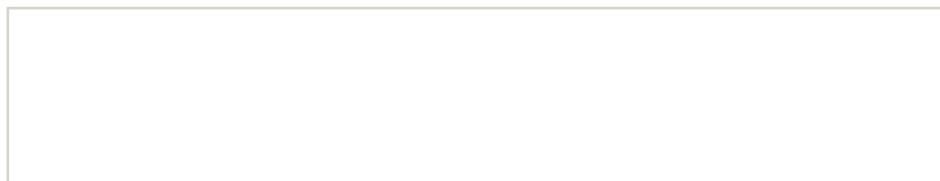


**2009**

# **ATLAS**

**ATLAS DE INDICADORES DE DESARROLLO URBANO  
DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES**



Edición de la Subsecretaría de Planeamiento. Ministerio de Desarrollo Urbano del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

**Coordinación General**

Mg. Fernando Álvarez de Celis

**Equipo técnico, textos y cartografía**

Melina López Calvo, Bárbara Pasik, Julián Álvarez Insúa, Facundo Martín, Francisco Mainella, Clara Pirán Muñoz, Delfina Sáenz Valiente y Martje Petersen.

**Fotografía y edición de imagen**

Archivo fotográfico de la Unidad de Sistemas de Inteligencia Territorial.

Archivo fotografías históricas Subsecretaría de Planeamiento.

Paula López Delfino, César Bonato, Manuel Bugarin, Miranda Levit, Patricia Cirillo, Bárbara Pasik, Melina López Calvo, Pamela Elchiri, Santiago Martínez, Mauro Polzella y Vladimir Bellini.

**Coordinación de Edición**

Arq. DPUR Sandra Díaz.

**Producción y diseño gráfico**

**producciones.cd**

acproducciones.cd@gmail.com

Impreso en Argentina, Buenos Aires

© Copyright 2009 by Dirección General de Interpretación Urbanística / SSPLAN / MDU

Cantidad de ejemplares 1.500

Todos los derechos reservados

ISBN N° XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

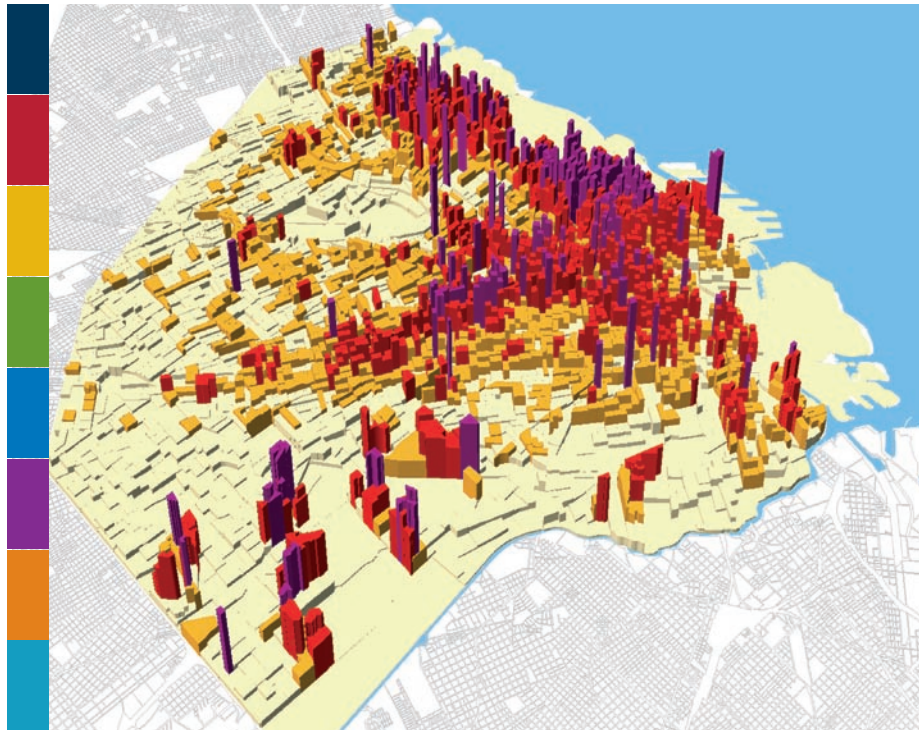
Queda hecho el depósito que marca la Ley 11.723.

