

**MAESTRÍA EN ECONOMÍA URBANA**

-Escuela de Gobierno-

**“Evaluación del impacto de obras en el espacio público en la  
satisfacción de los comerciantes en el barrio de Balvanera”**

Trabajo de tesis

Alumna: Rodriguez Platas Jimena

Tutor: Ricardo Pasquini

*Agradecimientos:*

*A los docentes de la Escuela de Gobierno de la Universidad Torcuato Di Tella en Buenos Aires especialmente a la Dra. Cythia Goytia y al Dr. Ricardo Pasquini.*

*A mis padres y hermano por ser referentes de valores familiares y académicos.*

*A mi marido por ser mi compañero de vida y por su apoyo incondicional.*

## RESUMEN

En la actualidad los gobiernos por medio de sus políticas están dando importancia a los espacios públicos de alta calidad. La mejora, intervención y la creación de espacios más atractivos se interpreta como un factor que automáticamente incrementa la calidad de vida urbana y la satisfacción de los ciudadanos, creando espacios más cohesionados e inclusivos, mientras que los espacios de baja calidad contribuye a comportamientos antisociales.

La presente investigación tiene como objetivo estudiar el impacto en la satisfacción de los comerciantes del barrio de Balvanera por las obras realizadas por el gobierno local en el espacio público. La percepción de satisfacción de calidad de vida los ciudadanos es el eje principal de este trabajo de investigación, poniendo a los individuos como actores centrales a la hora de definir políticas públicas.

Para llevar adelante esta investigación se aplicó una metodología de tipo cualitativa por medio de la utilización de encuestas de percepción como instrumento de recolección de información, que permitiera captar los aportes, visiones y sentimientos de los protagonistas.

Los resultados obtenidos reflejan que existe una relación directa entre las mejoras entre las obras ejecutadas y la satisfacción de los ciudadanos.

## Índice General

<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	4
<b>CAPITULO 1</b> .....	7
1.1 Concepto de calidad de vida urbana .....	7
1.2 Percepción de calidad de vida .....	10
1.3 Métodos de medición de calidad de vida urbana.....	11
1.4 Percepción de satisfacción como insumo para la planificación .....	13
<b>CAPITULO 2</b> .....	14
2.1 ¿Qué es ciudad?.....	14
2.2 Espacio Público .....	17
2.3 Impacto de un espacio público de calidad.....	19
2.4 El espacio público como escenario de convivencia social.....	21
2.5 Ciudad y centralidades.....	23
2.6 Indicadores urbanos.....	26
<b>CAPITULO 3</b> .....	28
3.1 Balvanera.....	28
3.2 Breve reseña histórica y actualidad.....	28
3.3 Obra regeneración urbana – Plan Once.....	30
3.4 Caracterización territorial .....	37
<b>CAPITULO 4</b> .....	39
4.1 Indicadores urbanos.....	39
4.1.1 Indicadores vinculados a la cohesión social.....	40
4.1.2 Indicador vinculado a la complejidad urbana.....	43
4.1.3 Indicador vinculado a la estructura urbana .....	45
4.1.4 Indicador vinculado a espacio público habitable.....	48
<b>CAPITULO 5</b> .....	57
5.1 Encuestas de percepción de calidad de vida urbana .....	57
5.1.1 Metodología .....	57
5.1.2 Muestreo .....	57
5.1.3 Estructura de la encuesta.....	61
5.1.4 Resultados de las encuestas .....	64
<b>REFLEXIONES FINALES</b> .....	106
<b>REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	110
<b>ANEXO I</b> .....	114

## INTRODUCCIÓN

La presente investigación tiene como objetivo estudiar el impacto en la satisfacción de los comerciantes del barrio de Balvanera por las obras realizadas en el espacio público.

“Desde la noción tradicional el espacio colectivo de una ciudad puede ser definido como el sistema unitario de espacios y de edificios englobados en el territorio urbanizado, que tiene incidencia sobre la vida colectiva, que definen un uso común para amplios estratos de la población y constituyen la sede y los lugares de su experiencia colectiva”.<sup>1</sup>

Los espacios públicos y la calidad de vida urbana, aspectos de relevancia en la vida colectiva y de gran significancia, se han ido deteriorando y escaseando por diversas razones a lo largo de los años afectando a toda la población.

Esto ha sido motivo de preocupación en las ciudades, lo que impulsó la búsqueda de cómo mejorar la calidad de vida urbana poniendo al individuo como foco central de estudio.

A finales del siglo XX ante esta situación crítica se tomó conciencia de que había que hacer frente y generar acciones a estas problemáticas. Se produjo un cambio intergeneracional de valores tanto culturales como políticos. Se puso énfasis en la calidad de vida urbana con una valoración más cualitativa, donde lo que se intenta instaurar es un desarrollo sostenible en el campo social y ambiental. La subjetividad de los individuos en la percepción de la calidad cobra total relevancia y es fundamental para cubrir las necesidades, expectativas y deseos de la sociedad.

Las diversas normas y la planificación urbanísticas han ido evolucionando y transformando a lo largo del tiempo, con el afán de mejorar la calidad ambiental regulando sus usos y tratamientos para lograr compatibilizar los intereses de los diferentes actores intervinientes. La funcionalidad de la ciudad se vuelve primordial determinando la experiencia y conductas humanas.

Algunas actuaciones de gobiernos locales se centraron en la creación, transformación, recuperación y puesta en valor de centros urbanos ya sea renovando áreas degradadas o generando áreas de prioridad peatón por medio de diferentes intervenciones.

La Ciudad de Buenos Aires diseñó estrategias y herramientas para el desarrollo de la ciudad y para dar respuestas a las dificultades y desafíos urbanos actuales. Entre ellos se encuentra el Plan Urbano Ambiental y el Modelo Territorial 2010 – 2060, instrumentos

---

<sup>1</sup> Cerasi, 1990. P.87

que tienen dentro de sus objetivos el mejorar e incrementar la calidad de los espacios públicos, concibiendo al mismo fundamental como lugar de encuentro y soporte de cultura urbana. El objetivo es humanizarlo para dotarlo de todas las condiciones necesarias para que en ella se desplieguen los valores y potencialidades de los ciudadanos.

El presente trabajo de investigación aborda el concepto de espacio público relacionado con el uso, las representaciones y el significado que el mismo tiene para el habitante de la ciudad, concibiendo y reivindicando el carácter del individuo como ciudadano. Desde esta posición se planteó realizar un estudio enfocado en los comerciantes instalados en el barrio de Balvanera, por ser uno de los actores económicos más importantes de dicha zona, a los fines de determinar el **nivel de satisfacción** de los mismos respecto del impacto de las intervenciones por parte del Estado, detectando las externalidades positivas y negativas, estudiándolo desde una perspectiva antropológica y social.

Se analiza el espacio público y su contribución para construir una identidad social, un sentido de pertenencia motor de comportamientos humanos y de desarrollo económico y social.

El propósito de este estudio es evaluar la valoración social e individual frente a la recuperación y puesta en valor de un espacio público como así también, considerar la responsabilidad social que se debe tener en la conformación de los espacios públicos urbanos de calidad.

Para evaluar la percepción y satisfacción se aplicó la metodología cualitativa, utilizando como instrumento la elaboración de una encuesta de satisfacción, por considerarse el medio más pertinente para comprender la valoración social y individual frente a la recuperación y puesta en valor del espacio público impulsado por el gobierno local.

A partir de lo expuesto se plantean las siguientes hipótesis:

Hipótesis principal:

-Existe una correlación positiva y directa entre las obras de regeneración del espacio público y la satisfacción de los comerciantes del barrio de Balvanera.

Hipótesis secundarias:

-Existe una correlación positiva entre los elementos del espacio público y la percepción de los usuarios.

- La obras prioridad peatón son percibidas y valoradas por los ciudadanos.

El presente trabajo se estructura en función de cuatro capítulos. El primero consiste en el desarrollo del concepto de calidad de vida urbana, el segundo capítulo expone los

conceptos de espacio público y ciudad desde una mirada sociológica, el tercer capítulo se contextualiza el barrio de Balvanera (Once) como sector de estudio, el cuarto capítulo se exponen y se mide al barrio de Balvanera mediante indicadores objetivos y el quinto capítulo desarrolla la herramienta metodológica cualitativa y su aplicación, y se exponen los resultados obtenidos.

## CAPITULO 1

### 1.1 Concepto de calidad de vida urbana

La definición de calidad de vida se viene utilizando desde fines del siglo XX, más específicamente a partir de la década del 80. El concepto se viene empleando con más frecuencia en los últimos años en diferentes disciplinas para estudiar los complejos problemas en los distintos aspectos que involucran a la sociedad moderna. Desde principios de este siglo, se está produciendo un proceso de cambio intergeneracional de valores, modificándose de manera gradual las políticas y las normas culturales de las sociedades industrializadas. El cambio de prioridades materialistas a las posmaterialistas constituye un elemento central del proceso de posmodernización.<sup>2</sup>

Este concepto empezó a utilizarse como respuesta de una época donde en el mundo estaba primando el crecimiento y el desarrollo económico. En la actualidad, las ciudades presentan severas problemáticas urbanas como la accesibilidad, el deterioro del medio físico, la saturación de servicios, la falta de espacio público, entre otros. Frente a estas dificultades surge la preocupación por dar una respuesta en pos del desarrollo sostenible y del aumento de la calidad de vida urbana en lugar de poner como prioridad el logro económico por encima de las cuestiones sociales. Lo expuesto explica cómo se van orientando los esfuerzos y el interés por nuevas visiones que se interesan por el medio ambiente y consideran la importancia de la subjetividad en los habitantes, logrando como objetivo supremo la sustentabilidad medio ambiental y social.

Sin embargo la definición de la calidad de vida urbana no es del todo precisa. Algunos de los motivos de esta ambigüedad se deben al alto grado de subjetividad que contempla este concepto siendo esta utilizada en diversos campos de estudios como económicos, sociales y filosóficos. Asimismo su significado es complejo, ya los diferentes autores que la implementan realizan sus propios aportes e interpretaciones, que varían también según en el contexto histórico, político, cultural, social y territorial en el que se haya implementado.

En función de este panorama se empieza a poner énfasis en los temas relacionados con el bienestar de la sociedad sobre todo en el campo de la geografía, que estudia el vínculo entre el territorio y la sociedad. A pesar del aspecto multidisciplinar del concepto de calidad de vida, la disciplina de la geografía realizó importantes estudios a partir de

---

<sup>2</sup> Beatriz Yasuko Arita Watanabe. La calidad de vida: eje del bienestar y el desarrollo sostenible.



la década del 60 bajo el concepto de geografía de bienestar. Staeheli y Brown (2003) indican que la *geografía del bienestar* fue parte de un intento por crear investigaciones relevantes y conscientes desde un punto de vista social, que podrían, además, ser de ayuda en la toma de decisiones políticas.

La calidad de vida trasciende los términos economicistas y se la vincula a los conceptos asociados a necesidades y satisfactores, entendiéndose por éstos últimos como los recursos materiales e inmateriales en forma de bienes y servicios o los recursos simbólicos cuyo uso y/o consumo permiten la satisfacción de esas necesidades.<sup>3</sup>

El introducir la diferencia entre necesidades y satisfactores, nos aproxima a la noción de calidad de vida, ya que al permanecer las necesidades humanas inmutables en el tiempo y espacio, serán los atributos de los bienes los requeridos para su satisfacción, lo que distinguirán una gradación de calidades.<sup>4</sup>

La relación entre satisfactores y necesidades no es lineal ya que varios satisfactores pueden cubrir necesidades y viceversa, esta relación no tiene un parámetro para cumplirlas ya que las mismas varían sumado a la percepción subjetiva vinculada a la accesibilidad de los mismos. La satisfacción de los de los individuos es altamente subjetiva ya que está ligada a la cobertura de sus deseos y aspiraciones.

Siguiendo con el concepto que se le otorga a calidad de vida y desde la revisión bibliográfica de la década del ochenta por German Leva (2005), quien cita a Carlos Abeleron (1998), el cual destaca que existen dos corrientes de autores sobre la definición de calidad de vida: Un primer grupo de autores, especialmente del campo de la geografía, adhiere a una visión cuantificable, medible, objetiva. Indagan en el ambiente externo a las personas toda una gama de bienes y servicios que, potencialmente, deben estar a disposición de los individuos para la satisfacción de sus necesidades materiales e inmateriales. El segundo grupo defiende una postura cualitativa, no mensurable y subjetiva. Enfatizan el ambiente interno de las personas, culminando en aspectos exclusivamente perceptivos de contento o descontento ante diferentes dimensiones de la vida, en general, y de aquellos bienes y servicios, en particular.

La definición de calidad de vida urbana según German Leva está compuesta por tres grandes componentes: el primero por su carácter histórico-geográfico dinámico y multidimensional, segundo el carácter holístico resultante de los factores objetivos y

---

<sup>3</sup> GERMAN LEVA. PAG 34

<sup>4</sup> VARGAS D., MERINO M. Y SEMAN P. (2010)

subjetivos que condicionan el bienestar de las personas en un determinado ambiente, y el tercero el carácter social de la construcción de la calidad de vida.

Tal como se mencionó se puede observar que existen diferentes corrientes tanto como mediciones sobre esta definición. Dado que en la actualidad no existe un consenso único que englobe la definición sobre este concepto, se mencionaran algunas descripciones de otros autores citados por Leva sobre lo que para ellos significa la calidad de vida:

“Unas condiciones óptimas que se conjugan y determinan sensaciones de confort en lo biológico y psicosocial dentro del espacio donde el hombre habita y actúa, las mismas en el ámbito de la ciudad están íntimamente vinculadas a un determinado grado de satisfacción de unos servicios y a la percepción del espacio habitable como sano, seguro y grato visualmente” (Pérez Maldonado, 1999).

Lindenboim (2000) resalta el carácter multidimensional de la definición y establece: “calidad de vida es una noción plural, ajustada a cada contexto, constituida por múltiples factores inscriptos en diversas dimensiones temáticas de la realidad. Calidad de vida afecta a cada individuo frente a sus contextos micro y macro comunitarios de articulación social y es determinado por: 1) las modalidades ponderadas de asociación entre las necesidades objetivas y las demandas subjetivas específicas de la vida urbana, 2) las potencialidades, condiciones y niveles relativos de accesibilidad a la satisfacción de las mismas”.

Al no existir un consenso definitivo se debe construir uno en función del territorio que se pretende estudiar, la sociedad que lo conforma y los factores tanto objetivos como subjetivos que afectan al bienestar de las personas.

En el presente trabajo de investigación la calidad de vida urbana que se considera sigue la misma línea que Pérez Maldonado expresa, donde refiere que la calidad de vida urbana se debe a la existencia de condiciones óptimas que garantizan el confort en lo biológico y psicosocial dentro del espacio donde el hombre habita y actúa. Se pretende medir el contento o descontento de la calidad de vida urbana de los diferentes actores a partir de las intervenciones de las obras realizadas.

Para ello es necesario poder contar con indicadores en función de la calidad de vida urbana para evaluar tanto la instancia previa como los efectos de la implementación de una política pública. Esta evaluación va a variar y se ajusta según la zona territorial, contexto, y a la demanda y necesidades de la población, variables que cambian según tiempo y espacio.

## 1.2 Percepción de calidad de vida

La percepción de los ciudadanos es el eje principal de este trabajo de investigación, poniendo a los individuos como actores centrales a la hora de definir políticas públicas.

Una de las principales disciplinas que se ha encargado del estudio de la percepción ha sido la psicología y, en términos generales, tradicionalmente este campo ha definido a la percepción como el proceso cognitivo de la conciencia que consiste en el reconocimiento, interpretación y significación para la elaboración de juicios en torno a las sensaciones obtenidas del ambiente físico y social, en el que intervienen otros procesos psíquicos entre los que se encuentran el aprendizaje, la memoria y la simbolización. (VARGAS,1994:48).

Las percepciones se vinculan a los estímulos físicos y sensaciones, las experiencias se interpretan y adquieren significado por las pautas culturales que rodea al individuo, siendo las sensaciones las que están orientadas a satisfacer las necesidades.

Desde los campos filosóficos y psicológicos la elaboración de juicios se contempla como una de las principales características de la percepción. Tal como menciona Vargas la percepción no es proceso lineal, por el contrario, están de por medio una serie de procesos en constante interacción, donde el individuo y la sociedad tienen un papel activo en la conformación de percepciones particulares de cada grupo social.

