcialmente a la comunidad. Se halla cercano al importante nodo de transbordo de Constitución.

El tejido urbano y viario se ve mayormente interrumpido por estos grandes predios, generando polígonos con caracteres particulares.

El nivel de consolidación es bajo en todo el sector, existiendo un gran potencial de densificación y de reconvención de predios industriales abandonados o subutilizados.



El polígono se encuentra delimitado por las avenidas Brasil, Entre Ríos, Caseros, Australia y las calles Zavaleta, Dr. Ramón Carrillo y Paracas.

El nodo del sector de Constitución es el centro de trasbordo más importante en el entorno próximo. La extensión del FFCC Belgrano Sur en viaducto hacia Constitución, con una nueva estación Buenos Aires elevada sobre la Avenida Vélez Sarsfield constituye la mayor potencialidad en transporte en el mediano plazo.

En cuanto a los predios de oportunidad, la Estación Sola y la antigua Estación Buenos Aires constituyen grandes oportunidades de renovación, junto con los numerosos predios industriales subutilizados u obsoletos repartidos en el tejido. Los espacios verdes existentes como el del Conjunto PROCREAR, Parque España y Parque Florentino Ameghino, se podrían complementar con futuras aperturas parciales de los espacios verdes de los equipamientos hospitalarios del Hospital Borda y Moyano, que cuentan con un destacado arbolado y paisajismo.

El tejido tiene una gran capacidad de renovación, manteniendo el carácter residencial y favoreciendo la mixtura de usos sobre avenidas. Los importantes

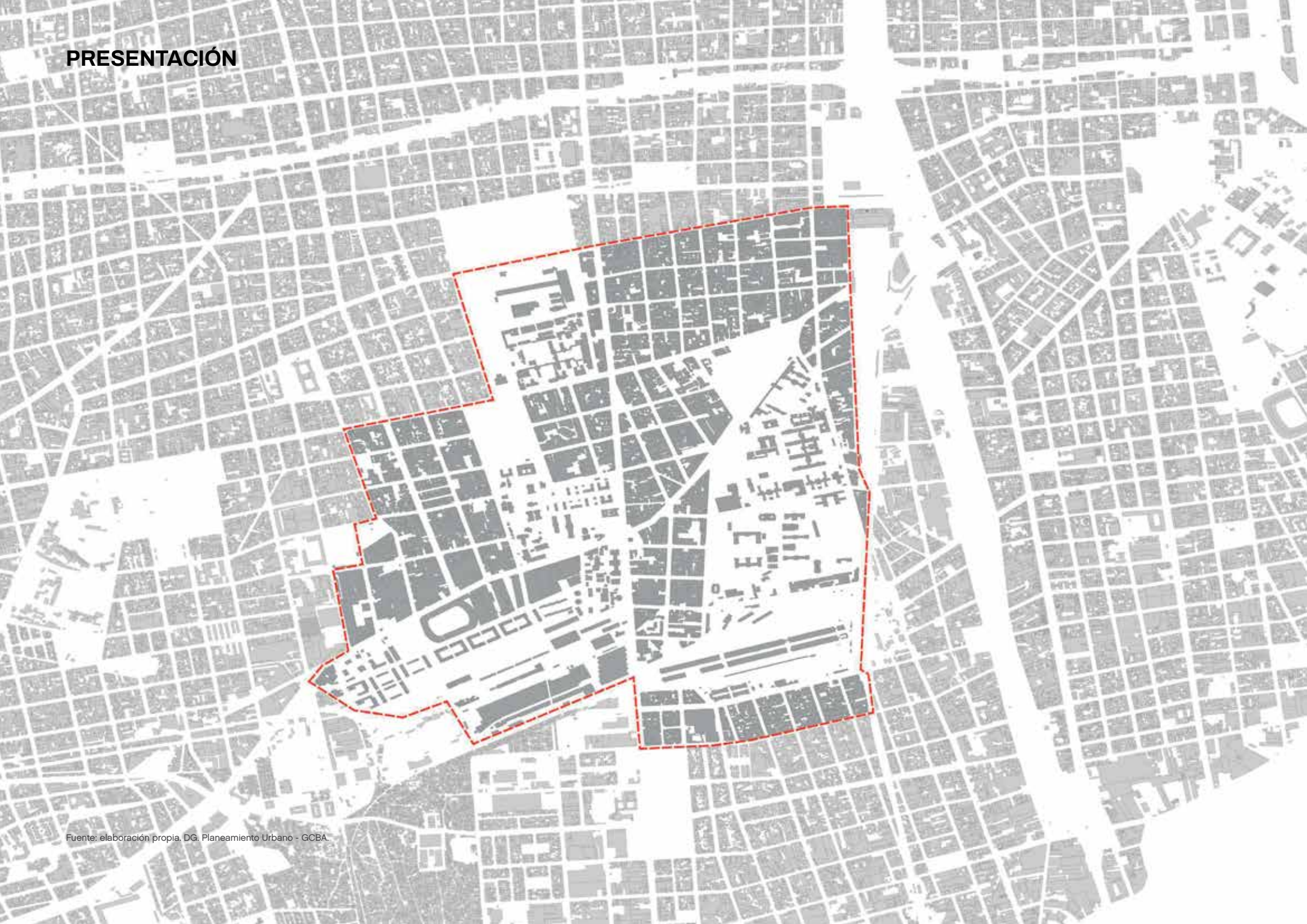
centros hospitalarios y sanitarios, entre los que se encuentran el Hospital Garrahan, Rawson, Británico y el Instituto Malbrán, conforman una aglomeración que puede ser aprovechada para la conformación de un futuro Distrito de la Salud a nivel metropolitano.

El patrimonio de la arquitectura industrial, hospitalaria y residencial, como el caso notable de la Colonia Solá y deportivo como el caso del club Huracán, constituyen un panorama cultural rico y diverso con gran potencial.



Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.

PRESENTACIÓN



Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.



ANÁLISIS



MOVILIDAD Y TRANSPORTE

El Centro de Tránsito Plaza Constitución se ubica al noroeste del polígono delimitado, siendo una gran ventaja para el sector en términos de conectividad. Hacia el sur, también se encuentran las estaciones del FFCC Belgrano Sur y Solá. Esta última es una antigua estación del Ferrocarril del Sud, actualmente destinada a operaciones de logística y servicios de transporte. Además, se encuentra en ejecución la obra de extensión del Viaducto Belgrano Sur hasta Constitución. La elevación de estas vías involucra a las estaciones anteriormente mencionadas. Por su parte, Av. Caseros presenta una buena cobertura de transporte público que disminuye hacia el sur y se expresa en el aislamiento de Estación Buenos Aires.



INFRAESTRUCTURA AZUL

Por su cercanía tanto al Riachuelo como el Río de la Plata, el polígono de Hospitales tiene un bajo nivel de altura con respecto al mar y proximidad a arroyos subterráneos coincidiendo con la confluencia de las cuencas Radio Antiguo, Ochoa, Elía y Boca-Baracas. Sus respectivos arroyos atraviesan el polígono en el este, centro y sur respectivamente. Asimismo, se observa que hacia el centro parece encontrarse la única zona de la subcentralidad que presente riesgo hídrico contempladas en el Código Urbanístico.

Mapas de movilidad e infraestructura azul. Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.



INFRAESTRUCTURA VERDE

La infraestructura verde de acceso público del sector está conformado por un lado, por los parques España, Florentino Ameghino y Estación Buenos Aires, por otro lado, por las plazas Garay, Guillermo y Alfredo Baribieri y Vuelta de Obligado. En cuanto al arbolado urbano en verede, puede identificarse una mayor presencia en las calles internas, con respecto a las principales avenidas. Si consideramos el verde por sus características ambientales como terreno absorbente y regulador de temperatura, el entorno de la arquitectura hospitalaria de pabellones, el entorno de las vías del FFCC y el estadio de Huracán, aportan infraestructura verde de acceso restringido.



PROTECCIÓN PATRIMONIAL

Por su proximidad al área fundacional de la ciudad, el polígono seleccionado cuenta con numerosos inmuebles catalogados y áreas de protección manzanas de equipamientos relevantes como el Hospital Muñiz, Udaondo, Moyano, Borda y el Instituto Malbrán, la Basílica Sagrado Corazón de Jesús (APH6), ex-carcel de Caseros, los complejos ferroviarios de Estación Buenos Aires y Constitución, el estadios Tomás Adolfo Ducó y el conjunto habitacional Estación Sola (APH6). A estas áreas, se suman inmuebles protegidos distribuidos en el polígono, como el Colegio Parroquial Santa Elisa, el Barrio Monseñor Espinoza, y otros inmueble con protección cuatelar por su relevancia histórica.

Mapas de infraestructura verde y protección patrimonial. Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.



EDUCACIÓN

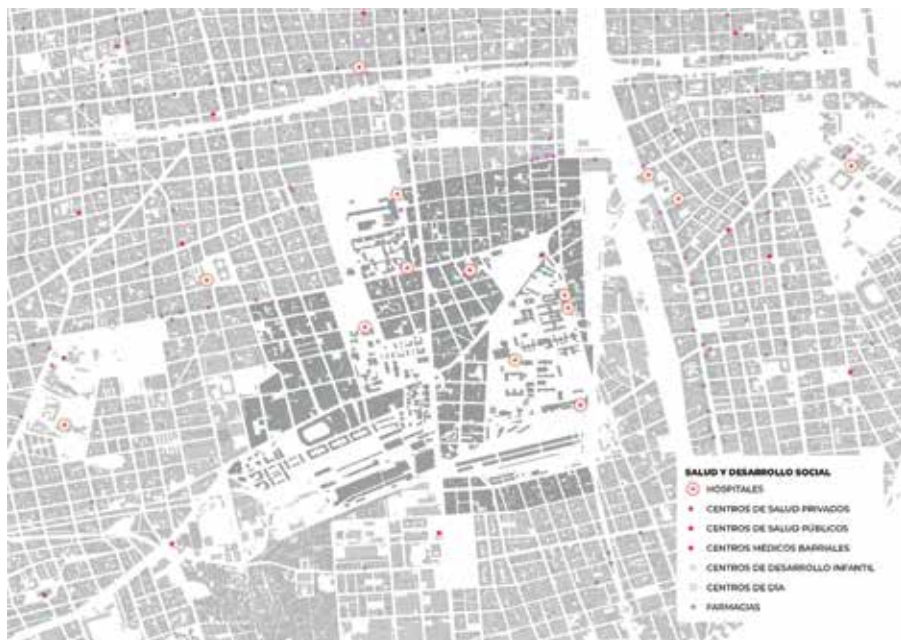
El Centro de Innovación y Desarrollo para la acción comunitaria de la Facultad de Filosofía y Letras, Sede Distrito Tecnológico del ITBA son algunas de las sedes de universidades que contiene el sector. Asimismo, se emplazan instituciones de capacitación profesional como la Escuela Argentina de Arte Floral, la Escuela Hospitalaria N° 2 Dr. J. P. Garrahan. De la esfera pública, se identifican establecimientos de todos los niveles, entre los que se destacan la Escuela Primaria Común N° 25 Marco Paz, la Escuela Técnica N°4 República del Líbano, el Jardín de infantes Integral N° 17. Del sector privado, el Instituto de Enseñanza Federico G. Froebel, el Instituto Santa María del Rosario, entre otros.



CULTURA

Se identifican espacios de fe-religiosas tales como la Iglesia Cristiana Ortodoxa Serbia de Buenos Aires, la Capilla Hospital Garrahan, el obispado Seminario Diocesano Castrense, San José de Capistrano, entre otros. En cuanto a recintos culturales, el Espacio Cultural del Sur y el Centro Cultural Alvarado. También se destaca la presencia del Museo de Hospital Borda, el Museo de Ciencias Naturales de Especialidad Zoológica Médica, y otros hitos culturales como el Pasaje Lanín, Las Casas Pintadas, la ex-Cárcel de Caseros y el Archivo General de la Nación. Este último tuvo un proyecto para conservar y recuperar el antiguo edificio en el marco de un nuevo polo administrativo.

Mapas de educación y cultura. Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.



SALUD Y DESARROLLO SOCIAL

En el polígono hay una gran concentración de establecimientos de salud. Los hospitales Garrahan, Británico, Rawson, Borda, Muñiz y Dr. Carlos B. Udaondo, ocupan grandes predios y terminan por conformar orgánicamente un polo de salud mental. Asimismo, se destaca el Fundación Garrahan, Sanidad Militar, el Banco Nacional de Drogas Oncológicas, los Centros de Salud y Acción Comunitaria (CeSAC) N° 1 y N° 10 para atención primaria y otros institutos, consultorios, laboratorios y clínicas que complementan a los hospitales especializados. La salud pública es de elevada importancia para el sector, dado que el 37% de la población utiliza únicamente el sistema público.



DEPORTE Y RECREACIÓN

En cuanto a deporte y recreación, se emplazan dos grandes estadios dedicados principalmente al fútbol: el Estadio Claudio Fabián Tapia y el Estadio Tomás Adolfo Ducó. Este último, propiedad del Club Atlético Huracán y en cuyas inmediaciones se disponían residuos sólidos en el siglo S.X.X., tiene una gran relevancia urbana por la afluencia masiva de público en sus eventos deportivos, políticos y musicales. Se suman otros establecimientos deportivos como Fútbol Vieytes, la Cancha de fútbol Barracas Central, el Club Sportivo Pereyra, el Club Atlético Parque Patricios y el Skatepark de la Plaza Vuelta de Obligado. En términos generales, estos clubes y polideportivos se inscriben en el perímetro de la zona delimitada.

Mapas de salud y desarrollo social y recreación y deporte. Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.



INCIDENCIA DEL SUELO

Hospitales posee valores del suelo relativamente bajos con respecto al resto de la ciudad, debido a las conflictividades asociadas a Constitución, los grandes predios hospitalarios, la zona ferroviaria y la vulnerabilidad del Riachuelo y la Zabaleta. Las zonas próximas más valoradas se encuentran en las proximidades de Parque Patricios y Barracas hacia el este de la Autopista Frondizi. Esto evidencia la necesidad de proyectos que conecten estas zonas, y a la vez generen derrame de actividades y dinamismo que debilite las barreras urbanas generadas a partir del FFCC, la autopista y los grandes predios.



DINÁMICA INMOBILIARIA

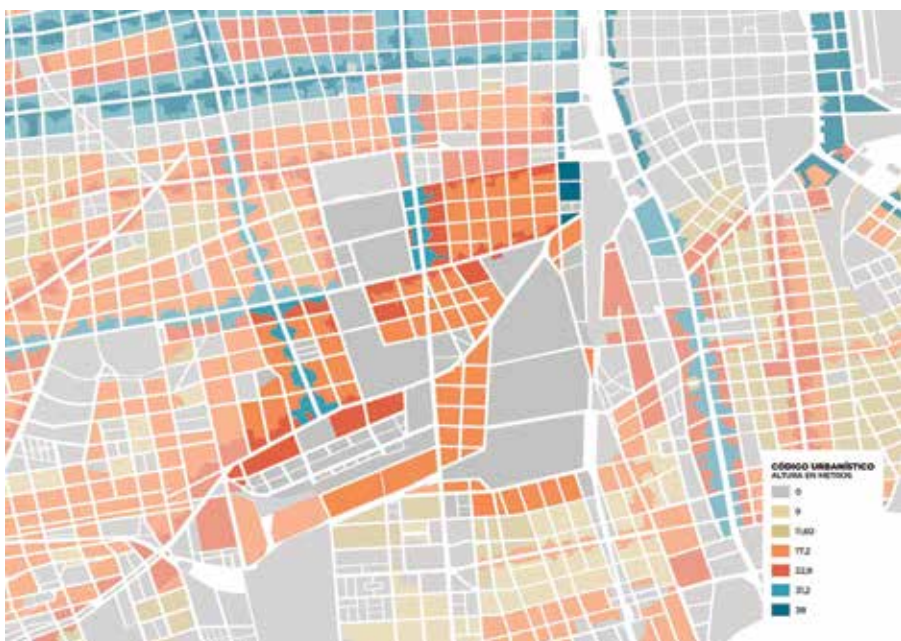
Si bien en términos generales, la dinámica inmobiliaria del sur de la ciudad está por debajo del promedio de la ciudad, el área de Hospitales muestra mayor movimiento de unidades en venta principalmente al norte del polígono delimitado, en el eje de Av. Brasil, en torno al CTB Constitución y en Av. Caseros y el cruce con Av. Vélez Sarsfield. No obstante, se observa la mayor concentración de unidades en venta del otro lado de la Autopista Frondizi, en torno al eje de Montes de Oca. Esto indica que en los sectores ubicados al oeste y al sur del polígono delimitado la dinámica de unidades en venta disminuye, lo que podría implicar estancamiento poblacional y baja renovación edilicia.

Mapas de incidencia del suelo y dinámica inmobiliaria. Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.



COMERCIO

El comercio y los servicios se emplazan principalmente en el eje de Av. Caseros, concentrándose en el cruce con Av. Vélez Sarsfield. También se identifica en las cercanías al centro de transbordo Constitución y sobre la calle Pedriel, frente al Hospital Británico y en su entorno. Se destaca el Mercado de las Flores próximo al conjunto Barrio Estación Buenos Aires y Feria Itinerante de Abastecimiento Barrial en torno al Parque Florentino Ameghino. Por otro lado los edificios de salud, las industrias y los galpones destinados al transporte son algunos de los usos que presentan mayor intensidad en el sector delimitado.



CÓDIGO URBANÍSTICO

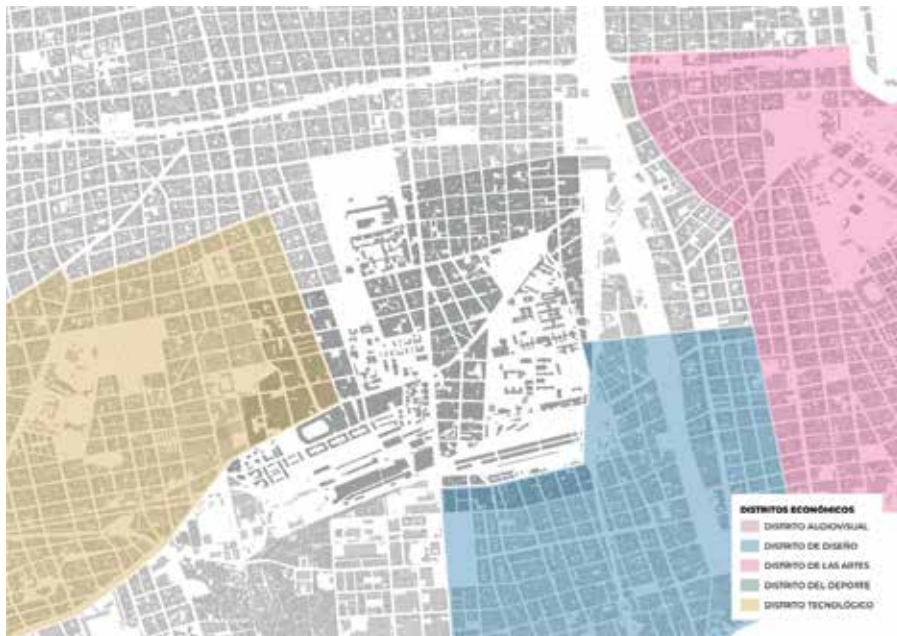
El sector delimitado presenta importantes corredores como Av. Caseros y Av. Jujuy, que según el Código Urbanístico tienen el potencial de alcanzar alturas de hasta 31,2 m. En este sentido, se destaca también el entorno del Centro de Tránsito Constitución que puede alcanzar hasta 38 m. En general, el tejido urbano del polígono delimitado puede alcanzar entre 17,2 y 22,8 m.

Mapas de comercio y código urbanístico. Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.



DENSIDAD POBLACIONAL

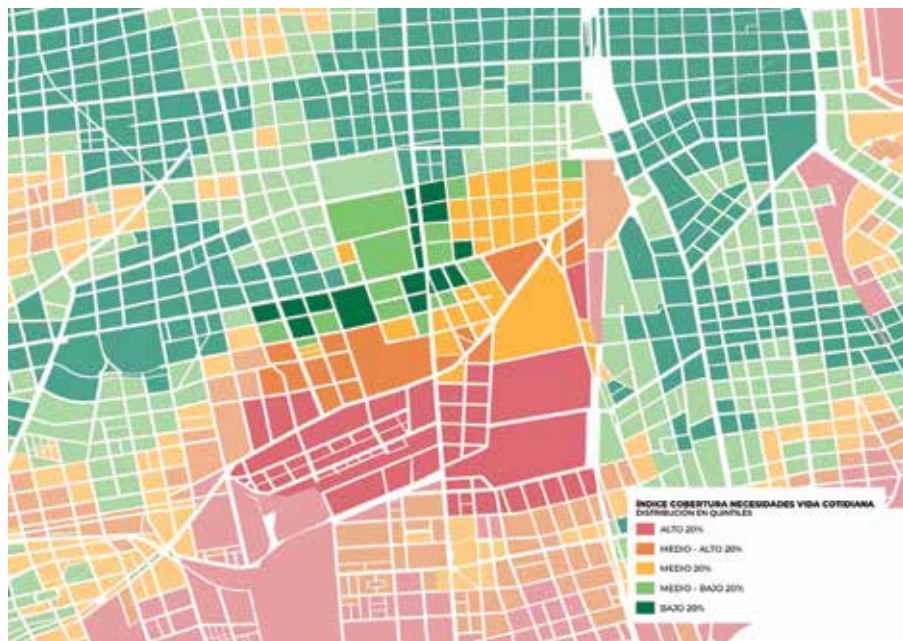
Las manzanas próximas al CTB Constitución se constituyen como las más densamente pobladas, lo que puede explicarse por su relevancia histórica y la proximidad a medios de transporte público de alta capacidad. Por otro lado, el centro y sur del polígono de Hospitales cuentan con baja cantidad de habitantes por km² que van de 0 a 11.966. Esto coincide con el emplazamiento de usos de baja compatibilidad con la residencia y los grandes predios hospitalarios y sus bordes que configuran un ambiente urbano poco habitable y caminable.



DISTRITOS ECONÓMICOS

Hospitales se ubica entre tres de los seis distritos económicos creativos de la ciudad. Hacia el sur del polígono se encuentra el Distrito de Diseño, localizado mayoritariamente en el barrio de Barracas, promueve revalorizar la capacidad creativa de la Ciudad desde los sectores ligados al Diseño. El Distrito de las Artes, hacia el barrio de La Boca, promueve y nuclea las instituciones y producciones de artes visuales, audiovisuales, escénicas, literarias y musicales del sur de la Ciudad. Hacia el oeste del área seleccionada, el Distrito Tecnológico de Parque Patricios es un centro de promoción, desarrollo, innovación y conocimiento que alberga empresas de Tecnologías de la Información y Comunicación (TICs), y a sus profesionales.

Mapas de densidad poblacional y distritos económicos. Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.



ÍNDICE DE COBERTURA DE NECESIDADES DE LA VIDA COTIDIANA (ICNVC)

Según el ICNVC, podemos dar cuenta que la cobertura de Hospitales difiere ampliamente. La intersección de Av. Caseros y Av. Vélez Sarsfield es el punto de mayor cobertura, mientras que los grandes predios hospitalarios y el barrio Estación Buenos Aires presentan los niveles más bajos. Esto se debe a que, hacia el sur del polígono, se evidencia escasa complejidad barrial, debiendo potenciarse especialmente las proximidades a la zona recientemente residencializada. Por su parte, Constitución se mantiene en los niveles medio y medio bajo. A considerar, el derrame que puede captar Hospitales, de incipientes subcentralidades barriales como Parque Patricios al este y Barracas al oeste, y específicamente el corredor Montes de Oca.



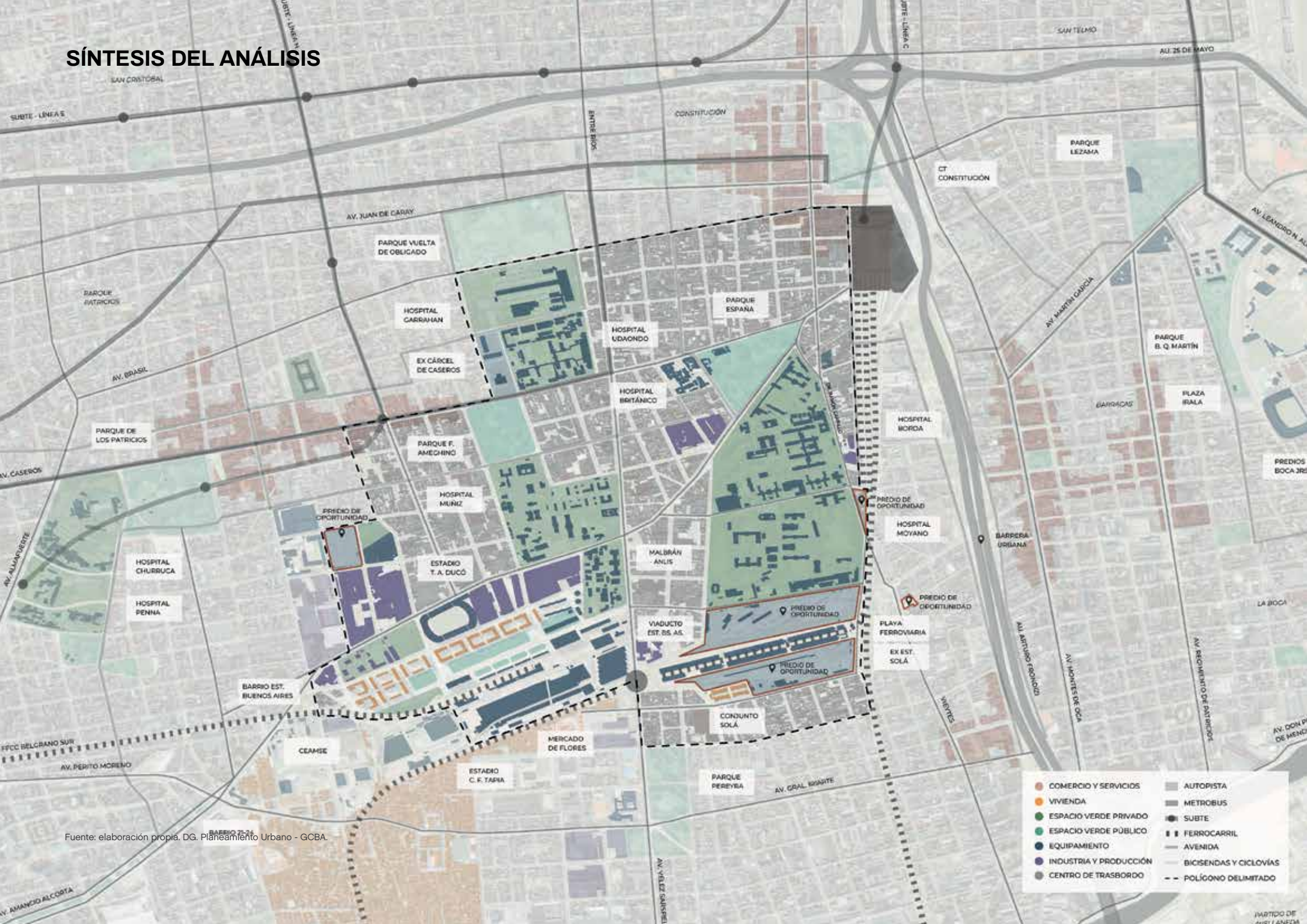
ADMINISTRACIÓN

Respecto a los centros de atención comunal, el correspondiente a la Comuna 4 se localiza en el barrio de Nueva Pompeya, por lo que el único punto próximo al polígono es una subse de la Comuna 4 sobre el corredor Suárez.