Este libro puede reproducirse parcialmente, por algún medio gráfico, electrónico o mecánico, incluyendo los sistemas de fotocopiado, siempre que se cite la fuente.

2009

# ATLAS

ATLAS DE INDICADORES DE DESARROLLO URBANO  
DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES



Ministerio  
de Desarrollo Urbano



Buenos Aires  
Gobierno de la Ciudad

# ÍNDICE

6	PRÓLOGOS
12	INTRODUCCIÓN
18	I. BUENOS AIRES EN EL CONTEXTO INTERNACIONAL
44	II. BUENOS AIRES EN EL CONTEXTO LATINOAMERICANO
58	III. BUENOS AIRES EN EL CONTEXTO NACIONAL
72	IV. REGIÓN METROPOLITANA DE BUENOS AIRES
74	1. POBLACIÓN
80	2. TRANSPORTE
85	3. CONSTRUCCIÓN
89	4. PRECIO DEL SUELO
92	5. FINANZAS
96	6. RESIDUOS
102	V. CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES
104	1. DIVISIONES TERRITORIALES
111	2. ESTRUCTURA FÍSICA
113	3. POBLACIÓN

128	<b>4. INFRAESTRUCTURA URBANA</b>
147	<b>5. TRANSPORTE</b>
151	<b>6. RESIDUOS</b>
153	<b>7. NORMATIVA URBANA</b>
158	<b>8. ACTIVIDAD ECONÓMICA</b>
183	<b>9. CONSTRUCCIÓN</b>
197	<b>10. MERCADO INMOBILIARIO</b>
214	<b>VI. LAS COMUNAS DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES</b>
306	<b>VII. LOS BARRIOS A PARTIR DEL RELEVAMIENTO DE USOS DEL SUELO</b>
314	<b>1. ÁREA CENTRAL</b>
326	<b>2. PUERTO MADERO</b>
336	<b>3. SAN CRISTOBAL</b>
346	<b>4. PARQUE PATRICIOS</b>
358	<b>5. BOEDO</b>
368	<b>6. MATADEROS</b>
376	<b>7. PALERMO</b>
390	<b>8. BELGRANO</b>
400	<b>9. CABALLITO</b>
412	<b>10. VILLA CRESPO</b>
422	<b>11. VILLA URQUIZA</b>

# ATLAS

## PRÓLOGOS



Ing. Mauricio Macri

*Jefe de Gobierno  
Ciudad Autónoma de  
Buenos Aires*

El esfuerzo técnico debe estar vinculado, si ha de tener éxito en su contribución al progreso de la sociedad, a una política clara y conscientemente concebida. Se trata de lograr que la planificación de las acciones de gobierno se encuentre firmemente fundamentada sobre las bases de la información correcta, al mismo tiempo que el fin al cual se arriba por los caminos emprendidos sea conscientemente definido. Esta forma de pensar la gestión de Buenos Aires, dando un lugar a la previsión de largo plazo, en contadas ocasiones fue llevada adelante. La presentación de los indicadores de la Ciudad en este Atlas da cuenta, en gran medida, del resultado de esta característica histórica.

Quien se interese por la vida de la Ciudad, podrá contemplar muchos de los logros y cualidades positivas que hacen de Buenos Aires un lugar tan atractivo para quienes transitan por ella cotidianamente. Sin embargo, y aunque debe ser parte de las preocupaciones comunes el mantenimiento de aquello que es motivo de orgullo, son los aspectos más problemáticos los que ocupan el mayor tiempo de nuestros pensamientos y acciones. Allí es donde radica la tarea de transformación de la Ciudad, en vistas a conseguir su desarrollo humano y productivo, y lograr al fin, la igualdad de oportunidades para todos sus habitantes.