Otro aspecto importante es la del reconocimiento que permite evocar experiencias y pensamientos previamente obtenidos.

La manera de clasificar lo percibido es moldeada por circunstancias sociales. La cultura de pertenencia, el grupo en el que se está inserto en la sociedad, la clase social a la que se pertenece, influyen sobre las formas como es concebida la realidad, las cuales son aprendidas y reproducidas por los sujetos sociales. Por consiguiente, la percepción pone de manifiesto el orden y la significación que la sociedad asigna al ambiente. (VARGAS,1994:49).

Otro término que se utilizó en el campo social es la “percepción social / cognición social” para indicar la influencia de los factores sociales y culturales en la percepción. Salazar y Cols. (1979), afirma que la percepción social se puede entender de tres maneras: los efectos del medio sobre la percepción, las percepciones de las personas, y la percepción del medio ambiente. Los aspectos funcionales de la percepción constituyen el soporte teórico que permite explicar la relación percepción contexto social.

La conducta y características de la persona percibida son inseparables de la propia presencia del perceptor. Así, la combinación en determinadas situaciones de las metas que la perceptora busca y la interacción con ciertas expectativas, por ejemplo estereotipos, puede producir que el perceptor realice ciertas tácticas que provoquen la confirmación conductual de sus expectativas. ". [Milton y Darley, 1991, citados por Moya 1999).

Siguiendo en línea con estas definiciones la percepción y la calidad de vida urbana están relacionadas, ya que los efectos del entorno que los rodea afecta directamente a la percepción de los individuos y por tanto su comportamiento. La calidad de vida urbana afecta el comportamiento humano en la ciudad, generando ciertos procesos y cambios sociales, hay evidencia significativa que hay una conexión entre la forma física y el comportamiento humano. Los grupos sociales se van visualizando de acuerdo a las expectativas personales, los gustos, motivaciones, insatisfacciones y problemáticas, por tanto la calidad de vida es una valoración individual o social que termina expresando una cuestión cultural de demanda o requerimiento desde la propia percepción.

La percepción de calidad de vida respecto al espacio público depende en la medida en que este se encuentre destinado para su uso directo y de las oportunidades que ofrece el medio urbano. Existe diferenciación de entendimiento y de interpretación de la realidad según de donde provenga el individuo y de sus propias características ya sea desde su historia, experiencia personal, género, profesión, realidad económica. La percepción varía según cada individuo y sociedad y dependerá en gran medida de sus propios referentes que van a marcar y condicionar sus interpretaciones.

La relación entre percepción y las condiciones materiales de vida es imperfecta.

### 1.3 Métodos de medición de calidad de vida urbana

Detectar y registrar los problemas urbanos permite aplicar políticas públicas que apunten a solucionar los conflictos en cuestión. Para llegar a esa instancia, previamente, lo que se requiere es un diagnóstico, una evaluación que mida y exponga en forma prioritaria la situación actual. La medición sirve para comprender la percepción que tiene el hombre sobre la ciudad, su relación con el entorno y entender los cambios sociales.

El estudio de las problemáticas que incumben a la calidad de vida, como se vio anteriormente, puede abordarse desde diferentes ángulos que son a su vez

complementarios por medio de las metodologías cuantitativa y cualitativa. Ambas sirven para analizar la situación actual y evaluar la aplicación de políticas futuras.

La medición de calidad en materia de vida urbana puede realizarse por medio de un conjunto de indicadores objetivos que evalúan las condiciones materiales de la ciudad. El interés por el análisis cualitativo surge por estudiar cómo estas condiciones materiales son percibidas por los ciudadanos: que tan cómodos y satisfechos se sienten con las condiciones y recursos físicos que le brinda el medio urbano que lo rodea. Se considera necesario complementar las variables objetivas con la dimensión perceptiva, debido a que lleva una perspectiva explicativa donde la opinión del habitante tiene un valor referencial y cualitativo para evaluar la calidad de vida (Fernández y Ramos, 2000:3).

Los estudios sociales empezaron a poner énfasis en este tipo de herramientas por la perspectiva que tienen frente al análisis, por la metodología de estudio y por entender y poner a la sociedad en primer lugar, como fuente de información primaria. Tal como afirma Chacón (2004) El problema más importante hoy en día no es la ampliación del control y monitoreo de la información, sino la necesidad de profundizar los estudios en torno a una aproximación teórico metodológica capaz de combinar estilos de vida, sistema de valores y condiciones de vida de los individuos de forma objetiva y perceptiva donde se considere la autodefinición de bienestar.

Tal como describe German Leva la Calidad de Vida está asociada a la satisfacción del conjunto de necesidades que se relacionan con la existencia y bienestar de los ciudadanos. La disponibilidad y acceso de la población a los satisfactores permite cubrir los requerimientos de los individuos (...) Cada dimensión o componentes de la calidad de vida tiene diferentes satisfactores (entendidos estos como los recursos materiales e inmateriales de forma de bienes y servicios o los recursos simbólicos) cuyo uso y/o consumo permiten la satisfacción de esas necesidades.

La necesidad de conocer el cómo perciben las personas esos satisfactores (o su ausencia) es de fundamental importancia en la concepción de la calidad de vida que se intenta construir, pues no basta con proveer a la sociedad con suficientes satisfactores (en cantidad y calidad) sino que las personas los deben percibir así.

Es esta la cuestión de relevancia ya que la calidad del espacio público no la determina la cantidad o calidad del espacio público sino que se da mediante la percepción, sensación e identificación que tienen los ciudadanos sobre los satisfactores en el medio urbano para el desarrollo de la vida en la ciudad, es por este motivo que se pone énfasis en el estudio cualitativo, el cual será descrito más adelante.

#### 1.4 Percepción de satisfacción como insumo para la planificación

Los desafíos de las ciudades actuales apuntan a lograr la sustentabilidad urbana en términos de equidad. Para ello se debe reformular un modelo de ciudad que no solo impulse el crecimiento sino que logre un desarrollo humano equilibrado. Partiendo de este punto, se deben realizar acciones centradas en el individuo. Para ello es necesario generar las mejores condiciones para la población de manera tal de garantizar su permanencia, desarrollo económico y social a la hora de satisfacer sus necesidades.

Entendiendo a la calidad de vida urbana como un aspecto multidimensional que integra diversas variables y aspectos del medio urbano afectando directamente a la población, amerita promover que formen parte de la agenda gubernamental.

Las encuestas de percepción sobre la calidad de vida es una herramienta adecuada, funcionan como tablero de control y nos proporcionan información para establecer el orden de importancia de los problemáticas sociales valoradas por los interesados.

La planificación urbana es capaz de responder a los desafíos y objetivos que las ciudades se proponen, siempre y cuando se orienten a identificar los puntos críticos y desequilibrios actuales. Las herramientas de planificación urbana ayudan a generar líneas de acción precisas y certeras con respaldo en el análisis científico de la realidad física, social y económica de la ciudad.

Considerar e incluir la dimensión humana es el reflejo de que existe un interés por mejorar la calidad de vida urbana para dar respuestas a las exigencias y demandas de los habitantes.

## CAPITULO 2

### 2.1 ¿Qué es ciudad?

La ciudad es concentración de gente, desde la historia es el lugar donde las personas se encuentran para mejorar su calidad de vida. (...) la "ciudad es aquella que optimiza las oportunidades de contacto, la que apuesta por la diferenciación y la mixtura funcional y social, la que multiplica los espacios de encuentro".<sup>5</sup>

De acuerdo con Jordi Borja y Zaida Muxi la ciudad es a la vez e históricamente y actualmente URBS, CIVITAS, y POLIS. URBS por su aglomeración urbana en un determinado territorio definido, por su diversidad tanto funcional como social. CIVITAS por ser la ciudad un productor netamente de ciudadanía. Es allí donde se reconocen y ejercen todos los deberes y derechos de los ciudadanos. Así mismo es en este espacio donde se generan una alta densidad de relaciones entre los habitantes por la gran concentración y diversidad de actividades lo que permite el desarrollo del intercambio entre estos. El ideal de la sociedad urbana como civita es el de una colectividad basada en convivencia, tolerancia, basado en valores básicos y con pautas elementales de comportamiento comunes que construyen elementos de identidad y de símbolos. Es POLIS porque es el lugar de política, de las norma y administraciones públicas como de la auto representación de la sociedad, lugar de expresión, de las demandas colectivas y movilizaciones sociales. Es allí donde se manifiesta el poder, la participación, la representación de las instituciones, como la manifestación de oposición a las políticas y al poder.

“Entendemos por ciudad el producto físico, político y cultural complejo, europeo y mediterráneo y también americano y asiático, que hemos caracterizado en nuestra cultura, en nuestro imaginario y en nuestros valores como concentración de población y de actividades, mezcla social y funcional, capacidad de autogobierno y ámbito de identificación simbólica y de participación cívica. Ciudad como lugar de encuentro, de intercambio, ciudad como cultura y comercio. Ciudad de lugares y no únicamente un espacio de flujos”.<sup>6</sup>

Las urbes son el resultado de las diferentes acciones más complejas realizadas por el hombre, conformada por varios componentes que se interrelacionan entre sí. Su

---

<sup>5</sup> BORJA, J. y MUXI, Z. (2001). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*.

<sup>6</sup> BORJA, J. y MUXI, Z. (2001). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*.

materialización y la construcción del entorno urbano permiten que las personas puedan ejercer ciudadanía, brinda y genera sentido de pertenencia y de apropiación para que los ciudadanos puedan satisfacer sus necesidades y encontrar bienes esenciales.

El carácter de la ciudad se define por sus calles y espacio públicos. Desde las plazas, calles, juegos infantiles, parques, el espacio público enmarca la imagen de la ciudad. La matriz de conexión de las calles constituye el esqueleto sobre lo que descansa todo lo demás.

La particularidad de cada uno de los sectores, los barrios de la ciudad nos cuentan de su propia historia por medio de sus elementos físicos. La ciudad es la expresión de este patrimonio colectivo por medio de sus edificios, monumentos, plazas y tejido urbano. Las diferentes escalas edilicias indican el grado de importancia de cada uno de los sectores, constituyendo parte de la cultura e historia de la ciudad, símbolo de la identidad colectiva. La dimensión cultural representada en un conjunto de edificios y equipamientos, etc., constituyen una imagen, una estética única que comunica ni más ni menos los valores del lugar existente.

El derecho a la centralidad accesible y simbólica, a sentirse orgullosos del lugar en el que se vive y a ser reconocidos por los otros, a la visibilidad y a la identidad, además el disponer de equipamientos y espacios públicos cercanos, es una condición de ciudadanía. También es un derecho de ciudadanía el de la movilidad, ya que supone información e intercambio, oportunidades de formación y de ocupación, posibilidades de acceder a las ofertas urbanas y apropiarse de la ciudad como un conjunto de libertades. Si los derechos de centralidad y de movilidad no son universales, la ciudad no es democrática.

La ciudad desde el aspecto económico se constituye como lugar de los negocios, comercio, intercambio de mercadería, donde se genera consumo y producción en diferentes escalas. Las ciudades existen y posibilitan que se reúnan bienes, ideas y gente con propósitos de producción e intercambio, permitiendo a su vez a la sociedad aprovechar las ganancias del comercio, la especialización y la diversidad (Glaeser, 1998; Quigley, 1998).

Es en el espacio donde se produce una de las cuestiones de más relevancia como es el intercambio de la información entre los habitantes facilitándose mediante la dotación correspondiente de infraestructura, servicios y equipamientos. Esto ofrece oportunidades y ventajas para que las personas puedan alcanzar sus propios objetivos atrayendo a diferentes agentes económicos.



Cada una de las ciudades difiere entre sí por su propia constitución, estructura física y población, motivo por el cual cada una debe ser planificada de manera individual según su realidad y necesidad.

Las políticas, estrategias y herramientas urbanísticas juegan un rol fundamental para la gestión y desarrollo de la Ciudad. Deben garantizar la distribución de espacios públicos de manera equitativa a la sociedad, para generar beneficios económicos, ambientales y reducir las desigualdades sociales.

## CIUDAD Y CIUDADANO

El ciudadano no nace, se hace ejerciendo sus derechos que le hacen libre e igual.<sup>7</sup>

Para que el hombre se convierta en ciudadano necesita de un espacio para ejercer sus derechos y es el espacio público que cumple dicho rol.

Sin espacio público no hay ciudadanía. Es el espacio público el elemento imprescindible para que la sociedad pueda expresarse, recrearse, movilizarse y reivindicarse de forma libre e igualitaria. Su rol es clave en la ciudad ya que no solo determina la calidad de la misma, sino también la de sus habitantes.

Todos los individuos tienen derecho a la ciudad con todo lo que esto significa. Esto hace una ciudad democrática, lo que la responsabiliza de brindar las mismas oportunidades a los diferentes estratos sociales. El derecho a la ciudadanía se hace efectiva cuando los individuos se sienten identificados, reconocidos, se hacen visibles y se sienten orgullosos del lugar en el que viven.

Como dice Jordi Borja "ser ciudadano es sentirse integrado física y simbólicamente en la ciudad como ente material y como sistema relacional, no sólo en lo funcional y en lo económico, no sólo legalmente. Se es ciudadano si los otros te ven y te reconocen como ciudadano" (Borja, 2003: 28).

Tal como se mencionó el espacio público es un escenario de poder tanto político, económico y social. Es un lugar de convivencia, de reunión, de encuentro, de expresión colectiva donde se hace justicia urbana.

La justicia se materializa por medio de la participación ciudadana, acción que construye ciudad y no es más que la unión entre la acción política y el espacio urbano. Es un derecho ciudadano que permite la toma de decisiones en los aspectos que les compete; la participación es una necesidad, que tiene sentido innovador y transformador.

---

<sup>7</sup> BORJA, Espacios públicos, género y diversidad.

Según como comenta Borja en los últimos años la participación ha tomado un papel protagónico ya que se considera fundamental para el debate público formando parte de la agenda de la planificación y gestión de política urbana.

La ciudad debe garantizar y propiciar estos espacios para la participación en todas sus escalas. Las manifestaciones sociales recuerdan el sentido y el valor del espacio público como espacio de poder, ya sea expresando una postura a favor o en contra de la política de estado actual.

En síntesis y de acuerdo con lo que expresan Borja y Muxi hay dos aspectos fundamentales en la relación entre ciudad y ciudadanía. El primero es la igualdad político jurídica vinculada al estatuto ciudadano. Por otro la ciudad es el marco donde se hace posible el ejercicio de las libertades vinculadas a los derechos de los ciudadanos. Los derechos son elementales para la renovación de la cultura política en el ámbito de la ciudad y del gobierno local. A continuación se exponen algunos de los derechos ciudadanos-urbanos que ellos mencionan : el derecho al lugar como derecho a mantener su residencia (lugar donde se establecen sus relaciones sociales) ; derecho al espacio público y monumentalidad; derecho a la belleza; derecho a la identidad colectiva; derecho a la movilidad y a la accesibilidad, derecho a la centralidad; derecho a la ciudad metropolitana; derecho al acceso y uso de las tecnología de la información y comunicación; derecho a la ciudad como refugio; derecho a la justicia y a la seguridad; derecho al empleo y al salario ciudadano ; derecho a la calidad del medio ambiente; derecho a la diferencia y a la intimidad, etc.

## 2.2 Espacio Público

El espacio público tiende fundamentalmente a la mezcla social, hace de su uso un derecho ciudadano de primer orden, así el espacio público debe garantizar en términos de igualdad la apropiación por parte de diferentes colectivos sociales y culturales, de género y de edad.<sup>8</sup>

El concepto de espacio público surge en la antigüedad, en Grecia, donde se realizó la primera distinción entre el sector público-privado en la configuración de las ciudades-estado. Es allí donde la política y los espacios de convivencia se relacionaban en un

---

<sup>8</sup> BORJA, J. y MUXI, Z. (2001). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*.

mismo lugar, en el Ágora, ámbito donde se reunían para tratar temas de interés para la comunidad.

Históricamente el espacio público está compuesto por dos elementos importantes: las calles y las plazas manifestándose de diferentes maneras, formas, dimensiones y funciones. Su disposición y conformación en el espacio constituyen la esencia del paisaje urbano, disponiéndose en un juego de llenos y vacíos que articulan funciones urbanas, un sistema complejo de elementos que se relacionan y articulan entre sí. El espacio público es interpretado como un vacío con forma, con límites claros y bien definidos, rodeados de elementos que la enmarcan como la edificación, los espacios para la recreación y la circulación. Louis Khan considera que una plaza o una calle es un salón que tiene como techo el cielo.

