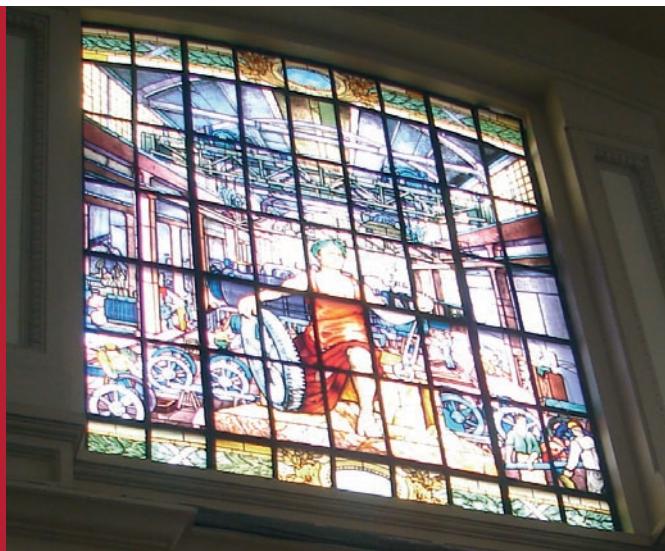






I

BUENOS AIRES EN EL  
CONTEXTO INTERNACIONAL

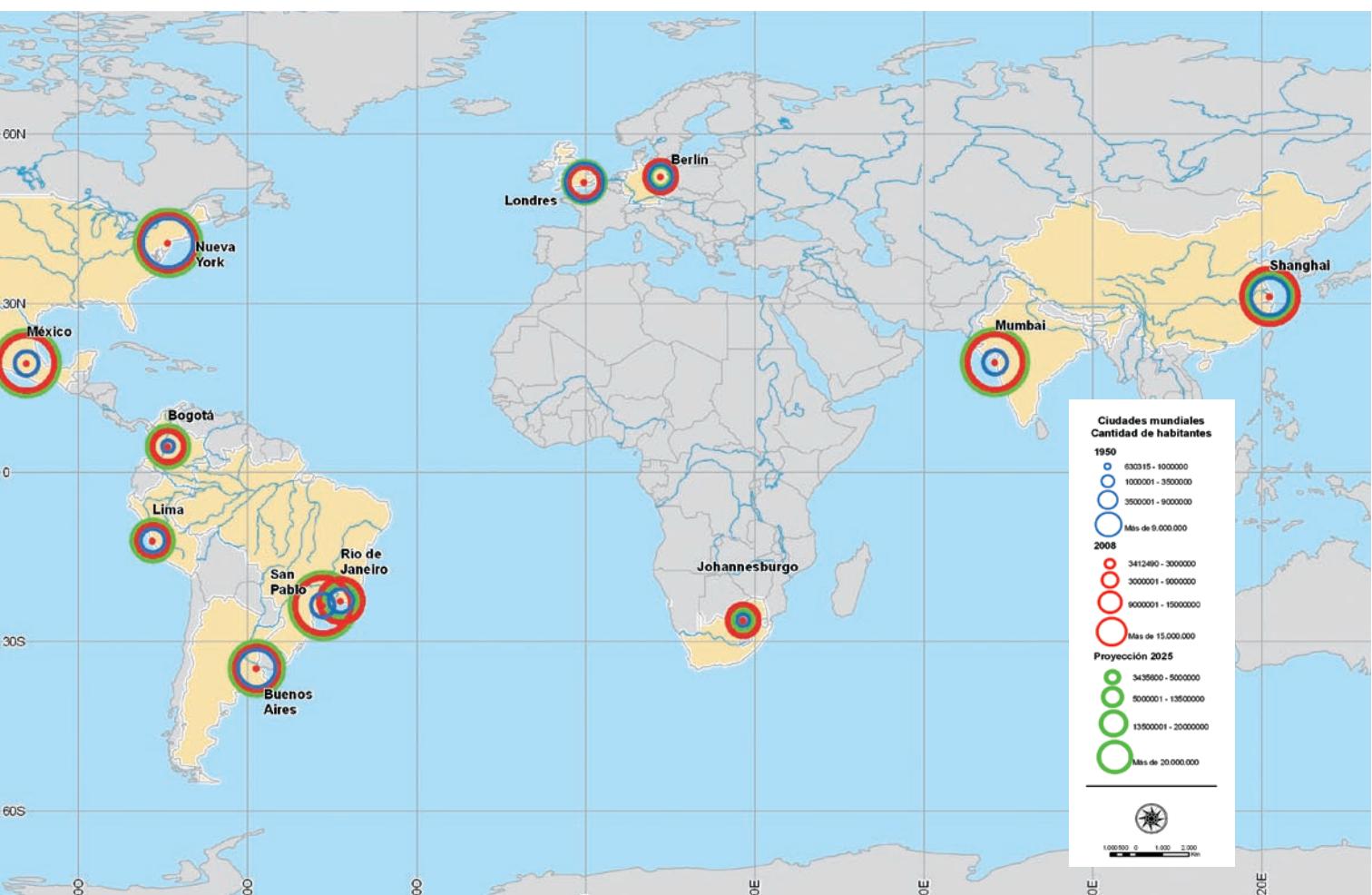


ATLAS

## POBLACIÓN

A partir de abril del 2008, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires participa en el programa Urban Age de la London School of Economics and Political Science y Alfred Herrhausen Society, fundación del Deutsche Bank. De esta manera, es posible establecer el estudio comparativo de una serie de parámetros que aborda la realidad urbana de la Ciudad desde una perspectiva internacional.

. Aumento en la población de las ciudades. 1950, 2008 y estimaciones al 2025

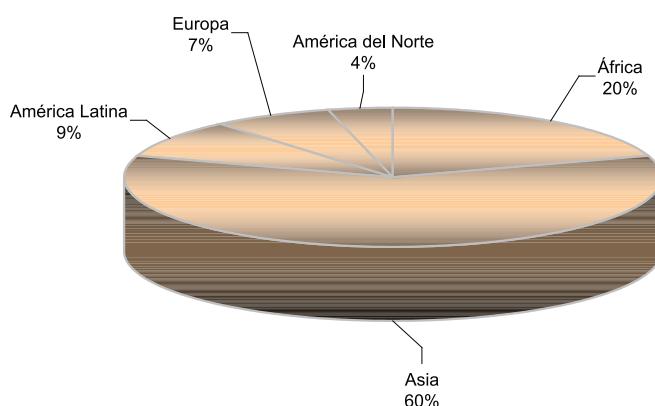


Fuente: USIT. SSP. MDU. GCABA. En base a Urban Age, LSE, 2008.

## LA POBLACIÓN DE LAS CIUDADES

La población mundial se cuadriplicó en el siglo XX. En menos de 100 años, de 1.500 millones de habitantes que se contaban a principios de siglo, se llega a los 6.000 millones contabilizados para octubre de 1999. Sin embargo, la tendencia evidencia la desaceleración del crecimiento demográfico. Entre 2000 y 2050 sólo los países del Sahara verán duplicar su población. Según los expertos esta tendencia se relaciona con el hecho de que una cantidad de países alcanzó la fase avanzada de la transición demográfica, que se caracteriza por el descenso continuo de la tasa de fecundidad que se combina con una baja de la mortalidad y aumento de la esperanza de vida.

### . Aporte de población estimado al 2050



Fuente: USIT. SSP. MDU. GCABA. En base a Urban Age, LSE, 2008.

En el siglo XXI, la población será mayoritariamente urbana por primera vez en la historia. En 1950, sólo el 30,0% de la población vivía en zonas urbanas. En el 2007, este porcentaje superó al 50,0%. Así, la tasa de urbanización (porcentaje de la población total de un país que vive en áreas urbanas) en el 2000 alcanzaba el 75,0% en el caso de los países industrializados.

En lo que respecta al crecimiento de las principales ciudades, la diferencia de población entre 1950 y 2008 es mucho menor en las ciudades Londres, Berlín o Nueva York que en la mayoría de las ciudades del hemisferio Sur. San Pablo es la ciudad que más crece en este período: suma casi 17 millones de habitantes. En tanto Buenos Aires se encuentra en términos medios con respecto al aumento total de población, y muestra un crecimiento por hora casi 5 veces menor al de Mumbai, en la India.



Calle peatonal de Buenos Aires.



Edificios de oficinas de la ciudad de San Pablo.

#### . Diferencias de población 1950-2008

AGLOMERACIÓN	1950-2008	CRECIMIENTO DE HABITANTES POR HORA
San Pablo	16.764.000	24
Mumbai	16.491.000	42
Ciudad de México	16.295.000	23
Shanghai	9.178.000	32
Río de Janeiro	8.940.000	14
Buenos Aires	7.804.000	9
Bogotá	7.339.000	15
Lima	7.074.000	12
Nueva York	6.843.000	13
Johannesburgo	2.607.000	5
Londres	225.000	1
Berlín	61.000	0

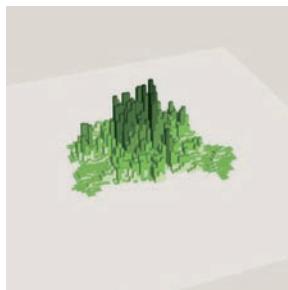
Fuente: Urban Age, LSE, 2008.