Ese debe ser el objetivo que guíe los trabajos técnicos. Para ello se vuelve menester otorgar su lugar a la innovación y a la creatividad para superar viejos problemas con nuevas soluciones, dejando de lado, estructuras y políticas que han fallado recurrentemente. Se trata de una ciudad que, aún en los periodos más adversos de su historia, continuamente está produciendo y creando, por lo que resulta posible esperar que las nuevas ideas permitan a Buenos Aires y sus habitantes alcanzar las condiciones de vida que merecen.

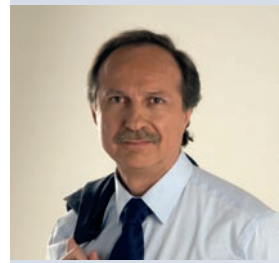
La publicación de este Atlas pone al alcance de todos, técnicos, miembros del ámbito académico y vecinos, un cúmulo de información que expone aquellas virtudes que deben conservarse y los aspectos deficitarios que deben ser objeto de las políticas actuales y futuras. La disponibilidad de estos indicadores permite abreviar la distancia que puede existir entre los discursos y la realidad, siendo de particular utilidad para aquellos que se preocupan cotidianamente por las condiciones y los procesos que constituyen la vida de la Ciudad.

Las ciudades se conforman de un conjunto de aspectos, que deberían formar parte de cualquier reflexión que pretenda atender las cuestiones fundamentales que atañen a su desarrollo. Esta forma de pensar ausente durante mucho tiempo, provocó que muchas de las afirmaciones y tareas realizadas en el pasado hayan carecido de los instrumentos y de la visión de conjunto necesarias para su efectiva implementación. Hoy nos encontramos ante la oportunidad de repensar nuestra Ciudad, y en esta ocasión el abordaje debe realizarse desde los cimientos que da el conocimiento cierto de su organización y funcionamiento. Es así que esta idea se vuelve un incentivo de cara a la tarea pendiente, abordando cuestiones que, no en pocos casos, tratan de postergadas deudas de Buenos Aires con su comunidad. Los indicadores que componen este Atlas, son una consecuencia de decisiones políticas pasadas que definieron su estructura actual, lo cual impulsa a otorgarle toda la importancia a la tarea del presente de cara al porvenir.

Algunas de las obras que se han llevado adelante, a las que les seguirán otras nuevas, tratan de procesos y experiencias cuyas consecuencias son tangibles de una manera inmediata. Entre las más importantes se encuentran aquellas que conforman el Plan Hidráulico, siendo de las más significativas la construcción de los túneles aliviadores del arroyo Maldonado. Como hacía mucho tiempo no ocurría, Buenos Aires ha recuperado la iniciativa en una cuestión que ocupa las preocupaciones de quienes viven el cotidiano de la Ciudad desde hace ya casi un siglo, cuando arribó definitivamente a la modernidad. Se trata de la regulación del transporte en Buenos Aires, haciéndose sentir, por ejemplo, en el debate del proyecto Prioridad Peatón, el cual pretende hacer de la circulación por el Centro de la Ciudad una experiencia mucho más amigable para quienes diariamente lo visitan.

A su vez, por detrás de los resultados más visibles, se encuentran experiencias que pretenden innovar en lo que refiere a la gestión, siendo un ejemplo de ello orientada en la gestión de la ribera, la cual se orienta a la optimización del tiempo y los recursos, agilizando la realización de las obras necesarias para la resignificación de la relación entre Buenos Aires y el Río. En la misma dirección, destaca la cuestión del patrimonio urbano. Este ocupa un lugar importante para cualquier ciudad, ya que se trata de destacar los aspectos que en su materialidad contienen una parte de la identidad cultural y social de sus habitantes. Sin embargo, antes que una concepción preestablecida que se aplica según un modelo, se ha abierto el juego al enriquecimiento de las ideas a partir del debate. Para ello, se dio lugar un Ciclo de Jornadas donde fueron convocados especialistas nacionales e internacionales de diferentes áreas relacionadas. Durante las mismas fueron presentadas las nuevas Áreas de Protección Histórica.