El carácter de una ciudad se define por sus calles y espacios públicos. El espacio público ES CIUDAD (Oriol Bohigas). El espacio público tiene carácter social-colectivo, multifuncional, integrador; son lugares abiertos, accesibles y de uso público. Estos constituyen el escenario de abanico de actividades, ya sean comerciales, religiosas, de disfrute y descanso. Sin embargo no quita que existan espacios excluyentes, inhóspitos e inaccesibles plenamente privatizados que respondan a la fuerza de ciertos sectores.

Siguiendo a Borja durante el siglo XX se produjo una ruptura con respecto al concepto de espacio público urbano originales. Varios son los motivos que produjeron este cambio de paradigma, se puede mencionar el crecimiento acelerado de la ciudad, la expansión de las actividades humanas, la dinámica de la propiedad privada, la presencia de transporte y de la red de infraestructura como la ocupación del automóvil a lo largo de todo territorio.

Hay una crisis del espacio público es sus dos dimensiones: como elemento ordenador y polivalente, como lugar de intercambio y de vida colectiva, en cada zona o barrio, y también como elemento de continuidad, de articulación de las distintas partes de la ciudad, de expresión comunitaria, de identidad ciudadana (Borja, J.2001: p 21).

En la ciudad compacta existen diferentes dinámicas y entre ellas la del intercambio. Es aquí donde el sistema capitalista influye fuertemente, penetrando en la ciudad por las reglas impuestas por el mercado. La existencia de competitividad, los intereses de los privados, eluden los intereses colectivos y es ahí cuando los espacios públicos se van transformando y escaseando. Las consecuencias de la no regulación pueden ser muy riesgosas, generando impactos negativos en términos sociales.

La planificación urbanística de la Ciudad de Buenos Aires considera al espacio público como ámbito de valor social, ambiental, cultural, económico y paisajístico, que posibilita la integración social y urbana, fomentándose la calidad ambiental de la Ciudad. El

Espacio Público es considerado una unidad de diseño que deberá orientarse hacia una calidad paisajística que integre sus componentes naturales y antrópicos.<sup>9</sup>

Es el estado en todas sus escalas territoriales el encargado de regular los intereses y las reglas de manera intencionada, es allí que el urbanismo y la planificación juegan un rol imprescindible para lograr el objetivo de ciudad que se pretende.

El espacio público es la materia prima de la acción urbana y el estado constituye la mejor imagen de la calidad de las relaciones entre los habitantes de la ciudad, por ello, el derecho equitativo a su uso y apropiación debe ser inexcusablemente la base de la práctica pública.<sup>10</sup>

Las políticas urbanas impactan directamente en la ciudad construida y los resultados varían según las decisiones que se tomen. Según Borja y Muxi los espacios públicos hay que considerarlos como una herramienta para afrontar tres desafíos actuales: urbanístico, socio-cultural y político. En relación al *desafío urbanístico* hace referencia al ordenamiento de los elementos construidos, como por ejemplo la construcción de trayectos físicos que den continuidad espacial generando un vínculo entre lo físico y la población. En cuanto al *desafío socio-cultural* se debe a la calidad del espacio público, comprender que existe una relación simbólica entre el espacio construido y los habitantes, un plus clasificador del espacio otorga otro sentido a la vivencia. De esta manera el espacio público cumple con su función integrador, comunitario y universal. Por último el *desafío político* es la capacidad que tiene el espacio público de dar acceso de participación y manifestación a todos. El espacio público debe garantizar la posibilidad de expresión de todos los colectivos sociales.

### 2.3 Impacto de un espacio público de calidad

Hay una relación positiva entre la democracia urbana y calidad del espacio público (Habermas).

El espacio público así como expresa la calidad de la ciudad, expresa también la calidad de vida de los ciudadanos. Los espacios de calidad son realmente aquellos lugares que convocan, reúnen, se identifican, otorgan seguridad, libertad y son a partir de los cuales se pueden leer su historia e identidad. Un espacio público de buena calidad se distingue por completo de aquel que no lo es. Son aquellos que generan productividad, son vitales, inclusivos, son los que terminan construyendo una verdadera ciudadanía.

---

<sup>9</sup> Código Urbanístico de la Ciudad de Buenos Aires.

<sup>10</sup> Plan Urbano Ambiental.

Hay posturas que sostienen el espacio público es el eje principal del urbanismo, de la cultura urbana y de la ciudadanía, de cuya calidad, multiplicación y accesibilidad depende en buena medida el progreso de la ciudad.

En las ciudades actualmente, siguiendo los informes de ONU-Hábitat, están prestando más atención en el espacio público, frente a la situación detectada respecto a que durante los últimos 30 años los espacios públicos están disminuyendo y son cada vez más altamente comercializados y sustituidos por edificios privados o semipúblicos.

Los espacios no planificados terminan produciendo espacios de mala calidad, sin mantenimiento, reflejan una disminución de la calidad física, económica y social de una ciudad, a la vez que alientan una espiral del declive. Un espacio público de calidad provee conectividad y acceso físico, protección del crimen, cobijo del clima, aislamiento del tránsito, oportunidades para descansar y trabajar.<sup>11</sup>

Estos no lugares producen una ciudad completamente polarizada, segregada desde cualquier perspectiva ya sea religiosa, étnica, de género y edad. El resultado puede ser una ciudad polarizada, donde es probable que estalle una tensión social y donde se limita la movilidad social y las oportunidades económicas.<sup>12</sup>

Los espacios públicos son primordiales para el desarrollo urbano sostenible y generan impactos en los diferentes aspectos ya sea desde la perspectiva económica, social y ambiental.

Calles bien diseñadas y espacios públicos bien mantenidos ayudan a reducir las tasas de delincuencia y de violencia y se constituyen en espacios para las actividades formales e informales sociales, culturales y económicas, que contribuyen a la mejora de la confianza y seguridad mutua.<sup>13</sup> La provisión de lugares diseñados alienta la inclusión social, dan lugar a las personas más vulnerables, atraen y generan oportunidades a la población joven y permiten el empoderamiento de las mujeres.

El espacio público genera valor económico considerable. Hay evidencia de que un espacio público bien administrado, bien planificado, genera impactos positivos en el precio de las propiedades residenciales cercanas. El espacio público bien gestionado alienta la confianza de la inversión. La puesta en valor de los espacios públicos contribuyen a nuevas dinámicas espaciales, propiciando nuevos usos, atrayendo a nuevos visitantes y agentes económicos a las zonas.

Desde una perspectiva ambiental el espacio público es considerado: libre, regulador y equilibrante del medio ambiente. La presencia de espacios abiertos y especialmente

---

<sup>11</sup> Joan Clos.

<sup>12</sup> UN-Habitat, 2012 Placemaking and the Future of Cities.

<sup>13</sup> Espacio público. Temas Habitat III.

verdes funcionan como instrumentos y estrategias de mitigación frente a los efectos del cambio climático. Tal como se menciona en el Plan de Acción Frente al Cambio Climático 2020 la dotación de espacio verde urbano reducen las temperaturas, las emisiones de gases de efecto invernadero y las inundaciones, entre otras. Asimismo el correcto equilibrio entre el medio natural y el medio construido tienen efectos directos sobre la población ya que genera un contacto directo entre el individuo y la naturaleza. La presencia de espacios abiertos fomenta estilos de vidas saludables, generan bienestar e impactan positivamente sobre la salud general y mental de las personas. Concebir la calidad del espacio público en la ciudad como elemento primordial, motor y generador de oportunidades económicas y sociales para su prosperidad, tanto a escala ciudad como país, para ello es imprescindible contar con medidas y marcos legales para preservar el bienestar social y lograr una calidad de vida urbana mejor.

#### 2.4 El espacio público como escenario de convivencia social

Un espacio público exitoso es aquel espacio que integra, que permite la convivencia y sobre todo existe la justicia social. En términos sociales se produce en los diferentes tipos de vínculos entre los actores que confluyen en él. Esto implica que cumple con su rol de mezcla social, y permite la apropiación de los diferentes colectivos sociales, ya sea por su cultura, género y edad.

Este tipo de apropiación se da con más fuerza en las zonas más densas y complejas ya que son áreas de grandes oportunidades y es allí donde todos los ciudadanos tratan de conquistar su espacio. La mayoría y tipos de grupos sociales son atraídos por las posibilidades que las ciudades les otorgan, incluyendo a los grupos sociales más desfavorecidos o aquellos que menos tienen. Este último grupo colectivo es el que busca el otro sentido al espacio público, un espacio protector, libre, que le permita desarrollar su actividad económica, a pesar su ilegalidad. Reconocer estas dinámicas paralelas y existentes que se presentan en el espacio público es un reto para las políticas urbanas en la actualidad.

“La ciudad como espacio público abierto, “necesita” de áreas ilegales o alegales, territorios de supervivencia porque en ellos se puede tener una protección y algunos excedentes de los bienes y servicios urbanos (...) El proceso hacia una ciudadanía requerirá un doble proceso político-jurídico: uno la legalización del habitante (papeles,

ocupación) y por otro la legalización del territorio y la vivienda, ya sea ocupado, u otro alternativo”.<sup>14</sup>

En este espacio urbano funciona como lugar de oportunidades de trabajo, de intercambio y otras veces como refugio de primera necesidad para grupos vulnerables (ciudadanos sin trabajo, movimientos migratorios) que se sienten atraídos por las posibilidades de supervivencia, que son excluidos por las fuerzas del mercado y por la falta de un marco legal por parte del Estado.

Muchas veces las regulaciones sobre este tipo de ventas no existen, tano a nivel fiscal ni controles administrativos lo que facilita la venta de productos a un menor precio ocasionando una competencia comercial desleal. La diferenciación del valor de los productos es consecuencia de esta disparidad legal que no les exige pago de impuestos, ni la garantía de sus productos ni las instalaciones adecuadas. Estas condiciones atraen al sector de población que tiene menores recursos, encontrando en los productos callejeros un menor precio.

“La calle recupera mediante los mercados callejeros su papel de expositor de identidades locales gracias a su condición efímera, a sus productos y a la negociación entre individuos. El individuo de la economía callejera no es un individuo anónimo pues el espacio permite a su habitante identificarse, individualizarse y ser un agente activo y transformador de la escena urbana.”<sup>15</sup>

La actividad callejera intensifica la actividad comercial de la zona. La ausencia de un lugar propio y formal hace que se apropien del espacio público de una forma desmedida que muchas veces se traduce en problemas de orden, higiene, ruido e imagen.

El espacio público se transforma, la congestión del espacio público ocasionada por las ventas callejeras, equivale a una reducción en la oferta de un bien público de uso local o recurso común, por la rivalidad en su consumo, traduciéndose en una desvalorización de la actividad comercial establecida (Scotchmer, 2002).

La presencia de este último colectivo se refleja en las grandes ciudades, donde el capitalismo pisa fuerte, predomina un grupo dominante y donde las fuerzas del mercado excluyen. Esto conduce a una segregación socio espacial traducido en una separación no solo social sino física, económica y cultural. Las no oportunidades laborales hacen que se generen este tipo de opciones de supervivencia.

---

<sup>14</sup> BORJA, J. y MUXI, Z. (2001). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*.

<sup>15</sup> CERVANTES, J. *La economía callejera en las ciudades contemporáneas*.

“La calle, en el momento que aparece el vendedor ambulante, deja de ser una zona de paso y se transforma en un punto de encuentro entre viandante y la identidad de la sociedad a la que pertenece. En la economía callejera, así como en otros mecanismos de apropiación del entorno urbano, se ponen de manifiesto los roles del individuo y su relación con el grupo.”<sup>16</sup>

## 2.5 Ciudad y centralidades

Las grandes ciudades están conformadas por grandes nodos neurálgicos: los centros urbanos. Estas áreas se caracterizan por ser integradores y polivalentes, por estar bien articuladas y conectadas con los demás sectores de la ciudad y por estar constituidos por tejidos urbanos heterogéneos social y funcionalmente. Dichas particularidades fomentan las relaciones entre las personas, generando vínculos e intercambio entre los diferentes agentes económicos territoriales.

Estos lugares tienen dinámicas, lógicas tan propias como complejas: son grandes atractores social como financieramente hablando. Su alta mixticidad de usos las convierte en zonas con un alto valor agregado generando ventajas en diferentes escalas tanto a nivel local como internacional.

Una de las principales características de las centralidades es su condición de “cercanía”, se encuentran mayoritariamente bien conectados con el resto de las áreas de la ciudad y son de fácil acceso para un amplio espectro de la población. Su alta conectividad hace que los trayectos hacia la misma se acorten. El concepto de distancia según Mario Polese es de gran relevancia debido a que implica una reducción de costos, mejora la eficiencia de la cadena de suministros tanto para los particulares como para las empresas, reduciendo los recursos de esfuerzo y de tiempo.

Los costos de transporte de mercancía, comunicación, información, traslado de personas, aumentan y son más elevados cuando las distancias son mayores. Por tanto una buena matriz conectiva va a impactar en la productividad económica, reduciendo los costos y aumento los beneficios.

La mayoría de las personas se dirigen hacia estos lugares porque les resulta cercanos y es allí donde pueden encontrar una amplia diversidad de bienes y servicios para satisfacer sus necesidades. Contemplando que las empresas como los individuos son

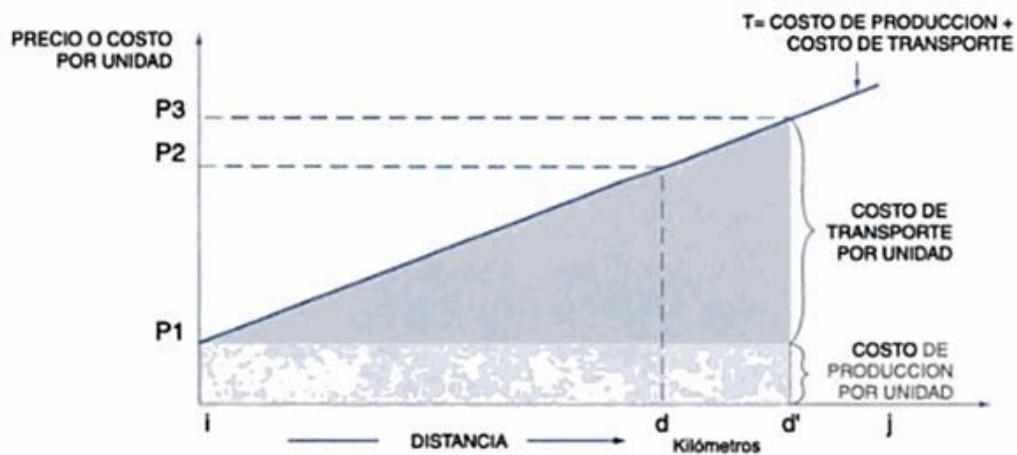
---

<sup>16</sup> <https://core.ac.uk/download/pdf/32321267.pdf>



sensibles a los costos anteriormente mencionados, las personas tienden a moverse lo mínimo posible para obtener el mayor rendimiento posible en su desplazamiento.

De acuerdo con Polese el reagrupamiento de compras y transacciones se traduce en términos de productividad, para el consumidor implica una forma de economía de escala, ya que puede resolver vario asuntos en una misma unidad de tiempo. La centralidad procura dar un servicio eficaz, minimizando desplazamiento y demás costos para una cantidad mayor de número de usuarios. Polése (1998) plantea que los procesos de desarrollo económicos pueden ser analizados desde el enfoque socio-cultural y político como ser: distancia y costo de transporte, interés de agruparse, preferencias culturales, económicas o lingüísticas, lugares centrales de mercado, afectivo y subjetivo.



La aglomeración de sus atractivos, actividades, usos y agentes hacen que las ciudades se potencien y genere una mayor competitividad. La misma se da cuando la ciudad no solo ofrece mayores servicios y bienes, sino servicios diferenciados que la distingue de las demás.

Además de las ventajas físico-territoriales, existen otras intangibles que incrementan la actividad económica que son de importancia para estar al alcance de las exigencias de la globalización como es la oferta de recursos humanos especializados, la oferta de empleo, la capacidad en innovación y la comunicación.