Londres alcanza por primera vez los 6.500.000 habitantes en 1900. En el 2000, más de 30 aglomerados en todo el mundo superan esa cifra. De los más importantes, dos tercios se encuentran en países en vías de desarrollo, que alcanzan una tasa de urbanización del 40,0% en el 2000; en este sentido, la urbanización en América Latina es superior a la de Europa y duplica los índices de Asia y África. Si se toma como valor de base la población para el año 2008, considerando los valores de 1950 y estimando los mismos para el año 2025, es posible comparar la velocidad del crecimiento para las ciudades analizadas. En el mapa siguiente, puede apreciarse que las ciudades de los países en vías de desarrollo, como Ciudad de México, Bogotá, Johannesburgo y San Pablo, muestran un crecimiento espectacular en la última mitad del siglo XX, comparado con la situación más estable de Londres o Berlín.

Ver Lámina 1 | Aumento en la población de las ciudades. 1950, 2008 y estimaciones al 2025. Fuente: USIT. SSP. MDU. GCABA. En base a Urban Age, LSE, 2008.

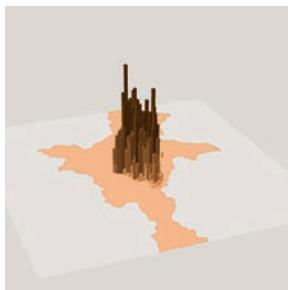
Además, el crecimiento de las ciudades se desarrolla a través del proceso de metropolización que refiere a la expansión de las poblaciones urbanas a lo largo de las principales vías de transporte, unificando aglomeraciones preexistentes en una mancha continua de edificación. Esta metropolización de las ciudades supone un incremento de la movilidad diaria de la población, y consecuentemente un espectacular aumento en el transporte.

.Berlín



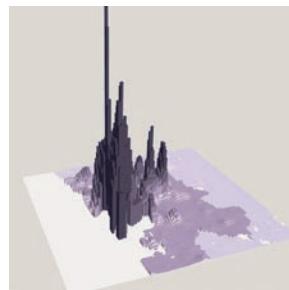
Población Área Metropolitana:  
19.178.000 millones de habitantes  
Densidad: 801 hab./ km<sup>2</sup>

.Bogotá



Población Área Metropolitana:  
8.586.000 millones de habitantes  
Densidad: 2164 hab./km<sup>2</sup>

.Mumbai



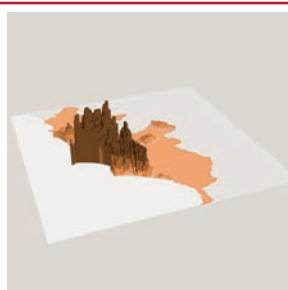
Población Área Metropolitana:  
19.098.000 millones de habitantes  
Densidad: 4090 hab./km<sup>2</sup>

.Johannesburgo



Población Área Metropolitana:  
19.347.000 millones de habitantes  
Densidad: 520 hab./km<sup>2</sup>

.Lima



Población Área Metropolitana:  
8.140.000 millones de habitantes  
Densidad: 2779 hab./km<sup>2</sup>

.Londres



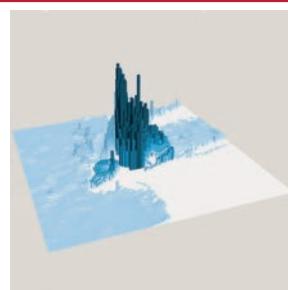
Población Área Metropolitana:  
8.585.000 millones de habitantes  
en el Gran Londres  
Densidad: 679 hab./km<sup>2</sup>

.México



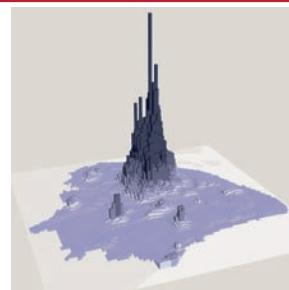
Población Área Metropolitana:  
19.178.000 millones de habitantes  
(tasa de urbanización del 76 %)  
Densidad: 3796 hab./km<sup>2</sup>

.Nueva York:



Población Área Metropolitana:  
19.182.000 millones de habitantes  
(ocho millones en la ciudad)  
Densidad: 783 hab./km<sup>2</sup>

.Shanghai



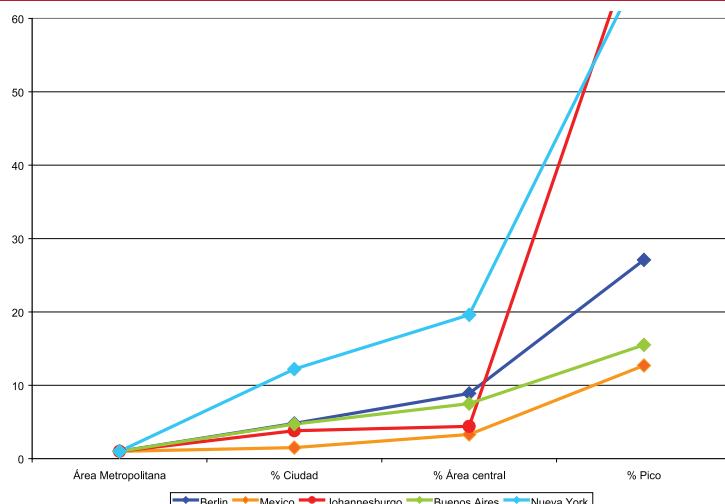
Población Área Metropolitana:  
15.244.000 millones de habitantes  
(más tres millones de migrantes  
internos no registrados).  
Desde 1920 la población se  
incrementó unas 8 veces.  
Densidad: 2.862 hab./km<sup>2</sup>

En líneas generales, este aumento se relaciona con una expansión en superficie, consecuentemente las densidades de población de la ciudad central van disminuyendo, si bien este proceso no se da de manera uniforme en todas las ciudades, como puede apreciarse en los gráficos que se presentan a continuación, elaborados en base a la densidad de población en las áreas metropolitanas.

Ver Lámina 2 I Densidad de población y población del Área Metropolitana. Fuente: USIT. SSP. MDU. GCABA. En base a Urban Age, LSE, 2008.

Para cada área metropolitana se destaca la densidad correspondiente al área central (definida como la zona a 10 km del punto central) y el pico de densidad que presenta cada una. Como puede observarse en el mapa anterior, se destacan los casos de Johannesburgo y Nueva York, que presentan picos de densidad más significativos (de 38.500 y 53.000 habitantes por km<sup>2</sup> respectivamente). En el caso de Johannesburgo, es aún más significativa la concentración si se tiene en cuenta la cantidad de población total (19.347.000 de habitantes), y la densidad promedio, de unos 520 habitantes por km<sup>2</sup>, 74 veces menos que el punto máximo.

#### . Densidad de población. Datos relativos. Área Metropolitana = 1



Fuente: USIT. SSP. MDU. GCABA. En base a Urban Age, LSE, 2008.



Avenida céntrica de São Paulo.

Las ciudades de América del Sur, como Buenos Aires, San Pablo, Río de Janeiro y Lima presentan un perfil más similar en lo que concierne a la distribución de la población. San Pablo tiene una densidad de 7139 habitantes por km<sup>2</sup> dentro de los límites administrativos y de 10.299 habitantes por km<sup>2</sup> en el área central (se debe tener en cuenta que este último dato se refiere a la centralidad de la aglomeración). Buenos Aires, por su parte, tiene una densidad promedio de 14.867 habitantes por km<sup>2</sup> en la Ciudad Autónoma, frente a un área central de 23.682 habitantes por km<sup>2</sup>.

Ver Lámina 3 | Densidad de población a nivel de Radio Censal: Área Metropolitana de Buenos Aires. Fuente: USIT. SSP. MDU. GCABA. En base a INDEC.



Arteria comercial de Dubai.