En cuanto a edificios públicos administrativos, se identifican dependencias del Ministerio de Salud, la Dirección General Administración Medicina del Trabajo (DGAMT), la Secretaría de Innovación y Transformación Digital, el Archivo General de la Nación en el predio de las Ex Cárcel de Caseros, la Administración Nacional de Medicamentos, Alimentos y Tecnología Médica (ANMAT) y la Administración Nacional de Laboratorios e Institutos de Salud (ANLIS).

Mapas de cobertura necesidades cotidianas y administración. Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.

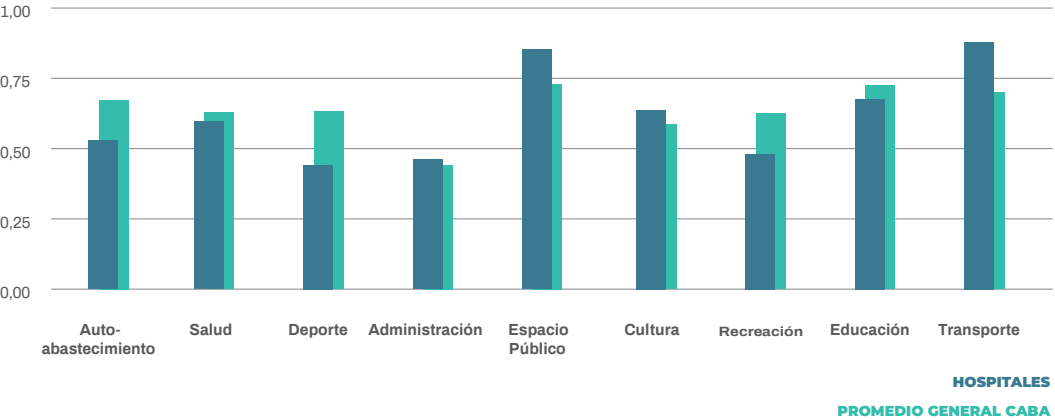
Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.



HOSPITALES EN DATOS

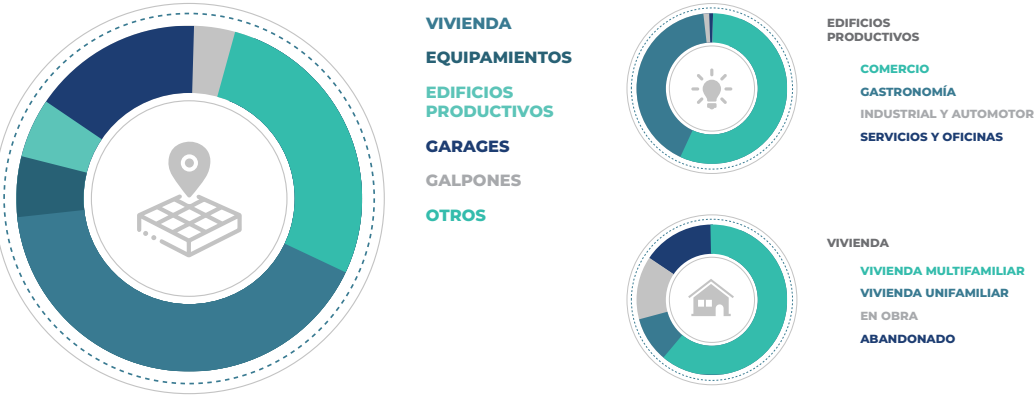
COBERTURA DE NECESIDADES

Cobertura de necesidades medido a partir de proximidad promedio a un conjunto de atributos o servicios urbanos fundamentales para las necesidades básicas de la vida diaria en la Ciudad de Buenos Aires. Datos obtenidos a partir de ICNVD - Índice de cobertura de necesidades de la vida cotidiana - GCBA



USOS

Datos obtenidos a partir de Relevamiento de Usos del Suelo CABA (RUS 2017)



DENSIDAD POBLACIONAL

Datos obtenidos a partir del censo poblacional 2010



6.680
hab/km²

DENSIDAD BRUTA

La densidad bruta mide la población o las unidades de vivienda en toda la zona urbana, incluyendo usos no residenciales, como calles, parques o cualquier tipo de equipamiento

13.437
hab/km²

DENSIDAD NETA

La densidad neta mide la población en el área asignada para uso residencial únicamente.

PARCELA

Datos obtenidos mediante la medición de datos geométricos de Buenos Aires data - GCBA



SUPERFICIE
TOTAL
PARCELADA

1,29
km²

TAMAÑO
PROMEDIO
PARCELA

530
m²

ALTURA
PROMEDIO
PARCELA

7,08
m

HOSPITALES EN IMÁGENES



BARRERAS URBANAS

Infraestructura hospitalaria
muros/baja caminabilidad



DEGRADACIÓN DEL ENTORNO

Patrimonio deteriorado.
Equipamiento público en ruina.



TENSIONES EN EL TEJIDO

Convivencia de escalas y usos, vivienda y logística o
mediana industria. Falta de comercio de carcanía,



POTENCIAL DENSIFICACIÓN

Corredores de desarrollo comercial
y bien servidos con poca vivienda.



POTENCIAL VERDE PÚBLICO

Existencia de espacios verdes
con poca accesibilidad.



CONECTIVIDAD FFCC

Conectividad rápida a centralidades.
Diversidad modal.

Fuente: Google Street View

ESTADO DE SITUACIÓN

SUBZONA 1

Cercanía CT Constitución.
Tejido residencial densidad media.
Entorno degradado.

SUBZONA 3

Tejido residencial de baja densidad.
Potencial desarrollo sobre
corredores Vélez Sarsfield
y Caseros.

SUBZONA 4

Cercanía CT Constitución.
Usos industriales.
Tejidos encerrado entre barreras
urbanas.

SUBZONA 5

Tejido mixto
(residencial-logístico/ind).
Potencial vinculación parque
metropolitano.
Baja consolidación y densidad.

SUBZONA 6

Tejido residencial densidad baja.
Vinculación con barrio patrimonial
y futura estación Buenos Aires.

SUBZONA 2

Grandes galpones industriales.
Vinculación barrio ProCrear.
Potencial desarrollo corredor
Caseros.

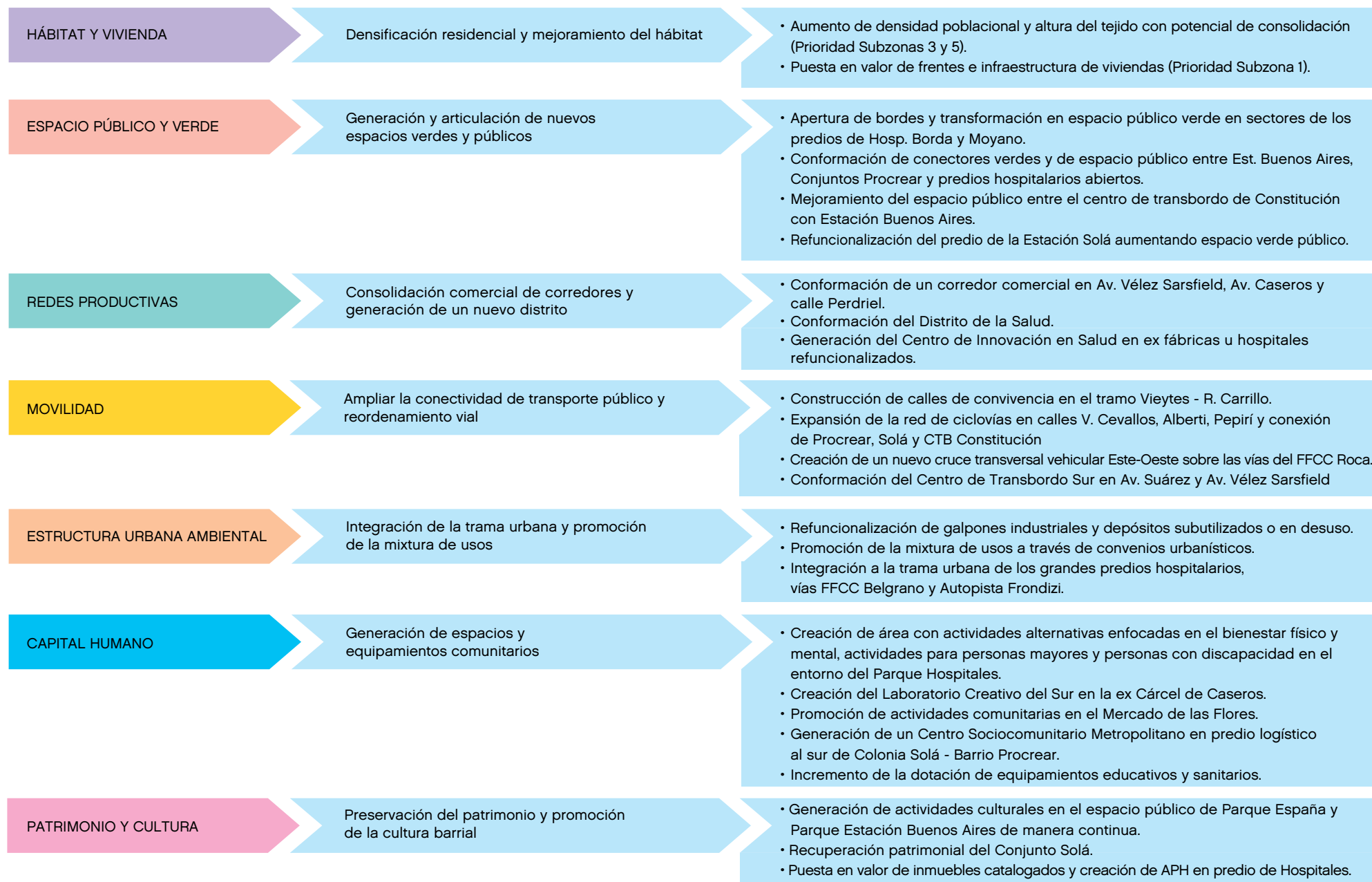
Potencial
parque público
escala
metropolitana

Barrio ProCreAr
Huracán
Mercado de Flores

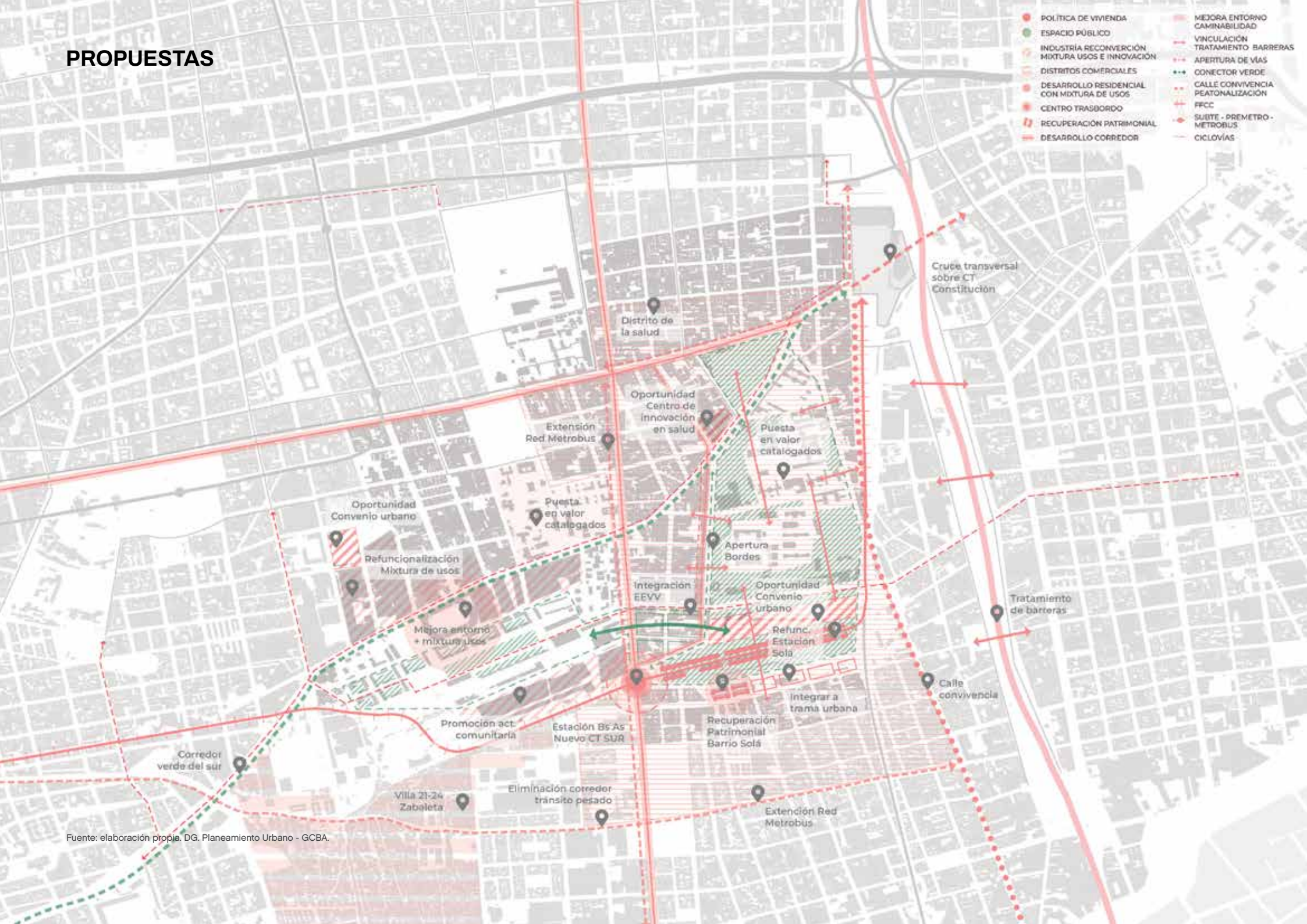


Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.

PROPUESTAS



PROPUESTAS



Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.

ESCENARIO PROSPECTIVO



Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.



Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.



Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GOBA.





Paternal

SUBCENTRALIDADES
URBANAS

PLAN

SUBCENTRALIDADES

URBANAS

- > PRESENTACIÓN
- > ANÁLISIS
- > PATERNAL EN DATOS
- > PATERNAL EN IMÁGENES
- > PROPUESTAS
- > ESCENARIO PROSPECTIVO

Mapa de subcentralidades seleccionadas con foco en Paternal



Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.

PATERNAL

La Subcentralidad de La Paternal se ubica en la Comuna 15, comprendiendo el barrio de La Paternal y sectores de Agronomía, Chacarita, Villa del Parque y una pequeña porción de Caballito en la Comuna 6 y de Villa Mitre en la Comuna 11. Se caracteriza por sus grandes predios y equipamientos que cuentan con diferentes potencialidades, como el Cementerio de la Chacarita, los Hipermercados de la Isla de la Paternal, la Facultad de Agronomía y Veterinaria de la UBA y equipamientos sanitarios y logísticos e industriales, estos últimos con gran capacidad de reconversión.

A su vez, cuenta con muy buena accesibilidad gracias al Metrobús de la Av. Juan B. Justo y de la Av. San Martín y el Ferrocarril San Martín.

Las barreras urbanas que atraviesan todo el polígono generan subzonas de diferente carácter, algunas muy dinámicas hacia el sur y otras con menor desarrollo en los intersticios de los grandes predios, como el barrio popular La Carbonilla.



El polígono se encuentra delimitado por las avenidas Beiró, del Campo, Elcano, Newbery, Warnes, Álvarez, San Martín y las calles Remedios Escalada, Belaustegui y Terrero. Se trata de un sector muy heterogéneo, con zonas con importante dinamismo hacia el sur sobre la Av. San Martín, y zonas más relegadas en torno a la Isla de la Paternal, incluyendo el barrio popular de La Carbonilla. Estas diferencias se deben a la gran cantidad de barreras urbanas generadas por las infraestructuras de transporte como por los grandes predios.

Una vez superadas estas dificultades mediante la apertura de calles y de muros perimetrales, la cercanía de la subcentralidad a otros sectores como Caballito, Villa Crespo, Villa Urquiza, Chacarita y Colegiales la convierten en un sector urbano de enorme potencial. En cuanto al transporte, las principales infraestructuras son el Metrobús de la Av. Juan B. Justo y el de la Av. San Martín, junto con la estación La Paternal del Ferrocarril San Martín. La futura línea de Subte G será un gran impulso en el largo plazo.

La subcentralidad cuenta con grandes predios con potencial para sumar espacio verde público, como el aún inconcluso bajo viaducto del ferrocarril, el sector

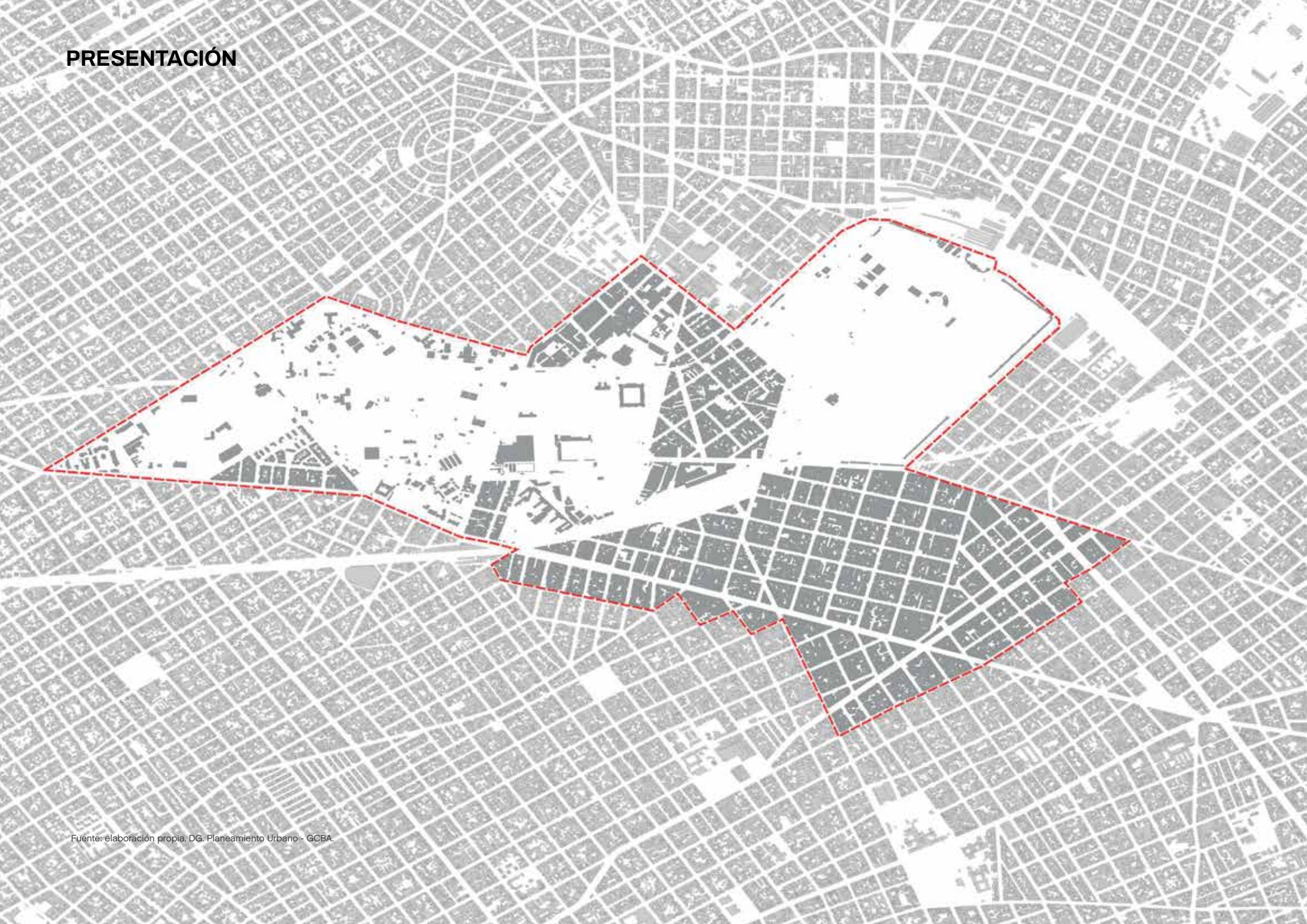
sur del Cementerio de la Chacarita, el predio de Hipermercados y algunos sectores de parque del Hospital Alvear y del Hogar Garrigós que se podrían abrir a la comunidad, así como también el gran predio de Agronomía.

Los edificios que fueron industriales y se encuentran subutilizados, como son las bodegas, constituyen hoy una importante oportunidad de reconversión. La resolución de la monofunción de la Av. Warnes como eje comercial exclusivo para el auto también es otro de los desafíos para permitir a La Paternal disfrutar de todo su potencial como subcentralidad urbana.



Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.

PRESENTACIÓN





ANÁLISIS



MOVILIDAD Y TRANSPORTE

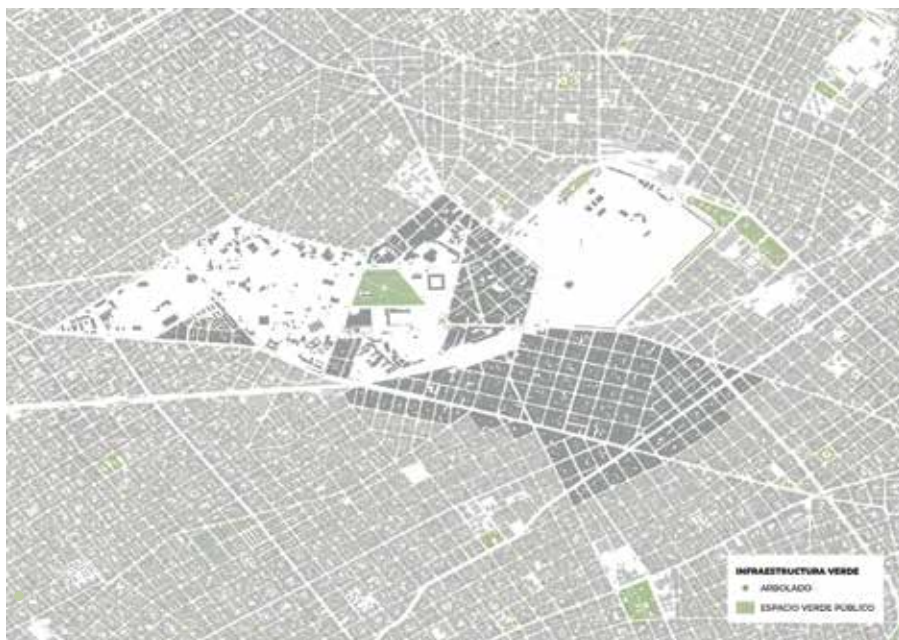
La intersección de Av. Juan B Justo y Av. San Martín representa un importante nodo de transporte, allí se localizan las estaciones del MetroBus San Martín y la estación Pappo Napolitano de la Av. San Martín. También es relevante el nodo de la Av. San Martín y Av. Fco. Beiró. Se destaca la Estación Paternal del Ferrocarril General San Martín, cuya potencialidad puede ser aprovechada especialmente tras la finalización de la elevación en viaductos hacia Chacarita y su reapertura. Este es el único modo de transporte guiado que conecta el sector con el área central, dado que no hay estaciones de subte próximas. En este sentido, se identifica menor accesibilidad en Av. San Martín y las vías del FFCC San Martín.



INFRAESTRUCTURA AZUL

Las cuencas hidrográficas Vega y Maldonado atraviesan la Subcentralidad Paternal. Hacia el sur, siguiendo el eje de Av. Juan B. Justo, se emplaza el arroyo Maldonado. Se trata de una zona que históricamente padeció inundaciones y desbordos hasta la realización y finalización del Plan Hidráulico que logró su entubamiento previendo los aumentos de caudal. A pesar de la mitigación del riesgo a inundación, por la disposición geográfica, dicho sector se observa como uno de los que presentan riesgo hídrico en el Código Urbanístico, así como también se encuentra afectada la mayoría de la superficie de los grandes predios del polígono delimitado.

Mapas de movilidad e infraestructura azul. Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.



INFRAESTRUCTURA VERDE

El Parque la Isla de la Paternal es el principal espacio verde público. La conformación de infraestructura verde del sector se completa con grandes espacios verdes de acceso restringido como el entorno de los supermercados, de los predios hospitalarios, y de mayor afluencia y utilización como parque, el predio de Agronomía de la UBA. Hacia el extremo norte del polígono se encuentra el Parque de los Andes, abasteciendo a Chacarita principalmente. Si bien cuenta con un número considerable de plazas y plazoletas, entre las que se destacan Rumania, Elfo Alaro, Zoe, no se encuentra dentro del tejido una plaza de carácter barrial como la Plaza Aristóbulo del Valle en Villa del Parque.