Mediante la regulación de uso de suelo, los usos del suelo se establecen en función del grado de Mixtura de Usos apropiado para cada área de la Ciudad, condicionando

aquellos que por sus características de funcionamiento requieren de una cualificación técnica en función del control de sus impactos en el entorno.<sup>17</sup>

De acuerdo con Marcelo Corti (2015) los centros son zonas que por su carácter fundacional, su accesibilidad, sus condiciones ambientales, circunstancias históricas o una mezcla de estos y otros motivos constituyen las áreas de mayor concentración física y funcional de la ciudad. Se localizan en ella las principales funciones de comando político y económico, espacios y equipamientos significativos, zonas comerciales muy importantes y diversificadas, oficinas administrativas y para otros usos.

En la Ciudad de Buenos Aires son identificables aquellas áreas con una alta y media densidad en el uso mixto de suelo mostrando un cierto patrón de localización en el espacio. Hay numerosas ventajas asociadas a la mezcla urbana: amenidad, accesibilidad, contacto social y globalidad de la experiencia urbana.

Así como en las áreas se generan beneficios y ventajas económicas, emergen otras problemáticas adversas, efectos opuestos y deseconomías como la congestión y contaminación resultante de la alta concentración de personas, actividades y la presencia del automóvil. Desde el punto de vista de economía urbana el espacio público es siempre susceptible a la congestión, y genera costos marginales de uso positivo y creciente, lo que, a su vez, conlleva restricciones de acceso (Stiglitz, 1988).

“Los costos del congestionamiento vial son en partes privatizados (internalizados), es decir, asumidos por empresas e individuos. La parte privatizada de los costos de la congestión corresponde sobre todo al costo de oportunidad de tiempo: entrega demorada, fila de espera, embotellamientos, etc. Sin embargo, el costo asumido por el individuo es en general muy inferior al costo social, por lo que podemos hablar de un fallo en el mercado en forma de costos (no contabilizados) transferidos a otros.”<sup>18</sup>

La Ciudad Autónoma de Buenos Aires tiene un tejido urbano, una estructura fuertemente reconocible con fuerte convergencia radial hacia el área central.

Esquemáticamente, el área central es la zona comprendida por el triángulo que conforman las Tres grandes Terminales Ferroviarias, Retiro Norte, Once al oeste y Constitución al Sur. Concentra actividades comerciales y servicios de alcance internacional, regional y local en un espacio caracterizado por el patrimonio edilicio más relevante de la Ciudad. La oferta cultural y recreativa es diversificada y de escala metropolitana...La alta concentración de actividades del área central no ha sido acompañada por mejoras en el sistema de la movilidad. Ello ha dado por resultado una

---

<sup>17</sup> Código Urbanístico de la Ciudad de Buenos Aires.

<sup>18</sup> Economía Urbana y regional

circulación vehicular con elevados niveles de congestión y contaminación atmosférica y sonora, así como la dificultad y peligrosidad de los desplazamientos peatonales.<sup>19</sup>

En términos económicos para generar un centro atractivo, creativo y que sea concebido como un bien público, en la nueva etapa de la globalización se fomenta la movilidad eficientemente. Contemplando que los centros urbanos son concurridos por un gran número de personas se debe promover la peatonalización como estrategia para fortalecer la sociabilización.

## 2.6 Indicadores urbanos

Según Salvador Rueda (1999) los descriptores urbanos son parámetros o variables que reflejan cuantitativamente una determinada realidad urbana: física, económica o social del territorio.

El estudio de la calidad de vida urbana está conformada por un conjunto de variables, denominadas satisfactores, las que indican la provisión de recursos que van a terminar midiendo el grado de satisfacción.

Tal como menciona Leva (2005) el indicador urbano explica el carácter social del mismo. Estos indicadores proveen información a nivel de datos que están ligados totalmente a la parte física y sobretodo objetiva de la ciudad, para eso se determinan cuáles son los aspectos que van a constituir este indicador. Haciendo una revisión bibliográfica, los componentes de calidad de vida urbana que utilizan los autores con más frecuencia son los relacionados con aspectos ambientales, económicos y sociales.

Desde el punto de vista de la *percepción* de la calidad del espacio público es imprescindible una evaluación de carácter cualitativo que contemple la opinión de los usuarios mediante encuestas de percepción y desde la observación del territorio. Este tipo de evaluación permite conocer la impresión de los ciudadanos, desde una mirada subjetiva, su relación con el entorno inmediato, y el significado que se le atribuye al espacio público desde el aspecto simbólico y funcional.

Chacón (2005) considera que existe una relación imperfecta entre las condiciones objetivas de la vida y la percepción que tiene el individuo. Para conocer la experiencia de calidad de vida de un grupo social determinado o de un individuo, es necesario preguntar directamente al individuo o los individuos de sus intereses y necesidades,

---

<sup>19</sup> POLOSE, Mario. Plan Urbano Ambiental.

aceptando que la distinción entre lo objetivo y lo subjetivo tiene una cierta similitud con la distinción filosófica entre necesidades y deseos.

Los estudios descriptivos buscan especificar las propiedades importantes de personas, grupos, comunidades o cualquier otro fenómeno que sea sometido a análisis (Dankhe, 1986). Miden y evalúan diversos aspectos, dimensiones o componentes del fenómeno o fenómenos a investigar. Desde el punto de vista científico, describir es medir. Esto es, en un estudio descriptivo se seleccionan una serie de cuestiones y se mide cada una de ellas independientemente, para así y, valga la redundancia, describir lo que se investiga. (Sampieri 1991).

El presente trabajo de investigación pretende evaluar desde una perspectiva subjetiva y cualitativa el nivel de satisfacción de los ciudadanos respecto a las intervenciones realizadas en el espacio público mediante una encuesta de satisfacción de elaboración propia.

En una primera instancia se selecciona y realiza un estudio y análisis de ciertos indicadores cuantitativos, concibiéndolos en esta investigación como un instrumento y herramienta complementaria a las encuestas de percepción de calidad. La finalidad es tener una visión de la estructura física de la zona a estudiar, comprender cómo funciona, cuáles son sus componentes para luego relacionarlos con los resultados obtenidos en campo.

Los indicadores que se plantean a continuación responden a la visión de ciudad ecológica y sostenible que promueve Salvador Rueda y que acompañan los lineamientos que se establecen en el Plan Urbano Ambiental y en el Modelo Territorial Buenos Aires 2010-2060.

La medición de los indicadores van de la mano del modelo de ciudad que se pretende. Se busca generar ciudad en donde los recursos se utilicen eficientemente, donde exista un equilibrio entre espacios dedicados a la funcionalidad y la organización urbana y los espacios dedicados al ciudadano, al relax, la tranquilidad y el contacto con el verde. Concebida como una ciudad que genere el menor impacto posible en el territorio en términos de: consumo del suelo, contaminación sonora, contaminación atmosférica etc.

El enfoque de dicho modelo de ciudad, Salvador Rueda lo estructura y sintetiza en cuatro grandes ejes:

- *La compacidad*: eje que se relaciona con la realidad física del territorio, la densidad edificatoria, la distribución de usos espaciales, el porcentaje de espacio verde y/o el viario. El espacio público constituye el elemento estructural de un modelo de ciudad más

sostenible. Es el espacio de convivencia ciudadana y forma, conjuntamente con la red de equipamientos y espacios verdes y de estancia, los ejes principales de la vida social y la relación. La calidad del espacio público no es sólo un indicador relacionado con el concepto de la compacidad, sino que al mismo tiempo es indicador de estabilidad.

- *La complejidad urbana:* Atiende a la organización urbana, al grado de mixticidad de usos y funciones implantadas en un determinado territorio.
- *La eficiencia:* Eje que está relacionado con los recursos naturales y debe alcanzar la máxima eficiencia en el uso con la mínima perturbación de los ecosistemas.
- *La cohesión social:* La estabilidad social atiende a las personas y las relaciones sociales en el sistema urbano. Es el eje relacionado con la integración social y el codesarrollo.

A lo largo de la historia se han determinado diferentes estándares y porcentajes para establecer las dimensiones y equilibrios adecuados de uso de espacio público. Varias organizaciones a nivel mundial determinaron estándares y valores promedios para el estudio de lugares vacíos. Más adelante en la presente investigación se van a desarrollar y aplicar los indicadores según estos cuatro ejes planteados por Salvador Rueda para una zona determinada en el barrio de Balvanera.

## CAPITULO 3

### 3.1 Balvanera

La presente investigación se centra en analizar la percepción de la calidad de vida urbana en el barrio de Balvanera de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, prestando foco de interés específicamente en el área donde se realizó obra pública.

### 3.2 Breve reseña histórica y actualidad

En el barrio de Balvanera existe una zona que se la reconoce popularmente como Once circunscripta por las avenidas Córdoba, Callao, Rivadavia y Pueyrredón.

Dicho nombre lo da la estación de ferrocarril “11 de Septiembre” en alusión al 11 de Septiembre de 1852 cuando estalló en Buenos Aires la revolución que significó la separación de la provincia del resto del país durante diez años.

La historia de este sector tan destacable se inicia alrededor del año 1775 cuando comenzaron a funcionar los Corrales de Miserere. Este matadero condujo a que la gente se aproxime a sus inmediaciones para comprar carne y luego, con la llegada de los inmigrantes, se fueron sumando otros comercios, pioneros del actual centro comercial.<sup>20</sup>

A lo largo del tiempo el matadero se convirtió en mercado, denominado Once de Septiembre. En uno de los lados del mercado se situaba la gran Avenida Rivadavia conocida como el camino Real del Oeste, establecido para las carretas que iban y venían desde las provincias de Córdoba, Salta o Mendoza. El mercado y la avenida fueron los elementos que condicionaron el crecimiento demográfico de la ciudad.

El incremento poblacional dio origen a la instalación de varios establecimientos emblemáticos presentes en la actualidad como el Palacio de Aguas Corrientes, el Palacio del Congreso Nacional y el Colegio San José (1858).

Al llegar al año 1910, Balvanera era probablemente la zona más densamente poblada de Latinoamérica, ya que junto con San Cristóbal sumaban unos 235.000 habitantes, una densidad de 305 habitantes por hectárea. Tres años más tarde se inauguró la primera línea de subtes del sub-continente, que hoy es la A y con su llegada, revolucionó al barrio.<sup>21</sup>

En la actualidad Once, es el barrio de los negocios, el comercio, la industria y las oportunidades. En un principio habitado por los españoles, se instalaron los judíos de diferentes zonas de Europa, armenios y árabes a los que se sumaron los coreanos y chinos hace pocos años. <sup>22</sup>

El barrio de Once es reconocido por la población por ser un gran centro comercial a cielo abierto con buena oferta y precios bajos. Las plantas bajas de los edificios se transformaron en comercios a la calle, convirtiendo a Once en una de las zonas con tasas más alta de ocupación comercial, tanto de venta mayorista como minorista. Sus locales están dedicados a la venta de bienes y coexiste diversidad de rubros en una misma área como: indumentaria, marroquinería, zapatería, jugueterías, sederías, decoración, etc. Estos últimos están distribuidos espacialmente con una cierta lógica, de manera tal que el comprador identifique fácilmente donde hallar los productos, ya que los rubros están aglomerados sobre un mismo eje. Los ejes especializados es una dinámica que sucede con poca frecuencia y es difícil encontrar en el resto de la ciudad. Algunos de los ejes lo componen la calle Lavalle que concentra la venta de Cotillón, al

---

<sup>20</sup> Once, centro de oportunidades y negocios.

<sup>21</sup> Balvanera, el cercano del Oeste, El Observatorio porteño.

<sup>22</sup> Once, centro de oportunidades y negocios.

igual que las telas que se ubican sobre la calle Lavalle y Azcuénaga, otro ejemplo es la calle Sarmiento que concentra las blanquearías y Av. Rivadavia con las mueblerías.

### 3.3 Obra regeneración urbana – Plan Once

Plan Once es un conjunto de acciones diversas planificadas y ejecutadas desde el Estado que apuntaron a regenerar esta área de la ciudad que se destaca por su alto movimiento comercial.

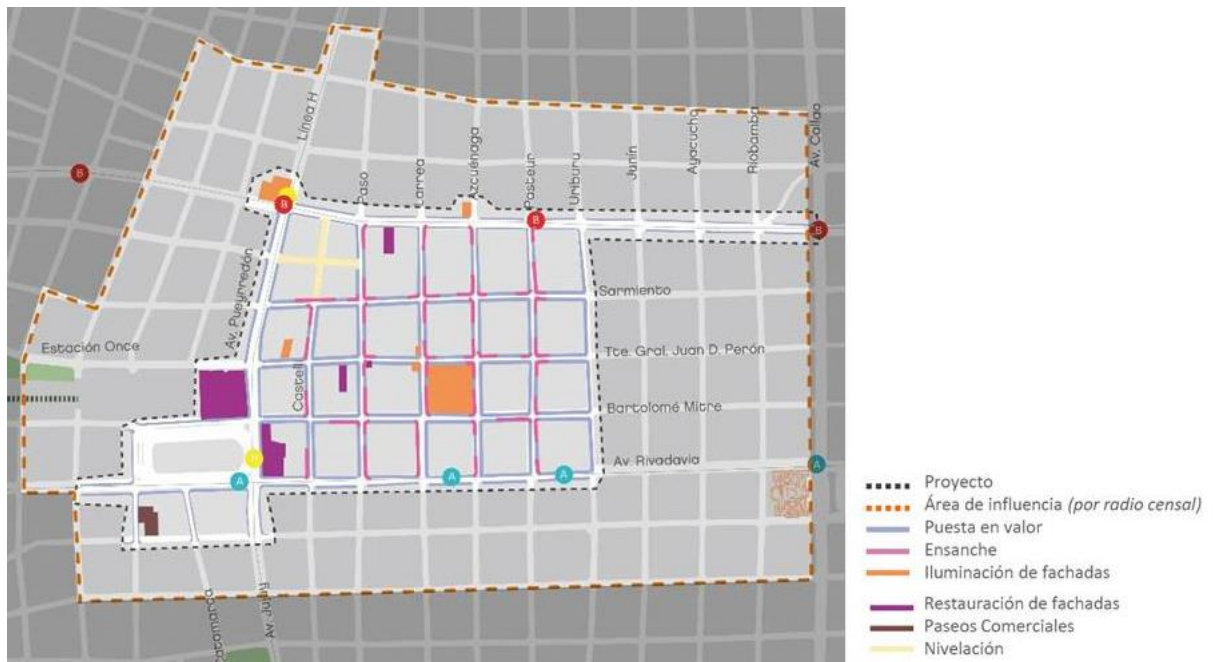
El proyecto pretende poner en valor al barrio, mediante elementos tales como la iluminación, que provee mayor sensación de seguridad, la limpieza de la contaminación visual, la higiene urbana e intervenir en el reordenamiento de la incorrecta apropiación de los espacios públicos. Con el fin de recuperar uso el espacio público y promover la interacción ciudadano.

Asimismo, el ordenamiento general de los trabajadores recicladores y la reserva de áreas de depósito para la recolección, establece un código de funcionamiento renovado que permite una mejor convivencia entre los residentes y las personas que desarrollan su actividad cotidiana, comercial, cultural y comunitaria, generándose para ellas un lugar más amigable y atractivo.

En complemento con las obras físicas, se realizó una acción de relocalización y desalojo de los vendedores ubicados que se encontraban realizando actividades informales en el espacio público, liberando las circulaciones para el disfrute del peatón.

El Plan Once se planificó como una acción integral a ejecutar por etapas. Esto se debió fundamentalmente a la necesidad de programar acciones que permitieran la convivencia de la obra con el normal funcionamiento de las actividades cotidianas del área. Con ese criterio se establecieron 5 etapas de intervención urbana y 2 de intervención sobre edificios patrimoniales.

*Plano de intervención obra Plan Once:*



Fuente: Dirección General de Regeneración Urbana

Las dos primeras etapas corresponden a las acciones llevadas a cabo en la puesta en valor de la Avenida Pueyrredón entre Rivadavia hasta Avenida Corrientes. Las tareas consistieron fundamentalmente en la ejecución de solados completos, provisión e instalación de triductos para el posterior soterrado de cables aéreos, corrección y completamiento de arbolado de alineación y de sistema de alumbrado público, incluyendo el pase a led de las luminarias en su totalidad.

Foto: Antes y después primer etapa.