### LA OCUPACIÓN EN LAS CIUDADES MUNDIALES

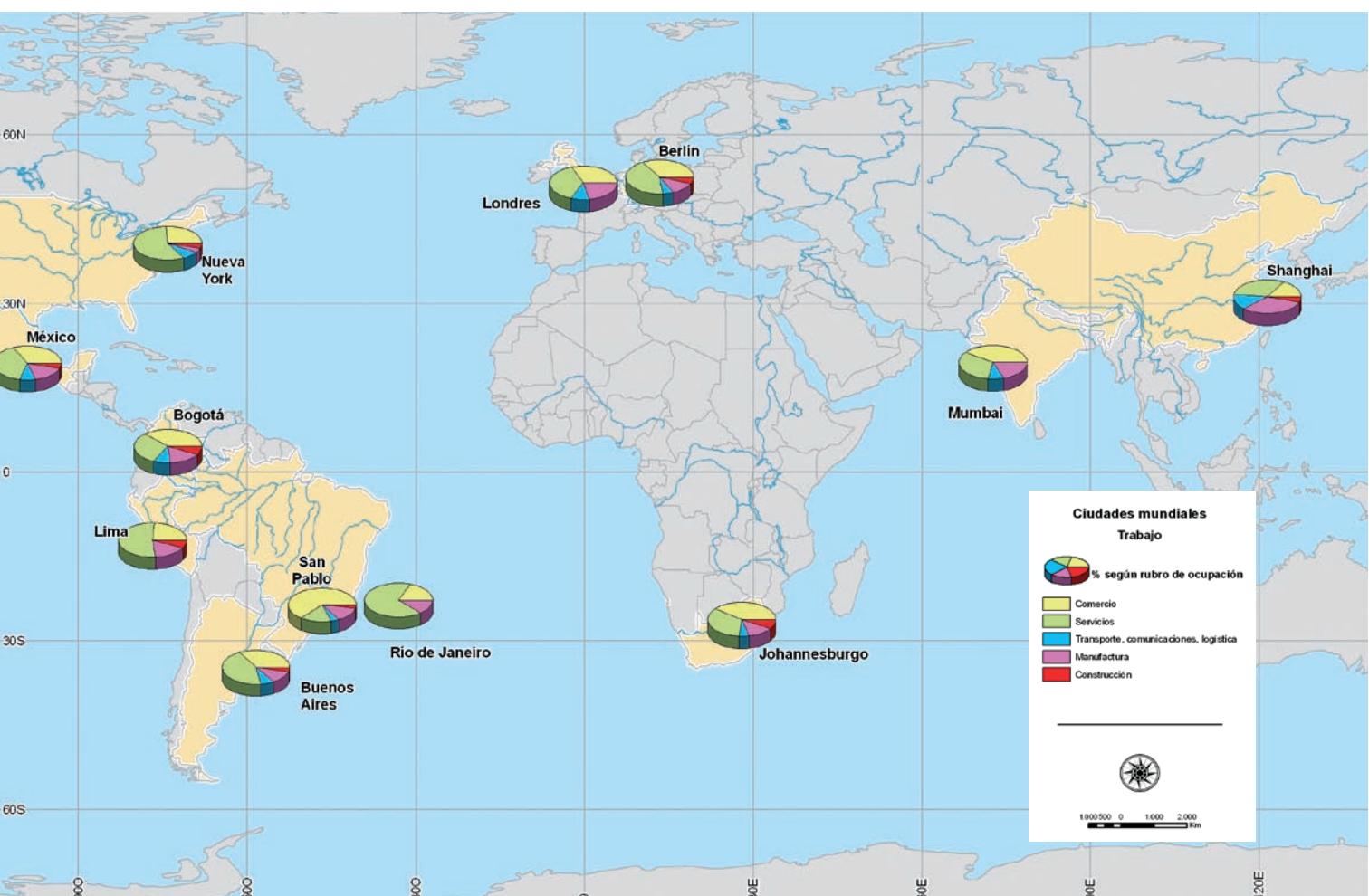
Las ocupaciones urbanas han variado a lo largo de la historia de las ciudades. Desde las ciudades comerciales del siglo XI, pasando por los centros surgidos al ritmo de la industrialización, hasta llegar al presente, cuando las actividades terciarias llegan a concentrar la mayor parte de los trabajadores que habitan las ciudades mundiales. En este sentido, puede observarse que los servicios y el comercio ocupan el lugar más importante en cuanto a los mercados laborales urbanos. Con la excepción de algunas situaciones particulares, como el contraste entre Río de Janeiro y San Pablo, siendo predominante el sector servicios en la primera y el comercio en la segunda, o la importancia del sector manufacturero en Shanghai, en la mayor parte de las ciudades son estos sectores de actividad los que se reparten la mayor parte de los trabajadores.



Mercado de alimentos en San Pablo.

Buenos Aires presenta una distribución acorde con esta tendencia, puesto que alrededor de las tres cuartas partes de su mercado de trabajo está vinculado a los servicios y al comercio. De todas formas, con contadas excepciones, todas estas ciudades mantienen un importante sector manufacturero, que en algunos casos pierde peso por el crecimiento de otros sectores, mientras que en otros la importancia de los empleos industriales disminuye junto con la cantidad absoluta de puestos demandados por esta parte de la economía de las ciudades.

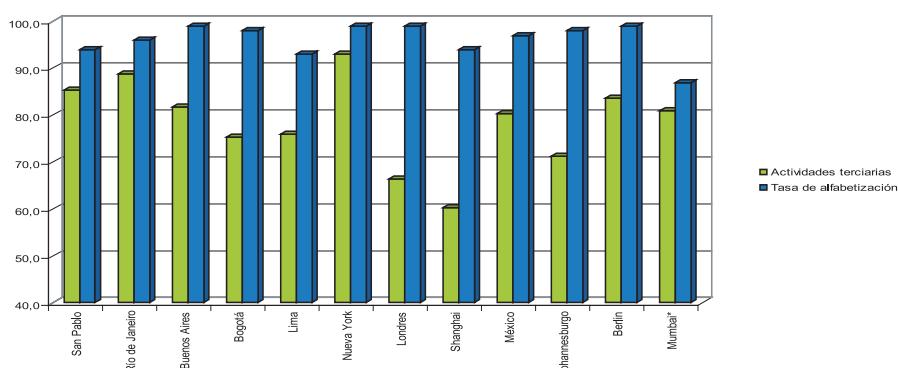
#### . Empleo por rama de actividad en ciudades mundiales



Fuente: USIT. SSP. MDU. GCABA. En base a Urban Age, LSE, 2008.

Por otra parte, la extensión de las actividades terciarias en las ciudades se relaciona con la existencia de los recursos humanos necesarios para el desarrollo de tales actividades. En tal sentido, si son tomadas en consideración las tasas de alfabetización, es posible establecer que en aquellas ciudades donde estas actividades tienen mayor peso, se corresponde un más alto nivel de alfabetización, como por ejemplo se observa en Nueva York. Sin embargo, también resulta claro que unos determinados niveles educativos no aseguran linealmente que el sector dominante en cuanto a la actividad de la población sea el terciario, siendo Shangai un buen ejemplo en ese sentido. Buenos Aires se encuentra en un lugar intermedio, en tanto sus tasas de alfabetización son elevadas, lo mismo que la población ocupada por el comercio y los servicios, pero en menor medida que otras ciudades con indicadores similares.

#### . Empleo en actividad terciaria y tasa de alfabetización en ciudades mundiales



Fuente: USIT. SSP. MDU. GCABA. En base a Urban Age, LSE, 2008.