Otros muchos ejemplos, de mayor o menor relevancia, podrían enumerarse aquí. Pero todas estas políticas se enfocan en la consecución de un desarrollo sostenible para Buenos Aires, atendiendo a cuestiones que hace tiempo reclamaban un lugar en la agenda pública porteña. Las ciudades mismas, tanto en su propia materialidad como en las relaciones que en ella tienen lugar, constituyen un indicador del desarrollo alcanzado por una sociedad determinada. El grupo de datos que presenta este Atlas permite acercarse a una visión de conjunto de la Ciudad de Buenos Aires, lo cual no es menor si se tiene en cuenta que su importancia excede incluso sus límites administrativos. La percepción de la ciudad que nos toca vivir y la esperanza de que los esfuerzos actuales se traduzcan en la transformación de aquellos indicadores que debemos mejorar, son los estímulos más inmediatos que surgen a la hora de examinar este trabajo.



Arq. Daniel Chain

*Ministro de Desarrollo  
Urbano*



Arq. Héctor Lostri

*Subsecretario de  
Planeamiento*

La obra que se presenta a continuación es producto de un trabajo bajo el cual subyace la idea de que el conocimiento preciso de la realidad posee una importancia fundamental para la gestión pública. Esta concepción se vincula con los planteos que, desde diversos ámbitos, sostienen que debe recibirse el aporte de las diferentes disciplinas científicas que intentan comprender los procesos urbanos, correspondiéndole un lugar destacado a la economía urbana, la cual ha realizado importantes avances en los últimos años. Los indicadores que presenta el Atlas constituyen un insumo fundamental para el desarrollo de los análisis que tienen como centro a Buenos Aires.

El conocimiento científico permite fundamentar las decisiones de gestión, incluyendo políticas y obras particulares. Mientras que la búsqueda de la información es guiada por determinados objetivos que son impuestos por la realidad, los datos producidos en este camino dan lugar a una transformación de la manera de concebir los problemas que se abordan. Así es como la mera afirmación de una determinada problemática se hace de nuevos aspectos, relacionados con las diferentes escalas de análisis y la heterogeneidad territorial a las que permite acceder el manejo profundo de un tema.

Las implicancias que posee la utilización de instrumentos de mayor pericia comprenden otros matices que exceden la mera exactitud con que se puede elaborar un discurso. La comunidad en general, desde hace tiempo, otorga un crédito mayor a aquellas decisiones que se apoyan en el conocimiento científico o técnico. Por esta razón, en lo que refiere a su legitimación, una parte considerable del éxito de la planificación depende de su argumentación con las herramientas de conocimiento adecuadas a cada proyecto. En este contexto, la relevancia de los indicadores que conforman la obra aquí presentada adquiere un nuevo significado. Por un lado son una muestra de las posibilidades con las que cuenta la Ciudad a la hora de acercarse a una realidad compleja. Pero también, contribuyen a difundir estas herramientas, de tal modo que su alcance supere los ámbitos exclusivamente técnicos.

Con el importante esfuerzo realizado por la Unidad de Sistemas de Inteligencia Territorial, se seleccionaron aquellos datos que se consideraron relevantes para la comprensión del sistema urbano complejo que constituye la Ciudad de Buenos Aires. Los estudios realizados permiten tener una visión integral y multiescalar del contexto de la Ciudad, considerando situaciones que comprenden desde la inserción a escala internacional, hasta situaciones particulares que permiten estudiar caso a caso la problemática de cada barrio. Esta amplitud de información sistematizada y compaginada en una misma publicación, facilita la difusión de la base de datos necesaria para el conocimiento de nuestro territorio. Asimismo, amplía las posibilidades de acceso a la información de mayor cantidad de ciudadanos.