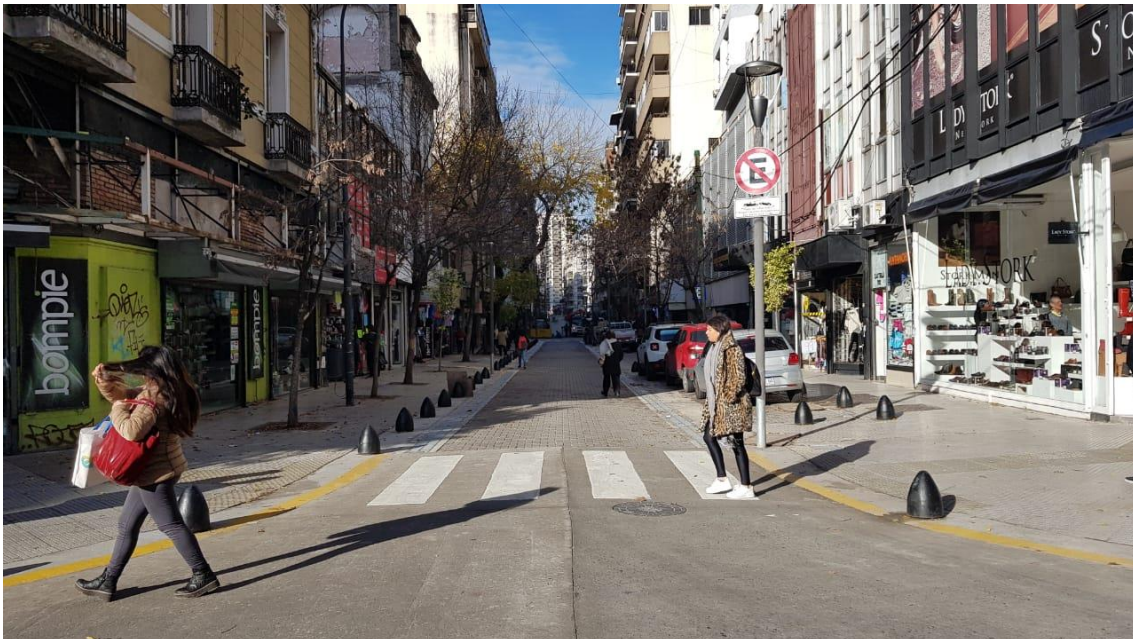




La tercera etapa consistió en la nivelación de las calles Valentín Gómez desde Avenida Pueyrredón hasta Larrea y de la calle Castelli desde Avenida Corrientes hasta Sarmiento.

En este caso se realizó la nivelación completa de calzada, permitiendo así una apropiación del espacio público por parte de los peatones y un ordenamiento en el uso de las dársenas para estacionamiento, carga y descarga e higiene urbana para sostener y mejorar el funcionamiento de la logística del uso comercial. A su vez se trabajó en el mejoramiento del paisaje histórico de la ciudad recuperando las características y valores de la arquitectura de la misma, soterrando el cableado aéreo, reduciendo al mínimo la cantidad de postes y aumentando así el espacio libre para los transeúntes y la visibilidad para los vecinos y comerciantes.

Foto: Antes y después tercera etapa.



Las etapas 4 comprendida por la Avenida Pueyrredón, calle Sarmiento, Larrea y Avenida Rivadavia y la etapa 5 comprendida por la calle Larrea, la Avenida Corrientes, Uruburu y Avenida Rivadavia consistieron en la definición de espacios múltiples de carga y descarga de manera tal que permitan dotar de mayor fluidez al tránsito vehicular y ordenar la logística comercial. Estas dársenas prácticamente continuas se ven únicamente interrumpidas por la generación de lóbulos (ensanchos de aceras) donde fue posible establecer la incorporación de arbolado y alumbrado público, las áreas de contenedores de higiene y de reciclado y, en ocasiones, las paradas de transporte

público. De esta forma la superficie de aceras actual se ve liberada de otros usos que no sean los circulatorios para el peatón. En estas dos últimas etapas el sistema de contenedores de higiene instalados es mixto, incorporando parcialmente en vías de recolección específicas (Perón, Pasteur y Azcuénaga) contenedores semisoterrados de nueva tecnología.

Foto: Antes y después cuarta y quinta etapa.





Las cinco etapas de intervenciones fueron acompañadas de acciones de ordenamiento del paisaje, promoviendo la correcta ejecución e instalación de cartelera, señalética comercial, sistemas de aire acondicionado, etc. Finalmente, el conjunto de acciones cierra con acciones de conservación e iluminación de fachadas de edificios de valor patrimonial, reunidas sobre la calle Perón y la Avenida Corrientes, ambas entre Avenida Pueyrredón y calle Uruburu y dos acciones específicas sobre la Estación del Ferrocarril y la Recova frente a Plaza Miserere.

El plan Once, constituido por las cinco etapas, fue finalizado en Noviembre de 2018.

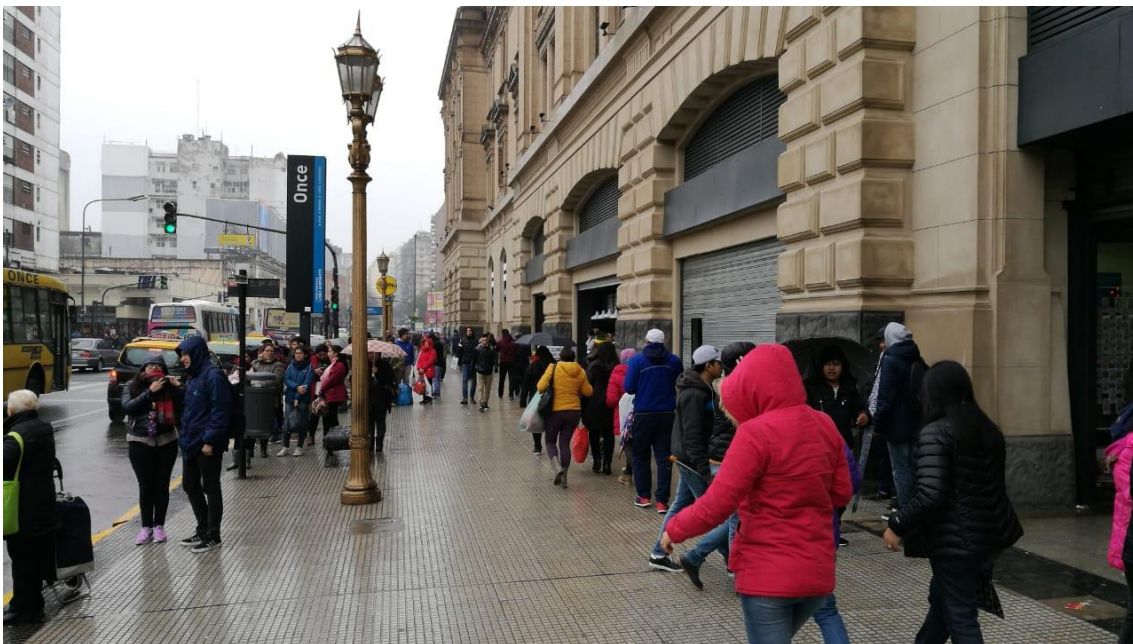
Foto: Antes y después de la Recova de Once frente a Plaza Miserere.



Foto: Antes y después - Paisaje urbano.



Foto: Antes y después - Estación de ferrocarril 11 de Septiembre.



### 3.4 Caracterización territorial

El barrio de Balvanera junto con el barrio San Cristobal se encuentran dentro de la jurisdicción de la Comuna 3, limitando al norte con el barrio de Recoleta, al oeste con Almagro, al este con San Nicolas y Monserrat y al sur con San Cristobal.

Su posición de centralidad le confiere cercanía al centro político y administrativo de la Ciudad y le otorga características singulares en materia de transporte y accesibilidad. El barrio cuenta con buena conectividad ya que está constituido y atravesado por grandes arterias rápidas y principales avenidas tales como Av. Pueyrredón, Av. Corrientes, Av. Belgrano, Av. Rivadavia, Av. Entre Ríos, entre otras.

En lo que respecta a movilidad, confluyen en ella todos los medios de transporte público: el tren Sarmiento, tres líneas de subterráneo: A, H y B, una densa red de colectivos con su terminal en Plaza Miserere. El trazado de las avenidas y la presencia de una gran red de transporte público permiten la conexión con los diferentes barrios haciendo de Balvanera, un punto neurálgico de la ciudad.

Esta característica nos indica el rango de influencia que tiene Once tanto local como regional. La línea de Ferrocarril Sarmiento recorre el oeste de la Ciudad de Buenos Aires y el conurbano bonaerense atravesando diferentes municipios. Sus destinos son las ciudades de Lobos y Mercedes, con recorrido de 167 km con 40 estaciones, trasladando un total de 278 mil pasajeros al día (2018). En la estación Once se expenden el 23,12% (19.875.996) del total de boletos vendidos de la línea Sarmiento, el valor más alto de todo el recorrido.<sup>23</sup>

El 63% de las líneas de colectivos que se movilizan en Once cubren un radio de 30 km sobre el conurbano bonaerense. Esto nos indica que el flujo de pasajeros que ascienden y descienden, transitan y permanecen es muy alto. Once es por tanto un gran centro de transbordo de personas como de actividad comercial.

Balvanera constituye uno de los primeros barrios que se pobló en la Ciudad, al ubicarse dentro de un área histórica. Es el segundo barrio más denso, seguido de Almagro, según la base de datos del CNPHyP 2010. Cuenta con una densidad de 31.991,01 habitantes/KM2, de los cuales el 54,5% son mujeres y el 45,5 % son hombres.

---

<sup>23</sup> CNRT|Informe Estadístico Anual 2018 – Red Ferroviaria de Pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires

## CAPITULO 4

### 4.1 Indicadores urbanos

En este apartado se van a exponer una serie de indicadores urbanos, indicadores objetivos, con el fin de cuantificar y proveer información sintética de la realidad física del territorio. Se tuvieron en cuenta los desarrollados por la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, dirigida por Salvador Rueda, en el marco de un estudio para la aplicación de cuatro supermanzanas para la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Para esta investigación se seleccionaron únicamente los estudios de análisis para el área Once; como así también se incorporaron otros indicadores que permiten comprender y vincular los datos con las percepciones de los habitantes.

Los siguientes indicadores y sus condicionantes pretenden dar respuestas a los criterios y variables relacionados con los retos urbanos actuales que tenemos como sociedad: una ciudad más sostenible. Para hacer frente a estos desafíos la Agencia de Ecología Urbana propone un modelo de ciudad que sea compacto en su morfología, complejo (mixto en usos) en su organización, eficiente metabólicamente y cohesionado socialmente.

La compactidad es uno de los indicadores que atiende a la realidad física del territorio y, por tanto, a las soluciones adoptadas: a las densidades edificatorias como a la distribución de usos espaciales. Determina la proximidad entre usos y funciones urbanas.

Otro indicador, la complejidad urbana, refiere a la organización de la misma, al grado de mixtidad de usos y funciones en un determinado territorio.

La eficiencia sin embargo está relacionada con el metabolismo urbano, los elementos de soporte del sistema urbano o sea la gestión de recursos naturales para alcanzar la máxima optimización en su uso y la mínima perturbación de los ecosistemas.

Por último el indicador de cohesión social se refiere a la convivencia entre las personas que habitan el espacio urbano y las relaciones que se establecen entre sí.

En función de este modelo de ciudad se analizan los indicadores vinculados a la cohesión social, a la complejidad urbana, estructura urbana y espacio público por habitante.



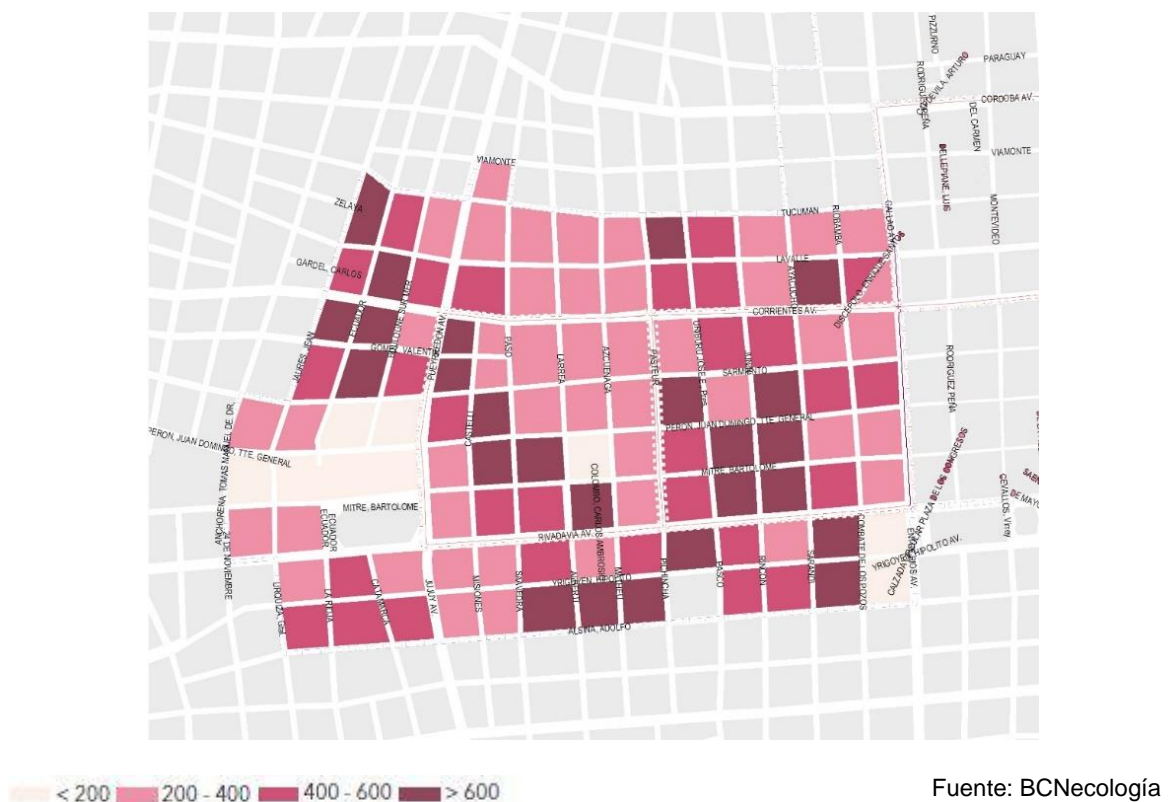
#### 4.1.1 Indicadores vinculados a la cohesión social

##### Indicador densidad de la población:

La densidad de población es una condicionante para la ocupación del espacio público, en los tejidos más compactos se desarrolla una vida social más adecuada ya que la compacidad fomenta el encuentro y vínculo entre personas.

En el siguiente gráfico se puede observar la distribución de densidad del área de estudio. La misma arroja un resultado de 419,50 (habitantes sobre hectárea) lo que indica que está dentro del rango de densidad adecuado para la cohesión social que oscila entre los 200 a 400 habitantes por hectárea.

*Densidad de población estimada (habitantes/ hectárea) de la zona de estudio y adyacencias:*



##### Distribución de la Población:

Para desarrollar con eficiencia aquellas funciones urbanas ligadas a la movilidad sostenible y la dotación de servicios tanto en el ámbito del transporte público y de las infraestructuras como de los equipamientos y servicios básicos así como para fomentar

un espacio urbano socialmente integrador y un espacio público vital, seguro y atractivo, es necesario contar con una determinada masa crítica de personas (residentes, turistas, actividades y servicios). La densidad es un condicionante para la ocupación del espacio público. En los espacios colectivos de los tejidos compactos se desarrolla una adecuada vida social.<sup>24</sup>

Del gráfico se desprende que la densidad de población no es homogénea en todo el territorio. En las manzanas aledañas a la estación del tren, como a lo largo del eje de la Avenida Corrientes se presenta densidad poblacional menor, aumentando y concentro una mayor densidad dentro de los avenidas.