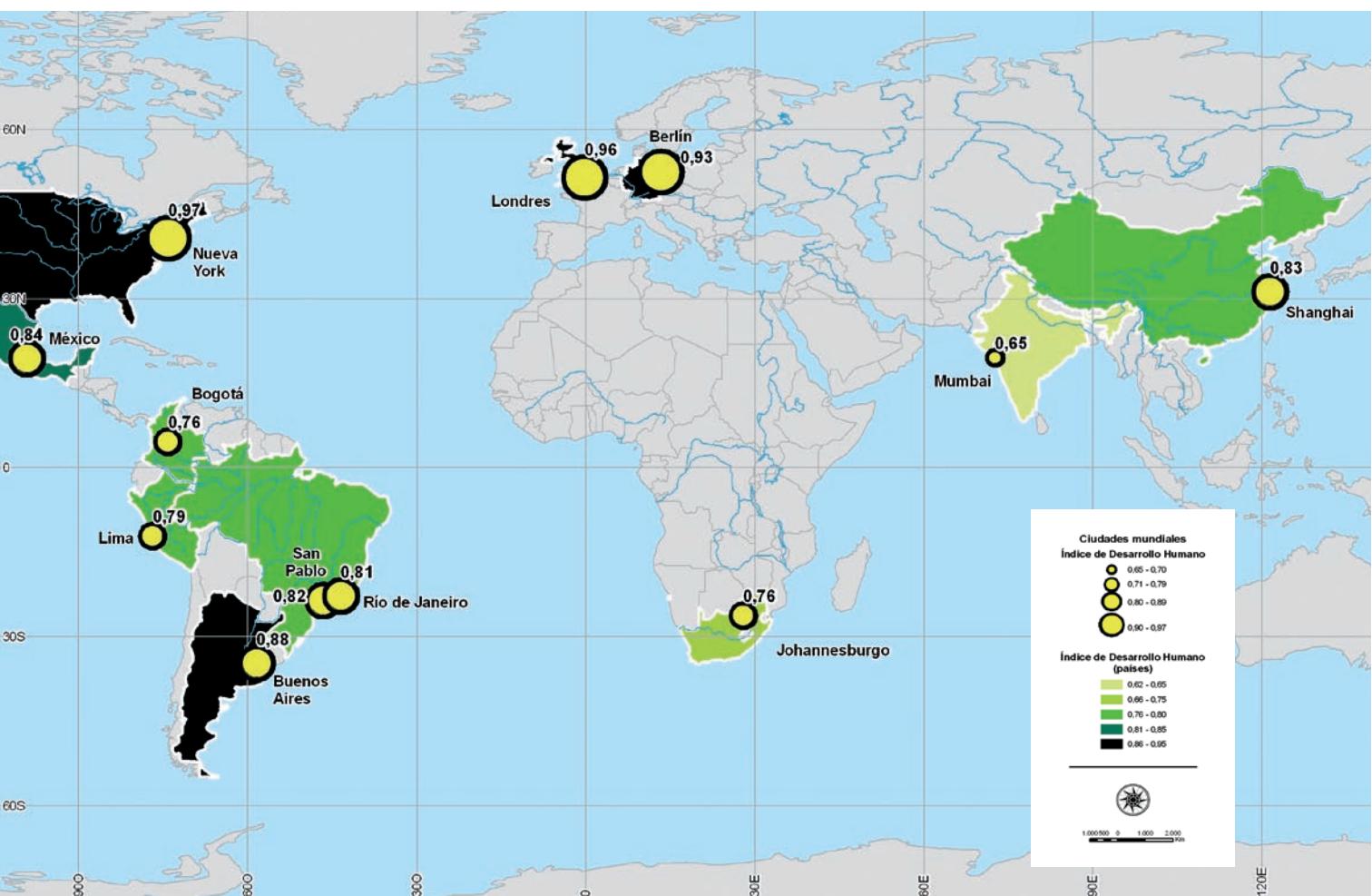
#### ÍNDICES DE DESARROLLO HUMANO DE LAS CIUDADES MUNDIALES

El índice de desarrollo humano (IDH) permite una medición estadística de variables sociales con el fin de obtener una visión acerca de la calidad de vida de una determinada unidad de análisis. En este caso se analizan ciudades, aunque vale aclarar que es utilizado mayormente para analizar la situación de países. El desarrollo, desde esta perspectiva, es entendido de acuerdo a los medios que una sociedad tiene para satisfacer sus necesidades, entendiendo aquellos no sólo en términos de ingresos. Por tal razón en la construcción del IDH se consideran tres fuentes, a saber, índices de educación, que incluyen alfabetización y nivel de escolaridad; esperanza de vida y PBI *per capita*.



Obra de arte urbano en Curitiba.

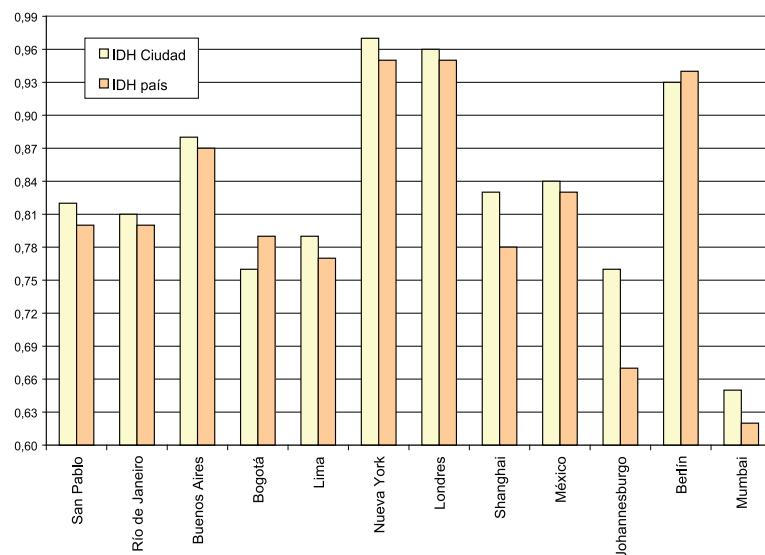
## Índice de Desarrollo Humano en países y ciudades mundiales



Fuente: USIT. SSP. MDU. GCABA. En base a Urban Age, LSE, 2008.

El análisis de los índices de desarrollo humano de las ciudades mundiales, junto al de los países a los que ellas pertenecen, permite establecer una alta correspondencia entre las condiciones de los contextos nacionales y sus principales ciudades. En tal sentido, los valores más positivos se registran en las ciudades pertenecientes a los países con más altos niveles de desarrollo humano, es decir Nueva York, Londres y Berlín. Por otro lado, las ciudades con menores índices de desarrollo humano se corresponden con los países que presentan la misma tendencia. Sin embargo, en términos generales, a medida que el IDH decrece se observa un cierto comportamiento tendiente a que las ciudades mundiales obtengan valores más alejados de la escala nacional, siendo Johannesburgo la capital de Sudáfrica, el caso más destacado en este sentido. En este contexto, Buenos Aires se encuentra en un nivel intermedio, mostrando un índice más elevado que para el total del país, pero menos alejado de él que otras ciudades con valores más moderados.

## . Índice de Desarrollo Humano en países y ciudades mundiales



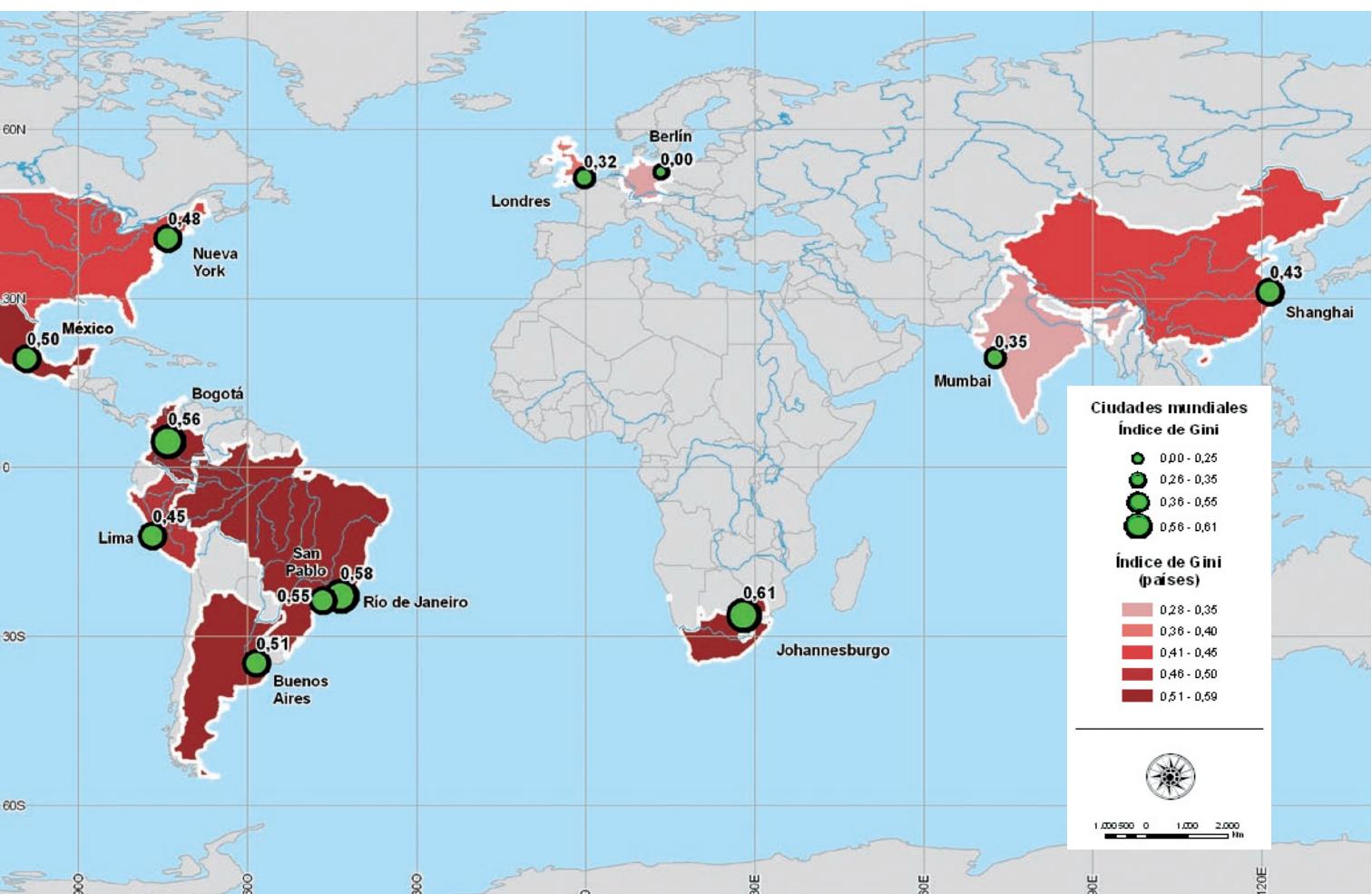
Fuente: USIT. SSP. MDU. GCABA. En base a Urban Age, LSE, 2008.