PROTECCIÓN PATRIMONIAL

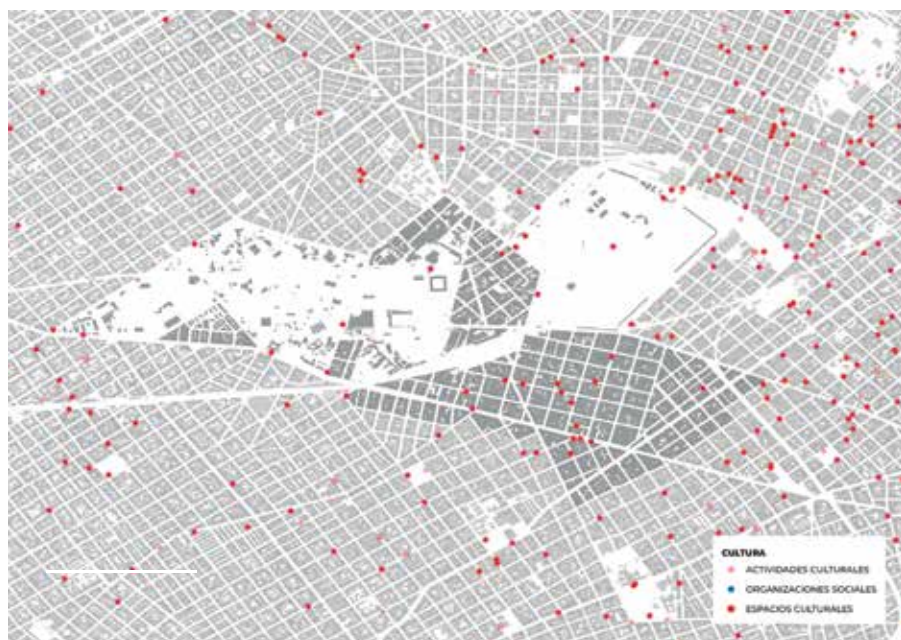
Los cementerios Alemán y de Chacarita, la Universidad de Buenos Aires, el Instituto de Oncología Ángel H. Roffo y Hospital Alvear, el Club Arquitectura, el Centro Garrigós y la Estación Villa del Parque, constituyen los grandes predios con Protección Histórica de la Subcentralidad Paternal. El Área de Protección Histórica APH 28 Casas Baratas – Barrio Agronomía se encuentra entre Julio Cortazar, Tinogasta y Zamudio. También se observan múltiples parcelas con inmuebles catalogados con distintos niveles de protección en torno a la intersección de Av. San Martín y Av. Juan B. Justo, de los que se destacan el patrimonio industrial y de servicios como las ex Bodegas Escorihuela y la Estación de AYSA, entre otras.

Mapas de infraestructura verde y protección patrimonial. Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.



EDUCACIÓN

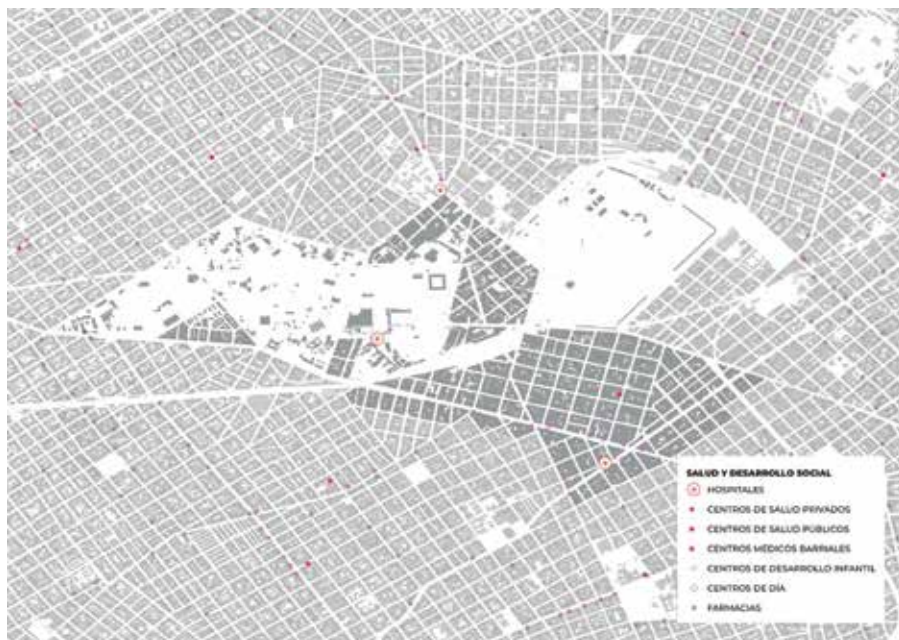
Paternal cuenta con diversas instituciones educativas, de las que se destacan la Universidad de Buenos Aires con la Sede del CBC, las facultades de Ciencias Veterinarias y de Agronomía, que ocupa uno de los grandes predios incluidos en el polígono delimitado. Además se identifica el Instituto de Investigaciones Fisiológicas y Ecológicas Vinculadas a la Agricultura y el Centro Universitario Regional de la UBA. También hay centros de salud como el Instituto Roffo que funcionan como espacios educativos para los residentes. Por último, encontramos una mayor concentración de escuelas en torno a los nodos de Av. San Martín con Av. Beiro y Av. Juan B. Justo.



CULTURA

Se observa una concentración relevante de espacios culturales en las proximidades a Av. San Martín y hacia adentro del tejido, especialmente en el polígono entre Warnes, Av. San Martín y Juan B. Justo, donde la historia fabril podría haber dejado en herencia inmuebles de espacialidad amplia y flexible a un valor accesible. Si bien dentro de los grandes predios se localizan actividades culturales vinculadas a las otras actividades de ocio y esparcimiento, el tejido de Agronomía presenta una baja cantidad de oferta cultural. En este sentido, se identifican algunos espacios y actividades en el resto del polígono, pero que presentan una mayor dispersión y menor concentración.

Mapas de educación y cultura. Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.



SALUD Y DESARROLLO SOCIAL

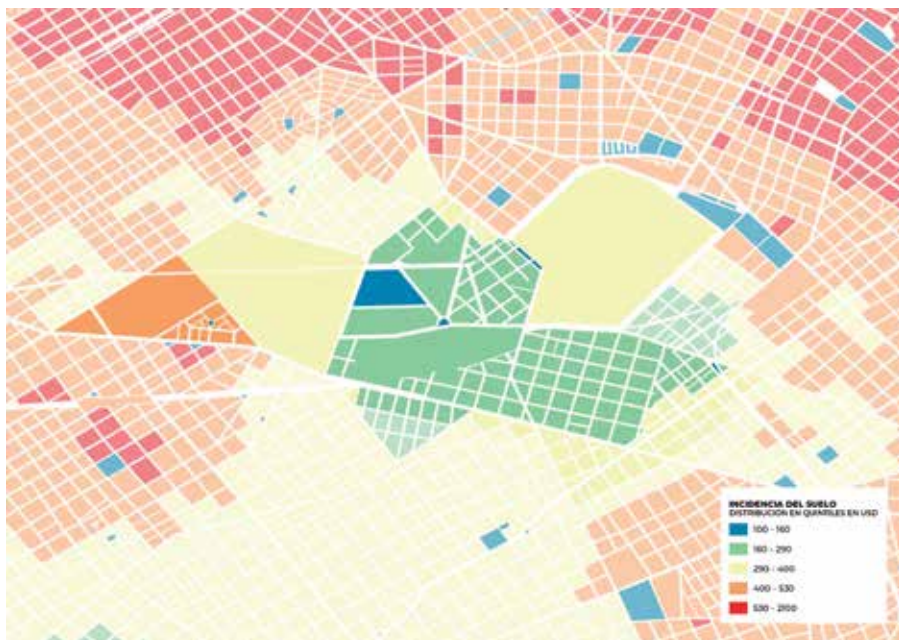
La Subcentralidad Paternal se encuentra próxima al Hospital Tornú que se ubica hacia el norte de la Ciudad. También se destacan equipamientos de salud como el Hogar San Martín y el Espacio de Promoción de Derechos - Centro Garrigós y el Hospital Veterinario de la UBA. Además, puede observarse una concentración importante de centros de salud privados en el eje de Av. San Martín, probablemente asociados con el Hospital Oncológico Angel Roffo, ubicado en la intersección con Nazca, que se constituye como un importante foco de afluencia. Algunos de estos predios tienen una arquitectura con un entorno verde abierto pero se encuentra inactiva y sin accesos.



DEPORTE Y RECREACIÓN

La Subcentralidad Paternal cuenta con dos estadios: el Estadio Cubierto Malvinas Argentinas y el Estadio Alfredo Ramos. En sus alrededores, se ubican, al sur, el Estadio Islas Malvinas y el Estadio Diego Armando Maradona, y al este, el Estadio León Kolbowski. Asimismo, presenta un importante número de establecimientos deportivos, entre los que se destacan el Club Comunicaciones, Club Arquitectura, Club Atlético Atlanta, Club Gimnasia y Esgrima, la Sede Norberto Perone de Racing Club, entre otros. Varios de estos clubes son utilizados tanto por socios como por escuelas de la zona.

Mapas de salud y desarrollo social y recreación y deporte. Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.



INCIDENCIA DEL SUELO

Los valores de incidencia son heterogéneos, con un perfil general medio - bajo. Los valores más bajos se alcanzan en torno a las vías del ferrocarril y de los grandes equipamientos como el Cementerio de Chacarita, posible de asociar a los bajos niveles de confort peatonal y caminabilidad y la alta cantidad de barreras urbanas, incluyendo el barrio vulnerable La Carbonilla. En cambio, hacia Caballito norte, cruzando Av. Juan B. Justo, se observa una mayor valorización por su proximidad a este área histórica de mayor densidad y demanda. El área analizada se comporta como una “isla” de menor valor del suelo comparado con su entorno próximo de valores por sobre el promedio de la ciudad como Villa Urquiza, Colegiales y Villa Crespo.



DINÁMICA INMOBILIARIA

La dinámica inmobiliaria de Paternal muestra mayor movimiento de unidades en venta hacia el sureste del polígono delimitado, en específico sobre los ejes San Martín y Juan B. Justo y su entorno más próximo, en correspondencia con la zona de mayor densidad. También se destacan los sectores colindantes de Villa del Parque, Villa Ortúzar, y por último, Villa Crespo y Chacarita con mayor intensidad, siendo estos barrios del noroeste, los de mayor valor del suelo.

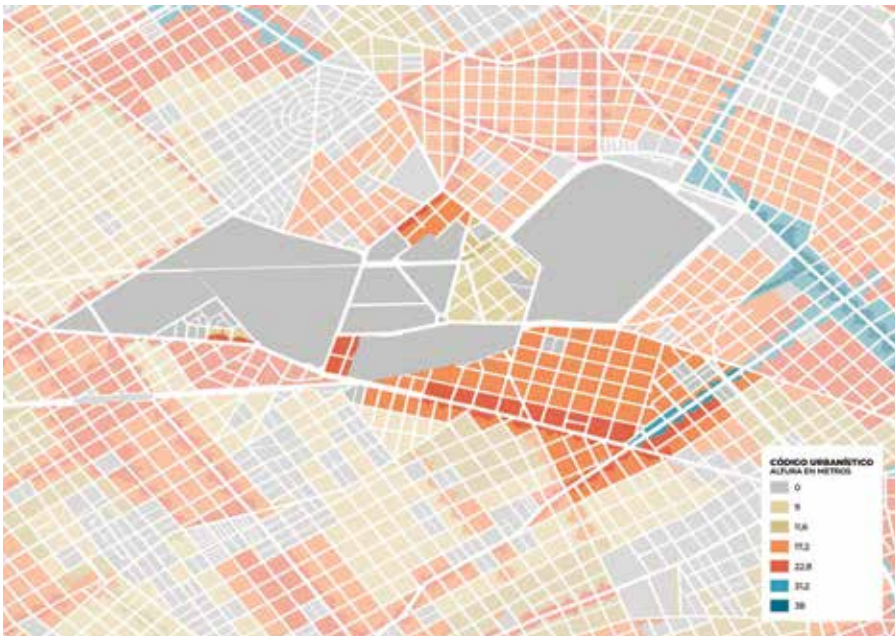
La cantidad de grandes predios que se conforman como barreras urbanas, las vías del ferrocarril, la falta de subte y los corredores de tránsito pesado, constituyen algunos de los factores que inciden en la escasa dinámica inmobiliaria e incidencia del valor del suelo.

Mapas de incidencia del suelo y dinámica inmobiliaria. Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.



COMERCIO

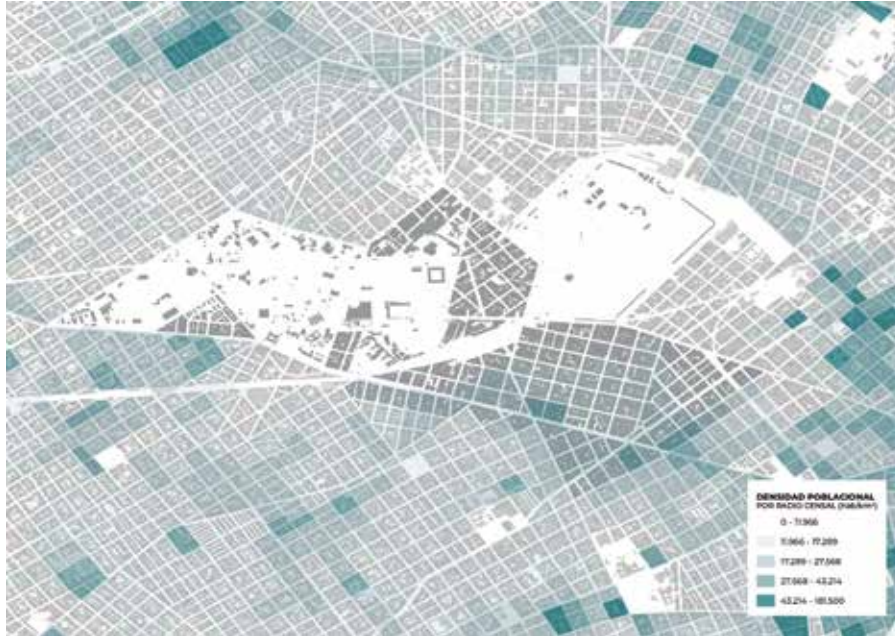
Existen tres centros comerciales y de servicios que rodean a la Subcentralidad Paternal: al este, en torno a la Estación Villa del Parque del FFCC San Martín y la calle Cuenca; al sur, sobre el eje de Av. San Martín y Av. Juan B. Justo y al norte, en torno al CTB Chacarita. La intersección de Av. San Martín y Juan B. Justo y los corredores transversales como Av. Jonte y Av. Fco. Beiro reúne la mayor concentración de comercio y servicios. Sobre los rubros principales, los comercios de indumentaria se concentran en Cuenca, bares en el nodo Av. San Martín y Av. Beiro, y automotor en la Av. Warnes. En el resto del polígono los rubros son mixtos. Hay un foco incipiente de actividad de empleo verde en torno a la estación La Paternal.



CÓDIGO URBANÍSTICO

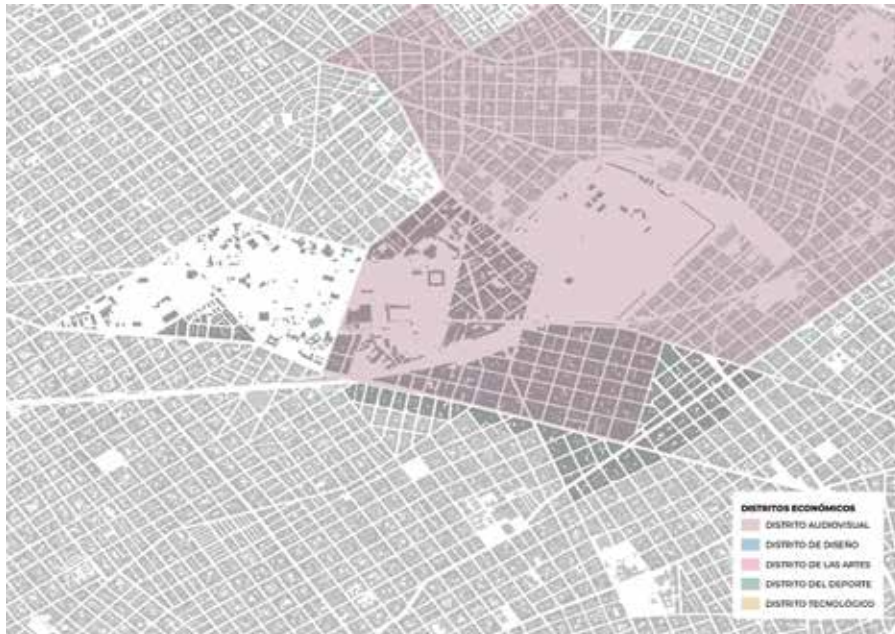
La Subcentralidad Paternal incluye el corredor Juan B. Justo que tiene el potencial de alcanzar hasta 31.2 m, y el eje Av. San Martín, con una altura máxima de 22.8 m en la mayor parte del tramo. Asimismo, gran parte del tejido está afectado a una altura máxima de 17.2 m, mientras que se destacan zonas entre los grandes predios que responden a alturas máximas menores dada su escala barrial. En el polígono hay una gran superficie de predios sin alturas predefinidas ya que no se corresponden con una Unidad de Sustentabilidad al ser Equipamientos Especiales, Urbanizaciones Determinadas o Parque. La mayor mixtura también se localiza en torno a la Av. San Martín y en el área entre Warnes y Av. Juan B. Justo.

Mapas de comercio y código urbanístico. Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.



DENSIDAD POBLACIONAL

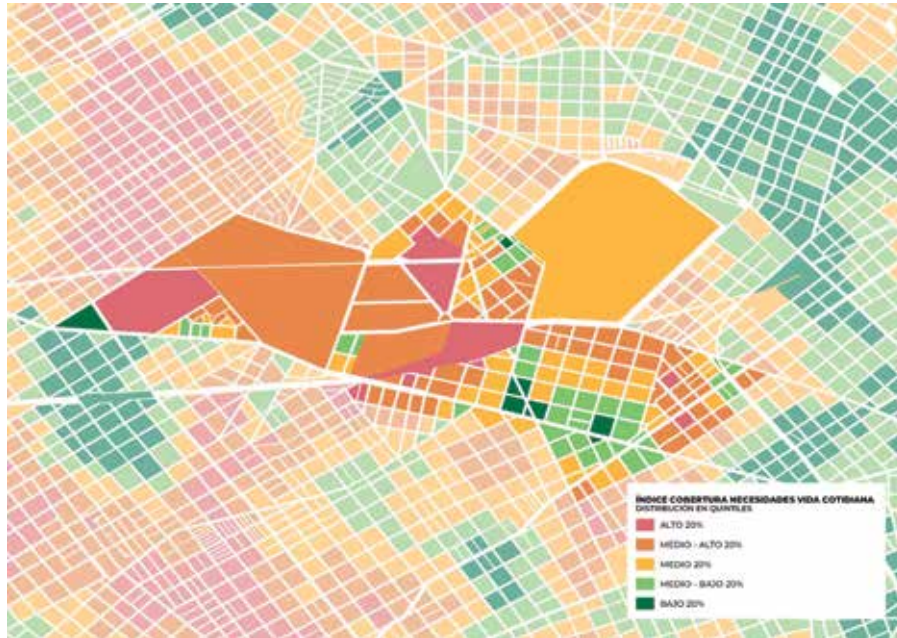
Las avenidas San Martín y Juan B. Justo, su intersección y entorno, son los sectores que mayor densidad presentan, oscilando entre los niveles medio - bajo, medio, medio alto y alto. Esto se da en correspondencia con las zonas de mayor dinámica inmobiliaria así como los corredores de mayor altura del Código Urbanístico. No obstante, existen pocas manzanas que alcanzan altos valores de habitantes por km². Se nota particularmente una baja densidad en torno a los grandes predios y las vías del ferrocarril, lo que podría explicarse por las condiciones de habitabilidad y las dificultades de movilidad.



DISTRITOS ECONÓMICOS

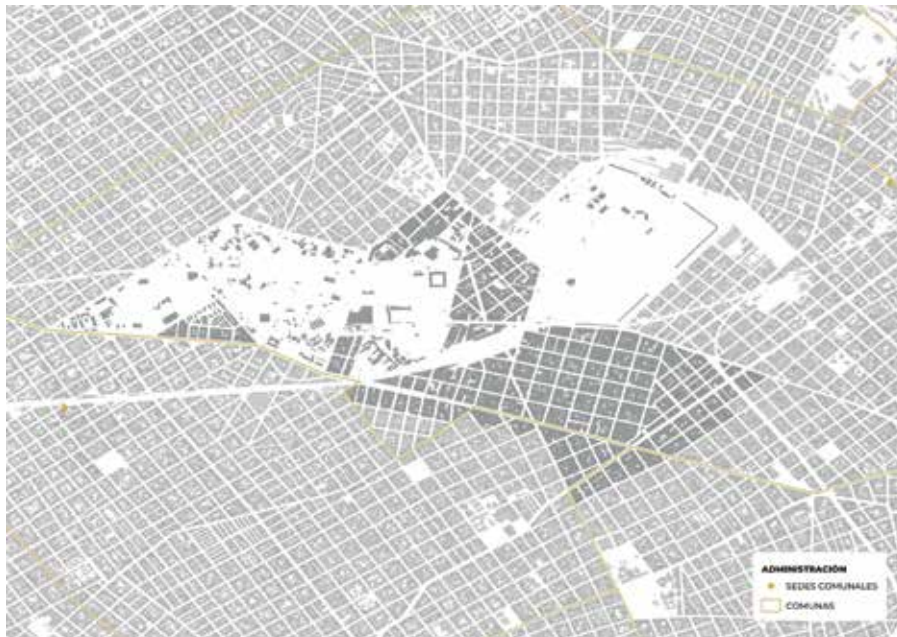
Paternal forma parte, parcialmente, del Distrito Audiovisual en el área que está entre Chorroarín, Av. San Martín y Paysandú, hacia Chacarita y Colegiales donde ha tenido un mayor desarrollo. También coincide, en parte, con el distrito más recientemente creado, el Distrito del Vino, entre Av. San Martín y las vías del FFCC y hasta Terrero, superponiéndose algunas manzanas con el Distrito Audiovisual. Este distrito parte desde el centro histórico de Villa Devoto en torno a la Plaza Arenales hacia Villa del Parque por Av. San Martín y alcanza el límite oeste del polígono, buscando posicionar a la industria vitivinícola, de forma nacional e internacional.

Mapas de densidad poblacional y distritos económicos. Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.



ÍNDICE DE COBERTURA DE NECESIDADES DE LA VIDA COTIDIANA (ICNVC)

Paternal forma parte, parcialmente, del Distrito Audiovisual en el área que está entre Chorroarín, Av. San Martín y Paysandú, hacia Chacarita y Colegiales donde ha tenido un mayor desarrollo. También coincide, en parte, con el distrito más recientemente creado, el Distrito del Vino, entre Av. San Martín y las vías del FFCC y hasta Terrero, superponiéndose algunas manzanas con el Distrito Audiovisual. Este distrito parte desde el centro histórico de Villa Devoto en torno a la Plaza Arenales hacia Villa del Parque por Av. San Martín y alcanza el límite oeste del polígono, buscando posicionar a la industria vitivinícola, de forma nacional e internacional.

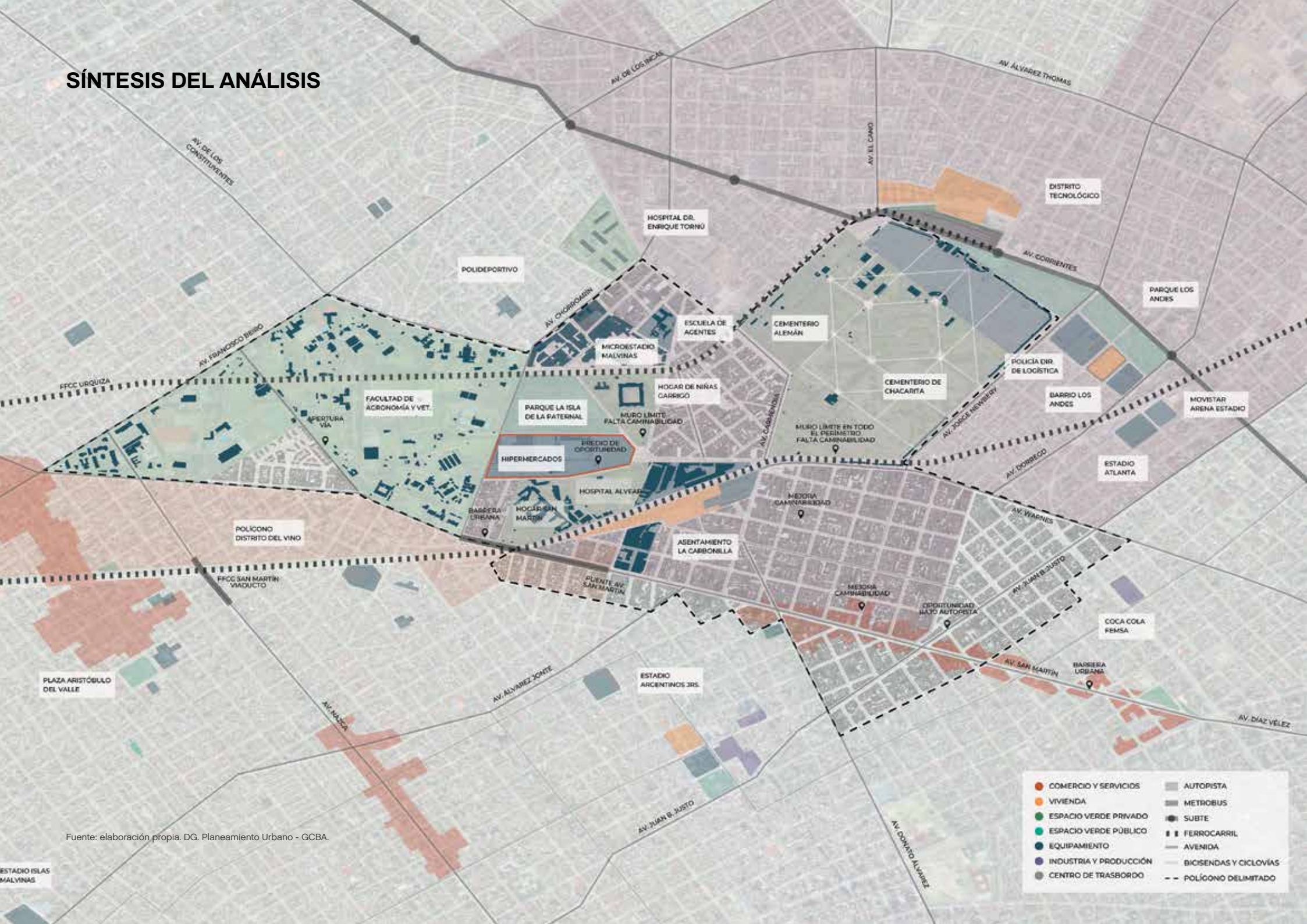


ADMINISTRACIÓN

Paternal se encuentra en la Comuna 15, conformada por los barrios de Chacarita, Villa Crespo, La Paternal, Villa Ortúzar, Agronomía y Parque Chas, cuyo centro de atención comunal se ubica en el barrio de Villa Crespo, es decir, fuera del polígono delimitado. Sin embargo, encontramos una Sede Comunal 15 en Seguí y Espinosa, próxima a Av. San Martín y Juan B. Justo. Hacia el oeste, la sede administrativa más cercana al polígono se localiza próxima a la Estación Villa del Parque en Ricardo Gutierrez y Pedro Lozano, siendo la Subsele Comunal 11 para los barrios de Villa General Mitre, Villa Devoto, Villa del Parque y Villa Santa Rita, incluyendo el Registro Civil Comunal.