#### Población por edades:

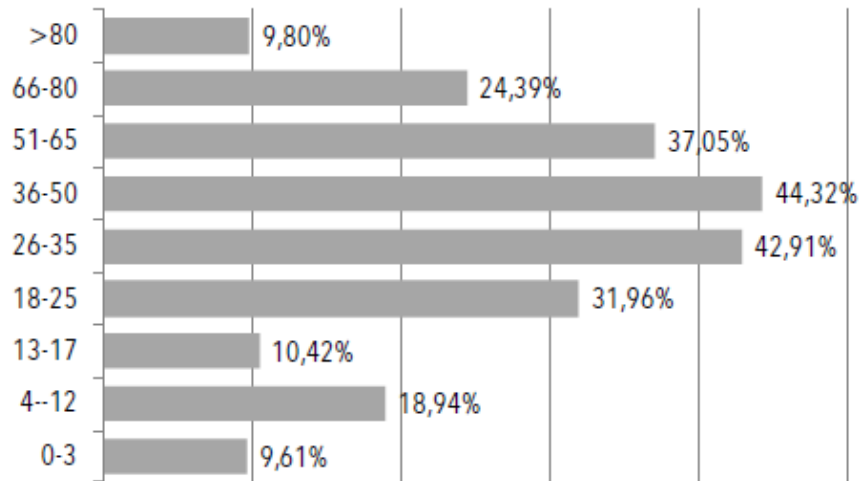
En términos de población, el barrio de Once presenta la misma tendencia que la Ciudad de Buenos Aires. La población está tendiendo a envejecer, exhibiendo un ensanchamiento en la parte superior de la pirámide poblacional y una disminución en el sector más joven de la población. Los datos reflejan que el mayor grupo poblacional en el área es la envejecida, por lo que nos indican que las políticas públicas deben estar enfocadas a este sector, proveyéndoles de una dotación adecuada de equipamiento, espacio público y materiales aptos para garantizar un correcto desarrollo de sus actividades.

El índice de envejecimiento consiste en la relación entre las personas de 65 años y más con respecto a la población de 0 a 14 años de edad, lo que ratifica este índice es la predominancia de población adulta, presentando un promedio del 119%. En el gráfico se visualiza un cierto patrón en la distribución territorial de la población. Hay una alta concentra de población envejecida en el este del área (sector más cercano al centro de la ciudad), disminuyendo gradualmente hacia la zona de la estación ferroviaria.

---

<sup>24</sup> Estudio sobre la aplicación del modelo de Supermanzana en 4 áreas de Buenos Aires

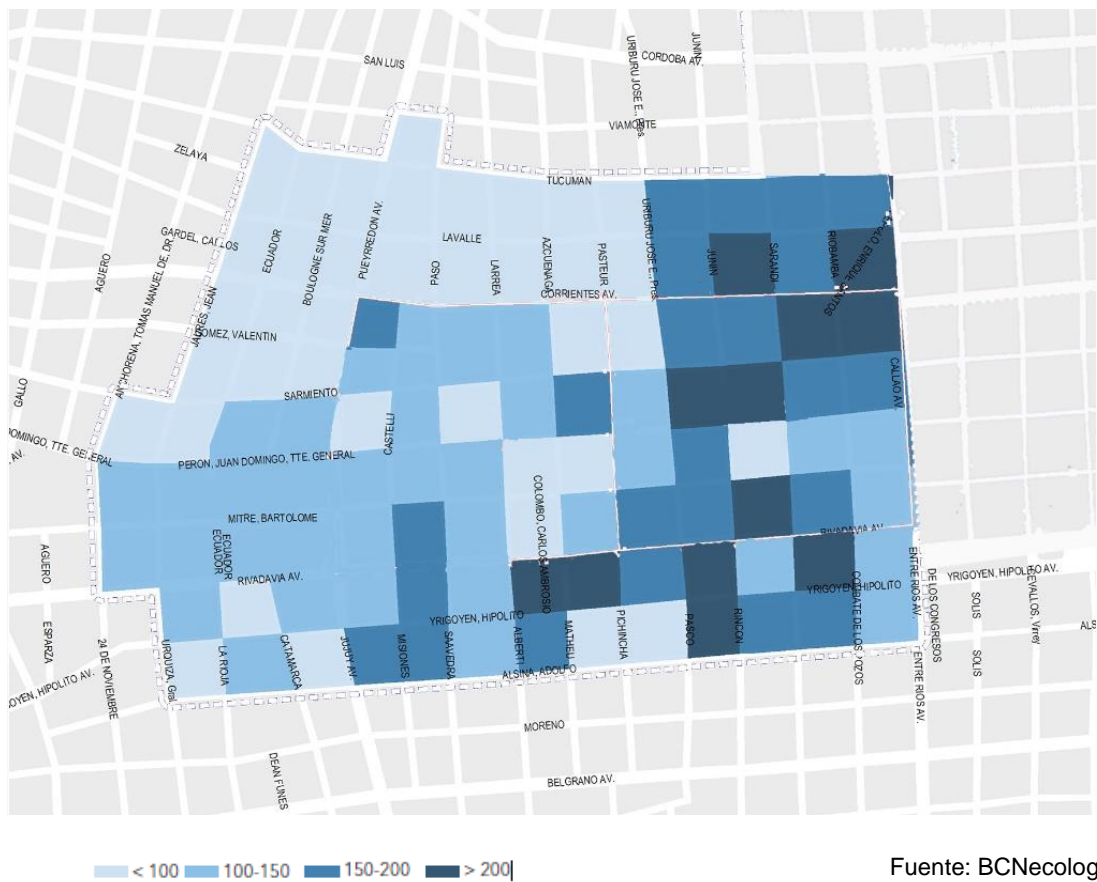
*Pirámide poblacional – Índice de envejecimiento:*



Datos del Censo Nacional 2010

Fuente: BCNecología

*Mapa – Índice de envejecimiento:*



Fuente: BCNecología

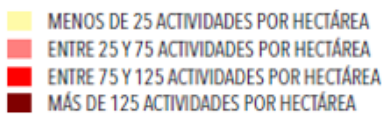
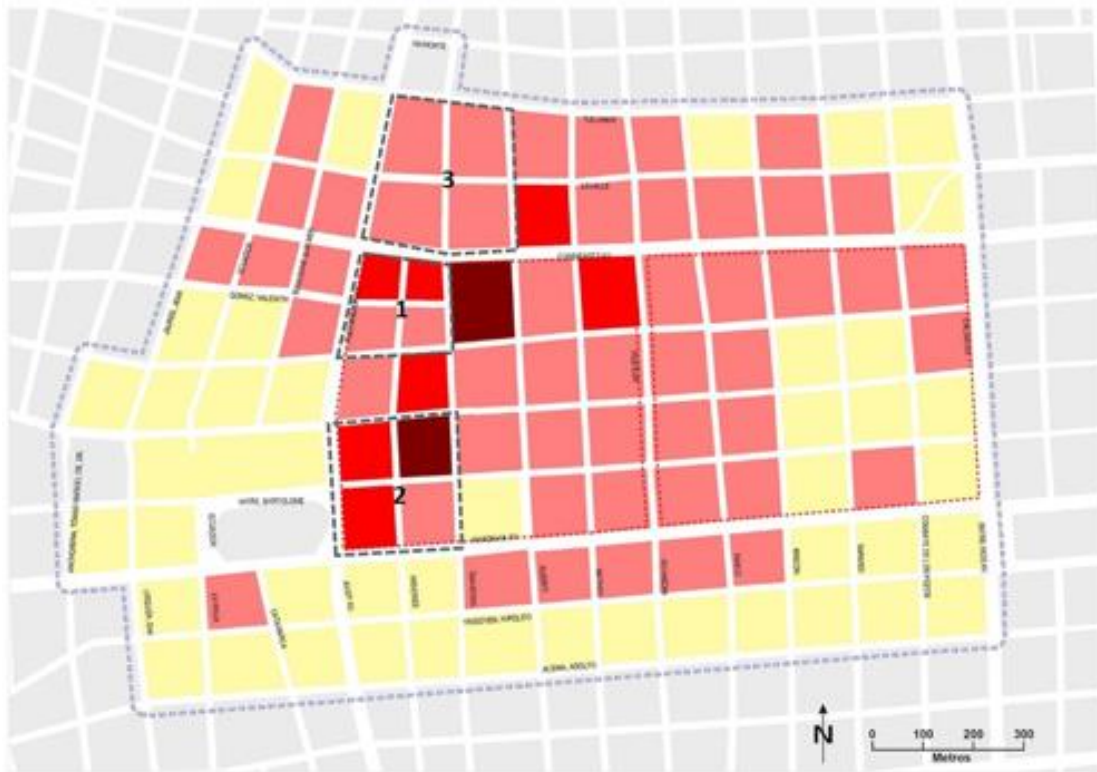
En lo que respecta a la procedencia de la población, los nacidos en el exterior representan un 13,2% sobre la población total de la Ciudad de Buenos Aires según los datos del Censo 2010, siendo el valor de Once de un 17,8%, valor superior a la media de la Ciudad. Un nivel de convivencia positivo está relacionado con la buena distribución, ocupación y usos de suelo y espacio público. La buena convivencia basada en el respeto mutuo entre las personas y la posibilidad de que se desarrollen en el entorno en el que habitan, genera sentido de pertenencia.

#### 4.1.2 Indicador vinculado a la complejidad urbana

La distribución de mercancías es una actividad importante para los sistemas urbanos. Es fundamental para mantener la actividad comercial y productiva como el abastecimiento de la población. Es un aspecto elemental para la economía urbana, tanto por los ingresos que produce como por los niveles de empleo que genera. Las ciudades constituyen uno de los últimos puntos de la cadena del transporte de mercadería produciendo grandes efectos sociales como medioambientales, siendo los más destacados el congestionamiento de tráfico, la contaminación del aire y la circulación de los peatones en el espacio público.

El barrio de Once es un punto neurálgico en la ciudad, su intensa actividad económica, concentrando comercios minoristas como mayoristas, producen una alta demanda de camiones de distribución como vehículos para carga y descarga de mediano y gran porte. El tejido urbano existente no es el óptimo para recibir este tipo de rodado ni volumen de mercadería. La congestión vehicular provocada por este tipo de actividad refleja la ausencia de una solución de logística eficiente en el área en cuestión, como grandes lugares intermedios de descarga que actúen como nexo entre el puerto y el barrio.

*Densidad de actividades:*



Fuente: BCNecología

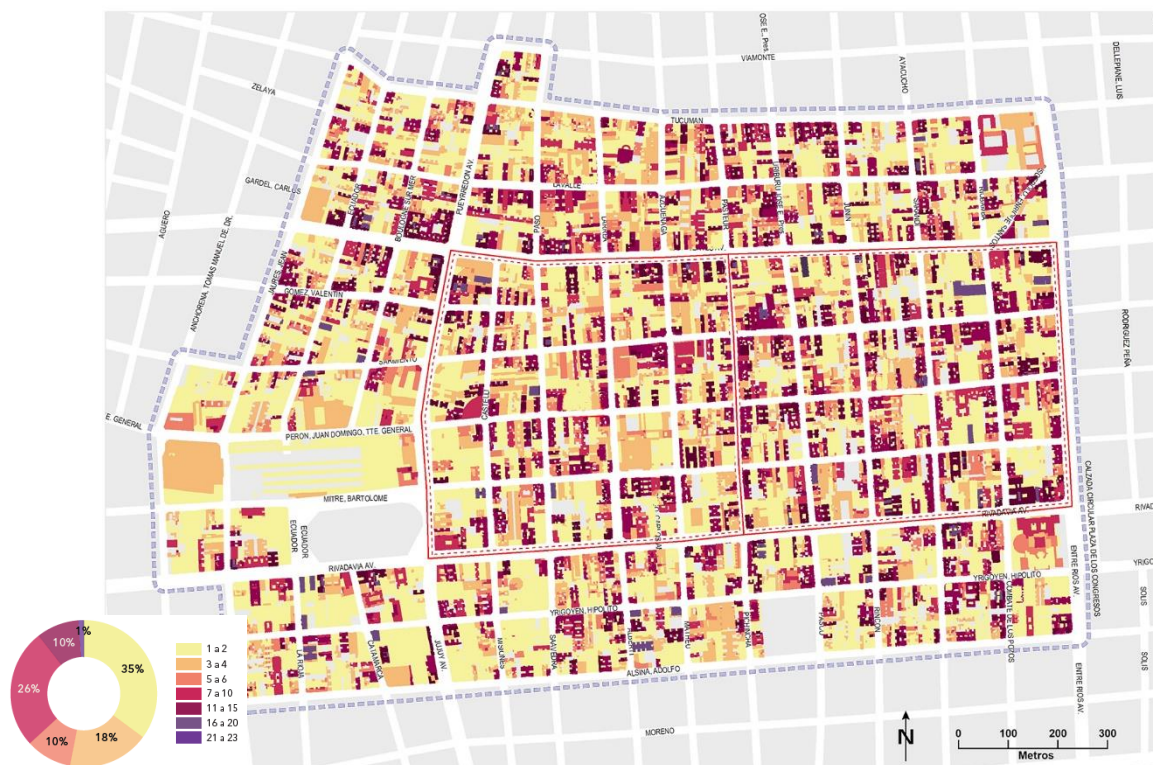
El indicador de densidad de actividades mide la cantidad de actividades por hectárea. El mapa indica la distribución geográfica de las actividades económicas. En bordó advierte las zonas de mayor concentración económica, localizándose a lo largo y este de la avenida Pueyrredón y en las manzanas ubicadas al norte de la Av. Rivadavia arrojando un valor mayor a 25 y 75 actividades por hectárea. Esta distribución coincide con el mayor flujo tanto peatonal como vehicular de estos ejes, como así también la presencia de mayor cantidad de transporte público. Hacia el este de la Avenida Pueyrredón y al sur de la Av. Rivadavia se advierte en color amarillo, que los índices son más bajos, arrojando valores menores a 25 actividades por hectárea, lo que significa que tiene una menor complejidad urbana.

En relación a este punto, las zonas identificadas como 1, 2 y 3 corresponde a las muestras consideradas en el presente trabajo que serán abordadas más adelante. La Zona 2 cuenta con un índice mayor de actividades seguidas de la zona uno y tres.

### 4.1.3 Indicador vinculado a la estructura urbana

En estos indicadores lo que se estudia es la estructura del tejido urbano, como la distribución, altura y forma de los edificios y su relación con el espacio público. La composición predominante del tejido urbano de la ciudad se mantiene en el área central tal desde la concepción urbana colonial, siguiendo las Leyes de Indias, con forma de cuadrícula de calles y manzanas. Once al estar ubicada en el área central de la ciudad posee una estructura que responde a la de las primeras urbanizaciones, a la cuadrícula ortogonal.

#### Altura de los edificios:

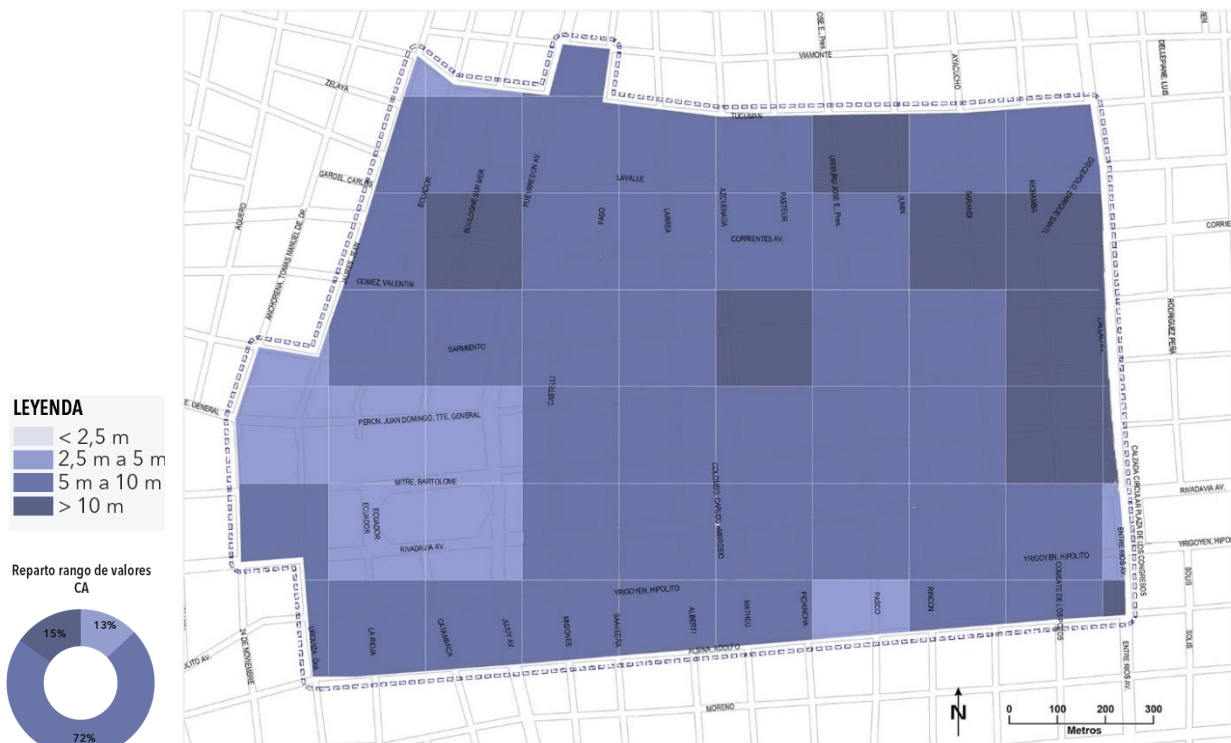


Fuente: BCNecología

En el barrio de Once se observa que hay una distribución homogénea de las alturas de los edificios. Se detecta una zona de edificios de menor planta a lo largo del eje Pueyrredón desde el sur hasta la Av. Corrientes y en el entorno aledaño a la estación del ferrocarril Sarmiento. En lo que respecta a la altura edificada del área predominan los edificios de altura media baja constituyendo un 35% los edificios de 1 a 2 plantas y el 18% los edificios de 3 a 4 pisos. Ambos resultados representan más del 50% del total edificado demostrando una hegemonía de edificios de pocos pisos.