El índice de Gini, por su parte permite obtener una visión acerca de la desigualdad en una determinada distribución, ya que calcula las diferencias entre el decil más alto y el de menor valor. En este caso la distribución que interesa poder apreciar es la de los ingresos. A partir de la obtención de este índice es posible obtener un acercamiento a la desigualdad en un momento determinado y en una determinada unidad de análisis, pudiendo variar el valor entre 1 y 0, representando el último la mayor desigualdad disminuyendo a medida que se acerca al segundo.



Peatonal de Buenos Aires.

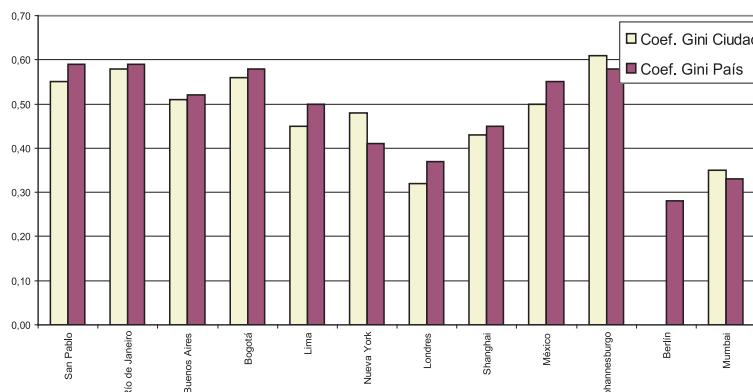
. Coeficiente de Gini en países y ciudades mundiales



Fuente: USIT, SSP, MDU, GCABA. En base a Urban Age, LSE, 2008.

De la misma manera que en el caso del IDH, el análisis del índice de Gini muestra la correspondencia de la menor desigualdad de las ciudades cuando esta tendencia se presenta en el resto del país en el que se encuentra. A su vez, es posible apreciar que las ciudades, en la mayor parte de los casos, son espacios sociales menos desiguales, puesto que en nueve de las once ciudades analizadas el índice particular de las ciudades es menor que en el del conjunto del país al que pertenecen. Asimismo, algunas excepciones notables permiten evitar la lineal correspondencia entre IDH e índices de desigualdad. El más destacado de ellos lo constituye Nueva York, que se constituye como un lugar más desigual que la escala nacional en la que se inserta, al tiempo que muestra un índice de Gini más elevado que otras ciudades con menor IDH como Lima. La propia Buenos Aires muestra valores que señalan una importante desigualdad social, al tiempo que su IDH se encuentra sólo por detrás de las ciudades que pertenecen a las sociedades que obtienen mejores resultados en cuanto a desarrollo humano, a saber Nueva York, Londres y Berlín.

## . Coeficiente de Gini en países y ciudades mundiales



Fuente: USIT. SSP. MDU. GCABA. En base a Urban Age, LSE, 2008.

## CIUDADES MUNDIALES. MOVILIDAD Y MEDIOS DE TRANSPORTE

La mayor extensión de las ciudades, así como la intensidad de los flujos diarios de personas que se trasladan diariamente, teniendo por destinos tanto sus puestos de trabajo como otros vinculados al esparcimiento, hacen de la movilidad una de las principales cuestiones urbanas. Por la misma razón, los diferentes caminos seguidos por las distintas ciudades y sus gobiernos en cuanto a inversión en medios y modos de transporte han dado como resultado situaciones particulares.

Ver Lámina 4 | Movilidad en las ciudades mundiales según medio de transporte. Fuente: USIT. SSP. MDU. GCABA. En base a INDEC.

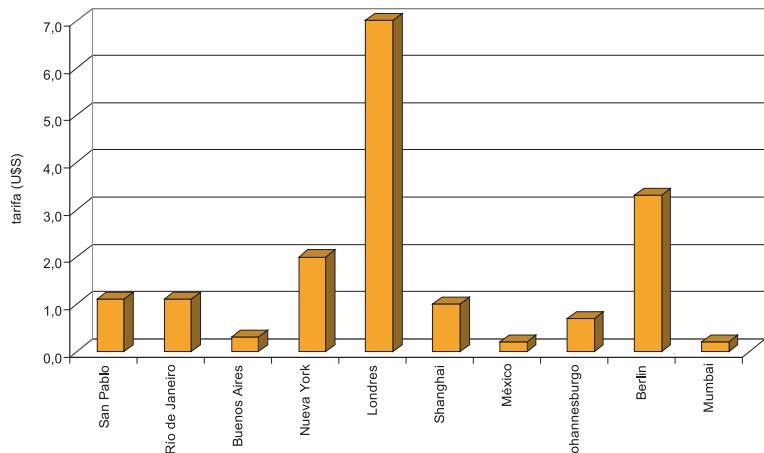
Dentro del concierto de ciudades mundiales, el reparto de los pasajeros que diariamente circulan por ellas entre las diversas formas que puede adquirir su movilidad da como resultado situaciones heterogéneas. Por ejemplo, el elevado nivel de uso del automóvil privado en el caso de Londres en comparación con la mayor importancia del transporte público en Nueva York da cuenta de estas circunstancias. En el caso de Buenos Aires, la mayor relevancia del transporte público se asocia al peso de su Área Central y de los procesos históricos que acontecieron en su formación, dándole por resultado una importancia mayor que en otras ciudades, como Johanesburgo, donde existe un mayor equilibrio en el reparto de los diferentes modos, públicos y privados.

En este mismo sentido, los precios para el usuario del transporte público de Buenos Aires son relativamente bajos, particularmente si se los compara con las de otras ciudades mundiales como Londres o Berlín, así como también en relación con algunas ciudades latinoamericanas como Río de Janeiro o San Pablo. Estas tarifas han estado históricamente subsidiadas y poseyeron un rol determinante en la metropolización de Buenos Aires, permitiendo el acceso al centro y sus puestos de trabajo a la población que fue el sujeto de esta extensión de la ciudad.



Acceso al transporte subterráneo en Buenos Aires.

### . Tarifa de subterráneo (U\$S) en ciudades mundiales



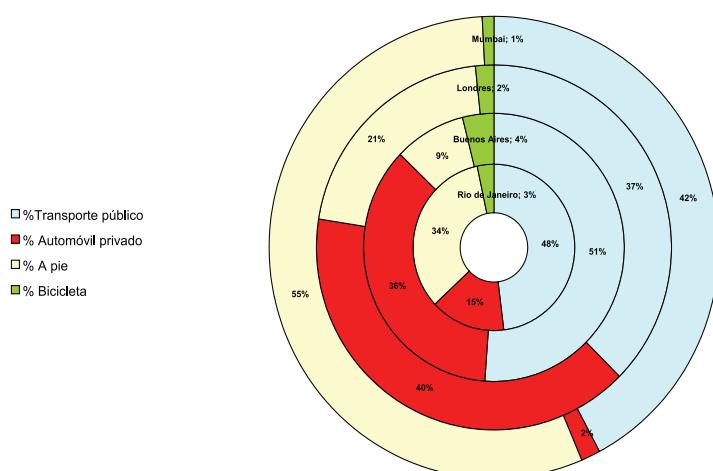
Fuente: USIT. SSP. MDU. GCABA. En base a Urban Age, LSE, 2008.



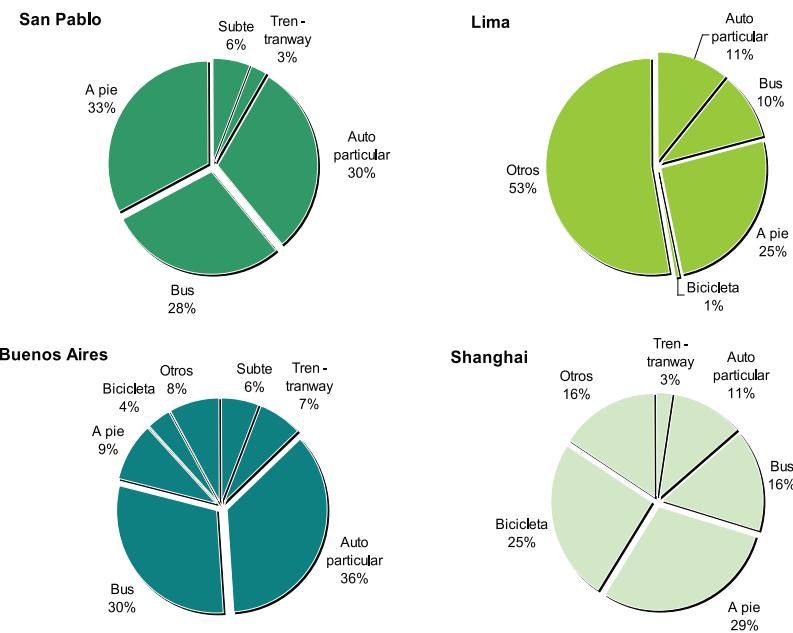
Premetro,  
en el Sur de Buenos Aires.