Mapas de cobertura necesidades cotidianas y administración. Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.

SÍNTESIS DEL ANÁLISIS



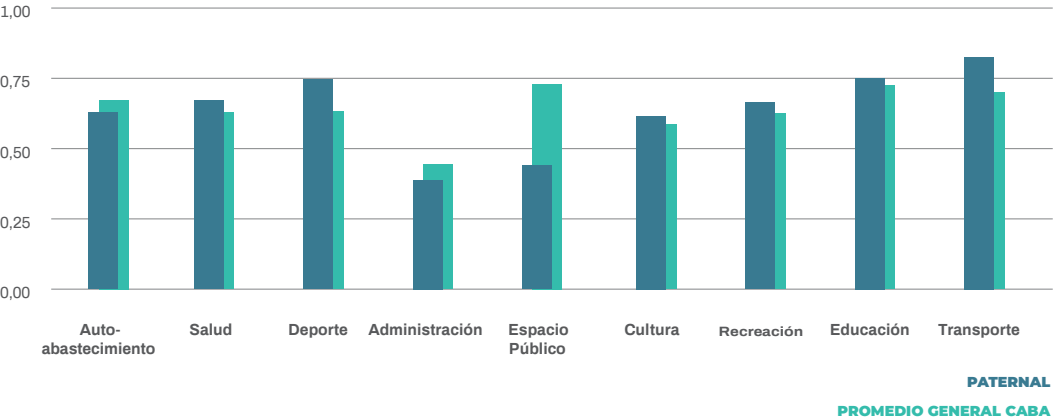
Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.

ESTADIO ISLAS MALVINAS

- COMERCIO Y SERVICIOS
- VIVIENDA
- ESPACIO VERDE PRIVADO
- ESPACIO VERDE PÚBLICO
- EQUIPAMIENTO
- INDUSTRIA Y PRODUCCIÓN
- CENTRO DE TRASBORDO
- AUTOPISTA
- METROBUS
- SUBTE
- FERROCARRIL
- AVENIDA
- BICISENDAS Y CICLOVÍAS
- POLÍGONO DELIMITADO

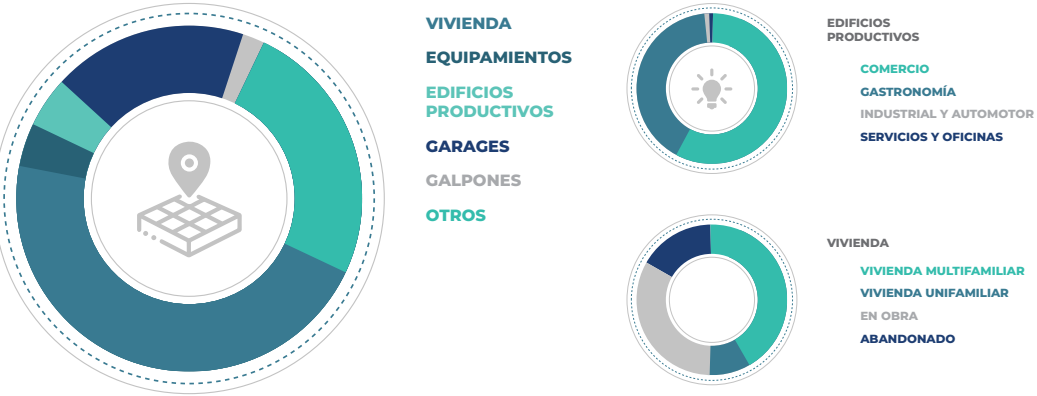
COBERTURA DE NECESIDADES

Cobertura de necesidades medido a partir de proximidad promedio a un conjunto de atributos o servicios urbanos fundamentales para las necesidades básicas de la vida diaria en la Ciudad de Buenos Aires. Datos obtenidos a partir de ICNVD - Índice de cobertura de necesidades de la vida cotidiana - GCBA



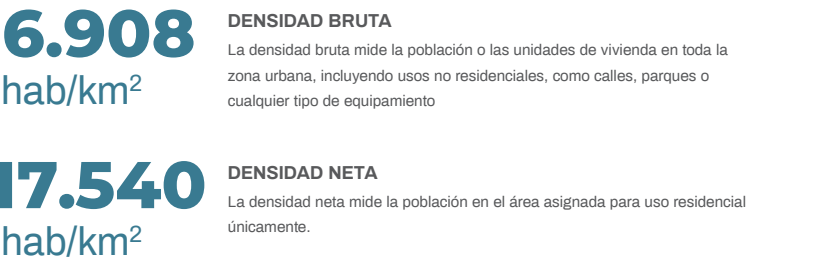
USOS

Datos obtenidos a partir de Relevamiento de Usos del Suelo CABA (RUS 2017)



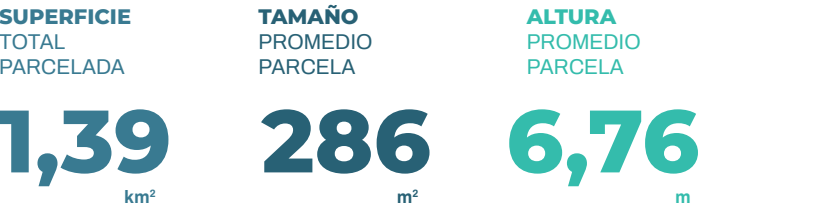
DENSIDAD POBLACIONAL

Datos obtenidos a partir del censo poblacional 2010



PARCELA

Datos obtenidos mediante la medición de datos geométricos de Buenos Aires data - GCBA



Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.

PATERNAL EN IMÁGENES



POTENCIAR ESPACIOS VERDES

Equipamiento público con potencial de apertura para grandes espacios verdes y faltas de plazas de cercanía.



DESINTEGRACIÓN SOCIO-URBANA

Asentamiento sin integración urbana
oportunidad de re-urbanización.



BARRERAS URBANAS

Grandes equipamientos (cementerio, hosp, etc.)
muros / baja caminabilidad.



ESPACIOS Y EQUIP. SUBUTILIZADOS

Oportunidad bajo viaducto y en lotes
de hipermercados.



POTENCIAL DENSIFICACIÓN

Corredores de desarrollo comercial específico
Potencial desarrollo de vivienda.



CONECTIVIDAD INTERMODAL

Diversidad modal y accesibilidad a
centralidades actuales.

Fuente: Google Street View

ESTADO DE SITUACIÓN

SUBZONA 3

Tejido residencial de baja densidad.
Potencialidad de nuevos usos.

Club Comunicaciones
UBA - Agronomía y Veterinaria

Hipermercados
Parque La isla
Hogar Garrigós

Cementerio Chacarita
Potencial EEVV

Barrio Rawson

La Carbonilla

SUBZONA 2

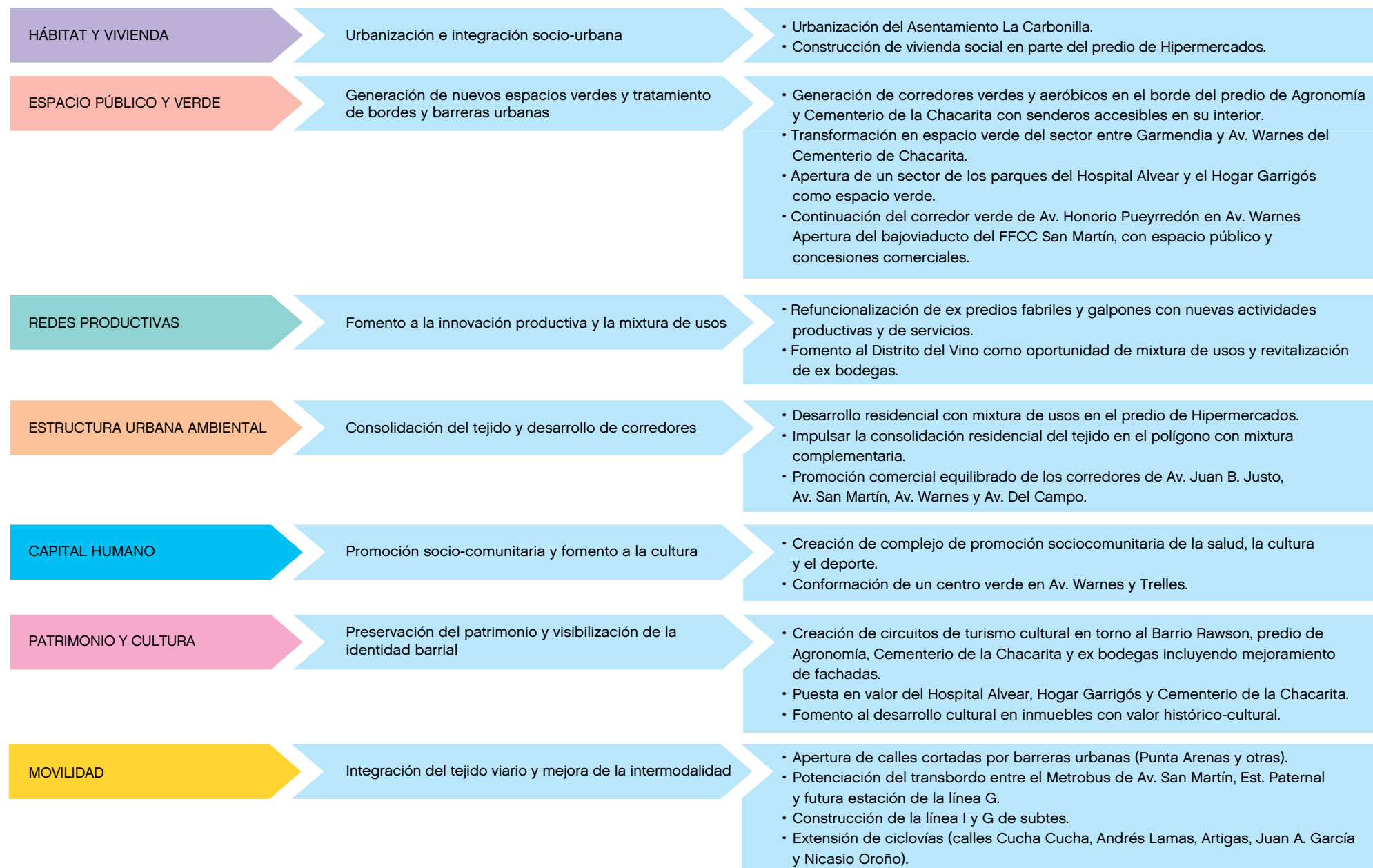
Tejido residencial
Lindero a encerrado entre
grandes equipamientos.

SUBZONA 1

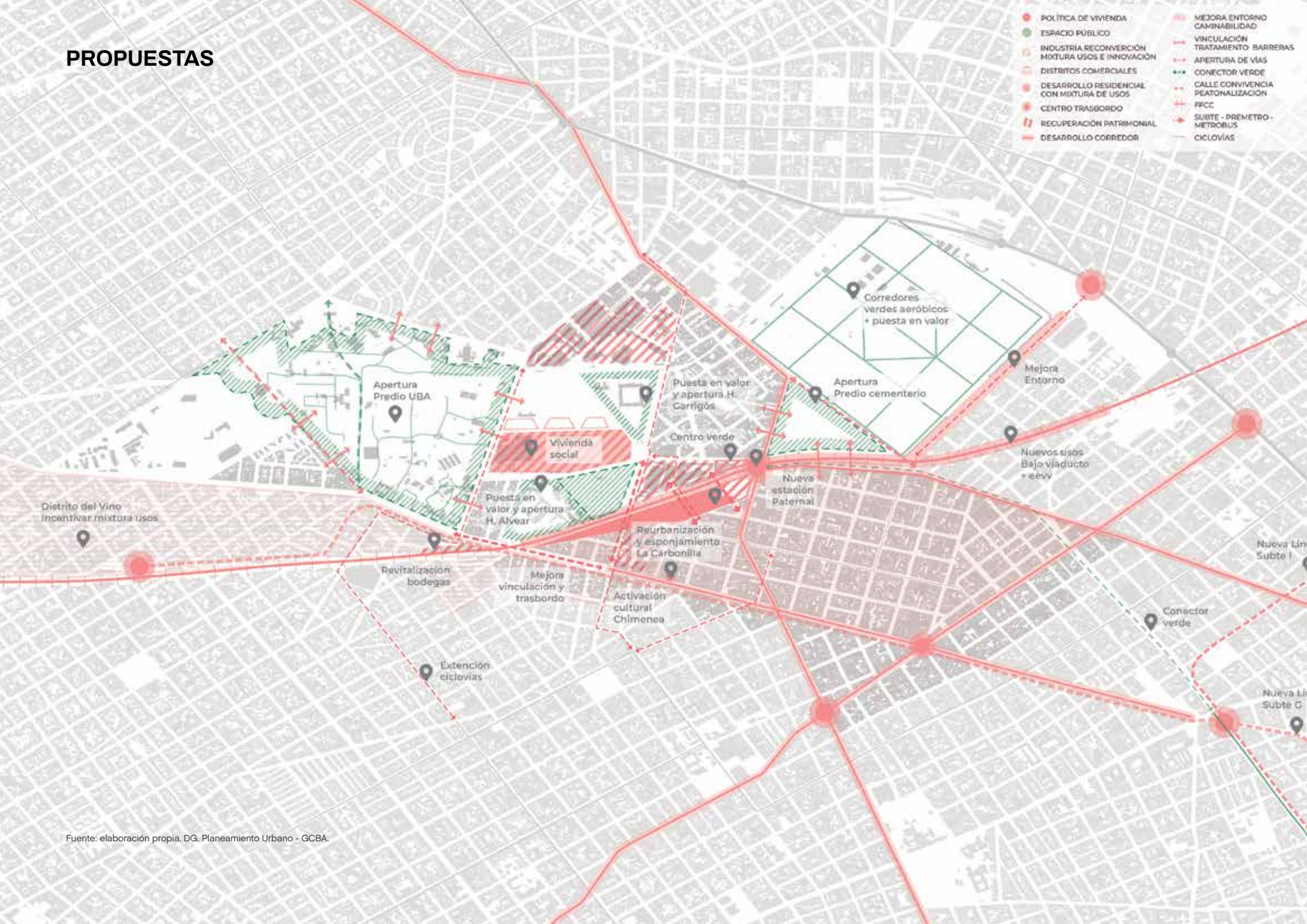
Tejido residencial densidad media.
Ejes desarrollo y consolidación.
Cercanía a centralidad Villa Crespo.



PROPUESTAS



PROPUESTAS



ESCENARIO PROSPECTIVO



Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA





Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.



OLGR

ATFOYE

LOCHA

Y

ORGAN

A black and white photograph of a long, two-story brick building with a distinctive sawtooth roofline. The building features a series of arched windows on the ground floor. The lower portion of the facade is covered in large, bold graffiti. The sky is filled with scattered clouds, and the foreground is dominated by a field of tall, wild grass.

Liniers

SUBCENTRALIDADES
URBANAS

ZACIÓN AHORA MÁS QUE NUNCA EL 18/10 EUR

PLAN

SUBCENTRALIDADES

URBANAS

- > PRESENTACIÓN
- > ANÁLISIS
- > LINIERS EN DATOS
- > LINIERS EN IMÁGENES
- > PROPUESTAS
- > ESCENARIO PROSPECTIVO



Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.

LINIERS

La subcentralidad se ubica en el oeste de la ciudad y comprende sectores de la comuna 9 y 10, dentro de los barrios de Liniers y Villa Luro respectivamente. Tiene un potencial de jerarquía metropolitana, con importantes accesos vehiculares gracias a su ubicación junto a grandes autopistas, conexión ferroviaria con el Ferrocarril Sarmiento y un gran centro de trasbordo sobre la Av. Rivadavia.

La playa ferroviaria de Liniers, el terreno ferroviario desactivado más grande de la ciudad, es su mayor oportunidad para la generación de grandes espacios verdes, la preservación del patrimonio y el desarrollo residencial con mixtura de usos.

Este gran predio vacante se complementa con un área comercial de gran dinamismo sobre la Av. Rivadavia y junto a la General Paz, y un corredor residencial de altura en desarrollo a lo largo de la Av. Ramón Falcón.



El polígono se encuentra delimitado por las avenidas Juan B. Justo, Gral. Paz, Larrazabal y las calles Cnel. Ramón Falcón, García del Cossio, Albariño y Rafaela. Se trata de un área que ya cuenta con un notable dinamismo comercial en el sector más próximo a la estación Liniers del Ferrocarril Sarmiento y a lo largo de la Av. Rivadavia. A su vez, en los últimos años se ha producido un gran desarrollo residencial en altura con eje en la Av. Ramón Falcón, con centro en el entorno de la plaza Ejército de los Andes. A este movimiento, se suma el del centro de Tránsito de Liniers, que integra ferrocarril y buses de corta, media y larga distancia. También la accesibilidad en auto es privilegiada, contando con la Av. General Paz y la Autopista 25 de Mayo. La resolución en el mediano plazo de las interferencias a nivel de la calle del Ferrocarril Sarmiento permitirá descongestionar la zona y potenciar el uso del espacio público.

El mayor potencial se encuentra indudablemente en la playa ferroviaria, que al largo del tiempo ha sido objeto de muchos proyectos urbanos para sumar espacio verde, recuperar el patrimonio arquitectónico ferroviario, incorporar viviendas, mixtura de usos y permitir

integrar la trama entre el sur y el norte de la subcentralidad con apertura de calles pasantes.

La concreción de un proyecto en etapas que reúna esta visión y se integre adecuadamente con el entorno garantizará el aprovechamiento de todo el potencial de la zona. Con respecto a la cultura, el complejo de San Cayetano, las ferias de colectividades y el Club Vélez Sarsfield son algunos de los actores que también impulsan esta subcentralidad.



Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.

PRESENTACIÓN



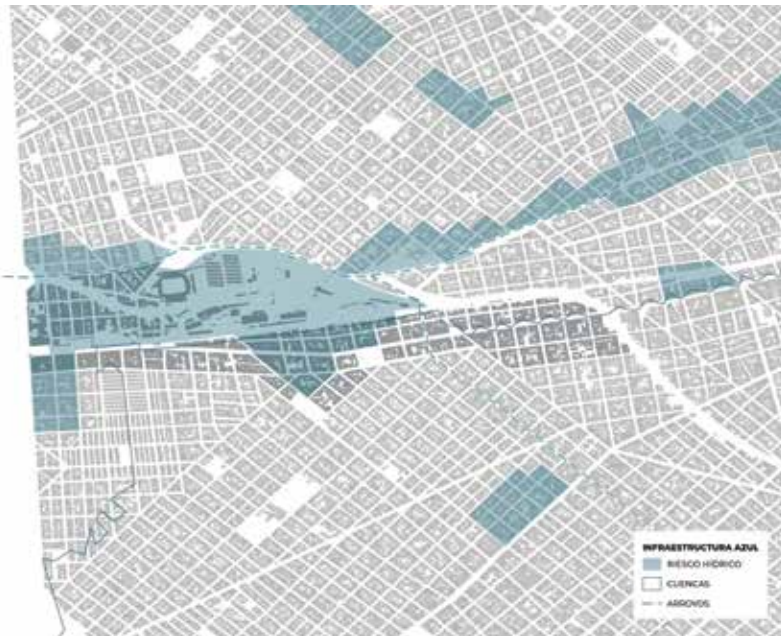


ANÁLISIS



MOVILIDAD Y TRANSPORTE

El sector delimitado se encuentra bien abastecido de transporte gracias al centro de transbordo Liniers, uno de los más importantes de Buenos Aires, donde encontramos la Estación Liniers del tren Sarmiento, y numerosas paradas de colectivos sobre Av. General Paz y Av. Rivadavia. Hacia el norte del Club Vélez se encuentra la cabecera del Metrobús Juan B. Justo. También se encuentra la Estación Villa Luro, de carácter más barrial. La Autopista Perito Moreno y las vías del FFCC Sarmiento, representan barreras urbanas de conectividad y vinculación norte - sur. Esto influye en congestión vehicular en torno al centro comercial y de servicios del CTB de Liniers, lo que se profundiza con los buses interurbanos de la Terminal de Liniers.



INFRAESTRUCTURA AZUL

Liniers se inscribe en los límites de las cuencas Maldonado y Cildañez, y es atravesado por el arroyo Maldonado. Este arroyo es uno de los principales de la ciudad al atravesarla a lo largo del eje Av. Juan B. Justo. Una de las principales obras consistió en la construcción de grandes túneles aliviadores con la finalidad de aumentar su capacidad de conducción. Se ha mejorado la capacidad del emisario principal, de los ramales secundarios y sumideros. A pesar de estos esfuerzos, la mayor parte del polígono delimitado se mantiene afectado por el riesgo hídrico que establece el Código Urbanístico.

Mapas de movilidad e infraestructura azul. Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.



INFRAESTRUCTURA VERDE

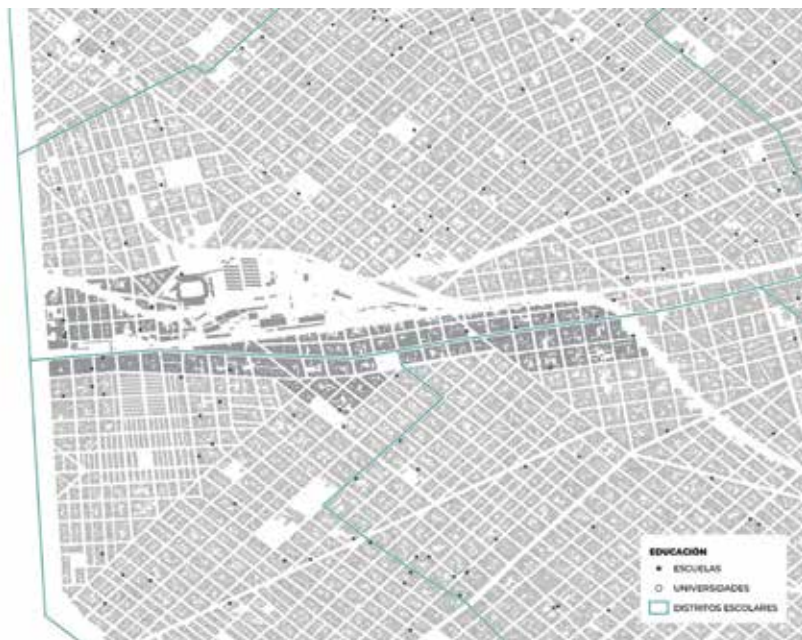
Las plazas Larrazabal y Ejército de los Andes, y la Plazoleta de Isidora, se emplazan en el centro de la Subcentralidad Liniers. También se destacan dos corredores verdes en sus extremos: el Boulevard Larrazabal hacia el sur y el Paseo de Versalles hacia el norte. Además es importante destacar que la Playa Ferroviaria y las barreras urbanas que constituyen la Autopista Perito Moreno y las vías del Ferrocarril Sarmiento representan importantes oportunidades de incorporar nuevos espacios verdes al sector. Contribuyen al suelo absorbente los terrenos del Club Vélez y el entorno del Barrio Kennedy.



PROTECCIÓN PATRIMONIAL

Liniers tiene tres grandes zonas con inmuebles y predios con protección patrimonial y estas son las parcelas en las que se sitúan el Santuario San Cayetano, la Estación de Liniers y la ex-Playa Ferroviaria Liniers. Además cuenta con lotes de menores dimensiones hacia el sur del polígono analizado, en los que se emplazan escuelas públicas N° 8 y 9 frente a la Plaza Larrazabal, y cercana a la Plaza Ejército de Los Andes la parroquia Corpus Domini, entre otras construcciones de valor arquitectónico sobre la Av. Rivadavia y entorno.

Mapas de infraestructura verde y protección patrimonial. Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.



EDUCACIÓN

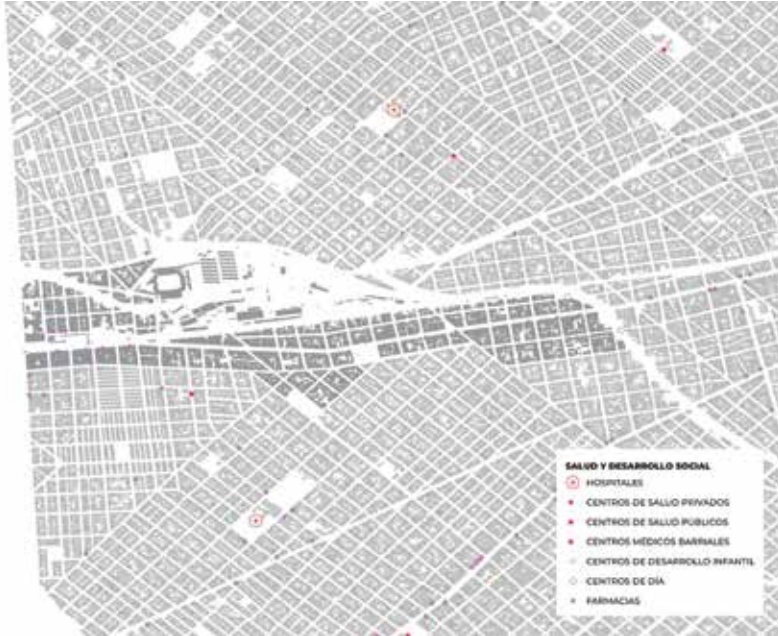
Liniers tiene un considerable número de establecimientos educativos distribuidos a lo largo del polígono delimitado, principalmente asociados a los centros comerciales y de servicios identificados y mayoría públicos. En términos generales se concentran en torno al Centro de Tránsito de Liniers, incluyendo al Instituto San Cayetano, en los frentes de la Plaza Larrazabal, sobre Av. Rivadavia al oeste y sobre Cnel Ramón Falcón al este. Hacia el norte destaca el Instituto Velez.