En cuanto a edificios de gran altura representan tan solo un 11%, correspondiendo a los edificios de 11 a 20 pisos. Estos últimos, en términos generales, se ubican aleatoriamente en el territorio. La altura de los edificios está restringida por la normativa vigente, el Código de Planeamiento Urbano (código anterior a la última promulgación año 2019), que determina los usos y la altura permitida. El área de Once se encuentra principalmente regida por los distritos de equipamiento E1, E3, zonas destinadas a la localización de usos comerciales mayoristas y a la localización de usos de servicios de las áreas residenciales próximas y admite coexistencia del uso residencial. Asimismo, aparecen los subcentros barriales, los C3, sectores con predominio de actividades terciarias, zonas destinadas a la localización de equipamiento administrativo, comercial, financiero e institucional a escala local con adecuada accesibilidad.

**Compacidad absoluta:**



Fuente: BCNecología

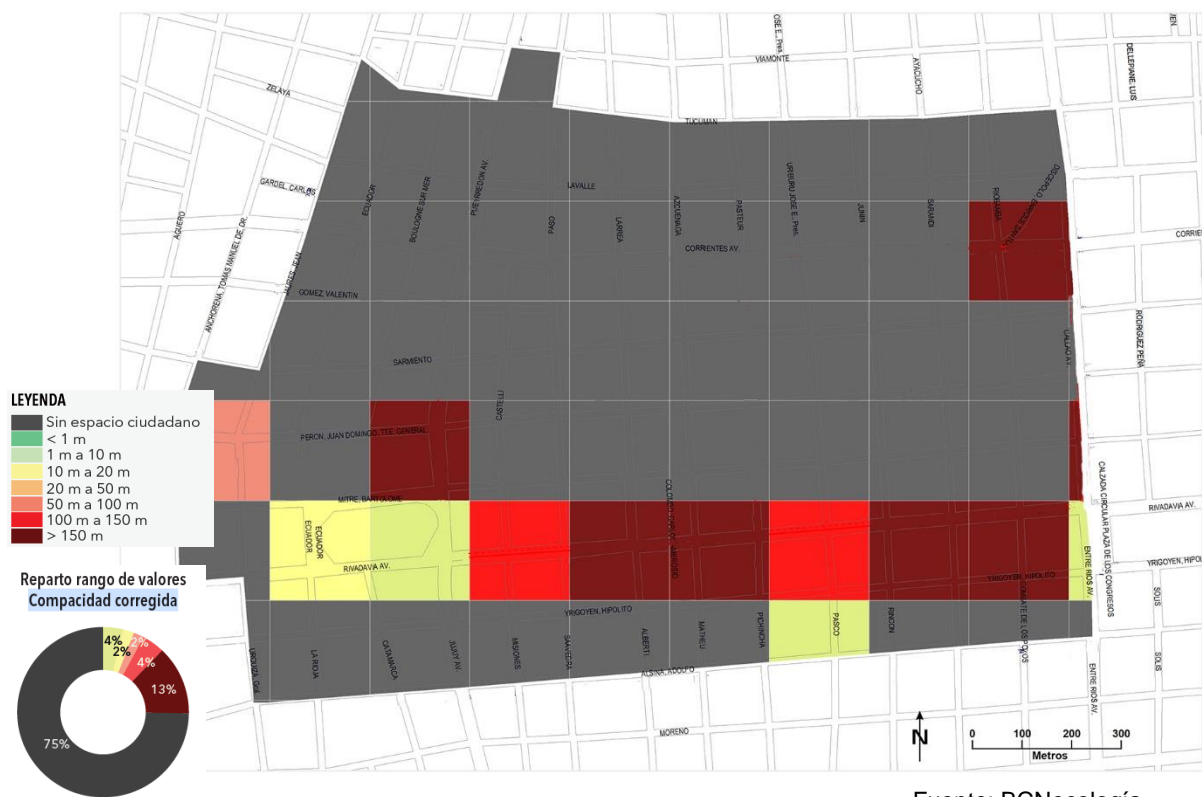
La compacidad absoluta es un indicador que relaciona el volumen edificado con el territorio teniendo en cuenta solamente la intensidad edificatoria. Este indicador representa la altura media de la edificación del área a analizar.

Esta medida expresa la presión que ejerce la edificación sobre el tejido urbano, expresa la idea de proximidad de los componentes que conforman la ciudad dando cuenta las zonas con saturación edilicia y las zonas con falta de edificación.

El indicador de compacidad absoluta es elaborado a partir de la información: volumen edificado/Unidad de **superficie** (malla de referencia de 200mx200m).<sup>25</sup>

El valor óptimo para una ciudad sostenible es de un valor mayor a 5 m (altura media) en más del 50% del área de estudio. Un 87% de la superficie del área de estudio se encuentra cubierto por la malla con valores de compacidad absoluta considerados como los óptimos. Lo que nos indicaría que hace un uso eficiente de la ocupación del suelo.

Compacidad corregida:



Fuente: BCNecología

Este indicador mide la relación entre el volumen construido de un determinado tejido urbano y la superficie destinada al espacio público (formula: volumen edificado/espacio público) entendiendo a este último como al espacio que permite la interrelación entre las personas, el descanso, y el contacto del verde con los ciudadanos. La compacidad nos permite establecer una proporción adecuada entre la organización del sistema urbano y

<sup>25</sup> Indicadores desarrollados y elaborados por la Agencia de Ecología Urbana para el análisis de aplicación de cuatro casos para la Ciudad de Buenos Aires.



los espacios públicos. El valor óptimo (altura promedio) para este indicador es entre 10 y 50 m en más del 50% de la superficie del ámbito de estudio.

En el gráfico se puede reconocer con claridad las zonas que presentan mayor o menor índice de compacidad. En términos generales el tejido urbano de Once es un tejido compacto, lo que demuestra que hay una gran deficiencia de espacio público, arrojando un índice de valor alto en más del 75% del total del área. Por el otro extremo del balance, las zonas con un índice menor son las áreas inmediatas a las dos únicas plazas, áreas verdes, en la zona: Plaza Miserere y Primero de Mayo. Es allí donde se presentan los valores más bajos y los más cercanos a los valores óptimos, representando tan solo un 2% del sector. Esto explica que en estas pequeñas superficies de territorio exista una cantidad importante de espacio público y un bajo volumen construido.

Los números generales indican que hay una escasez de espacio público para el disfrute de los ciudadanos. El espacio público es un componente central del espacio urbano y es el elemento que con su presencia aumenta la calidad de vida de los habitantes, por estos motivos es fundamental garantizar un mínimo de espacio público. La Organización Mundial de la Salud estima que cada persona debe contar con un mínimo de 10 y hasta 15 metros cuadrados de espacio verde para vivir en un entorno saludable. Tal como se vio en los gráficos anteriores el espacio público es insuficiente respecto a la población residente, el mismo es de 1m<sup>2</sup>/hab, muy por debajo de los valores recomendados.

#### 4.1.4 Indicador vinculado a espacio público habitable

##### Cobertura vegetal Espacio verde total por superficie

Este indicador, ranking, resulta del porcentaje de cobertura vegetal obtenido mediante el índice NDVI (índice de vegetación de diferencia normalizado) y la superficie de cada barrio de la Ciudad de Buenos Aires.

Balvanera se encuentra posicionado como el segundo barrio de la ciudad peor ubicado, según este índice. Esto se debe a su escasez de espacios verdes, por ser un área de centro de trasbordo y por estar ubicado en el centro de la ciudad. Los pocos espacios públicos existentes contienen escasa masa vegetal en predios que no superan 1 ha.

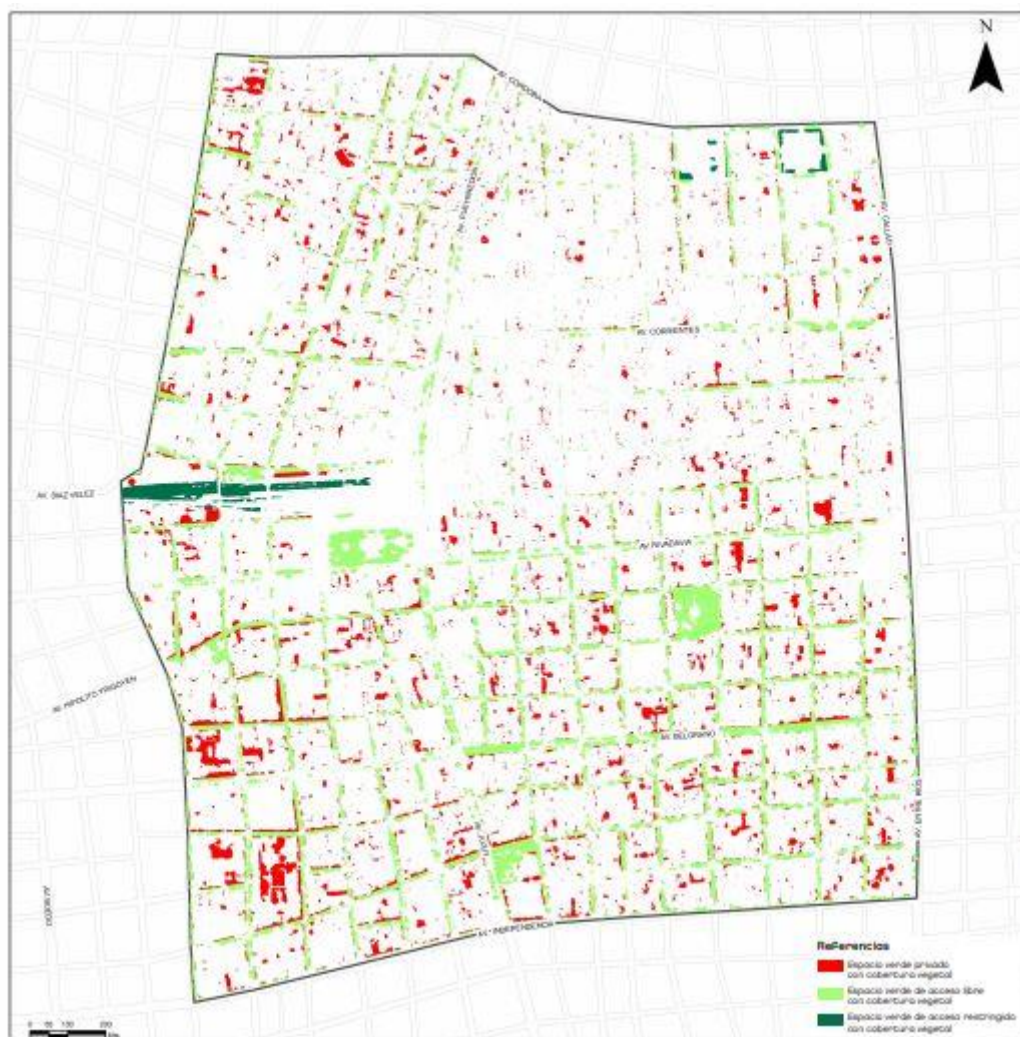
La cobertura vegetal del mismo comprende apenas un décimo de la superficie total del barrio, ubicándose muy por debajo del ranking de cobertura vegetal por superficie. Del

total de la superficie con cobertura vegetal, el 62% es de acceso libre, el 34% es privado y el 4% es de acceso restringido.<sup>26</sup>

### Cobertura vegetal Espacio verde total por habitante

Este indicador, ranking resulta del porcentaje de cobertura vegetal obtenido mediante el índice NDVI y los datos del censo de población de 2010.

El barrio de Balvanera se encuentra dentro del ranking como el peor barrio con índice de cobertura vegetal por habitante.



<sup>26</sup> Dirección General de Datos, Estadística y Proyección Urbana. Informe Cobertura Vegetal.

Calidad acústica:

Para conocer el nivel de exposición de ruido de los vecinos y las áreas críticas de la ciudad, se utilizaron como referencia los mapas de ruido del GCBA ([https://epok.buenosaires.gob.ar/pub/mapa/apra/medicion\\_de\\_ruido/](https://epok.buenosaires.gob.ar/pub/mapa/apra/medicion_de_ruido/)). Los mismos son representaciones de la situación acústica existente, durante un período de tiempo determinado, basados en los índices acústicos legalmente establecidos. El relevamiento de los niveles de ruido son en función de las emisiones sonoras producidas por las fuentes móviles como los automotores y ferrocarriles.

A continuación se visualizan los mapas de ruido tanto del periodo diurno (horario de 07:01 a 22:00) como nocturno (horario de 22:01 a 07:00).

Comparando ambas franjas horarias se puede observar que hay un cambio significativo entre estas.

Durante el periodo diurno, los niveles de ruidos son mayores a 65dBA arrojando valores superiores a 80 dBA en las grandes avenidas. Sin embargo, en las calles internas del barrio se registra un muy leve descenso del nivel de ruido. Esto se debe a dos factores: el primero al ancho de calzada que permite la circulación de un gran caudal de vehículos y segundo, que es en estas vías donde circulan la mayor cantidad de líneas colectivos.

En el periodo nocturno los niveles sonoros tanto de las calles como de las avenidas descienden un eslabón. En ambas franjas horarias los eje Bartolomé Mitre y Lavalle son las más ruidosas (ambas coinciden que son las calles de desagote de las avenidas en sentido este-oeste), caso contrario sucede con las calles Castelli, Paso y Perón, las más silenciosas.

Mapa de ruido diurno



Mapa de ruido nocturno



Mapa de Ruido  
Periodo Nocturno (Lnight)  
Ley N° 1.540

Nivel sonoro continuo equivalente a largo plazo en periodo nocturno (22.01 a 7.00 hs)

Escala de niveles

- Menos de 35 dBA
- 35-40 dBA
- 40-45 dBA
- 45-50 dBA
- 50-55 dBA
- 55-60 dBA
- 60-65 dBA
- 65-70 dBA
- 70-75 dBA
- Más de 80 dBA

Censo de vendedores ambulantes:

Las ventas callejeras en el área de Once es un fenómeno que sucede intensamente, expandiéndose y proliferándose en todo la zona de estudio desde hace varios años. Según la Confederación Argentina de la Mediana Empresa (CAME) la venta ilegal en Once representa el 16,8% respecto del conjunto de casos registrados en la Ciudad de Buenos Aires.

Dada la falta de información y medición sobre este tema, el objetivo de este indicador es cuantificar la cantidad de vendedores ambulantes permitiendo reconocer las zonas con mayor concentración antes y después de la ejecución de la obra pública y del operativo de control y desalojo efectuado en enero del 2017.

Para medir los efectos, se tomó como base de estudio un censo de la actividad comercial realizada por la Dirección de Fiscalización del Espacio Público, donde se relevó con precisión la cantidad de ventas por frente de vereda, como los diferentes rubros que se comercializan. La obtención de estos resultados junto a las encuestas de percepción nos permite comprender con mayor precisión si hay una correlación entre los datos cuantificados y las percepciones de los comerciantes.

*Censo de distribución de manteros por calle en el área de estudio año: 2016.*



Fuente: Dirección General de Fiscalización del Espacio Público. Año 2016



Foto: Situación anterior al operativo 2017.

Los resultados que se observan del mapa ponen en evidencia que el comercio ilegal responde a una composición y organización espacial; instalándose sobre los ejes de mayor flujo peatonal, que son los ejes de mayor demanda. Se interpretan que el patrón de localización no responde a una relación de venta callejera con el comercio formal sino más bien a una cuestión geográfica, de accesibilidad.