Asimismo, la importancia del transporte automotor privado no es menor en Buenos Aires, llegando su uso a niveles similares a los que se observan en otras ciudades donde la importancia del transporte público es menor como Londres. La tendencia al incremento de este modo de transporte, en buena medida, está asociada con la implementación de infraestructuras tales como las autopistas que constituyen accesos al área central, llevadas adelante en el último cuarto del siglo XX. Asimismo, el reparto entre el transporte público y el automotor privado deja poco lugar para otras formas de movilidad, lo cual se exemplifica en el poco peso que adquiere el transporte a bicicleta o a pie, que resulta mínimo en comparación con la situación de ciudades como Mumbai.

### . Movilidad según medio de transporte. Ciudades seleccionados



Fuente: USIT. SSP. MDU. GCABA. En base a Urban Age, LSE, 2008.



Fuente: USIT, SSP, MDU, GCABA. En base a Urban Age, LSE, 2008.

De tal forma, es posible asociar la conformación del transporte de cada ciudad como un producto de procesos históricos que determinan una situación heterogénea si se comparan entre sí las estructuras de las diferentes ciudades. En el caso de Buenos Aires, se puede observar una convivencia del transporte público en sus diferentes expresiones junto al creciente sector del automotor privado. Su comparación con, por ejemplo, la importancia que adquieren los desplazamientos en bicicleta en Shanghai o a pie en San Pablo, hablan de una diferente dinámica en la movilidad de las personas y los diferentes papeles jugados por el área central en cada caso, entre otros elementos determinantes.

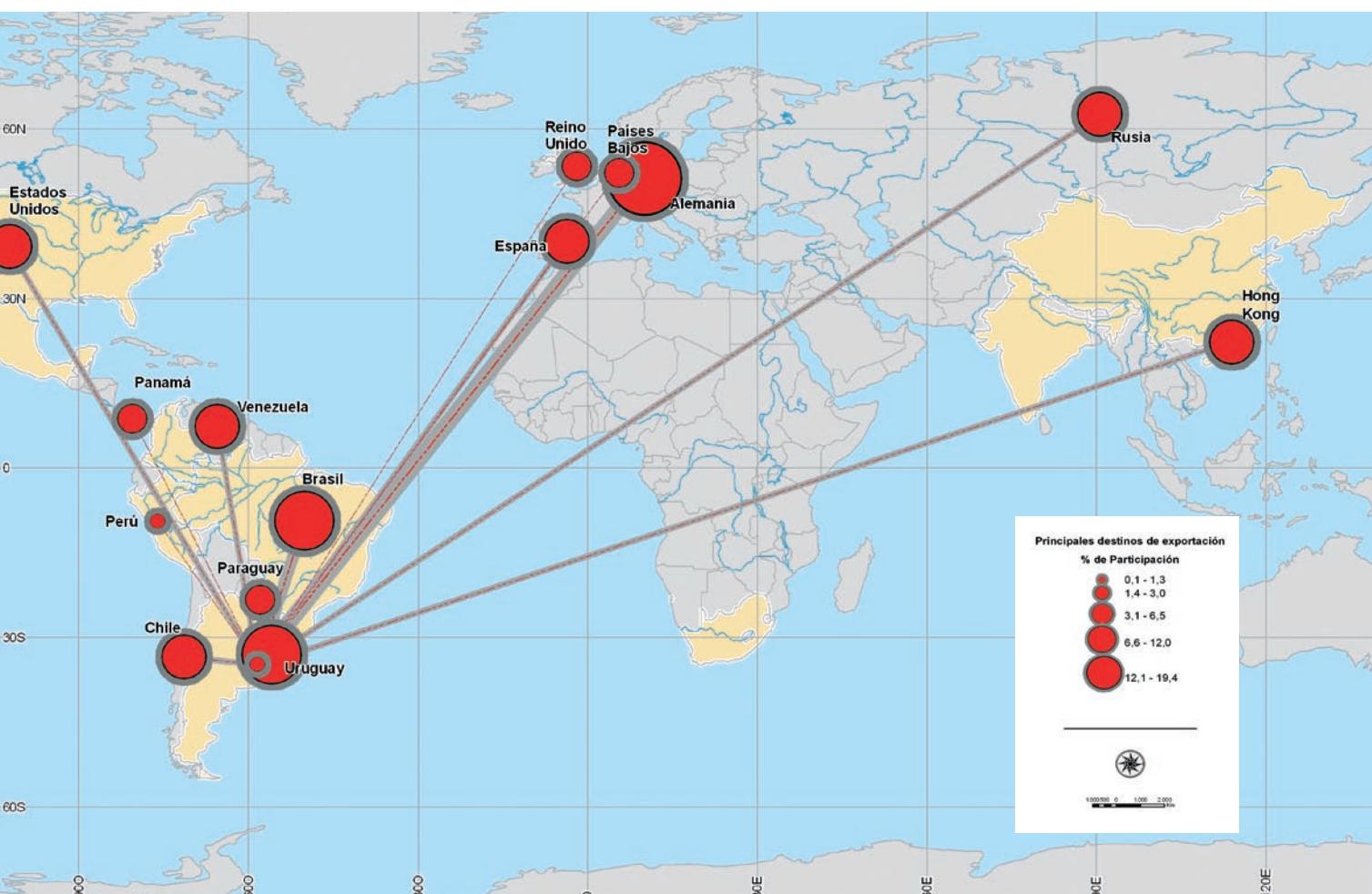


Subterráneo en Río de Janeiro.

## DE BUENOS AIRES AL MUNDO. LAS EXPORTACIONES DEL PUERTO DE BUENOS AIRES

Las exportaciones que salen del puerto de Buenos Aires se reparten entre 115 países, colocándose parte de su producción en todos los continentes y regiones económicas. De todas formas, el aporte de las exportaciones al PBG de la Ciudad resulta mínimo, al tiempo que el peso de aquellas sobre el total de las exportaciones nacionales es menor al 1,0%.

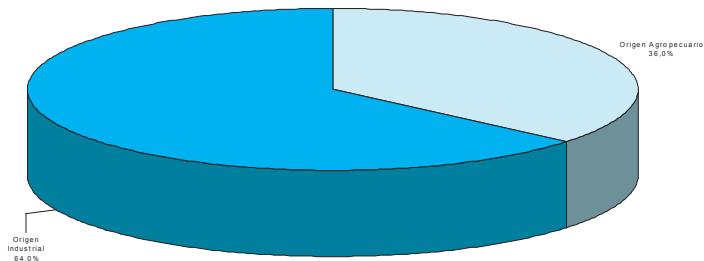
### . Destino de las exportaciones de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires



Fuente: USIT. SSP. MDU. GCABA. En base a CEDEM, DGEyC, GCABA.

La mayor parte de la producción de la Ciudad destinada al exterior está compuesta por manufacturas de origen industrial, llegando a representar el 64,0% de las mismas, mientras que les siguen en importancia las de origen agropecuario. Por otra parte, las participaciones respectivas en las exportaciones de Buenos Aires de los sectores vinculados a la energía y los combustibles, así como a la de productos primarios resultan mínimas.

#### . Composición de las exportaciones de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

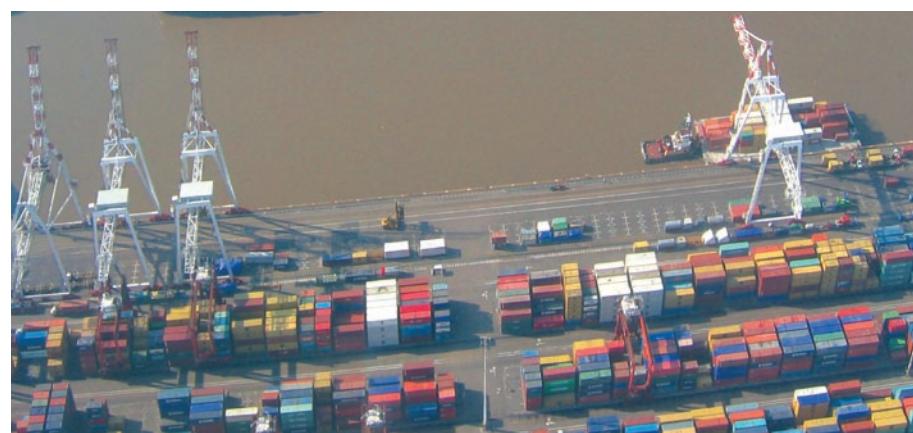


Fuente: USIT. SSP. MDU. GCABA. En base a CEDEM, DGEyC, GCABA.