Por otro lado, la elaboración de indicadores y su análisis permite también establecer un lenguaje común con personas vinculadas a las problemáticas urbanas de otras ciudades, gracias a lo cual es posible entablar la enriquecedora relación de compartir conocimientos e ideas. Así es como se puede comprender la participación de Buenos Aires en el proyecto Urban Age. La comparación de indicadores entre las diferentes ciudades que participan de esta experiencia permite la contrastación de diferentes contextos, así como el tratamiento de problemáticas comunes a otros ámbitos nacionales. Gran parte



del contenido de la escala internacional que se presentan en este Atlas forma parte del resultado de esa experiencia.

Junto a la información particular que contiene este trabajo, desde los niveles más generales hasta la escala más detallada del barrio o la comuna como unidades de análisis, puede entenderse la elaboración de esta obra desde una perspectiva que trasciende la mera tarea estadística. Se trata de una muestra de la incorporación en la Ciudad de una forma de pensar la gestión, de tal forma que se le otorga al conocimiento científico el lugar que reclama para sí desde hace tiempo.

En la mitología griega, Atlas fue condenado a sostener sobre sus hombros el techo del mundo. Es decir, que sobre su única figura reposaba el conjunto de los seres y objetos que conformaban la naturaleza de la Tierra. Se trataba de la penitencia que debía cumplir por haber desafiado a los dioses. En nuestro tiempo, hace ya alrededor de cuatrocientos años, Mercator toma el nombre de Atlas para calificar a su obra, la que reuniría el conjunto de representaciones del mundo por él conocido. Pero aquí ya no se trata de un castigo divino, sino más bien, de la conformación de una herramienta de conocimiento que se difundiría hasta nuestros días. De hecho, la denominación de su obra consiste en un homenaje a la figura de un monarca libio del mismo nombre que el titán, quien es destacado por su dedicación a la investigación científica.

Desde aquel tiempo, un sinnúmero de obras han sido realizadas hasta el presente bajo el título de atlas, y se han convertido en instrumentos y manifestación de conocimiento, distinguiéndose de otras expresiones de la sabiduría humana en tener por principal eje el análisis del territorio.

Realizar el Atlas de indicadores de desarrollo urbano de la Ciudad de Buenos Aires supone necesariamente realzar la importancia que posee el territorio en la conformación de la realidad. Esa misma relevancia es la que vuelve ineludible la consideración de la Región Metropolitana, junto con otras escalas que la exceden y la constituyen.

Adquiere importancia el territorio, entendido éste como un continente de objetos y acciones que se suceden en un determinado espacio. Pero este último también puede concebirse como un conjunto de relaciones, donde existen vinculaciones que a la vez definen la existencia de un determinado territorio. La heterogeneidad en términos de la presencia o ausencia de objetos, o por las desiguales relaciones que se establecen en su definición más relativa, constituyen las diferencias territoriales, que en síntesis es lo que muestra un Atlas.

El territorio como concepto se ha difundido con gran significación en los últimos años, tanto en las cátedras como en los despachos de quienes tienen a su cargo la gestión pública. Una buena parte de la atención de la que han gozado los enfoques territoriales se explica por el surgimiento de nuevas relaciones y actores sociales, los

Mg. Fernando  
Álvarez de Celis  
*Coordinador de la Unidad  
de Sistemas de Inteligencia  
Territorial*

cuales transforman las maneras en que el espacio es concebido y experimentado por la sociedad. Un motor fundamental de estas transformaciones se encuentra en las nuevas formas en que se organiza la propia producción material de la vida, modificando muchas de los condicionantes espaciales del pasado.