CULTURA

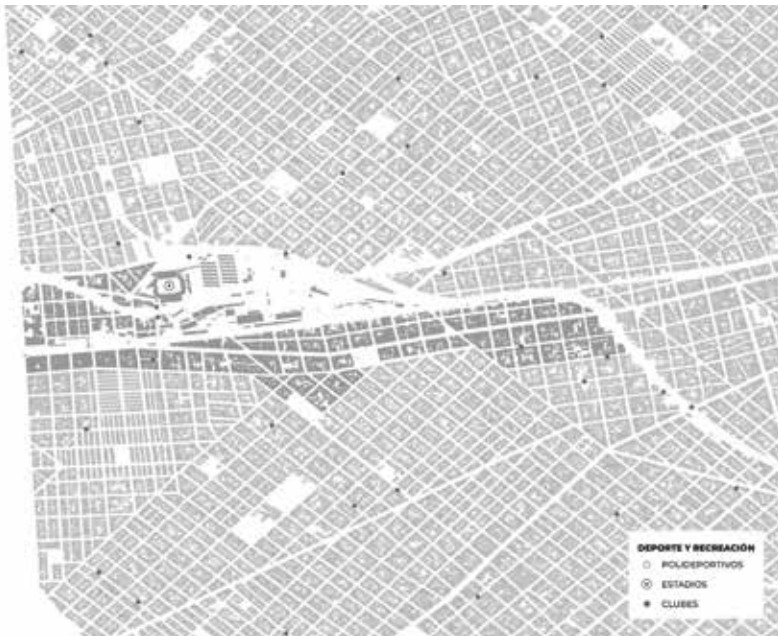
Los espacios culturales, actividades y las organizaciones sociales parecen distribuirse de manera dispersa y heterogénea a lo largo del polígono de Liniers. Se evidencia concentración en las inmediaciones del Centro de Tránsito de Liniers, de la Plaza Larrazabal y en la intersección de Irigoyen y Av. Rivadavia, coincidentemente con los centros barriales de comercios y servicios mencionados anteriormente.

Mapas de educación y cultura. Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.



SALUD Y DESARROLLO SOCIAL

La Subcentralidad Liniers cuenta con varios centros de salud privados, principalmente ubicados sobre Cnel. Ramón Falcón y Av. Rivadavia y concentrados en torno al Centro de Traslado. También se observan centros de desarrollo infantil y centros de día. El CeSAC N°23 se encuentra en Bacacay e Irigoyen, cercano a la Au. Perito Moreno. Además se encuentran próximos, aunque por fuera del polígono, grandes equipamientos de salud como el Hospital Santojanni hacia el sur y el Hospital Vélez Sarsfield hacia el norte.



DEPORTE Y RECREACIÓN

Liniers incluye grandes equipamientos deportivos como el Estadio José Amalfitani y el Polideportivo Club Vélez Sarsfield. Además cuenta con establecimientos deportivos de menor envergadura. En este sentido, el norte del polígono se encuentra dotado de estos grandes equipamientos que se inscriben entre las barreras urbanas viales, y ya por fuera de este el Club Atlético Versalles. Hacia el sur mantiene la escala barrial - residencial en convivencia con establecimientos deportivos de menor escala, como el Club Liniers, Club Santiaguito, Asociación Vecinal de Fomento Los Amigos de Villa Luro y el Club Atlético Stentor.

Mapas de salud y desarrollo social y recreación y deporte. Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.



INCIDENCIA DEL SUELO

El perfil general de la zona es medio - bajo. Partiendo de esta premisa, las zonas más valoradas son la Plaza Ejército de los Andes, la Plaza Larrazabal, y sus entornos, siguiendo los ejes de Ramón Falcón y Av. Rivadavia hacia el este. Destaca el sector de Villa Luro, en torno al nodo Av. Escalada y Av. Rivadavia. En cambio, se evidencia una depreciación del suelo hacia el CTB de Liniers y Av. Gral Paz, lo que representa un desafío para el desarrollo del sector. En el entorno del polígono, los valores permanecen medio-bajos hacia el sur y el este, mejorando hacia el barrio de Versalles al norte.



DINÁMICA INMOBILIARIA

La dinámica inmobiliaria de unidades en venta de Liniers se concentra fuertemente sobre Av. Rivadavia, Cnel. Ramón Falcón, y especialmente, hacia el sur del polígono delimitado. Esto se da en consonancia con los corredores de mayor altura edilicia permitida y mayor densidad poblacional, por lo que se asumen proyectos de propiedad horizontal y operaciones de departamentos principalmente. También es posible apreciar concentraciones de menor intensidad, en torno a los grandes predios del norte del polígono y a la Av. Gral Paz en torno al Centro de Tránsito Liniers de gran afluencia de pasajeros. El interés inmobiliario decrece notoriamente hacia el barrio de Versalles y Montecastro, de menor conectividad.

Mapas de incidencia del suelo y dinámica inmobiliaria. Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.



COMERCIO

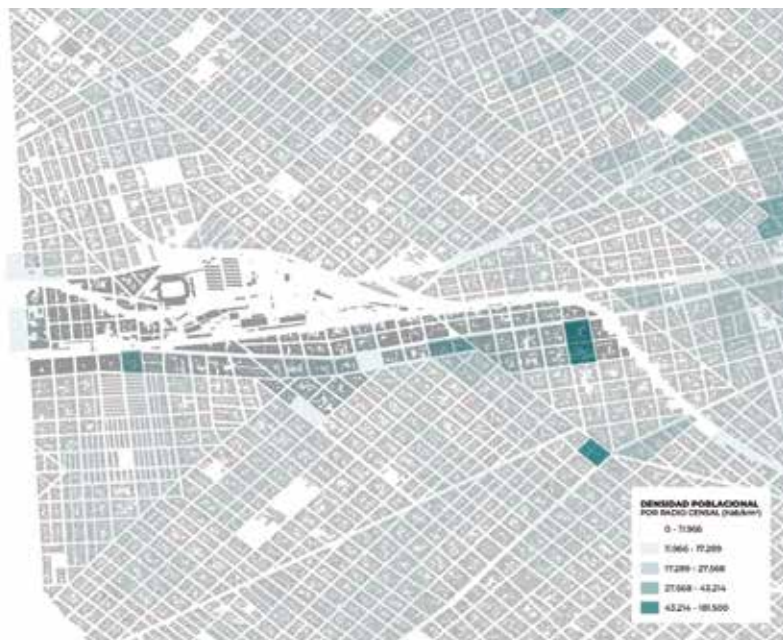
Liniers presenta concentración de comercio en Av. Rivadavia y Cnel. Ramón Falcón, principalmente, en torno al Centro de Tránsito de Liniers y específicamente en las proximidades de la Terminal de Ómnibus de Liniers. Se destaca Av. Rivadavia y Ramón Falcón como importantes ejes comerciales que sirven al sector. Asimismo, se identifican incipientes concentraciones de locales comerciales, especialmente gastronómicos, en las proximidades a las plazas Larrazabal y Ejército de los Andes, logrando un equilibrio de usos adecuado para la vida residencial que presentan dichos sectores.



CÓDIGO URBANÍSTICO

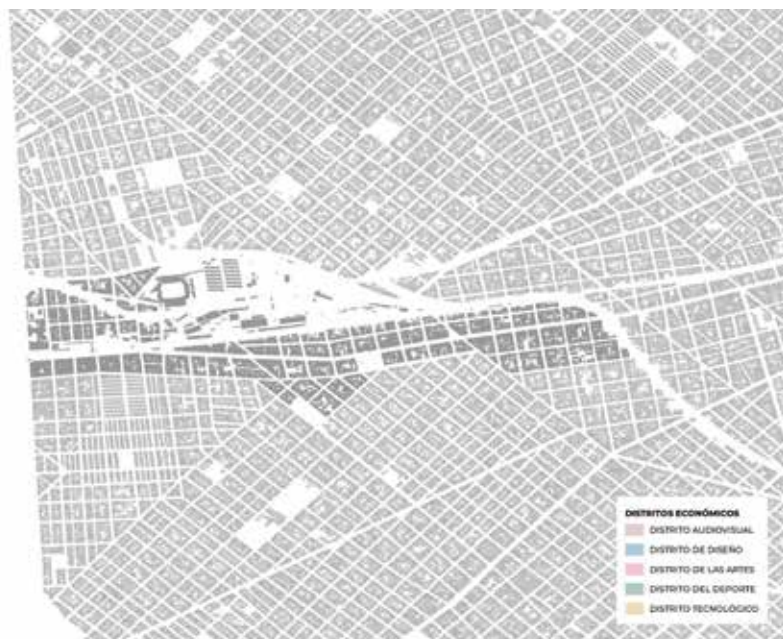
La Subcentralidad Liniers tiene como eje central a Av. Rivadavia, que alcanza las alturas máximas permitidas por el Código, entre 22,8 m y 31,2 m. Se destaca la mayor proporción de manzanas afectadas a una altura máxima posible de 22,8 m, mientras se observan sectores reducidos que responden a alturas máximas permitidas menores. Los sectores donde las alturas no están marcadas se corresponde con Áreas de Arquitectura Especial con pasajes, cercano a Rivadavia y Av. General Paz, y la Urbanización Determinada U44 – Nuevo Liniers (Ex Playa Ferroviaria Liniers). La mixtura de usos sigue un patrón similar, aumentando en torno al corredor alto de Av. Rivadavia.

Mapas de comercio y código urbanístico. Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.



DENSIDAD POBLACIONAL

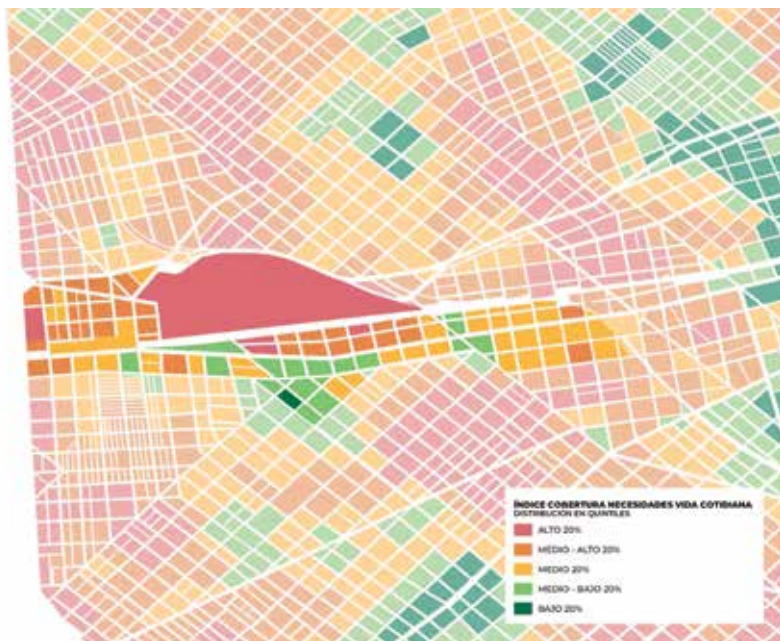
En términos de densidad poblacional, la subcentralidad Liniers alcanza los niveles alto y medio - alto en torno a los ejes Av. Rivadavia y Cnel. Ramón Falcón. Se destacan en este eje, las manzanas con grandes conjuntos habitacionales, al oeste en la calle Timoteo de Gordillo, y al este en calle Donizetti. En el resto del polígono delimitado mantiene valores bajos de habitantes por km², especialmente hacia el norte de las vías del ferrocarril Sarmiento, de barrios caracterizados por su escala residencial baja y menor conectividad hacia el centro de la ciudad.



DISTRITOS ECONÓMICOS

Liniers no forma parte de los Distritos Económicos de la ciudad. Sin embargo, ha de destacarse su proximidad hacia el sur, al ex-Mercado de Hacienda, predio de aproximadamente 30 hectáreas en el que hasta el año 2022 funcionó el 'polo de la carne' que abastecía a la industria frigorífica de Buenos Aires y Gran Buenos Aires, y pretende ser reconvertido. Si se continúa hacia el sur se llega al Distrito del Deporte, vinculado al equipamiento deportivo de los Juegos Olímpicos. Hacia el norte, el distrito más próximo es el Distrito del Vino, en torno a la Av. Beiró en Villa Devoto.

Mapas de densidad poblacional y distritos económicos. Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.



ÍNDICE DE COBERTURA DE NECESIDADES DE LA VIDA COTIDIANA (ICNVC)

La cobertura de necesidades de la vida cotidiana en Liniers alcanza los niveles medio y medio - alto en torno a la Plaza Larrazabal, Cnel Ramón Falcón, Av. Rivadavia y Av. Larrazabal. Por su parte, la playa ferroviaria y los predios linderos a las vías del ferrocarril Sarmiento tienen la menor cobertura del sector analizado. Existe un buen abastecimiento general sobre el eje de la Av. Rivadavia y Av. Ramón Falcón, no llegando a consolidar ningún centro de alta complejidad. La plaza Ejército de los Andes constituye un punto intermedio con potencialidad en este sentido.

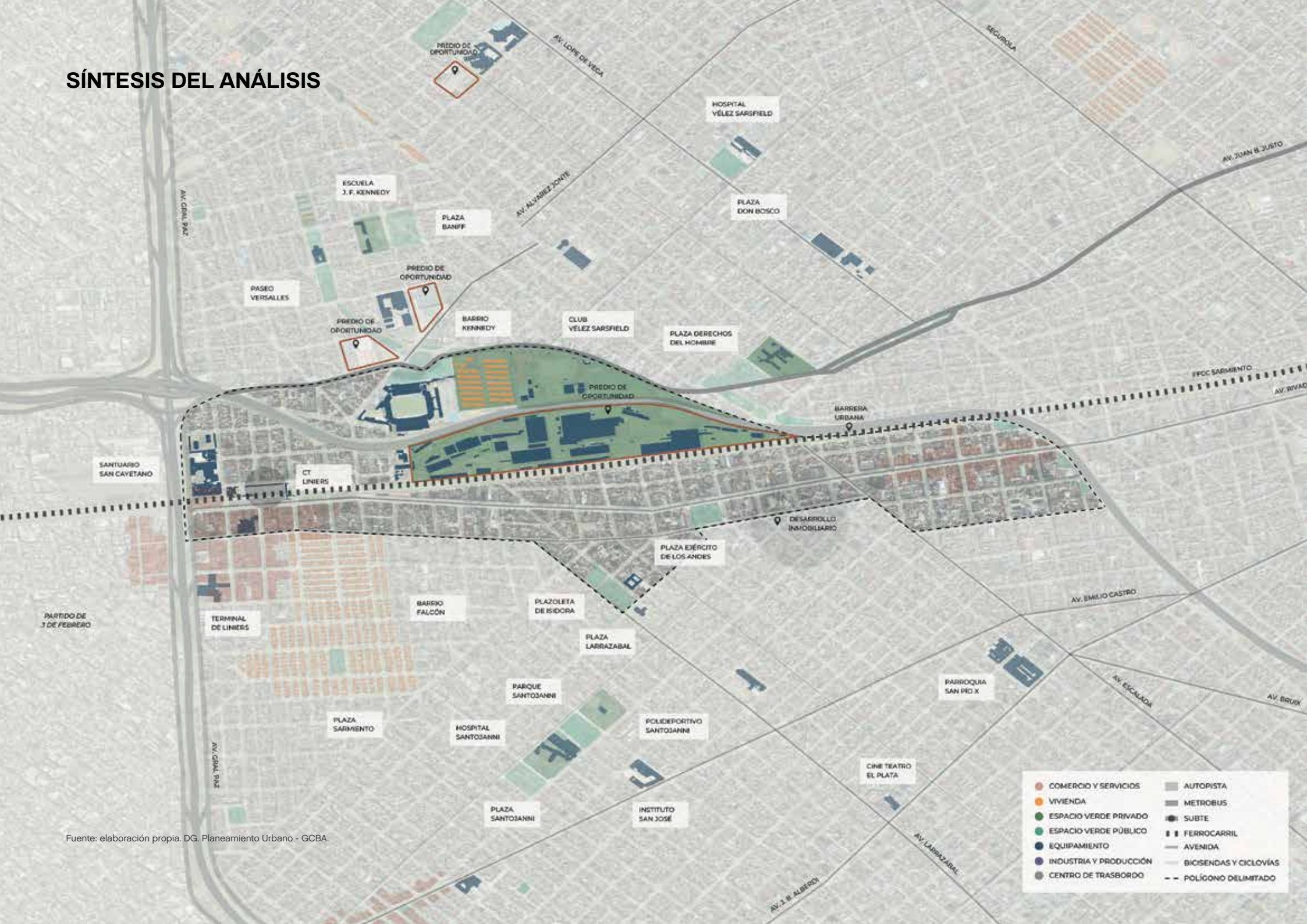


ADMINISTRACIÓN

El polígono delimitado de la Subcentralidad Liniers se inscribe en la Comuna 9, compuesta por los barrios de Liniers, Mataderos y Parque Avellaneda, cuya sede comunal se encuentra en Mataderos; y en la Comuna 10, integrada por los barrios de Floresta, Monte Castro, Vélez Sársfield, Versalles, Villa Luro y Villa Real, y su sede se ubica en Floresta. Las oficinas más próximas al polígono seleccionado son, con mayor accesibilidad la Sede Comunal 10 cercana a la Estación Floresta del FFCC Sarmiento y la Subsede Comunal 9 en Av. Directorio y la Au. Perito Moreno, próxima al Parque Avellaneda.

Mapas de cobertura necesidades cotidianas y administración. Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.

SÍNTESIS DEL ANÁLISIS

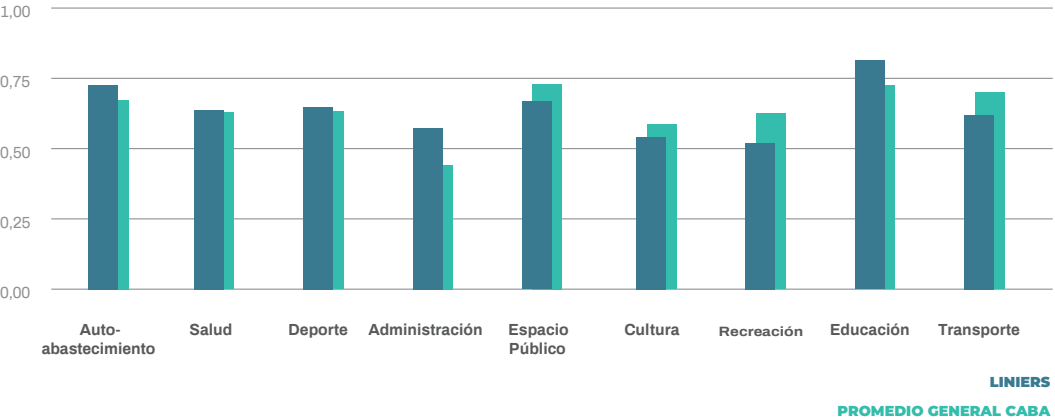


Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.

LINIERS EN DATOS

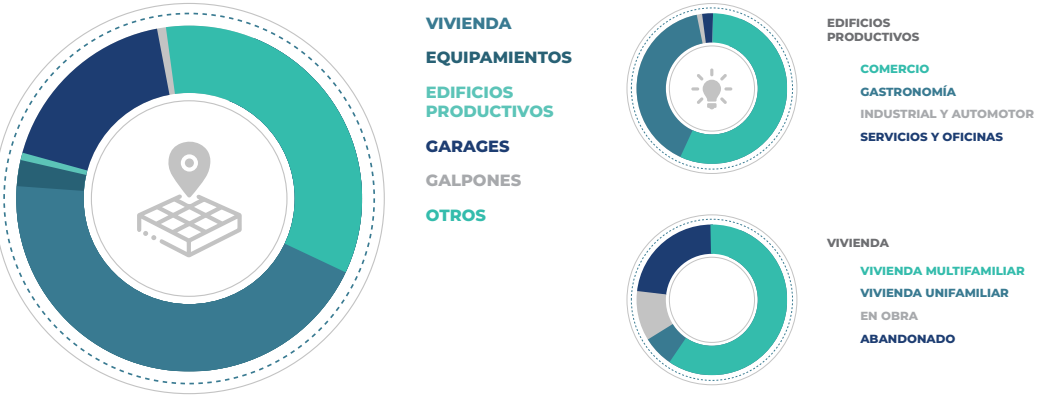
COBERTURA DE NECESIDADES

Cobertura de necesidades medido a partir de proximidad promedio a un conjunto de atributos o servicios urbanos fundamentales para las necesidades básicas de la vida diaria en la Ciudad de Buenos Aires. Datos obtenidos a partir de ICNVD - Índice de cobertura de necesidades de la vida cotidiana - GCBA



USOS

Datos obtenidos a partir de Relevamiento de Usos del Suelo CABA (RUS 2017)



DENSIDAD POBLACIONAL

Datos obtenidos a partir del censo poblacional 2010



10.542
hab/km²

DENSIDAD BRUTA
La densidad bruta mide la población o las unidades de vivienda en toda la zona urbana, incluyendo usos no residenciales, como calles, parques o cualquier tipo de equipamiento

22.527
hab/km²

DENSIDAD NETA
La densidad neta mide la población en el área asignada para uso residencial únicamente.

PARCELA

Datos obtenidos mediante la medición de datos geométricos de Buenos Aires data - GCBA



0,65
km²

SUPERFICIE TOTAL PARCELADA

332
m²

TAMAÑO PROMEDIO PARCELA

7,59
m

ALTURA PROMEDIO PARCELA

LINIERS EN IMÁGENES



CENTRO COMERCIAL

Zona comercial en las cercanías al centro de trasbordo.



CENTRO DE TRASBORDO

Potencial reubicación de terminal de buses.
Congestión vehicular.



POTENCIAL ESPACIO VERDE

Proyecto ancla sobre playa ferroviaria.
Posibilidad de proyecto urbano de espacio público.



POTENCIAL CONSOLIDACIÓN

Eje de desarrollo sobre Falcón.



BARRERAS URBANAS

FFCC Sarmiento, Viaducto y grandes equipamientos.
Espacio remanente bajo viaducto.

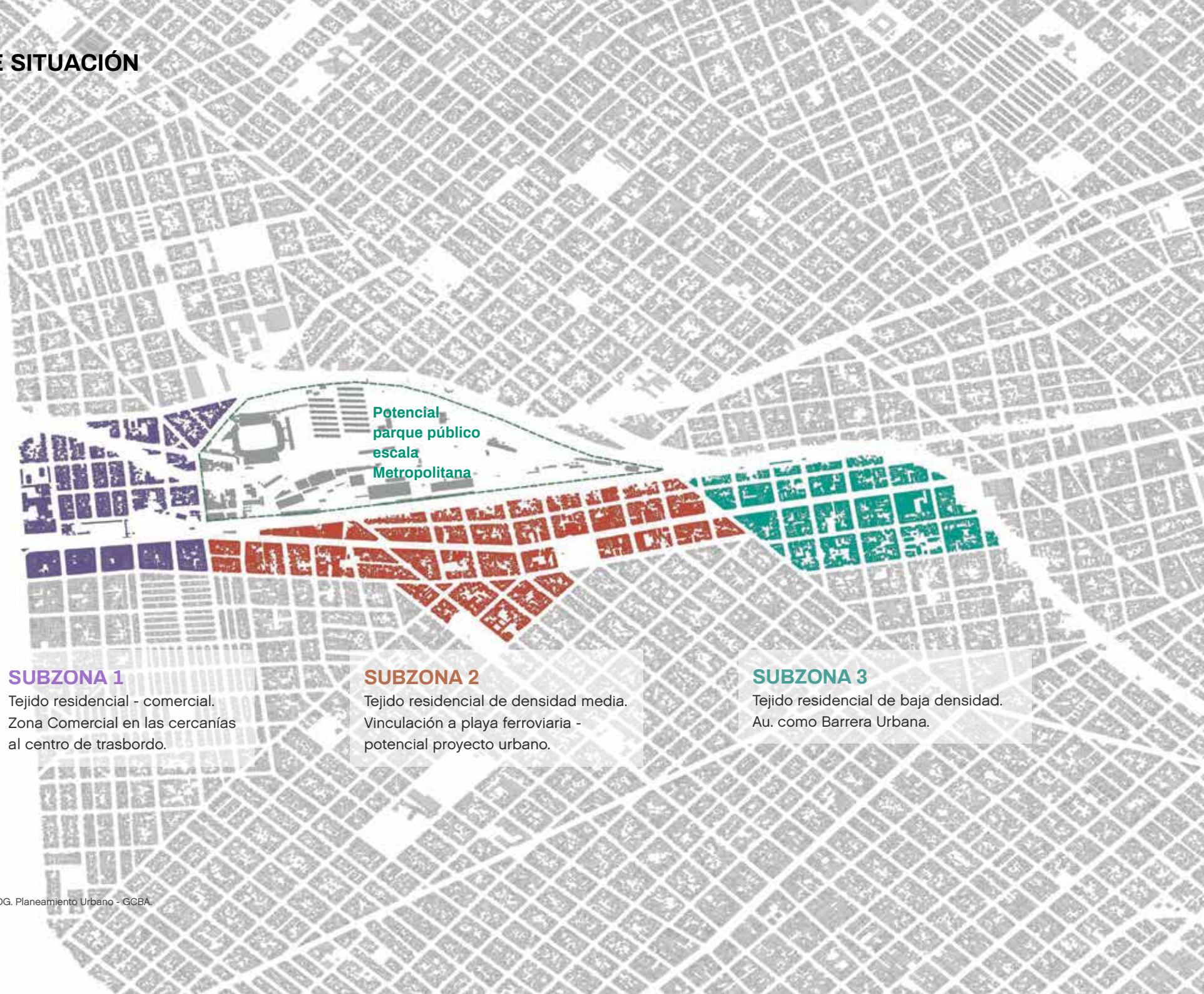


POTENCIAL DENSIFICACIÓN

Corredores comerciales con potencial desarrollo de vivienda.

Fuente: Google Street View

ESTADO DE SITUACIÓN



Potencial
parque público
escala
Metropolitana

SUBZONA 1

Tejido residencial - comercial.
Zona Comercial en las cercanías
al centro de trasbordo.

SUBZONA 2

Tejido residencial de densidad media.
Vinculación a playa ferroviaria -
potencial proyecto urbano.