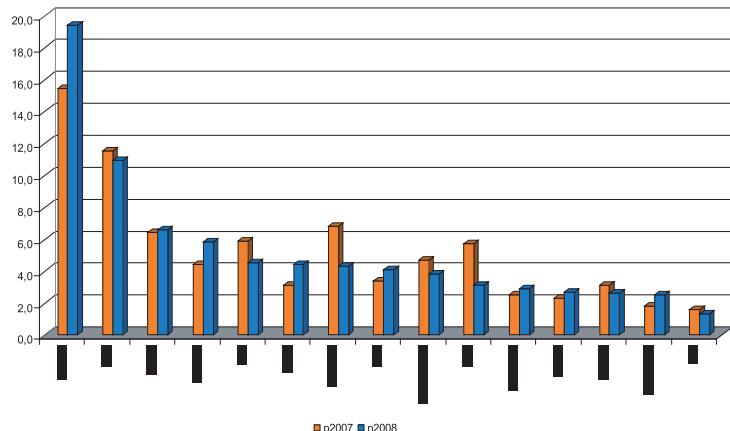
Puerto de Buenos Aires.

Una de las características del comercio exterior de Buenos Aires radica en su creciente concentración, tanto en lo que respecta a los destinos de sus exportaciones como en lo que refiere a los productos que comercializa. En este sentido, es Alemania, el país que mayor importancia tiene en el conjunto de los destinos, concentrando cerca del 20,0% de los productos exportados por la ciudad. Le siguen en importancia Brasil y Uruguay, que en el 2008 fueron importadores del 10,9 y 6,6% de las exportaciones de Buenos Aires. Por lo tanto, teniendo en cuenta tan sólo estos tres principales destinos se explica más de un tercio de las exportaciones de la Ciudad. Si se amplia la cuenta a los diez principales países compradores la relación llega al 66,9%.



Puerto de Buenos Aires.

. Principales destinos de las exportaciones de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.  
Primer Trimestre 2007-2008



Fuente: USIT. SSP. MDU. GCABA. En base a CEDEM, DGyC, GCABA.

En lo referente a los productos que Buenos Aires destina al mercado internacional, también se observa una alta concentración. La principal exportación de la ciudad la constituyen los productos químicos de origen orgánico, que pesando sobre el total de las exportaciones un 20,4%, tienen en un 97,0% como destino al principal comprador de la ciudad, Alemania. Las producciones que le siguen en importancia son las de productos farmacéuticos y en tercer lugar las pieles y cueros, que sobre el total representan el 13,6% y el 11,7%, respectivamente. Ambas producciones tienen por principal destino a Brasil. Junto a estas producciones, las exportaciones más relevantes para Buenos Aires son las carnes y despojos alimenticios (7,2%) y los residuos de la industria alimenticia y preparada para animales (6,9%). Consecuentemente, los primeros cinco tipos de productos exportados por la ciudad constituyen cerca del 60,0% del total de las exportaciones de la misma.

Puerto Madero.



## COMPETITIVIDAD URBANA GLOBAL

En un marco global las ciudades compiten entre ellas por atraer inversiones, aumentar la productividad de sus empresas, generar empleo, mejorar la calidad de vida, y situarse en una posición privilegiada respecto de sus rivales nacionales, regionales y/o globales. El término competitividad se encuentra ligado al término competencia. Supone un entorno donde unidades productivas (individuos, empresas, industrias, regiones, países) se enfrentan en algún aspecto de su proceso de producción. Sin embargo no existe una definición única de competitividad, los factores claves para analizar la competitividad son: económicos, políticos, sociales, institucionales, tecnológicos y culturales. Los estudios económicos de competitividad como los informes del Foro Económico Mundial contemplan cómo elementos principales: la productividad, la capacidad de inserción en el mercado de una unidad productiva, la sostenibilidad y la calidad de vida.



Vista aérea de Taiwan.

## Global Urban Competitiveness Report (2007-2008)

Este informe fue realizado durante el quinto Foro de Competitividad Urbana en julio de 2008. Fue preparado por el equipo del Dr. Ni Pengfei de la Academia de Ciencias Sociales de China y por el Prof. Meter Kart Kresl de la Universidad de Bucknell de los Estados Unidos, con aportes de grupos estudiantiles de todo el mundo. En este informe la competitividad urbana es definida como la capacidad de las ciudades para generar riqueza en una rápida y mejor manera que otras ciudades del mundo, midiendo exhaustivamente la competitividad de 500 ciudades alrededor del mundo en términos de 9 indicadores: PBI, PBI per capita, PBG, productividad laboral, número de empresas multinacionales radicadas en la ciudad, número de solicitud de patentes, ventaja cambiaria, crecimiento económico y tasa de empleo.



Edificios de oficinas presentes en San Pablo.

Las 25 ciudades más competitivas identificadas por el reporte son: Nueva York, Londres, Tokio, París, Washington D.C., Los Ángeles, Estocolmo, Singapur, San Francisco, Chicago, Toronto, Seúl, Boston, San Diego, Auckland, Helsinki, Madrid, Viena, Philadelphia, Houston, Zurich, Melbourne, Montreal, Buenos Aires y Dallas. Buenos Aires y Córdoba son las únicas ciudades argentinas y figuran en el puesto 24 y 288 respectivamente.

Las regiones más desarrolladas en términos de competitividad urbana y competitividad tecnológica son Europa y América del Norte. Con respecto a América Latina, las mejores rankeadas son Buenos Aires en el puesto 24, y la Ciudad de México D.F., que recién aparece en el puesto 74. Este país posee 7 ciudades entre las 10 primeras de la región. Por último, en el puesto 15 de ciudades latinoamericanas aparece la primera ciudad brasileña: San Pablo, número 201 en el ranking general. En la región asiática se identifican las ciudades chinas como las mejores rankeadas.

El estudio encuentra que la competencia urbana en el mundo presenta un patrón de monopolización. El PBI de las 10 ciudades más grandes representa el 27,0% del total de las 500 ciudades. La distribución de los ingresos es desigual, siendo Europa y América del Norte las más altas mientras que África las más bajas; la misma situación se registra en áreas costeras en contraposición con áreas interiores.

**. Competitividad urbana global Listado/Ranking (GUCI).  
Cincuenta primeras Ciudades**

CIUDAD	PAÍS	PUNTAJE	RANKING
Nueva York	Estados Unidos	1,0000	1
Londres	Reino Unido	0,9442	2
Tokio	Japón	0,7902	3
París	Francia	0,7594	4
Washington	Estados Unidos	0,6964	5
Los Ángeles	Estados Unidos	0,6688	6
Estocolmo	Suecia	0,6479	7
Singapur	Singapur	0,6459	8
San Francisco	Estados Unidos	0,6421	9
Chicago	Estados Unidos	0,6298	10
Toronto	Canadá	0,6176	11
Seúl	Corea	0,6167	12
Boston	Estados Unidos	0,5969	13
San Diego	Estados Unidos	0,5882	14
Oakland	Estados Unidos	0,5826	15
Helsinki	Finlandia	0,5748	16
Madrid	España	0,5716	17
Viena	Austria	0,5692	18
Philadelphia	Estados Unidos	0,5649	19

CIUDAD	PAÍS	PUNTAJE	RANKING
Houston	Estados Unidos	0,5555	20
Zurich	Suiza	0,5530	21
Melbourne	Australia	0,5391	22
Montreal	Canadá	0,5336	23
Buenos Aires	Argentina	0,5330	24
Dallas	Estados Unidos	0,5321	25
Hongkong	China	0,5286	26
Dublín	Irlanda	0,5286	27
Frankfurt	Alemania	0,5269	28
Milán	Italia	0,5261	29
Moscú	Rusia	0,5255	30
Sydney	Australia	0,5201	31
Miami	Estados Unidos	0,5170	32
Tel Aviv	Israel	0,5170	33
Minneapolis	Estados Unidos	0,5135	34
Amsterdam	Holanda	0,5131	35
Manchester	Reino Unido	0,5095	36
Seattle	Estados Unidos	0,5077	37
Atlanta	Estados Unidos	0,5043	38
Dubai	Emiratos Árabes Unidos	0,4927	39
Hamburgo	Alemania	0,4924	40
Shanghai	China	0,4924	41
Oslo	Noruega	0,4922	42
Stuttgart	Alemania	0,4918	43
Bristol	Reino Unido	0,4917	44
Las Vegas	Estados Unidos	0,4915	45
San José	Estados Unidos	0,4893	46
Vancouver	Canadá	0,4875	47
Edimburgo	Reino Unido	0,4870	48
Lyon	Francia	0,4847	49
Baltimore	Estados Unidos	0,4820	50

Fuente: USIT. SSP. MDU. GCABA. En base a Global Urban Competitiveness Report..



Edificios tradicionales de Buenos Aires.

Ver Lámina 5 | Ranking de las 50 ciudades más competitivas. Fuente: USIT.SSP.MDU. GCABA. En base a Global Urban Competitiveness Report.



Vista nocturna de edificios públicos de Monterrey.