Por ello, la inclusión de la escala internacional adquiere un poder explicativo aún mayor que en épocas anteriores, ya que la existencia de procesos de carácter general se manifiesta en problemáticas y procesos comunes a otras ciudades del mundo. A su vez, la particular consideración territorial de Buenos Aires hace necesario reparar en el grado y las formas en que la Ciudad se encuentra integrada al contexto nacional y latinoamericano.

Sin embargo, estos procesos no respetan las fronteras administrativas que delimitan las ciudades, sino que, en buena medida, su reflejo ocurre más bien en una escala que abarca la Región Metropolitana. La planificación en una ciudad tan compleja como la tercera metrópoli de América Latina implica conocer, o intentarlo al menos, las características centrales de su espacio. Conocer la distribución de las personas, objetos y flujos es central cuando se intenta superar ese “determinismo geográfico o administrativo” a través de políticas públicas.

Por otro lado, no tendría sentido detener el análisis tan sólo en el lugar que ocupa la Ciudad según las vinculaciones que la exceden a sí misma. Las diferenciaciones internas del territorio porteño poseen una riqueza que es por sí misma valiosa, y que al mismo tiempo es condición y producto de los escenarios en los que se encuentra inserta. Para poder realizar el acercamiento adecuado a esas realidades, se vuelve necesaria la elección de las unidades de análisis correspondientes. Como en otros casos, aquí la resolución de esta cuestión metodológica es impuesta por la propia realidad.

Las Comunas, entidades territoriales de carácter local, vinculadas a la gestión descentralizada de la Ciudad, conforman un nivel intermedio entre el conjunto y el barrio, y a su vez, una unidad cuyo análisis reviste interés debido a las futuras funciones que ha de cumplir. Los barrios, por su parte, al tratarse de territorios definidos a partir de la existencia de una cierta identidad territorial dada por la historia y la vida social de cada uno de ellos, se vuelve, una escala adecuada para este estudio.

Para la realización del análisis a nivel de desagregación local, el Atlas 2009 de la Ciudad de Buenos Aires presenta los resultados de la primera etapa del Relevamiento de Usos del Suelo (RUS) realizado en conjunto con la Agencia de Control Gubernamental y coordinado por la Jefatura de Gabinete. Esta etapa consiste en constatar, mediante un relevamiento de campo las tipologías edilicias y usos actuales de toda la Ciudad. Por un lado será un instrumento imprescindible para la Planificación de la Ciudad, pero al mismo tiempo una herramienta para el control de los usos permitidos y habilitados. Esta base se cruza así, en una experiencia única, con las bases generadas por la Administración General de Ingresos Públicos (AGIP) y las bases de habilitaciones de la Agencia de Control Gubernamental (ACG), lo que permite detectar con mayor facilidad aquellas incompatibilidades e irregularidades entre los usos permitidos y los existentes.

El esfuerzo de realizar este Atlas llena de orgullo a la Unidad que coordino. La tarea, cuando es ambiciosa, por cierto se vuelve difícil de concretar y en cierta manera eso le da un carácter épico que contagió a cada uno de los integrantes de este equipo. Ello no significa equiparar la tarea realizada con la de aquel titán mitológico, sino que la dedicación por el trabajo emprendido no es otra cosa que una forma de saldar y hacer valer la oportunidad que constituye ocupar el lugar que nos toca. Una parte importante de esa honra radica en la satisfacción que produce dar un lugar de relevancia a la disciplina que tanto apreciamos y a la que brindamos mucho de nuestro esfuerzo personal, la geografía.

Cuando uno dice que es geógrafo, la mayoría de la gente cree que es el espíritu viajero lo que nos lleva a elegir esta profesión. Sin duda que algo de eso hay. Pero no sólo nos gusta viajar por el mundo, también nos encanta reconocer cada rincón único de nuestros barrios, la historia de cada casa, de cada conventillo, el devenir de aquellas fábricas que hoy relevamos cerradas pero que fueron alguna vez el motor principal del desarrollo.