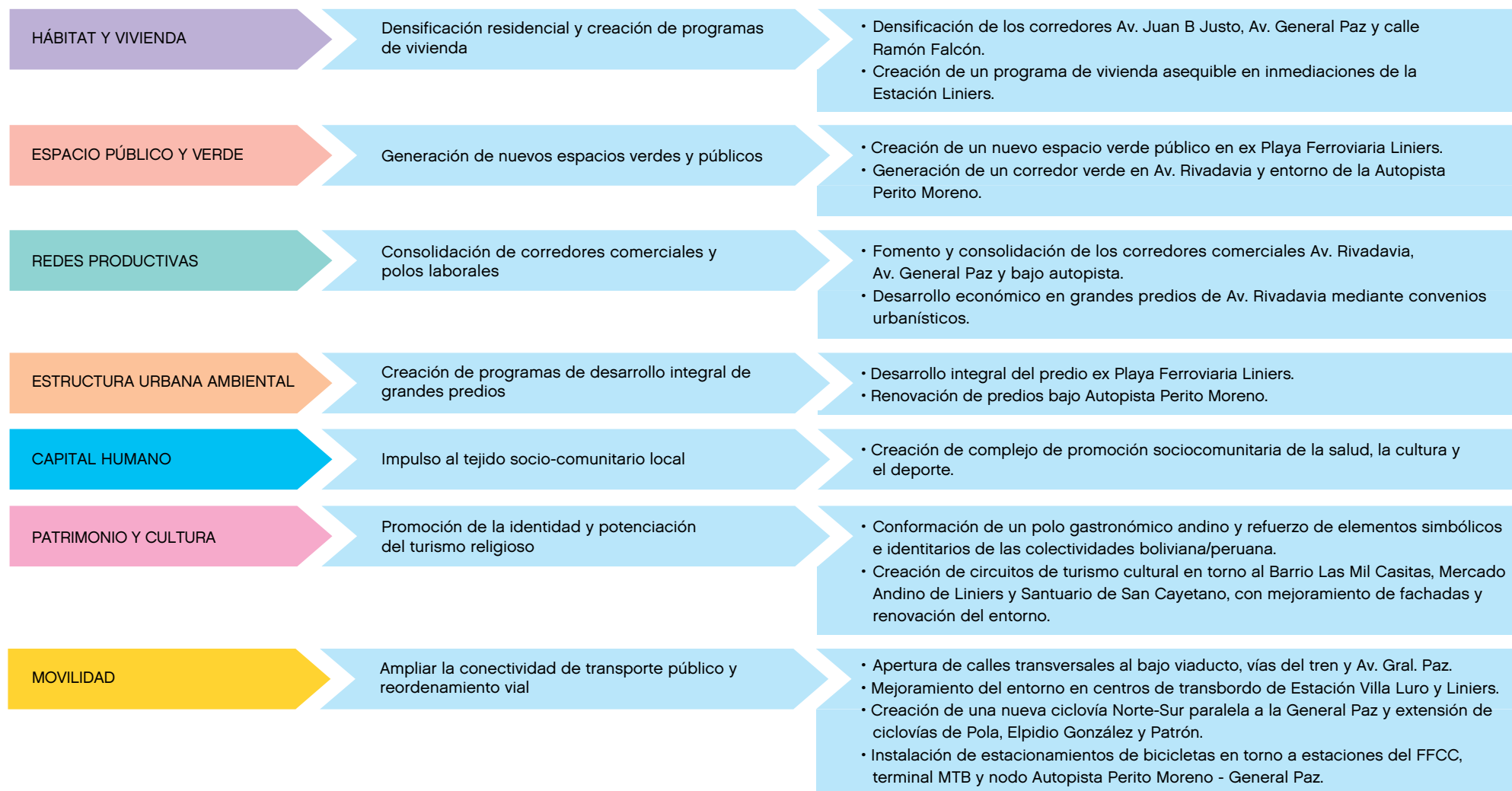
SUBZONA 3

Tejido residencial de baja densidad.
Au. como Barrera Urbana.



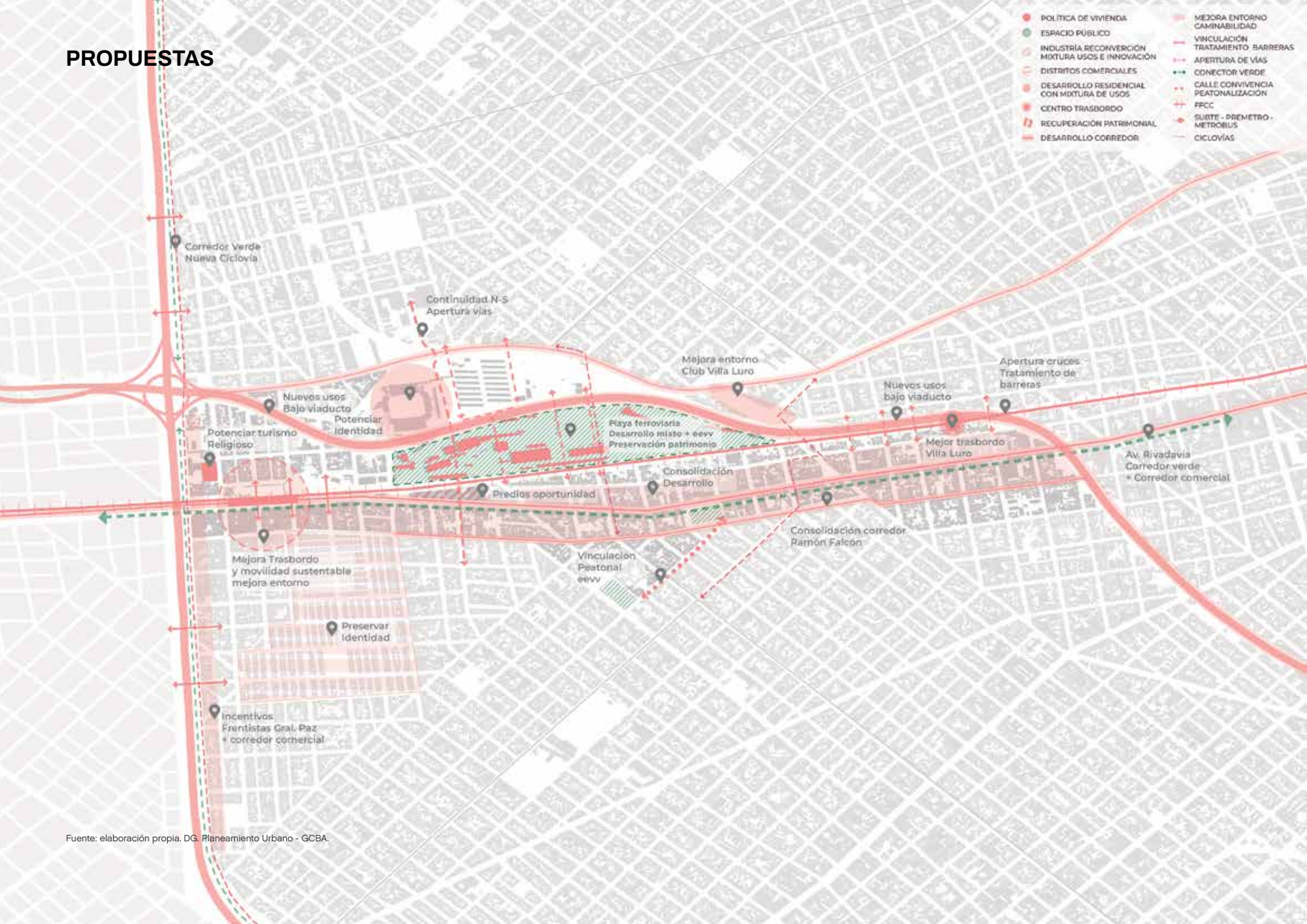
Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.

PROPUESTAS



PROPUESTAS

- | | |
|--|-----------------------------------|
| POLÍTICA DE VIVIENDA | MEJORA ENTORNO CAMINABILIDAD |
| ESPACIO PÚBLICO | VINCULACIÓN TRATAMIENTO BARRERAS |
| INDUSTRIA RECONVERSIÓN MIXTURA USOS E INNOVACIÓN | APERTURA DE VÍAS |
| DISTRITOS COMERCIALES | CONECTOR VERDE |
| DESARROLLO RESIDENCIAL CON MIXTURA DE USOS | CALLE CONVIVENCIA PEATONALIZACIÓN |
| CENTRO TRANSBORDO | FFCC |
| RECUPERACIÓN PATRIMONIAL | SUITE - PREMETRO - METROBUS |
| DESARROLLO CORREDOR | CICLOVÍAS |



ESCENARIO PROSPECTIVO



Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.



Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.







Lugano

SUBCENTRALIDADES URBANAS

PLAN

SUBCENTRALIDADES

URBANAS

- > PRESENTACIÓN
- > ANÁLISIS
- > LUGANO EN DATOS
- > LUGANO EN IMÁGENES
- > PROPUESTAS
- > ESCENARIO PROSPECTIVO

Mapa de subcentralidades seleccionadas con foco en Lugano



Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.

LUGANO

La Subcentralidad se ubica en el suroeste de la ciudad y corresponde a la Comuna 8, particularmente el Barrio de Villa Lugano, en la Comuna 8. Se trata de uno de los primeros sectores en urbanizarse en esta zona de la ciudad, junto a la Estación Villa Lugano del Ferrocarril Belgrano Sur, su principal conexión de transporte público que se verá pronto impulsada por la conexión directa con Constitución. Cuenta con un corredor verde transversal de elevada calidad paisajística que es el boulevard de la Av. Riestra, que puede potenciarse junto con la plaza en torno a la estación de tren.

La capacidad constructiva remanente en torno a Av. Riestra y el dinámico centro comercial de Murgiondo son una oportunidad para atraer a nuevos residentes.



El polígono queda delimitado por la AU Dellepiane, las avenidas Larrazábal y Fernández de la Cruz, y las calles Cañada de Gómez, Sayos y Leguizamón. La subcentralidad de Lugano tiene una escala menor respecto a otras analizadas en este libro, tanto en su dimensión y su potencial habitacional. Sin embargo, en cuanto al impacto se trata de una de las más notables dado el contexto en el que se inserta que es en el de la Comuna 8, caracterizada por amplios sectores residenciales sin mixtura de usos, grandes complejos de vivienda social, barrios populares y extensos equipamientos.

En el entorno de la estación Villa Lugano, sobre el Boulevard Riestra y la calle Murguiondo encontramos una ciudad de cercanía, con una incipiente consolidación en altura que se puede impulsar para atraer nuevos residentes. Para ello, es necesario jerarquizar los espacios verdes del Boulevard Riestra, ampliar la plaza en torno a la estación y sumar espacios verdes en el límite sur del polígono, junto al complejo Lugano 1 y 2. También aprovechar la oportunidad que implica la extensión del Ferrocarril Belgrano sur en viaducto hasta Constitución, lo que permitiría a esta subcentralidad tener una conexión rápida y directa con el centro de la ciudad y la red de subterráneos.

De esta forma, Villa Lugano tendría el potencial de convertirse en una referencia para todo el suroeste de la ciudad, e incluso para los partidos lindantes del Área Metropolitana, pudiendo derramar su desarrollo en el resto de la Comuna 8.



Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.

PRESENTACIÓN



Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.



ANIA

Lotería
de la Ciudad

CH
sport

HOMBRES BLUES BIANQUELLA
Mónaco *paracabanne* TED LAPIDUS
(cacharel) ALCOYANA *Cotession*
globito DISNEY
SABANAS FRAZADOS ACOLCHADOS CORTINAS

Farmacia Científica
Perfumería

ANÁLISIS



MOVILIDAD Y TRANSPORTE

Lugano se encuentra conectada mediante transporte público, principalmente, a través de la línea de ferrocarril Belgrano Sur, con la Estación Lugano como nodo principal. Sin embargo, hacia el sur del polígono delimitado decrece la proximidad a medios guiados con excepción de la línea E2 del Premetro que conecta con el subte. Sobre el transporte público automotor, si bien algunas líneas ingresan al polígono la mayor conectividad se da al sur con el Metrobús sobre Av. Fernández De la Cruz que conecta en sentido este-oeste con la Av. Gral Paz. Es notoria la falta de conectividad pública en sentido Norte-Sur. Para el tránsito automotor privado hay un acceso cercano a la Estación Lugano a la Au. Dellepiane.



INFRAESTRUCTURA AZUL

El polígono de Lugano se inscribe en la Cuenca Larrazabal y Escalada con baja afectación a riesgo hídrico, a excepción de algunas manzanas al norte, al este y al sur. Al ser un área con relativa proximidad al Riachuelo, donde desembocan los distintos arroyos de la zona, esta ha sido sujeta a numerosos proyectos del Plan Hidráulico para reducir los riesgos hídricos. Las obras del Ramal Martí y Castañares de la Cuenca Cildañez, están más al norte del polígono, mientras que los trabajos de mejoramiento de los conductos colectores en torno al arroyo que pasa próximo a Larrazabal y Av. Fernandez de la Cruz, incluye el Colector Margen Izquierdo que mitigará el riesgo hídrico persistente en la zona sur del polígono.

Mapas de movilidad e infraestructura azul. Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.



INFRAESTRUCTURA VERDE

La Subcentralidad Lugano tiene como centro a la Plaza Unidad Nacional, lindera a la Estación Lugano del ferrocarril Belgrano Sur, y como eje principal el boulevard Riestra, una avenida de usos mixtos con vegetación incorporada. Asimismo, se observa el potencial del boulevard Francisco de la Cruz, de gran extensión y con importante plazas y plazoletas que lo conforman, y que con el tratamiento adecuado, podría convertirse en un nuevo lugar de apropiación vecinal. También encontramos áreas verdes sin uso público como el en torno a la Au. Dellepiane y a las vías del Ferrocarril. También el conjunto de viviendas Barrio Ingeniero Mascías cuenta con su propio entorno verde.



PROTECCIÓN PATRIMONIAL

La Subcentralidad Lugano tiene dos grandes predios con protección Histórica: la manzana de la Estación Lugano, donde se encuentra el Anfiteatro, y la parcela ocupada por la parroquia Niño Jesús. Luego se encuentran, en las manzanas de alrededor de la estación, otras parcelas con inmuebles protegidos, mayoría con catalogación cautelar, que coinciden en muchos casos con casas de las primeras instalaciones fundacionales, vinculadas a la localización de la estación ferroviaria. En el área de análisis no se encuentran Áreas de Protección Históricas (APH) por Código Urbanístico.

Mapas de infraestructura verde y protección patrimonial. Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.



EDUCACIÓN

En materia de educación, el polígono de Lugano presenta escuelas dispersas y ubicadas próximas a Av. Riestra y Av. Larrazabal. Se evidencia mayor concentración fuera del área delimitada, hacia el sur y el oeste. Con respecto a la educación superior en las inmediaciones al polígono encontramos la Sede del CBC Lugano de la UBA, próxima a otras escuelas del polo educativo Pola y de numerosas escuelas públicas, y la Escuela de Cadetes de la Policía Federal hacia el noreste por Avenida Argentina.



CULTURA

Los espacios culturales de Lugano se concentran principalmente en torno a los ejes Riestra y Murguiondo, donde se encuentra el Monumento a la Madre, y al artista Hugo del Carril en la Plaza Unidad Nacional. Asimismo, se destaca por fuera del polígono seleccionado una concentración en el barrio 20 incluyendo el Centro Cultural Osvaldo Bayer, y presencia también en el conjunto habitacional Lugano como el Centro Murga Esquinazo Lugano 1 y 2 en relación a los carnavales que utilizan la Av. Fernandez de la Cruz como corredor cultural. La mayoría de los espacios son de escala barrial, buscando promover la cultura local.

Mapas de educación y cultura. Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.



SALUD Y DESARROLLO SOCIAL

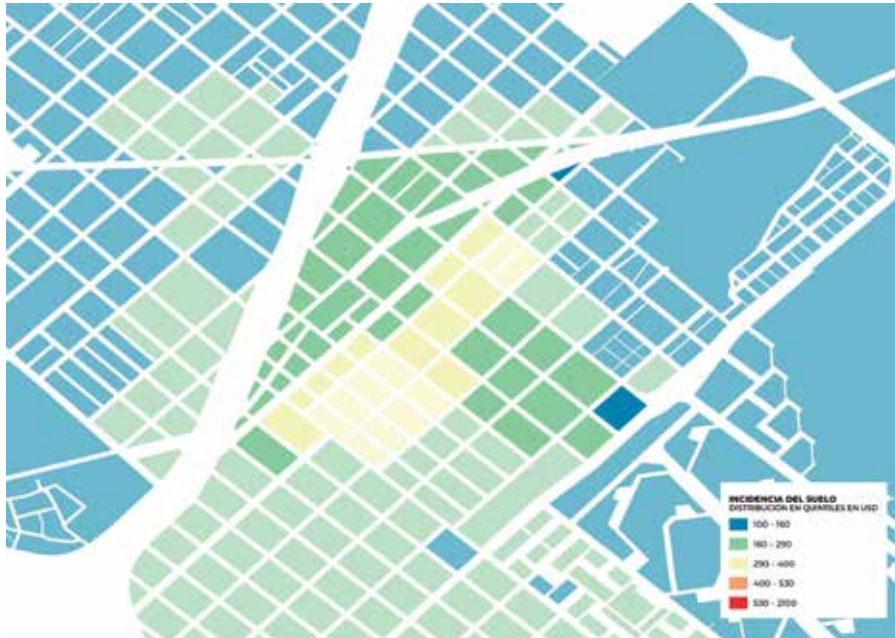
La subcentralidad Lugano cuenta con un número reducido de centros de salud privados, principalmente en torno a la Estación Lugano, aprovechando la mayor afluencia de público de esta como centro de trasbordo. Con respecto a la oferta de centros de salud públicos y barriales, estos se encuentran por fuera del polígono, como el Centros de Salud y Acción Comunitaria (Cesac) N°43 en Fonrouge y Chilavert como el más cercano, y el Cesac N°28 del otro lado de la autopista en Av. Argentina próxima al Barrio 15. Esta caracterización implica un mayor traslado para acceder a hospitales de mayor complejidad o especialidad, destacando el potencial del Centro de Salud Dra. Cecilia Grierson.



DEPORTE Y RECREACIÓN

Lugano tiene un perfil favorable para el deporte, dada la abundancia de espacios verdes y grandes equipamientos, y porque se encuentra en la Comuna 8, que recibe el nombre de 'comuna olímpica', ya que fue el lugar dónde se concentraron las competencias durante los Juegos Olímpicos de 2018. Este área de análisis se configura como una zona de paso en las trayectorias Norte-Sur hacia el equipamiento deportivo de mayor escala. Específicamente, el polígono delimitado contiene un número reducido de equipamientos deportivos de menor escala, como los clubes Larrazabal, Lugano Juniors y Atlético General Belgrano, cuyo abastecimiento y afluencia es de escala barrial y no metropolitano o regional como los Olímpicos.

Mapas de salud y desarrollo social y recreación y deporte. Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.



INCIDENCIA DEL SUELO

El sector analizado se encuentra dentro de una de las comunas con menor valor de incidencia de la Ciudad. Sin embargo, en el polígono de Lugano se destacan dos grandes sectores como aquellos que adquieren mayor valor, el entorno a Estación Lugano y Av. Riestra y las proximidades de Av. De la Cruz. El sector de mayor valor del suelo coincide con ser el más alejado de los equipamientos, grandes predios y vías de circulación lo que puede explicarse por la baja posibilidad de renovación e intervención y la localización de barreras urbanas como la autopista y las vías férreas. También es notorio que va disminuyendo de manera radio concéntrica a la estación de ferrocarril.



DINÁMICA INMOBILIARIA

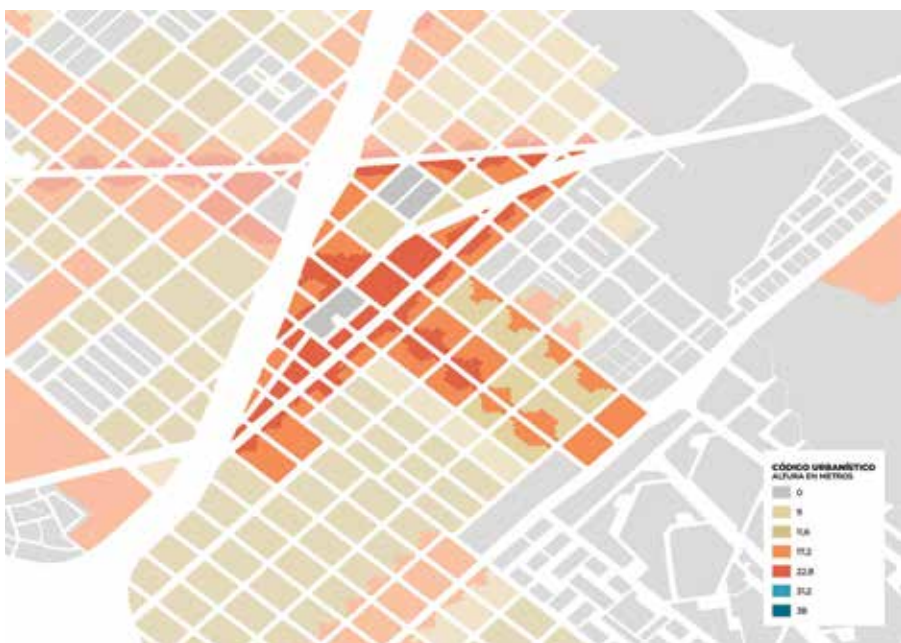
En Lugano, se observa mayor concentración hacia el sur del polígono delimitado, coincidente con el Barrio Gral. Savio, y una concentración media hacia el noroeste del polígono, sobre la Av. Argentina del otro lado de la Au. Dellepiane. Se observa dentro del área de estudio, una leve concentración en torno a la Estación Lugano del FFCC Belgrano Sur, y se destaca el rol clave del Boulevard Riestra, dada su incipiente conformación como corredor comercial y de servicios, y la concentración de nuevos desarrollos inmobiliarios de propiedad horizontal en comparación con el resto del sector. El área más residencial entre Riestra y Av. Fernandez de la Cruz presenta una baja dinámica inmobiliaria de renovación.

Mapas de incidencia del suelo y dinámica inmobiliaria. Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.



COMERCIO

En Lugano, los locales comerciales gastronómicos se concentran principalmente en el centro comercial generado en torno a la Estación Lugano del ferrocarril Belgrano Sur, y en la Av. Riestra. Este sector destaca en su abastecimiento de distintos servicios para la vida cotidiana, como lo es el comercio y la gastronomía. Si bien se localizan otros locales de menor dimensión u otros rubros sobre otras calles y avenidas de la zona, su afluencia de público es menor.



CÓDIGO URBANÍSTICO

La Subcentralidad Lugano se mantiene en alturas máximas entre 11,6 m y 22,8 m. Se destaca el potencial del boulevard Riestra, que puede alcanzar una altura máxima de 22,8 m y su incipiente desarrollo en la actualidad. Es una zona predominantemente baja y residencial, donde las mayores alturas permitidas coinciden con mayor posibilidad de mixtura de usos en torno a la Estación y Riestra, mientras que el tejido entre Riestra y Chilavert es de baja mixtura. El entorno al polígono seleccionado donde se encuentran las Unidades de Sustentabilidad, se caracteriza por Urbanizaciones Determinadas, equipamientos y urbanizaciones parque, zonificaciones que dificultan la extensión de un tejido residencial y mixto de alturas permitidas predefinidas.

Mapas de comercio y código urbanístico. Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.



DENSIDAD POBLACIONAL

La Subcentralidad Lugano es una zona de baja densidad poblacional, especialmente en lo que se considera “ciudad formal”, de baja densidad residencial. Los niveles más altos se ubican en torno a ella, en los conjuntos habitacionales Gral. Savio y Papa Francisco, y también en el Barrio 20 y sus manzanas aledañas con un alto nivel de construcciones informales. Del mismo modo hacia el oeste la alta densidad se encuentra en el Barrio 15 y Barrio Inta y entorno. Resulta evidente el contraste entre la alta densidad de los contextos más vulnerables y la baja densidad de los sectores tradicionales del barrio.



DISTRITOS ECONÓMICOS

La Subcentralidad Lugano forma parte del Distrito del Deporte, que tiene por objetivo la revalorización de la Comuna 8 y el desarrollo del Sur de la Ciudad, a partir de la promoción de las actividades de la producción e industria deportiva mediante beneficios fiscales para aquellas empresas del sector que allí se radiquen. El sector tiene un perfil favorable para el deporte, dada la abundancia de espacios verdes, y porque se encuentra en la ‘comuna olímpica’ donde se concentraron las competencias durante los Juegos Olímpicos de 2018. Gran parte de los equipamientos olímpicos se localizan en la Av. Roca hacia el sur, por fuera del polígono de estudio.

Mapas de desidad poblacional y distritos económicos. Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.



ÍNDICE DE COBERTURA DE NECESIDADES DE LA VIDA COTIDIANA (ICNVC)

Según el ICNVC, la cobertura de necesidades de la vida cotidiana en Lugano adquiere un alto nivel en torno a la Estación Lugano del FFCC Belgrano Sur y Av. Riestra, y alcanza niveles relativamente bajos en los ejes viales De la Cruz y Argentina. Se identifica un área con buena cobertura de las necesidades de la vida cotidiana en torno a la estación Lugano. Puede entenderse como un centro de carácter barrial en contraposición a las grandes avenidas donde su gran escala y el tránsito rápido se traduce en un menor confort peatonal y caminabilidad, impulsando a la mayoría de los servicios a instalarse donde se encuentra una movilidad más sustentable.