. Competitividad urbana global Listado/Ranking (GUCI).  
15 primeras ciudades latinoamericanas

15 PRIMERAS LATINOAMERICANAS	País	PUNTAJE	RANKING
Buenos Aires	Argentina	0,5330	24
México D.F.	México	0,4480	74
San Juan	Puerto Rico	0,4204	88
Chihuahua	México	0,3953	106
Monterrey	México	0,3451	143
Santiago	Chile	0,3367	150
Veracruz	México	0,3287	158
León	México	0,3278	160
Saltillo	México	0,3135	168
Queretaro	México	0,3055	178
Guadalajara	México	0,3045	180
Toluca	México	0,2960	192
Torreón	México	0,2905	198
Tampico	México	0,2887	200
San Pablo	Brasil	0,2869	201
Córdoba	Argentina	0,2117	288

Fuente: USIT. SSP. MDU. GCABA. En base a Global Urban Competitiveness Report.

. Competitividad urbana global Listado/Ranking (GUCI). 10 últimas ciudades

10 ÚLTIMAS CIUDADES COMPETITIVAS	País	PUNTAJE	RANKING
Vijayawada	India	0,0732	491
Lome	Togo	0,0673	492
Port Moresby	Papua Nueva Guinea	0,0651	493
Kinshasa	Zaire	0,0635	494
Blantyre	Malawi	0,0541	495
Pyongyang	Corea	0,0527	496
Puerto Príncipe	Haití	0,0422	497
Groznyj	Rusia	0,0363	498
Djibouti	Djibouti	0,0283	499
Harare	Zimbabwe	0	500

Fuente: USIT. SSP. MDU. GCABA. En base a Global Urban Competitiveness Report.

Ranking	Tipo de Cambio Nominal/Real	PBI	PBI per Capita	PBI por Kilómetro	Tasa de Empleo	Nº de Patentes Internacionales	Productividad Laboral	Distribución de Corporaciones Multinacionales	Crecimiento Económico Real (5 Años)	Competitividad Global
1	Yangon	Tokio	Génova	Nueva York	Moscú	Tokio	Londres	Nueva York	Baotou	Nueva York
2	Harare	París	Nueva York	Génova	Tijuana	Osaka	Nueva York	Londres	Hohhot	Londres
3	Addis Ababa	Nueva York	Oakland	Victoria	Báku	París	Detroit	Hongkong	Yantai	Tokio
4	Phnom Penh	Londres	Edinburgh	Macao	Acapulco	Londres	New Orleans	París	Dongguan	París
5	Pyongyang	México D.F.	Washington	Lyon	Quanzhou	New York	Philadelphia	Tokio	Baku	Washington
6	Accra	Los Angeles	Londres	San Francisco	Oakland	Seúl	Boston	Singapore	Zhongshan	Los Angeles
7	Kinshasa	Hongkong	Oslo	Manchester	Al Kuwayt	Stuttgart	Cleveland	Beijing	Huizhou	Estocolmo
8	Ho Chi Minh City	Seúl	Belfast	San Juan	Minsk	San Diego	Oslo	Shanghai	Weifang	Singapore
9	Hanoi	Sidney	Basilea	Nottingham	Shenzhen	San José	San José	Moscú	Wuhu	San Francisco
10	Kampala	Melbourne	Zurich	Kawasaki	Huizhou	Estocolmo	Baltimore	Sidney	Manaos	Chicago
11	Conakry	Chicago	Helsinki	Seúl	Weihai	Wilmington	Estocolmo	Milán	Weihai	Toronto
12	Delhi	Shanghai	París	Dushanbe	Dushanbe	Houston	Helsinki	Madrid	Heifei	Seúl
13	Mumbai	Yokohama	Boston	Mián	Victoria	Yokohama	Oakland	Frankfurt	Doha	Boston
14	Calcuta	Singapore	San José	Nagoya	Beijing	Washington	Buffalo	Bruselas	Rizhao	San Diego
15	Bangalore	Berlín	San Francisco	Tokio	San Luis Potosí	Palo Alto	Houston	Los Angeles	Nanchang	Oakland
16	Ahmedabad	Toronto	Estocolmo	Boston	St. Petersburg	Kawasaki	Glasgow	Toronto	Veracruz	Helsinki
17	Lucknow	Madrid	Nottingham	Yokohama	Dongguan	San Francisco	Chicago	Taípei	Omsk	Madrid
18	Hyderabad	Houston	Bergen	Wilmingtton	Mérida	Chiba	Niza	Seúl	Zibo	Viena
19	Jaipur	Osaka	Glasgow	Bristol	Morelia	Berlín	Atlanta	Warsaw	Shenzhen	Philadelphia
20	Chennai	Roma	Copenhague	Honolulu	Arlington	Kyoto	Marsella	Washington	Suzhou	Houston

Fuente: USIT, SSP, MDU, GCABA. En base a Global Urban Competitiveness Report.



Red de Autopistas en San Pablo.

El reporte indica que ha habido cambios en los centros económicos mundiales. Las primeras 10 ciudades con mayor presencia de corporaciones multinacionales son: Nueva York, Londres, Hong Kong, París, Tokio, Singapur, Beijing, Shanghai, Moscú, Sidney, Milán y Madrid. Si bien las ciudades de los países desarrollados dominan, las ciudades de los países emergentes también están en auge.

El informe analiza siete componentes explicativos de competitividad urbana, que comprende 103 índices en 150 ciudades. Los componentes son categorizados en: competitividad empresarial, estructura industrial, recursos humanos, entorno empresarial rígido, entorno empresarial dinámico, calidad de vida y conectividad global.

Las 20 primeras ciudades en cada categoría son las siguientes:

**Competitividad empresarial:** Seattle, Washington, Zurich, San Francisco, Berlín, Filadelfia, Dallas, La Haya, San José, Boston, Helsinki, Tokio, Houston, Osaka, Munich, Kyoto, San Diego, Minneapolis, Los Ángeles, Copenhagen.

**Estructura industrial:** Tokio, Nueva York, Londres, París, Hong Kong, Chicago, Toronto, Taipei, Zurich, Singapur, Atlanta, Madrid, Sidney, Washington, Mumbai, Seúl, Estocolmo, Bruselas, Dublín, Amsterdam.

**Competitividad de recursos humanos:** París, Tokio, San Pablo, Singapur, Praga, Bogotá, México D.F., Washington, Seúl, La Haya, Moscú, Helsinki, Madrid, Liverpool, Estocolmo, Beijing, San José, Londres, Rio Generaud, Varsovia.

**Entorno empresarial rígido:** Tokio, Nueva York, Boston, San Francisco, Chicago, Londres, Washington, Filadelfia, San José, Seattle, Atlanta, Los Ángeles, Houston, Yokohama, Kawasaki, St. Louis, Dallas, San Diego, Osaka, Kyoto.

**Entorno empresarial dinámico:** Singapur, Chicago, Hong Kong, Boston, San Francisco, Los Ángeles, Wellington, Génova, Seattle, Phoenix, Copenhagen, Nueva York, Zurich, Las Vegas, San José, Auckland, Kawasaki, Estocolmo, Sidney, Dublín.

**Calidad de vida:** París, Sidney, Lisboa, Melbourne, Brisbane, Roma, Viena, Milán, Atenas, Auckland, Barcelona, Génova, Bruselas, Wellington, Munich, Las Vegas, Madrid, Sacramento, Frankfurt, Budapest.

**Conectividad global:** Nueva York, Londres, Los Ángeles, París, Singapur, Amsterdam, Rotterdam, Tokio, Chicago, Boston, Dublín, Miami, Dubai, Shanghai, Hamburgo, Filadelfia, Hong Kong, Barcelona, Atenas, Sidney.

El análisis de los elementos claves que afectan a las ciudades competitivas muestra que para cada uno de los siete componentes, los elementos esenciales son: para la competitividad empresarial, gestión empresarial; para estructura industrial, polo industrial; para recursos humanos, educación; para entorno empresarial rígido, innovación tecnológica y científica; para entorno empresarial dinámico, orientación estratégica; para calidad de vida, calidad del entorno ecológico; y para conectividad global, conectividad corporativa.

El estudio de caso de las 10 ciudades con mejores resultados son: Londres, Seúl, Singapur, Toronto, Viena, Helsinki, Phoenix, Dubai, Shenzhen y Yangzhou. El mismo es construido para resumir las mejores prácticas en innovaciones y en desarrollo sostenible que permita ser puntos de referencia para otras ciudades.

El informe encuentra que los mejores desempeños mundiales están haciendo esfuerzos en concepto de competir con otras ciudades globales rivales:

1. Perfilan estrategias de desarrollo y de apoyo al planeamiento urbano,
2. Mejoran el clima de negocios en su ciudad apoyando a las pequeñas y medianas empresas,
3. Promueven la actualización industrial, logrando la transformación de la ciudad,
4. Ofrecen una larga y sólida carrera de estudios para sus ciudadanos y fomentan la entrada de talentos,
5. Ponen atención en la protección ambiental y persiguen un desarrollo sostenible,
6. Diseñan una “marca” de la ciudad y hacen *marketing* de ella,
7. Establecen un gobierno con un modelo de administración empresarial en la administración de la ciudad,
8. Promueven características especiales de la ciudad y cultivan culturas diversificadas.



Barrio residencial de Bogotá.