Deseamos que lo disfruten y particularmente que sea un instrumento útil, entre otros fines, para la indagación académica. Sirviendo a investigadores universitarios y profesionales, este trabajo está particularmente destinado a aquellos que pretenden dotar de una explicación a los fenómenos que ocurren en la Ciudad. Esta idea se sostiene en la convicción de que, así como en otros tiempos algunos pensadores fueron capaces de echar luz sobre los procesos sociales a partir del análisis de un aspecto particular de la realidad, el examen del territorio es capaz de develar muchas de las cuestiones que hacen a la organización de nuestra sociedad.

Finalmente esperamos que este trabajo sirva para la gestión, que permita destinar los recursos públicos de la manera más eficaz y en beneficio de aquellos territorios que cada mapa siguiente muestra en desventaja en comparación con aquellos que por mayor inversión acumulada muestran un desarrollo mayor. Un indicador es una herramienta que se construye a partir de un conjunto de operaciones estadísticas, que permite conocer sucesos de la vida social, que no son evidentes ni mensurables directamente. A partir de los indicadores se construyen índices. La existencia de estos instrumentos hace ineludible la tarea por abordar las cuestiones que hace tiempo afectan la calidad de vida de quienes habitan la Ciudad.



Estación Retiro.



## INTRODUCCIÓN



# ATLAS



Construcción en altura en el norte de la Ciudad.

## INTRODUCCIÓN

Se presenta *El Atlas de indicadores de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Buenos Aires*, como una herramienta de divulgación, pero también de gestión que enhebre a partir del territorio la información estadística de distintas fuentes oficiales. La importancia de estos organismos muchas veces es minimizada, sin embargo realizan una ardua tarea que posibilita contar con datos fiables y comparables temporalmente.

Además de la información estadística, ocupa un lugar de gran importancia la información elaborada a partir de los relevamientos llevados adelante por la Unidad de Sistemas de Inteligencia Territorial dependiente de la Subsecretaría de Planeamiento del Ministerio de Desarrollo Urbano. Entre ellos se incluye la recolección de datos del mercado inmobiliario donde se destaca el seguimiento de precios del suelo en la ciudad, que a partir del análisis trimestral de los precios de terrenos lleva la serie desde 2001. Junto a ello, se lleva adelante un trabajo de periodicidad anual sobre los precios de terrenos en el Gran Buenos Aires lo que permite verificar la dinámica del mercado en función de los cambios metropolitanos. En el mismo sentido, se suman los relevamientos de precios de alquiler y venta de locales en el ámbito de la ciudad, también llevados a cabo de forma trimestral. El análisis del mercado inmobiliario en lo que refiere al aspecto residencial se realiza a partir del relevamiento de precios de casas y departamentos de la ciudad, el último de ellos concluido en el mes de octubre de 2008 y que se realiza desde el 2001.

Entre las fuentes de información sobresale la obtenida por el Relevamiento de Usos del Suelo, en donde se obtiene la información de tipología edilicia y usos de todas las parcelas de la Ciudad. Si bien en distintas áreas de la Ciudad el relevamiento se realiza desde el 2002, durante el 2008 se realizó en conjunto con la Agencia de Control Gubernamental un rastillaje del 51,0% de los lotes, lo que permite obtener información actualizada de los usos residenciales y comerciales.



Nuevas construcciones en Puerto Madero.





Vivienda en Virrey del Pino y Heredia.