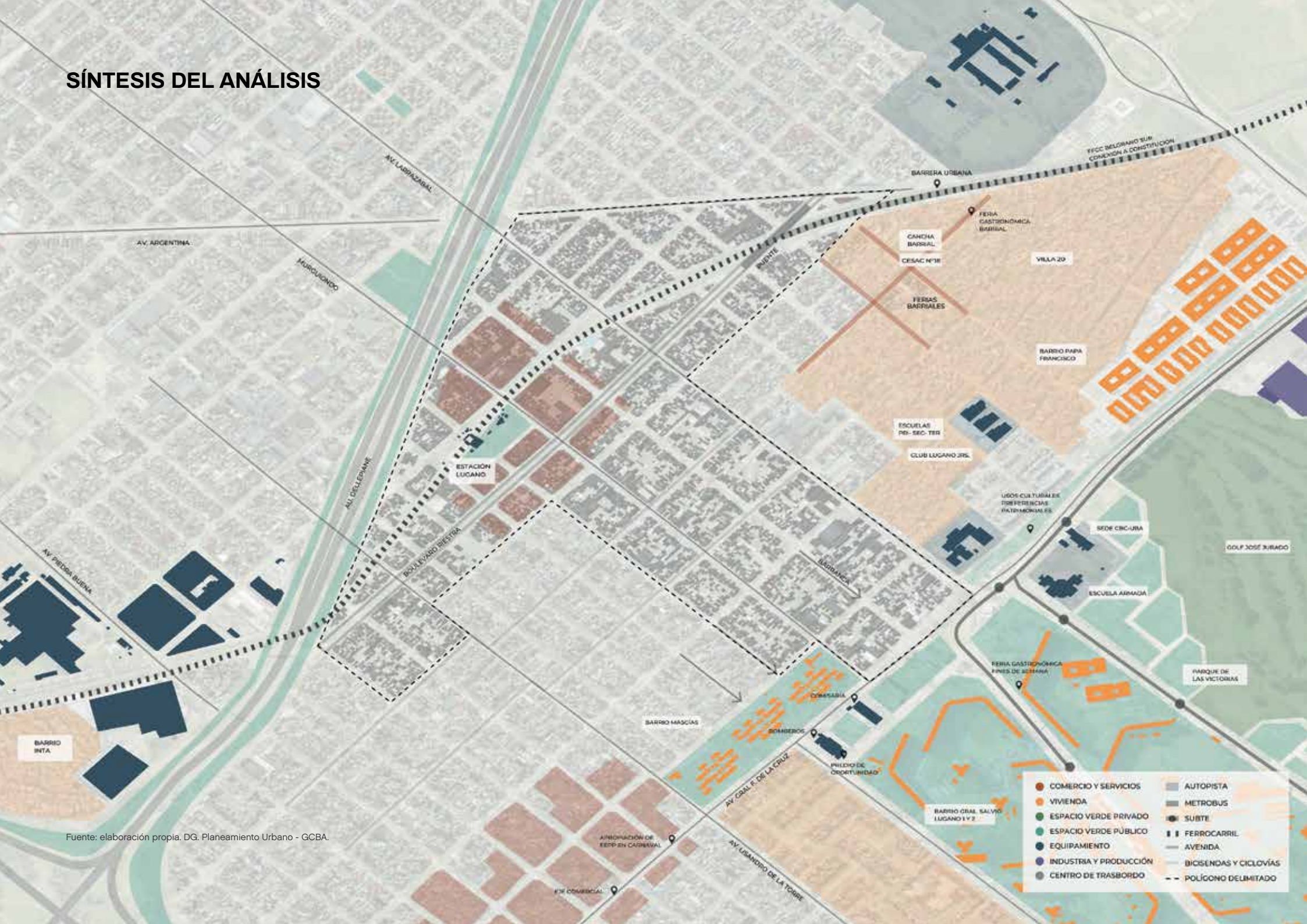


ADMINISTRACIÓN

Lugano se encuentra inscripta en la Comuna 8. No obstante, el polígono delimitado no contiene sedes comunales. La sede Comunal se encuentra localizada al sur de la Av. Roca, detrás de la Dirección General de Licencias, con un difícil acceso para las personas del polígono. Sin embargo, hay otro Servicio Zonal Social de la comuna frente al Centro de Salud Grierson, donde también se localiza el Centro Integral de la Mujer. Estas oficinas gubernamentales tienen un acceso más directo y son las más cercanas al polígono seleccionado.

Mapas de cobertura necesidades cotidianas y administración. Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.

SÍNTESIS DEL ANÁLISIS

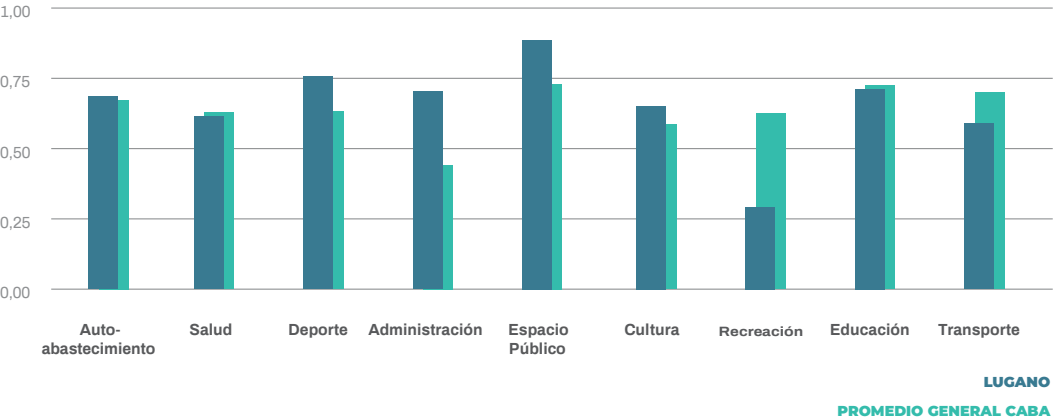


Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.

LUGANO EN DATOS

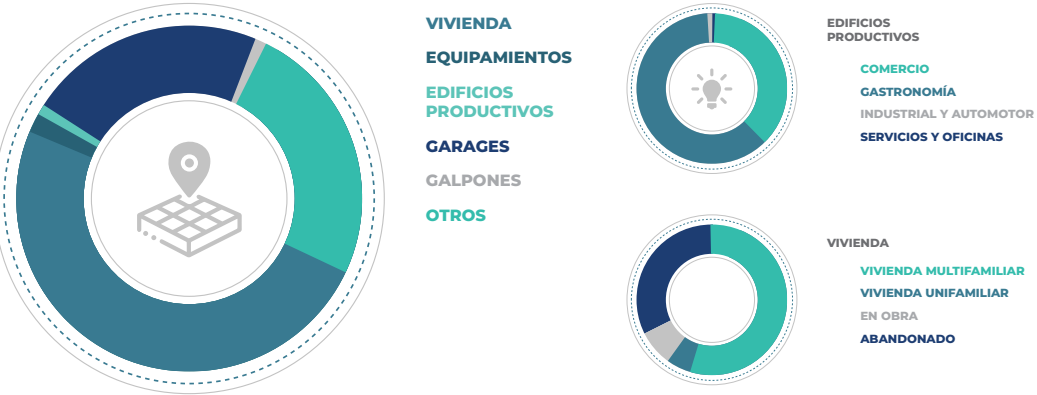
COBERTURA DE NECESIDADES

Cobertura de necesidades medido a partir de proximidad promedio a un conjunto de atributos o servicios urbanos fundamentales para las necesidades básicas de la vida diaria en la Ciudad de Buenos Aires. Datos obtenidos a partir de ICNVD - Índice de cobertura de necesidades de la vida cotidiana - GCBA



USOS

Datos obtenidos a partir de Relevamiento de Usos del Suelo CABA (RUS 2017)



DENSIDAD POBLACIONAL

Datos obtenidos a partir del censo poblacional 2010



9.691
hab/km²

DENSIDAD BRUTA

La densidad bruta mide la población o las unidades de vivienda en toda la zona urbana, incluyendo usos no residenciales, como calles, parques o cualquier tipo de equipamiento

12.105
hab/km²

DENSIDAD NETA

La densidad neta mide la población en el área asignada para uso residencial únicamente.

PARCELA

Datos obtenidos mediante la medición de datos geométricos de Buenos Aires data - GCBA



SUPERFICIE
TOTAL
PARCELADA

0,26
km²

TAMAÑO
PROMEDIO
PARCELA

304
m²

ALTURA
PROMEDIO
PARCELA

2,80
m

LUGANO EN IMÁGENES



BARRERAS URBANAS

Autopistas, FFCC y avenidas de alto tránsito, equipamientos grandes.



BAJA CAMINABILIDAD

Infraestructura peatonal deficiente, frentes activos.



CONVIVENCIA DE TEJIDO

Cercanía a Villa 20 - reurbanizada y barrio Papa Francisco.



DESARROLLO COMERCIAL

Potencial de desarrollo comercial.



POTENCIAL DENSIFICACIÓN

Potencial de desarrollo de vivienda y consolidación de tejido.



CONECTIVIDAD FFCC

Oportunidad de conectividad con centralidades urbanas.

Fuente: Google Street View

ESTADO DE SITUACIÓN

SUBZONA 1

Tejido residencial de baja densidad.
Paisaje urbano vinculado al borde de la autopista Dellepiane.

SUBZONA 3

Tejido residencial de baja densidad.
Potencial densificación.
Vinculación con barrio Gral. Salvio y Villa 20.

SUBZONA 2

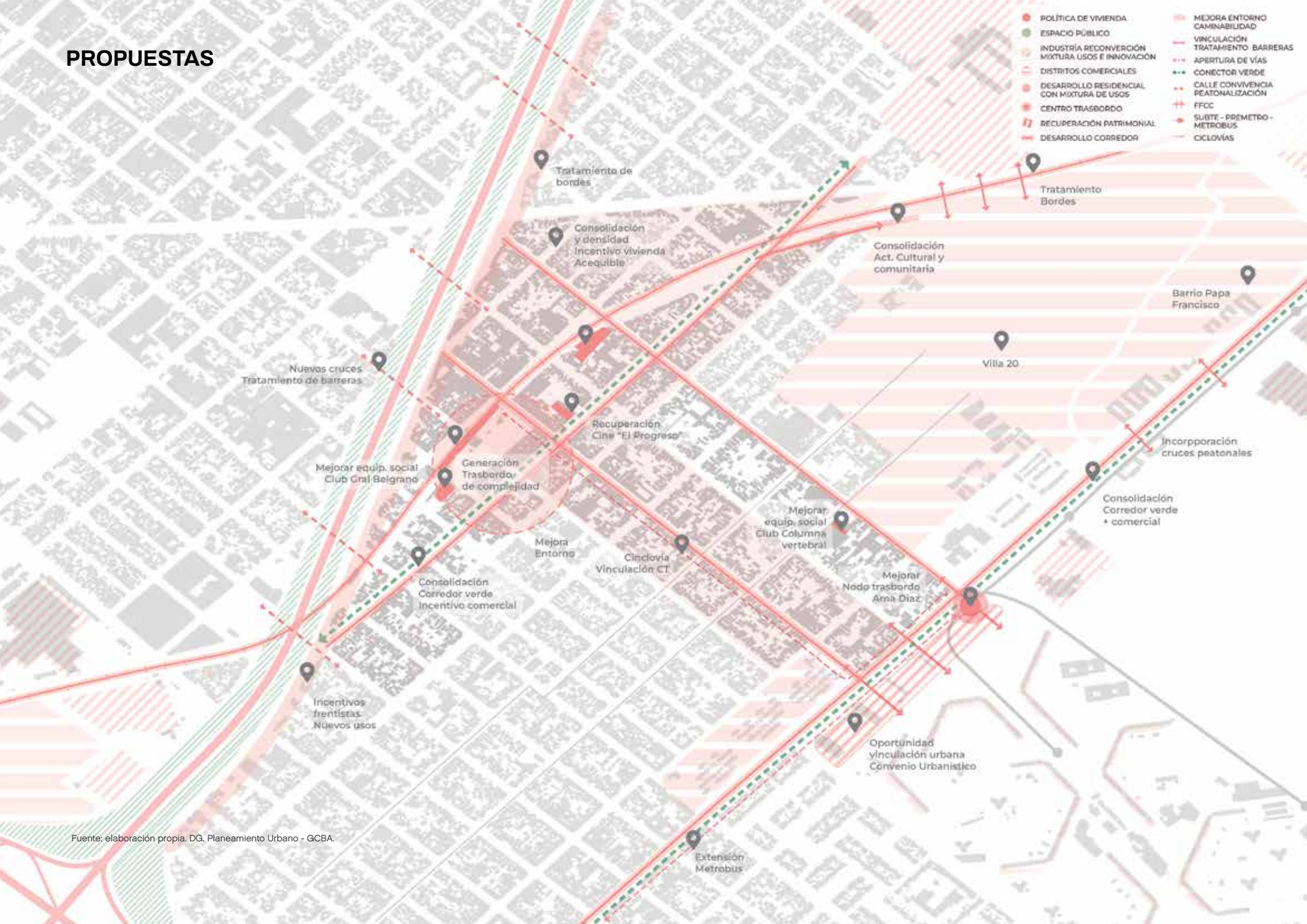
Tejido residencial de baja densidad.
Usos comerciales en torno a la estación FFCC.
Potencial consolidación Boulevard Riestra.



PROPUESTAS



PROPUESTAS



ESCENARIO PROSPECTIVO



Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.





Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.



Pompeya-Boedo

SUBCENTRALIDADES
URBANAS

PLAN

SUBCENTRALIDADES

URBANAS

> PRESENTACIÓN

> ANÁLISIS

> POMPEYA-BOEDO EN DATOS

> POMPEYA-BOEDO EN IMÁGENES

> PROPUESTAS

> ESCENARIO PROSPECTIVO

Mapa de subcentralidades seleccionadas con foco en Pompeya-Boedo



Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.

POMPEYA-BOEDO

La Subcentralidad de Pompeya se ubica en el sur de la ciudad dentro de la comuna 4 y 5, tomando parte del barrio de Nueva Pompeya hacia el sur y de Boedo y Parque Chacabuco hacia el norte. Se caracteriza por su importante centro de trasbordo sobre la Av. Sáenz que es una de las puertas de entrada a la ciudad desde el sur, lo que lo convierte en un polígono con potencial metropolitano.

El tejido mayormente bajo y residencial y cuenta con importantes predios industriales en desuso y subutilizados con alta capacidad de renovación.

La parcela del hipermercado Carrefour en Boedo es otro gran predio de oportunidad que se reconvertirá en los próximos años. Pequeñas plazoletas y corredores verdes existentes pueden ser complementados por nuevos espacios públicos mediante la renovación de dichos predios.



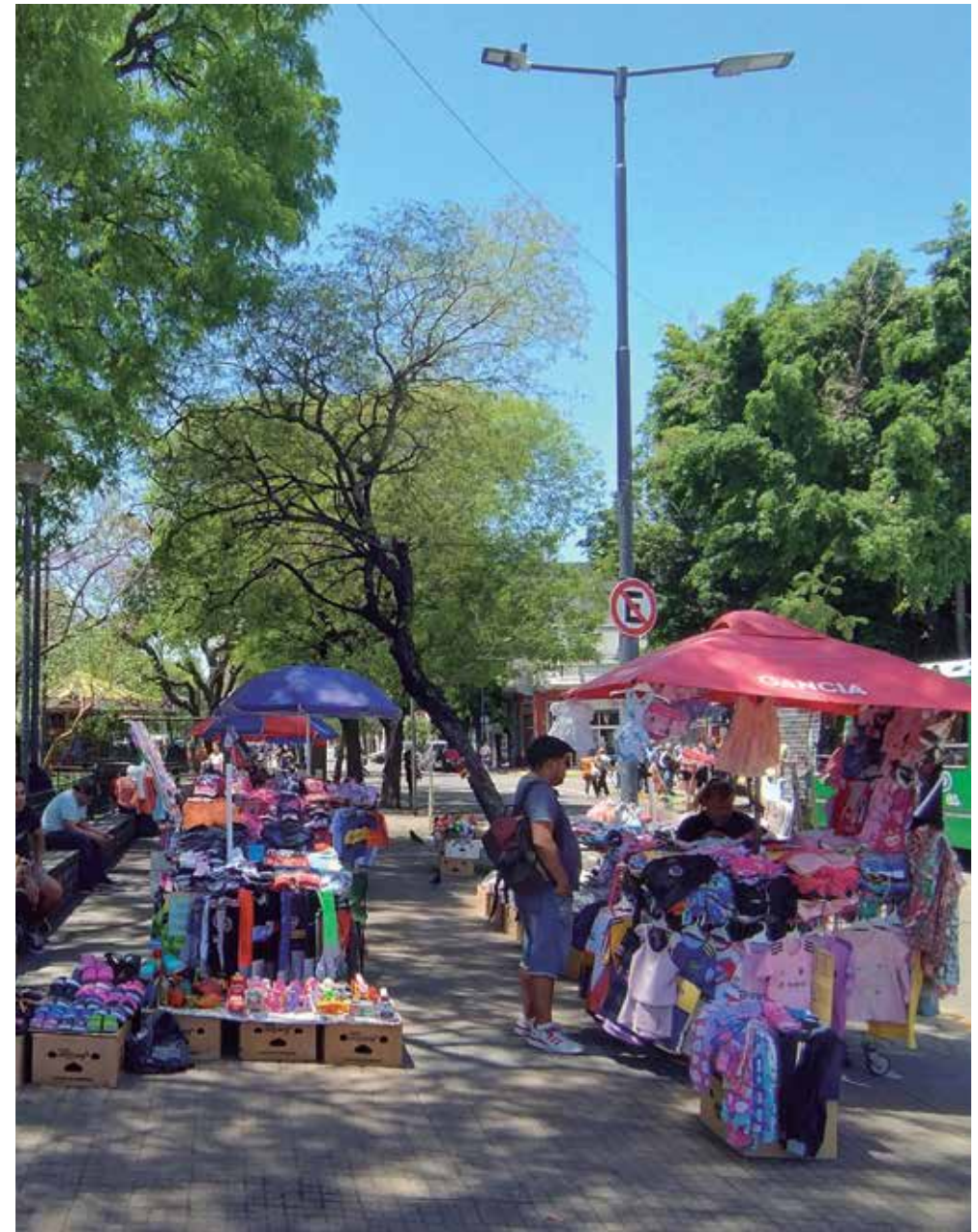
El polígono se encuentra delimitado por la AU 25 de Mayo, las avenidas La Plata, Almagro y Amancio Alcorta, y las calles Viel, José Mármol, Salcedo, José C. Paz y Pepirí. Hacia el sur se encuentra el centro de transbordo de la Av. Sáenz, uno de los más importantes de la ciudad que recientemente se vio impulsado por la nueva estación elevada de Sáenz del Ferrocarril Belgrano Sur. La llegada de la línea H hasta este nodo es una obra clave para consolidar esta subcentralidad.

En el sector existen grandes predios de oportunidad para la reconversión, desde fábricas abandonadas hasta galpones logísticos, siendo el más emblemático el Carrefour de Boedo. La Av. Perito Moreno actualmente es un corredor de tránsito pesado que se puede reordenar para permitir la reconversión residencial con mixtura de usos, como ya sucede en el PROCREAR junto a la estación Sáenz. Ante la falta de grandes espacios públicos, una posible densificación deberá verse acompañada por una expansión del sistema de plazoletas y corredores verdes, con plantación de nuevos árboles y nivelación de calzadas.

En cuanto a la cultura, la presencia del patrimonio arquitectónico, como en la Colonia Obrera San Vicente de Paul y la

Parroquia Nuestra Señora de Pompeya, del fútbol asociado al Club San Lorenzo y del Tango constituyen una gran potencialidad para esta subcentralidad.

La cercanía con los sectores más dinámicos Parque Patricios hacia el este y Caballito hacia el norte es una oportunidad para el desarrollo de nuevos empleos y la atracción de residentes.



Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.

PRESENTACIÓN



Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.

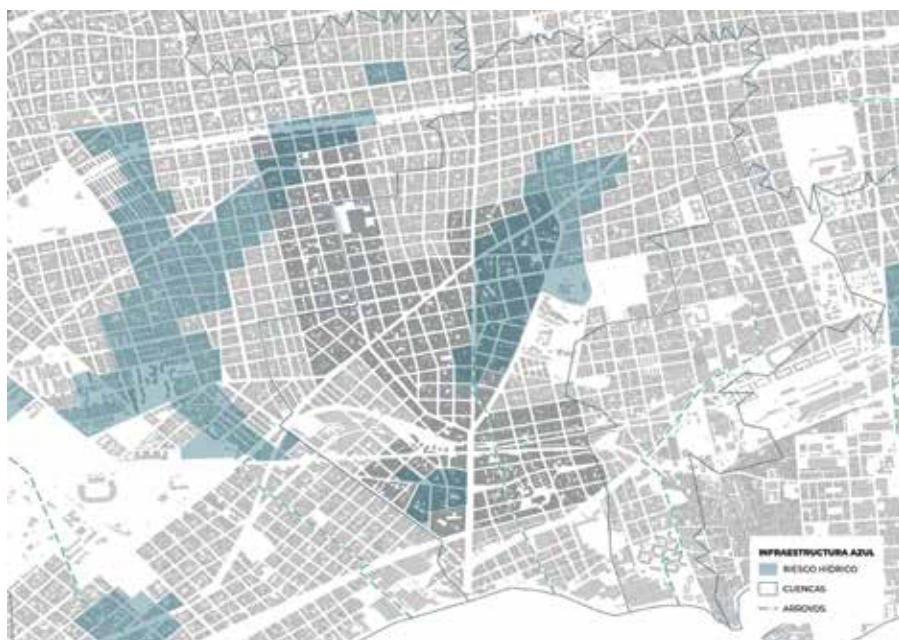


ANÁLISIS



MOVILIDAD Y TRANSPORTE

Los principales centros de transbordo se encuentran en torno a la Estación La Plata, línea E del subte al norte, y hacia el sur con transporte público automotor el nodo Chiclana-Caseros, próximo a terminal Hospitales de la línea H del subte. Hay una menor capacidad de trasbordos en torno a Mariano Moreno hacia Bajo Flores, y Pavón y Boedo a pesar de tratarse de una intersección de avenidas. Hacia el sur, se evidencia un centro de transbordo importante sobre la Av. Sáenz y la intersección con las vías del ferrocarril Belgrano Sur, en torno a la Estación Sáenz. Esto constituye una oportunidad para atraer nuevos flujos de personas. Las vías del sector sur son parte de la red de tránsito pesado, dificultando la movilidad sustentable.



INFRAESTRUCTURA AZUL

Dado su emplazamiento hacia el sur de la ciudad y su proximidad al Riachuelo, la Subcentralidad Pompeya se inscribe en las cuencas Erezcano y Ochoa - Elía. Por tanto, el sector cuenta con diferentes arroyos que desembocan en el mismo. El arroyo Ochoa - Elía atraviesa el polígono de norte a sur de manera subterránea. Las obras del plan hidráulico en este sector buscan aumentar la capacidad de los conductos de los ramales, para reforzar su capacidad hidráulica. Por su parte, los sectores que presentan riesgo hídrico son tres: el primero, al norte del polígono con proximidad a la Au. 25 de Mayo, el segundo en torno a Av. Chiclana y el último al sur próximo a la nueva Estación Sáenz.

Mapas de movilidad e infraestructura azul. Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.



INFRAESTRUCTURA VERDE

La concentración de espacios verdes públicos se da hacia el sur de la Subcentralidad Pompeya: allí se ubican las plazas Juan Tronconi y Pompeya Centro. Asimismo, el polígono limita con grandes espacios verdes como el Parque de los Patricios, Parque José C. Paz y arterias como Int. Francisco Rabanal y Amancio Alcorta que tienen gran potencial de reverdización como continuación del Corredor Verde del Sur. También ha de destacarse la oportunidad que representan los predios ferroviarios y el entorno a las vías del ferrocarril Belgrano Sur, partiendo de Av. Sáenz, dada su extensión hacia el oeste y posible integración de plazoletas como Melchor P. de Holguín. Hacia el norte y Boedo escasean las áreas verdes con excepción del arbolado y la plazoleta del conjunto Buteler.



PROTECCIÓN PATRIMONIAL

La Subcentralidad Pompeya cuenta con áreas y edificios patrimonialmente protegidos entre los que se destaca el Barrio Azucena Butteler (APH 26), una zona residencial de casas bajas; la Colonia Obrera San Vicente de Paul (APH 27), un anillo de casas construidas para trabajadores que tiene como centro una torre con reloj y un campanario; la parroquia Nuestra Señora de Pompeya, uno de los primeros y pocos templos neogóticos de Argentina, el Instituto San Vicente de Paúl y el Colegio Nuestra Señora de la Divina Providencia, dos instituciones educativas de la religión católica. Al sur del polígono se encuentra el APH23 - Puente Alsina, y al norte, dispersos, otros inmuebles de valor histórico con protección cautelar.

Mapas de infraestructura verde y protección patrimonial. Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.



EDUCACIÓN

La Subcentralidad Pompeya cuenta con numerosos establecimientos educativos: de la esfera pública, las escuelas primarias N° 14, 21 y 23, el bachillerato Popular Nueva Pompeya; y de la esfera privada, los institutos Instituto San Vicente de Paul, Inmaculada Concepción y San Antonio de Padua, entre otros. También se destacan otros establecimientos como el Instituto Universitario para el Desarrollo Productivo y Tecnológico.



CULTURA

Se identifican diversos espacios, actividades culturales y organizaciones sociales como el Centro Cultural Homero Manzi al este del polígono y al sur de la Av. Perito Moreno espacios como la Casa Cultural Víctor Jara y el Centro Cultural Pompeya. En cuanto a los espacios de fe - religiosos, Pompeya presenta un importante número de iglesias y parroquias, principalmente localizadas sobre las avenidas La Plata y Sáenz y en sus entornos más próximos, de las que se destaca la parroquia Nuestra Señora de Pompeya. En el polígono también se destaca el pasaje Buteler, donde se encuentra el Monumento Enrique Santos Discépolo, los museos de San Lorenzo en Av. La Plata, y de Estudios Históricos de Nueva Pompeya en Av. Amancio Alcorta.

Mapas de educación y cultura. Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.



SALUD Y DESARROLLO SOCIAL

El Hospital Aeronáutico Central se ubica hacia el sur del polígono de Pompeya. Este es el principal centro de salud que atiende al personal militar y civil de la institución y a sus familiares. Hacia el oeste, los hospitales Churruca y Penna, limitan con la subcentralidad.

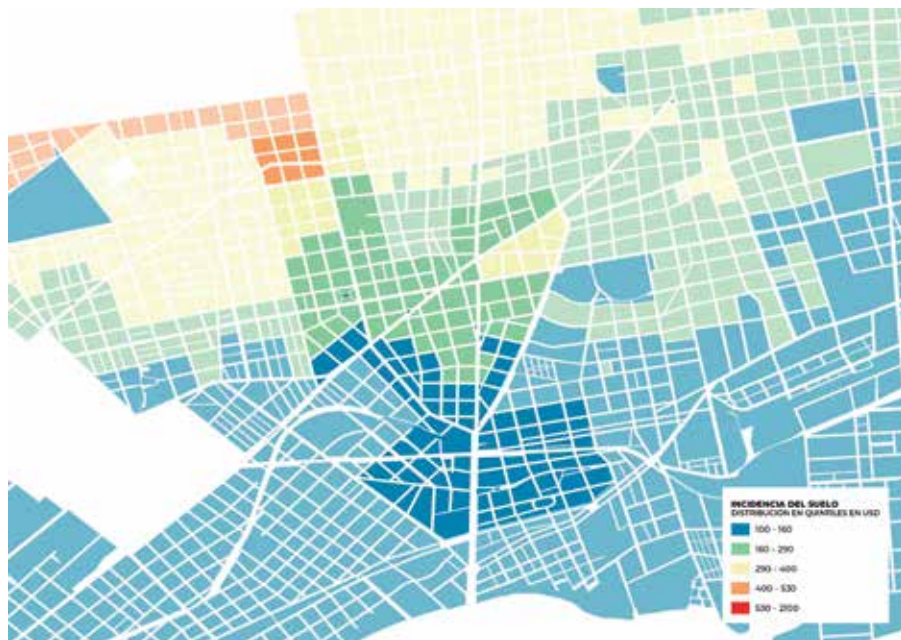
También se destaca el emplazamiento de centros de salud privados, principalmente emplazados sobre Av. La Plata y Av. Sáenz, y un número menor de centros médicos de salud públicos y barriales. En el polígono no se encuentra ningún CeSaC, siendo los más próximos el N° 39 al noreste en 24 de noviembre e Inclán, el N° 30 en Av. Amancio Alcorta y Av. Perito Moreno el este y el N° 48 en Av. Perito Moreno y Av. Fernandez de la Cruz al oeste.



DEPORTE Y RECREACIÓN

El Club Atlético San Lorenzo de Almagro es parte de la memoria colectiva del barrio de Boedo, y por tanto, de la Subcentralidad Pompeya que toma parte del barrio. Por un lado, al norte del polígono de Pompeya, se emplaza sobre Av. La Plata, la Sede Boedo del Club Atlético San Lorenzo en la que hoy funciona el polideportivo Arquitecto Roberto Pando y se practican múltiples deportes. Por otro lado, el polígono limita, al sur, con Ciudad Deportiva de San Lorenzo, ubicada en el Bajo Flores y en la que se inscribe el actual estadio del club denominado Pedro Bidegain. También se observan algunos clubes de prácticas deportivas distribuidos de forma dispersa.

Mapas de salud y desarrollo social y recreación y deporte. Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.



INCIDENCIA DEL SUELO

El interés del mercado decrece notablemente de norte a sur, siendo más alto en torno a Directorio y Mariano Moreno, siguiendo la lógica de Caballito, y menor a partir de la intersección de las avenidas La Plata, Sáenz y Almagro, los valores del suelo son de los más bajos de la ciudad, con escasas oportunidades que potencien el desarrollo del sector. Aunque se destaca la nueva Estación Sáenz del ferrocarril Belgrano Sur, como Centro de Tránsito de menor jerarquía que sirve al sector, y la posibilidad de conectarlo con la continuidad de los corredores con mayor incidencia hacia el norte como Av. La Plata y Boedo. También debe destacarse que se observa mayor interés en los sectores atravesados por las líneas de subte (H y B).



DINÁMICA INMOBILIARIA

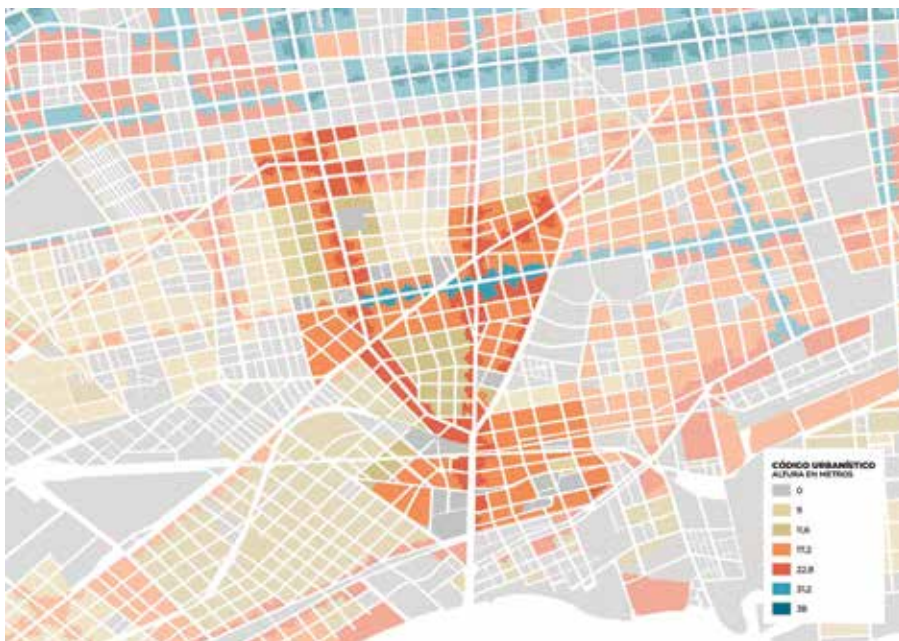
La dinámica inmobiliaria en Pompeya muestra mayor movimiento de lotes en venta sobre Av. Sáenz y su intersección con Av. Chiclana, y en torno a la Sede Boedo del Club de San Lorenzo sobre Av. La Plata. A grandes rasgos, podría decirse que la mayor concentración de lotes en venta a través de estos últimos años se da hacia Parque Patricios y en Boedo. El mayor dinamismo del mercado inmobiliario se da hacia el norte por fuera del polígono cruzando la Autopista, en torno a la Av. San Juan, a partir de lo cual decrece hacia el sur, siendo casi inexistente a partir de la Av. Caseros. Al este y oeste del sector sur del polígono se presuponen dinámicas inmobiliarias informales asociadas a los barrios vulnerables 21-24 y 11-14.

Mapas de incidencia del suelo y dinámica inmobiliaria. Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.



COMERCIO

Los locales y las ferias de abastecimiento barrial se sitúan, principalmente, sobre las avenidas La Plata y Chiclana. Se destacan las áreas de mayor concentración comercial y de servicios en torno a la Sede Boedo del Club Atlético San Lorenzo y en la intersección de las avenidas La Plata y Chiclana. También se evidencia una importante concentración al sur del polígono delimitado, en torno a la Estación Sáenz, lo que probablemente se debe a su carácter de nodo de transporte.



CÓDIGO URBANÍSTICO

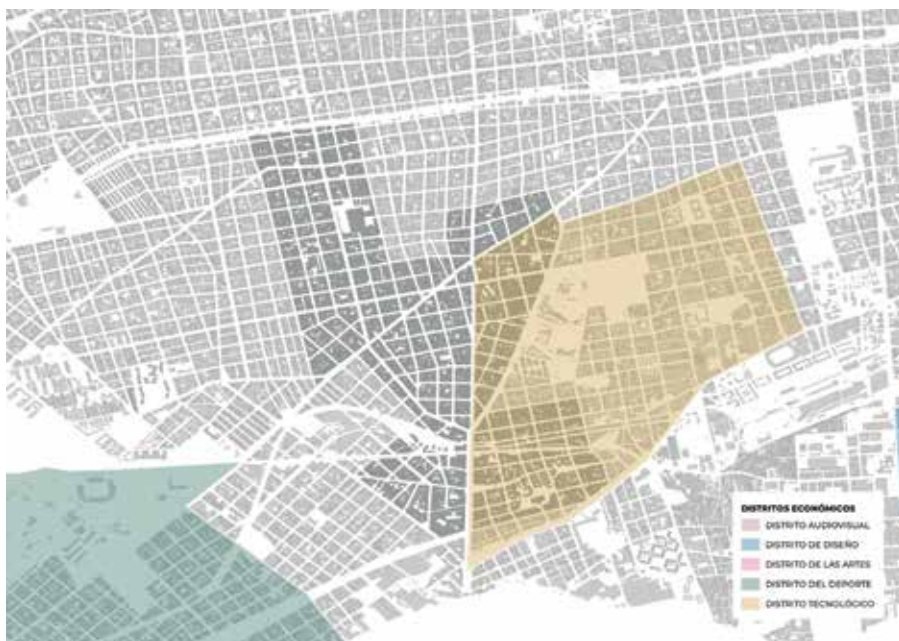
La Subcentralidad Pompeya es cruzada por la Av. Caseros que por Código, tiene una altura máxima permitida de 31,2 m, siendo el corredor de mayor altura del polígono. También se destacan otras avenidas que responden al máximo de 22,8 m, como Chiclana, La Plata y Sáenz. El resto del polígono adquiere valores heterogéneos, permitiendo desarrollos de diversas alturas, y hacia el centro de las avenidas, el resguardo de la escala barrial, como entre Av. La Plata, Saenz y Uspallata, y el entorno de Av. La Plata. El nivel de mixtura de usos se corresponde con esta lógica de las alturas, siendo predominantemente residencial hacia el interior de las macromanizanas y aumentando en los corredores.

Mapas de comercio y código urbanístico. Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.



DENSIDAD POBLACIONAL

La densidad poblacional del polígono de Pompeya es mayor en el tejido que rodea a las avenidas importantes del sector y con especial intensidad en algunas manzanas particulares como en la que se inscribe la Sede Boedo del Club San Lorenzo y en Av. Caseros y Av. Saenz con presencia de edificios verticales. Sin embargo, ha de destacarse que se trata de una zona que no adquiere altos niveles de habitantes por km². El sector sur de la ciudad y estas comunas en particular se caracterizan por densidad por debajo del promedio, concentrándose en los sectores vulnerables, como ocurre en los barrios del entorno del polígono como el 21-24 al este, el 1-11-14 al oeste, y el asentamiento en Don Pedro de Mendoza al sur.

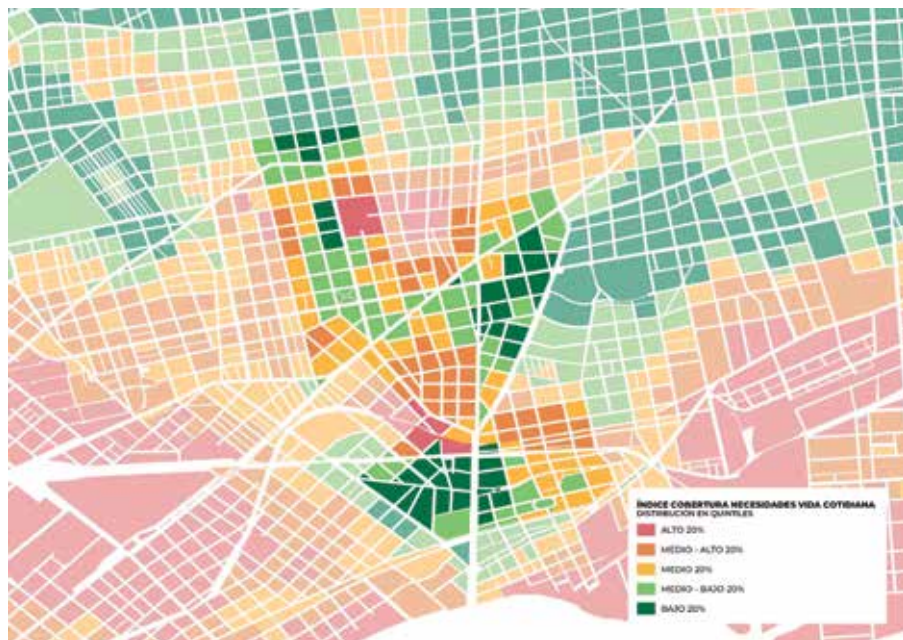


DISTRITOS ECONÓMICOS

Pompeya es alcanzado por el Distrito Tecnológico que abarca principalmente el barrio Parque Patricios, específicamente desde el borde oeste del polígono hasta Av. Sáenz y Av. Chiclana. Este prevé la radicación de empresas en el campo de la Tecnología de la Información y Comunicación (TICs), que se ubican en el sector anteriormente mencionado, próximo a la Sede del Gobierno de la Ciudad en el barrio de Parque Patricios. La gran cantidad de predios fabriles y de logística en el sector sur representa una oportunidad.

Los distritos económicos más cercanos al polígono son el Distrito del Deporte hacia el oeste, incluyendo al actual club San Lorenzo, y hacia el este luego de Av. Vélez Sarsfield el Distrito del Diseño.

Mapas de desidad poblacional y distritos económicos. Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.



ÍNDICE DE COBERTURA DE NECESIDADES DE LA VIDA COTIDIANA (ICNVC)

La cobertura de necesidades de la vida cotidiana en Pompeya alcanza los niveles más altos en las inmediaciones de la Estación Sáenz, probablemente asociados al carácter de nodo de transporte; a lo largo de la Av. Chiclana, próxima a Parque Patricios; y en las inmediaciones de las estaciones de La Plata y Boedo de la Línea E.

Existe una centralidad comercial con buen grado de consolidación en la intersección de las Avenidas Sáenz y Perito Moreno. El resto del sector cuenta con provisión adecuada, que va disminuyendo hacia el Riachuelo.

Por otro lado, se observan zonas comprometidas en términos de cobertura, como las proximidades a Av. La Plata entre Av. Chiclana y Av. Sáenz, y Av. Perito Moreno hacia el sur.



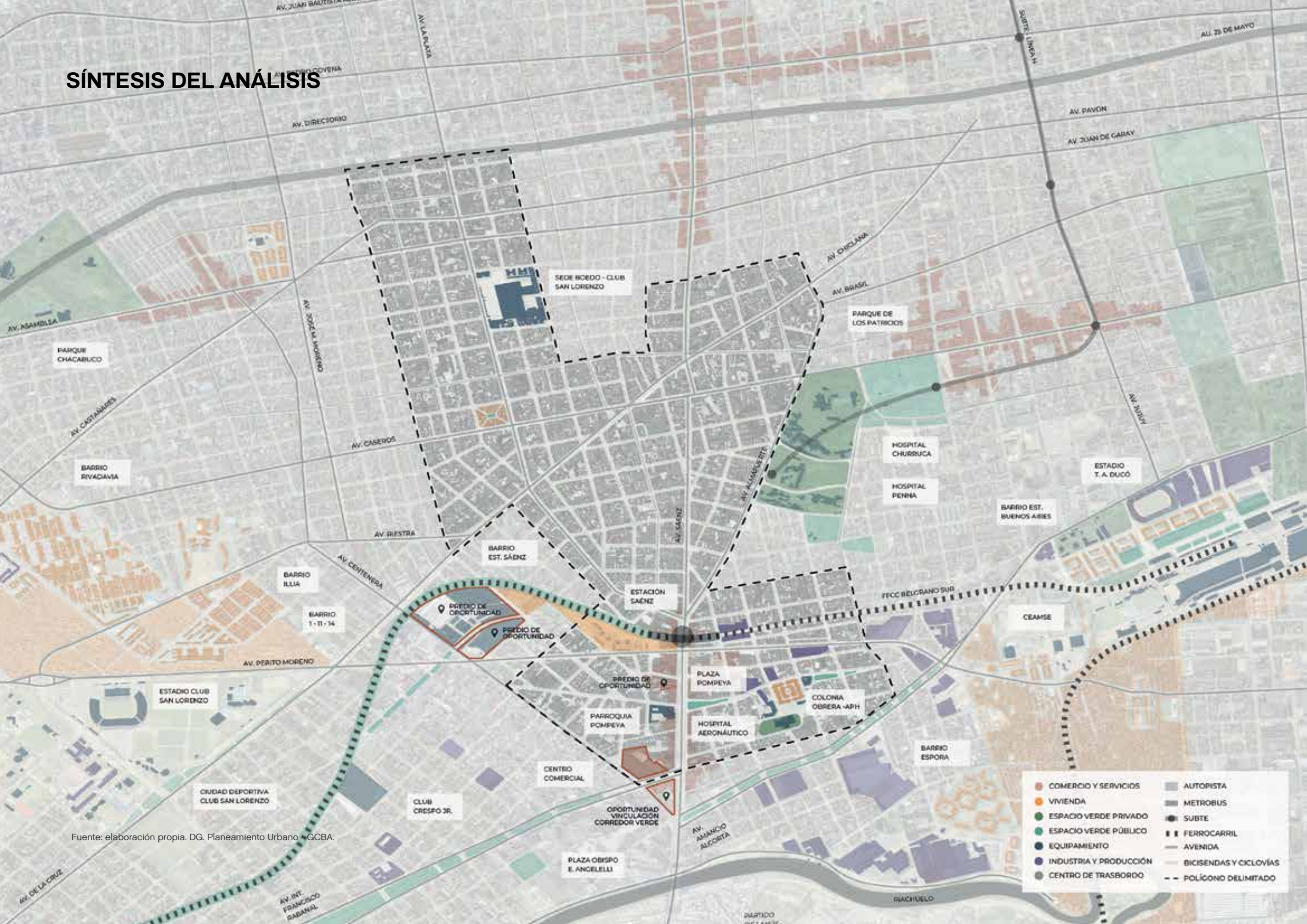
ADMINISTRACIÓN

La Subcentralidad Pompeya se inscribe en las Comunas 4 y 5. La sede comunal 4 se ubica en la intersección de Av. Perito Moreno y Del Barco Centenera al este del polígono pero por fuera de sus límites, mientras que la sede comunal 5 se encuentra del otro lado de la Autopista 25 de Mayo.

Por otro lado, Pompeya no es un sector asociado a la actividad administrativa. Se identifica un bajo número de sedes del Poder Judicial, PAMI y Edesur. También ha de destacarse que se ubica próximo a la Sede del Gobierno de la Ciudad de Parque Patricios, lo que representa una oportunidad para la atracción de movimiento.

Mapas de cobertura necesidades cotidianas y administración. Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.

SÍNTESIS DEL ANÁLISIS

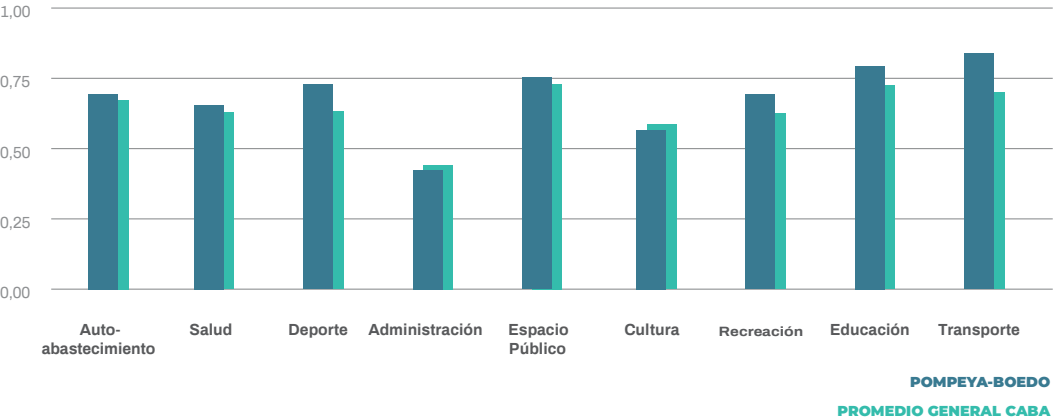


Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.

POMPEYA - BOEDO EN DATOS

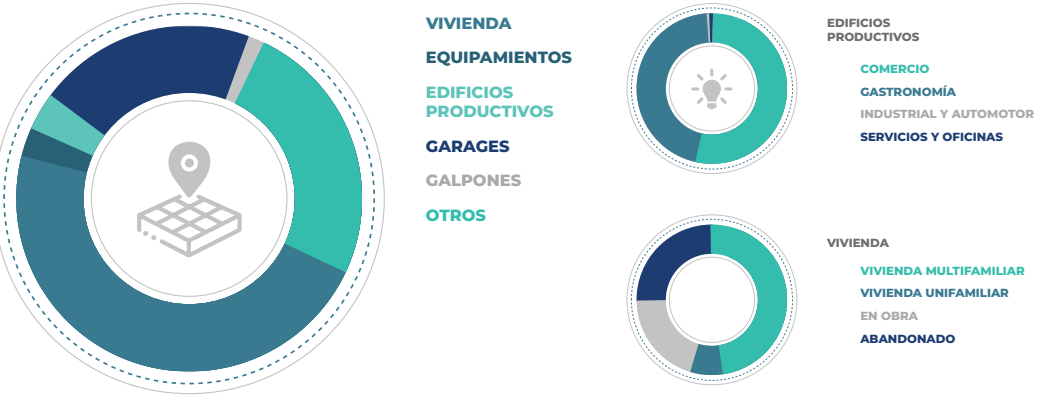
COBERTURA DE NECESIDADES

Cobertura de necesidades medido a partir de proximidad promedio a un conjunto de atributos o servicios urbanos fundamentales para las necesidades básicas de la vida diaria en la Ciudad de Buenos Aires. Datos obtenidos a partir de ICNVD - Índice de cobertura de necesidades de la vida cotidiana - GCBA



USOS

Datos obtenidos a partir de Relevamiento de Usos del Suelo CABA (RUS 2017)



DENSIDAD POBLACIONAL

Datos obtenidos a partir del censo poblacional 2010



12.186
hab/km²

DENSIDAD BRUTA

La densidad bruta mide la población o las unidades de vivienda en toda la zona urbana, incluyendo usos no residenciales, como calles, parques o cualquier tipo de equipamiento

16.326
hab/km²

DENSIDAD NETA

La densidad neta mide la población en el área asignada para uso residencial únicamente.

PARCELA

Datos obtenidos mediante la medición de datos geométricos de Buenos Aires data - GCBA



SUPERFICIE
TOTAL
PARCELADA

1,62
km²

TAMAÑO
PROMEDIO
PARCELA

382
m²

ALTURA
PROMEDIO
PARCELA

5,66
m

POMPEYA - BOEDO EN IMÁGENES



CORREDORES COMERCIALES

Concentración comercial en corredores de alto tránsito y entorno degradado.



TEJIDO INDUSTRIAL

Oportunidad de mixtura.



BARRERAS URBANAS

Grandes equipamientos industriales, frentes inactivos y baja caminabilidad.



ACCESO AL RIACHUELO

Vinculación con riachuelo deficiente entorno puente Alsina degradado.



POTENCIAL DENSIFICACIÓN

Tejido residencial poco consolidado.



POTENCIAL MOVILIDAD

Mejorar y vincular modalidad de transporte

Fuente: Google Street View

ESTADO DE SITUACIÓN

SUBZONA 1

Tejido residencial media-baja densidad.
Cercanía sede Club San Lorenzo.

SUBZONA 2

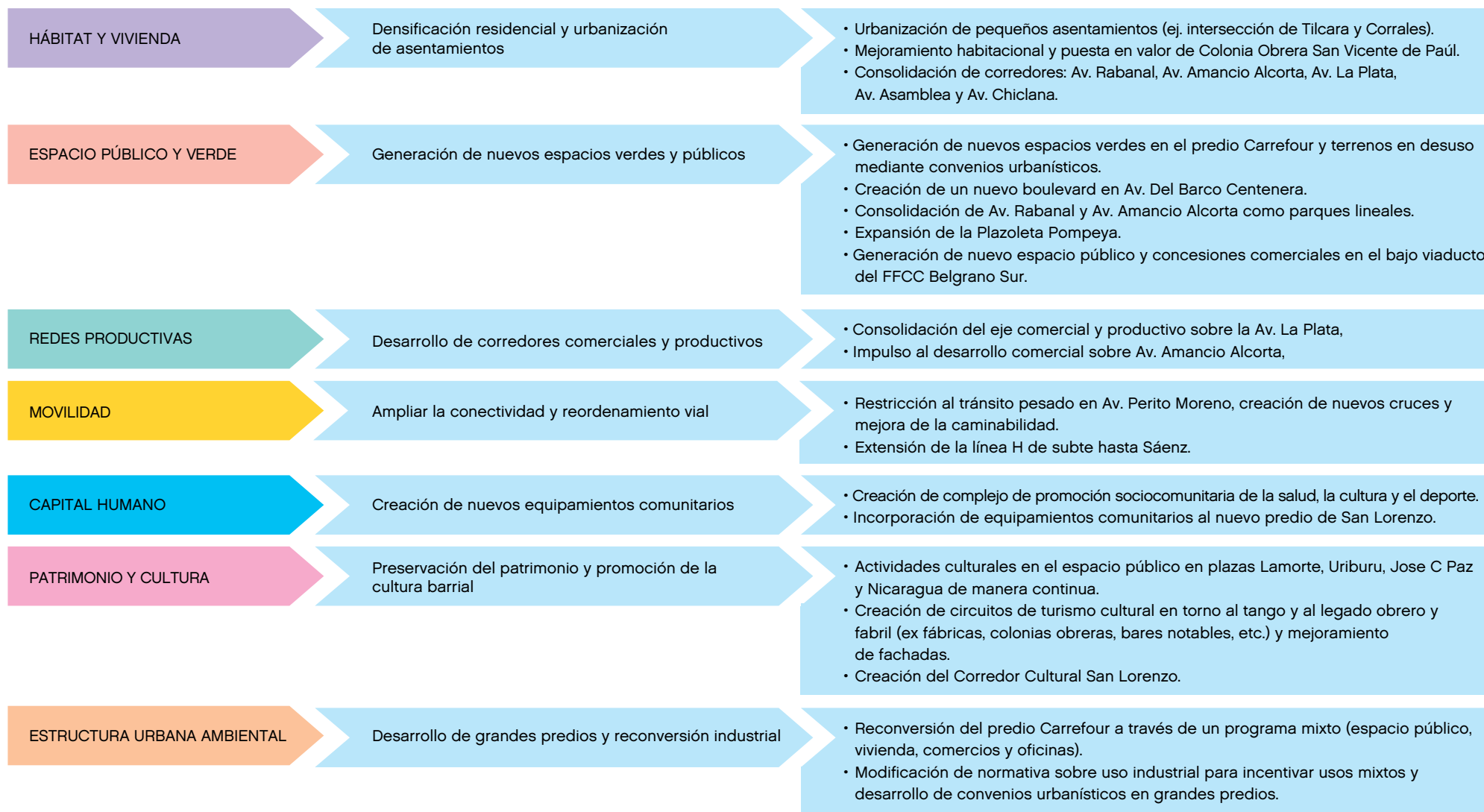
Tejido residencial de media densidad.
Acceso a otras centralidades - subte
línea H.
Vinculación con centralidad de Parque.

SUBZONA 3

Tejido residencial de baja densidad.
Sectores de grandes lotes industriales/
logísticos.
Barrio ProCrear.
Cercanía al Riachuelo, acceso
a Avellaneda.



PROPUESTAS



PROPUESTAS



Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.

ESCENARIO PROSPECTIVO



Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.



Fuente: elaboración propia. DG. Planeamiento Urbano - GCBA.



Fuente: elaboración propia, DG. Planeamiento Urbano - GCBA.



Buenos Aires Ciudad

Este ejemplar se imprimió en la Imprenta del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2024.