En lo que refiere a la estructura del Atlas, la primera parte permite analizar la situación de la Ciudad de Buenos Aires dentro de las diferentes escalas en las que se encuentra inserta. De tal manera, se comienza por realizar comparaciones con procesos que ocurren en otras ciudades del mundo, atendiendo a tópicos tales como los procesos de población, el transporte, entre otras. En octubre de 2008 la Subsecretaría de Planeamiento participó en San Pablo del “Urban Age” en donde distintas ciudades aportaban datos comparativos, siendo los de Buenos Aires elaborados por este equipo de trabajo. En segundo lugar, se establece un cotejo entre la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en el conjunto de las ciudades latinoamericanas, abordando asuntos como el proceso de urbanización, la actividad económica y los niveles de indigencia y pobreza. A su vez, se realiza una comparación con las principales ciudades de la escala nacional, entre las que la Ciudad Autónoma de Buenos Aires detenta un lugar destacado, para ello se utilizan, entre otros, los datos de la Encuesta Permanente de Hogares, principal encuesta a nivel nacional.

A continuación, se introduce el análisis a la escala metropolitana. En tal sentido, se analiza la distribución y composición de la población en función de la inserción de la Ciudad en esta escala geográfica. El transporte, por su parte, es particularmente examinado en los dos medios que mayor peso poseen en la conformación de la Región Metropolitana, a saber, la red ferroviaria y los accesos de autopistas urbanas, cada uno de ellos vinculado a diferentes procesos. Por otra parte, a partir del estudio de los permisos de construcción se realiza una descripción de esta actividad según su distribución territorial a nivel metropolitano. Por último, se examina el valor del suelo a nivel metropolitano, a partir del análisis de los precios de terrenos.



Puente peatonal que atraviesa uno de los accesos al Área Metropolitana.

Una vez que se ha dado cuenta de las escalas en las que se incluye la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, ella es abordada en los rasgos más importantes de su estructura territorial, dando paso al contenido principal del Atlas. Por empezar, se describe la división geográfica y la estructura física de la Ciudad. Le siguen los indicadores poblacionales que refieren a las características demográficas y de calidad de vida que abarcan diferentes aspectos tales como educación, cobertura de salud, tenencia de vivienda, entre otros. Asimismo, se analiza la infraestructura urbana y sus características territoriales, incluyendo en el conjunto, además de escuelas y equipamiento de salud, la distribución de los espacios verdes y la conformación de la infraestructura de servicios urbanos.

El análisis territorial de la Ciudad incluye un acercamiento a cuestiones tales como las tasas de empleo, la recolección de residuos y el transporte, contemplando los datos del transporte en subterráneo y la actividad portuaria. Por su parte, el comercio es abordado de manera particular, atendiendo a la situación de las arterias comerciales, supermercados y *shoppings centers*. Asimismo, la evolución y situación actual de la construcción y del mercado inmobiliario conlleva una descripción específica. Para ello son examinados los datos acerca de permisos de obra totales y por destino, al tiempo que se abordan los precios del mercado inmobiliario según los diferentes aspectos que lo componen, tales como terrenos, locales, viviendas y galpones.

Por otra parte, llevando el análisis a una escala mayor, son analizados los rasgos particulares de cada una de las comunas que componen el territorio de la Ciudad, dando cuenta de manera general de sus características sociales y territoriales más importantes. Se suma a ello, el análisis de la estructura edilicia a partir del mapeo en tres dimensiones de las alturas parcelarias, lo que permite obtener la morfología de las comunas y en un futuro trabajar en la concreción de un Código de Planeamiento Morfológico.



Autopista de acceso a la Ciudad desde el Área Metropolitana.



Por último, y a partir de los datos propios obtenidos en el Relevamiento de Usos del Suelo, se incorpora la escala barrial, analizando parcela por parcela los usos del suelo y sus características distintivas de once barrios de la Ciudad de Buenos Aires, habiéndose escogido ejemplos de sus diferentes zonas geográficas.

Este Atlas, así presentado en las distintas escalas de análisis, permite visualizar a Buenos Aires en comparación con las distintas ciudades del país, de América y del Mundo. Al mismo tiempo que permite observar el lugar que ocupa dentro de la Región Metropolitana, para finalmente analizar los datos propios de esta unidad política y las diferencias territoriales a su interior.



Perspectiva desde las ciudades de Bogotá, Taiwan, Bruselas y Buenos Aires.