En el censo previo a la obra se identificaron un total de 2053 manteros, siendo las avenidas y el área de influencia a la estación de ferrocarril las zonas que presentan una alta densidad de venta ilegal. En primera lugar se ubica la Av. Pueyrredón tanto de mano par e impar con un total de 854 manteros, seguida de la calle Pasteur con 236 y en tercer lugar Av. Rivadavia con 214 manteros respectivamente. La densidad de venta ilegal va disminuyendo significativamente desde la calle Paso hacia el este de la ciudad, llegando a la calle Pasco donde no se detectó presencia.

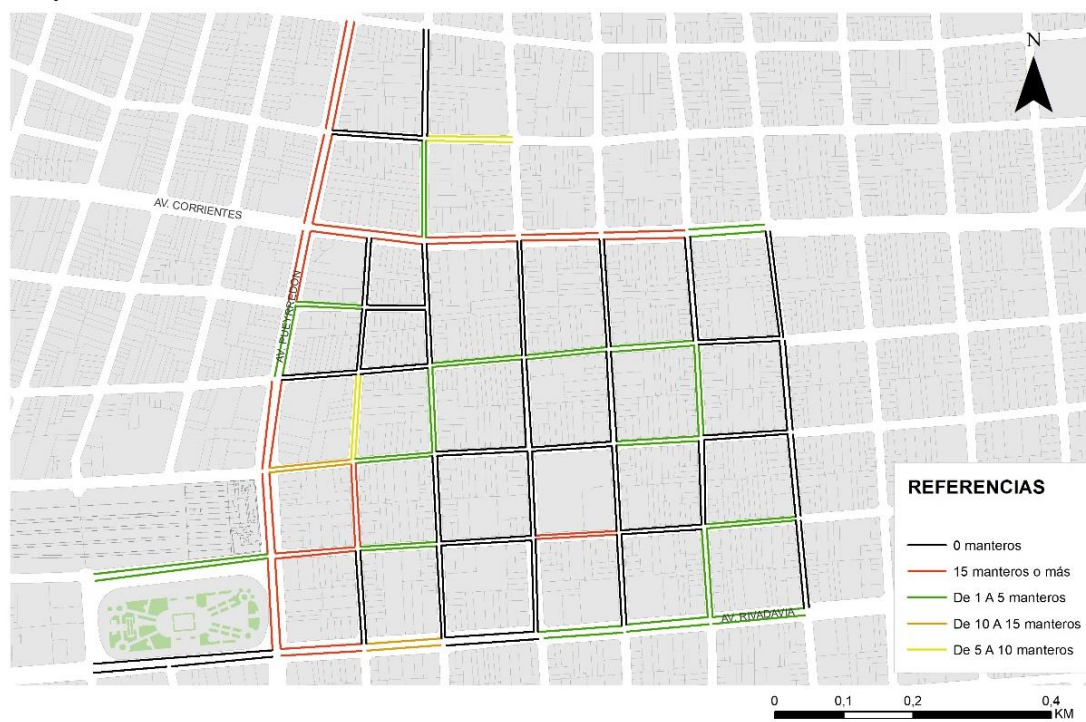
En relación a los productos que se comercializa en la venta callejera se obtuvieron los siguientes resultados en el censo clasificados según rubros: Indumentaria 56,40%, Bijouterie 15,78%, alimentos 9,35%, electrónica 7,20%, juguetería 5,26%, calzado 4,23% y bazar un 1,75%.

En enero de 2017 se inició un plan integral para la recuperación del espacio público en el barrio de Once. La política pública consistió en el desalojo de la venta ilegal callejera para liberar las veredas y combatir los negocios y las organizaciones existentes detrás de los puestos ilegales. El gobierno decreto la prohibición de este tipo de actividad, motivo por el cual el desalojo estuvo acompañado por la relocalización de los vendedores ambulantes distribuidos en tres predios de la ciudad, tres grandes paseos comerciales, localizados en una distancia de un radio máximo de 300 metros desde donde ejercían su actividad ilegal. La puesta en valor de estos paseos comerciales

requirió de una inversión desde el sector público. Los paseos se encuentran ubicados en las calles La Rioja al 70, Boulogne Sur Mer y Perón e Hipolito Yrigoyen 2961 y cuentan con un total de 893 puestos. Los vendedores que obtuvieron la asignación (817 puestos asignados a ex manteros de Once y 76 a ex manteros de Avellaneda) debieron cumplir ciertos requisitos para que se les otorgue el permiso de uso precario por 12 meses renovables.

Como se puede observar en el mapa que se presenta a continuación hay una fuerte disminución de presencias de manteros en la actualidad que en el año 2016 (ver censo de manteros relevamiento 2016), disminuyendo principalmente en las calles secundarias, siendo las avenidas las que todavía cuentan con una alta concentración de vendedores ambulantes.

*Censo de distribución de manteros por calle en el área de estudio año: 2019.*



*Fuente: Elaboración propia*

Foto: Antes y después del operativo de desalojo en el área de estudio.



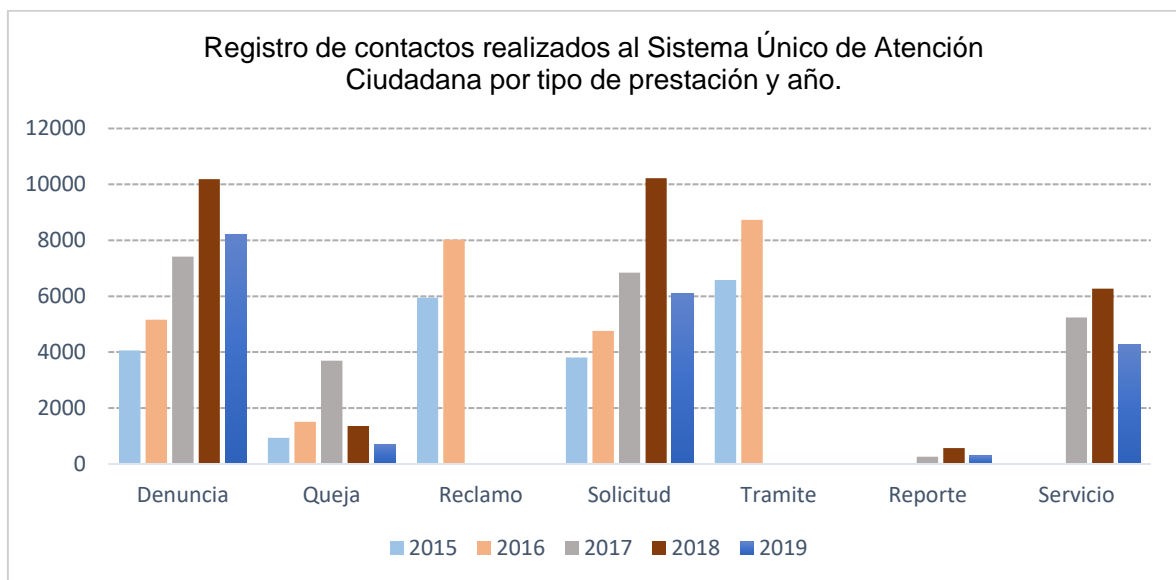
### Denuncias y reclamos.

En la siguiente sección se analizan los reclamos que realizan los vecinos del barrio de Balvanera durante el periodo 2015 a 2019.



Fuente: Elaboración propia en base a los datos del SUACI.

Analizando la evolución de la información de los contactos de los vecinos (obtenidos desde el sistema de atención ciudadana) se puede observar en el gráfico que no hay un registro lineal sino que hay una variación ascendente y descendente año tras año. El año 2019 es el año que presenta una menor cantidad significativa de registros, con una variación porcentual del 30% con respecto al 2018. Esto nos permite suponer que la obra de regeneración urbana mejoró los aspectos de espacio público que se venían reclamando en años anteriores, considerando a su vez que, en la actualidad los ciudadanos cuentan con mayores canales de acceso para realizar los reclamos.



Fuente: Elaboración propia en base a los datos del SUACI.

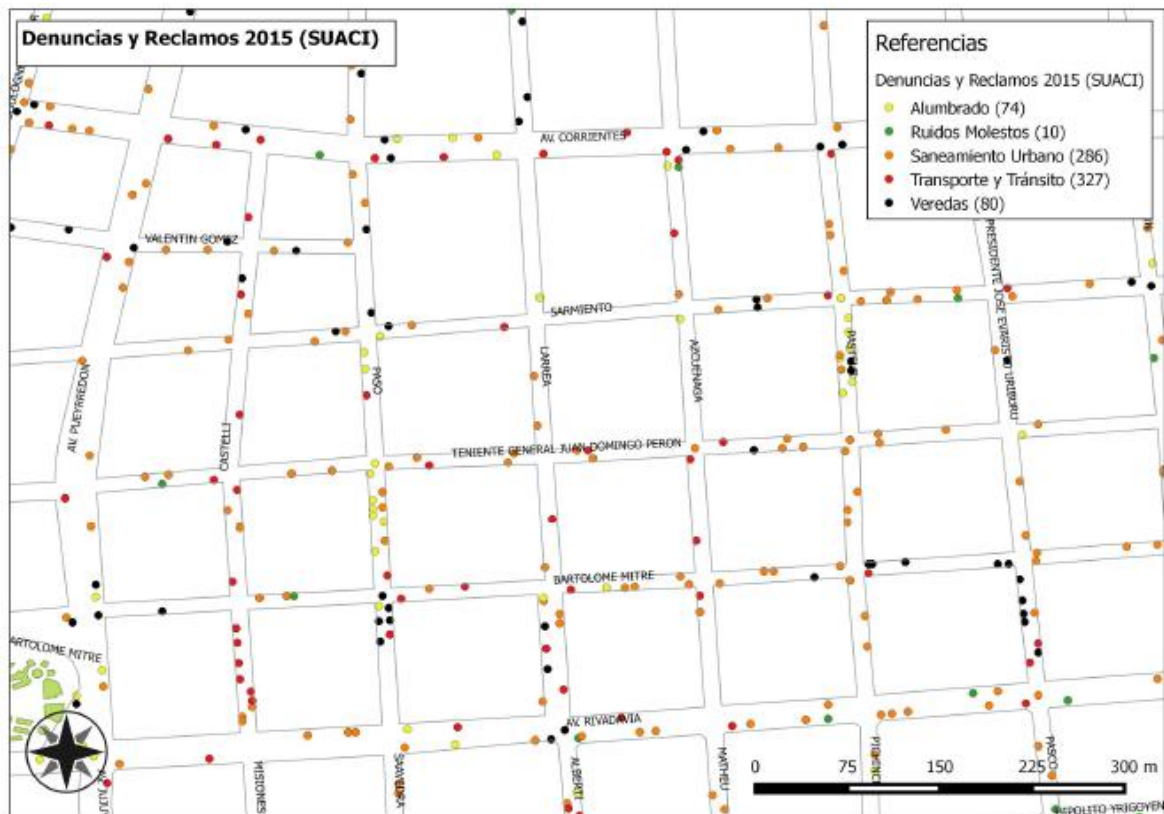
El gráfico anterior es una representación de los contactos divididos por tipo de prestación y por año. El grupo que más registro obtuvo para el total de los periodos consignados es el de denuncias con un total de 35.044 contactos seguido de las



solicitudes con un total de 31.718. Como se puede observar las prestaciones de reclamo y trámite solo se registraron en los 2015 y 2016 debido que a partir de 2017, el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires modificó la clasificación de los contactos asentados en la base de datos del SUACI para mejorar su procesamiento y simplificar su lectura al público en general.

En correspondencia con las denuncias y reclamos de 2015 para el área de once los reclamos que más se registraron fueron en primer lugar los vinculadas a tránsito y transporte, siguiendo en orden descendente los relacionados con saneamiento urbano, veredas, alumbrado y ruidos molesto como las problemáticas más recurrentes detectadas del barrio.

*Georreferenciación denuncias y reclamos en el área de estudio en el 2015:*



Fuente: Dirección General de Antropología Urbana/ Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte.

## CAPITULO 5

### 5.1 Encuestas de percepción de calidad de vida urbana

#### 5.1.1 Metodología

El objetivo del presente trabajo es medir la satisfacción de los comerciantes en el barrio de Balvanera en la zona donde se realizó obra de regeneración urbana. Se pretende demostrar que existe correlación directa entre el nivel de percepción de satisfacción positivo y las obras de mejora realizadas.

Para llevar adelante esta investigación se aplicó una metodología de tipo cualitativa por medio de la utilización de encuestas de percepción como instrumento de recolección de información, que permitiera captar los aportes, visiones y sentimientos de los protagonistas.

#### 5.1.2 Muestreo

Dada la complejidad de la investigación, la obtención de la muestra se realizó en función de dos aspectos: del actor social<sup>27</sup> y el tipo de obra ejecutada.

En lo que respecta al actor social, receptor de la encuesta, se puso el foco en una primera instancia a partir de la base estructural del barrio, en su actividad económica, la actividad comercial. Tal como se describió con anterioridad, el barrio de Once tiene una fuerte impronta en su dinámica económica-territorial, motivo por el cual se determinó evaluar a un subconjunto de población que se considera el más predominante y representativo del área, por este motivo se seleccionó como unidad de análisis de las encuestas a los comerciantes. Este tipo de usuarios son los que hicieron que el barrio sea reconocido como tal. Por medio de estos sujetos se pretende captar el tipo de conducta, su percepción y satisfacción referidas a la obra pública, ya que son ellos quienes tienen presencia estable y reciben el mayor impacto generados por esta inversión. A diferencia de los peatones que circulan intermitentemente por la zona.

Los comerciantes son actores económicos que según Pérez (1995) reproducen su capital en función de las relaciones dentro del ámbito territorial local, y son actores que decidieron localizarse en esta área y no en otra. Son por medio de estos que se puede captar la dinámica económica y social.

---

<sup>27</sup> Según lo define Pedro Pérez son las unidades reales de acción de la sociedad: tomadores y ejecutores de decisiones que inciden en la realidad local. Son parte de la base social, son definidas por ella, pero actúan como individuos o colectivos.

Se consideró estudiar este perfil por su rol protagónico en el barrio y al entender que son por medios de estos ciudadanos, que se puede medir y obtener información por su gran tiempo de permanencia y participación en el espacio, por ser considerado como residente y vecino propio del barrio. Este último dato es confirmado y ratificado en la respuesta obtenida en la variable de accesibilidad donde se muestra que la mayoría de los comerciantes consultados reside a una distancia cercana al lugar de trabajo.

Por otro lado, la muestra se seleccionó en función del tipo de obra pública ejecutada, que terminó delimitando las tres áreas de estudio, territorialmente hablando. Las áreas se encuentran en un sector específico del barrio del Balvanera. Es allí donde se va a realizar el análisis y donde los resultados demuestran los cambios.

Los dos primeros sectores a evaluar, Zona 1 y Zona 2, se encuentran circunscriptas dentro del área de intervención integral realizada por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (ver plano Plan Once, pág 31) y se diferencian claramente una de la otra por el tipo de tratamiento recibido.

La muestra de la Zona 1 abarca todos los frentes comerciales ubicados sobre la calle Valentín Gomez desde la Av. Pueyrredón hasta Paso y la calle Castelli desde Sarmiento hasta Av. Corrientes.

La Zona 2 se encuentra ubicada sobre el mismo eje de la calle Castelli con una diferencia de 100 mts aproximadamente de la primera zona. Los locales comerciales encuestados se encuentran localizados sobre la calle Bartolomé Mitre entre Av. Pueyrredón y la calle Paso, y la calle Castelli entre la calle Tte. General Juan Domingo Perón y Av. Rivadavia.

La Zona 3, ubicada por fuera del polígono de intervención (lugar donde no se ejecutó ningún tipo de tratamiento), se optó para ser estudiada como zona de control. Tiene la mismas lógicas de localización que las dos restantes: a una cuadra de distancia de dos avenidas principales como Av. Pueyrredón y Av. Corrientes y las calles que se estudian forman una cruz constituidas por las calles Lavalle del 2600 al 2500 y la calle Paso desde el 400 al 500.

Las tres zonas, además de ser elegidas por el tipo de intervención, comparten una característica particular de accesibilidad y localización al encontrarse delimitadas por dos vías rápidas de circulación, lo que las hace contar con similares condiciones, urbanísticamente hablando. Esta particularidad sumada a que todas las áreas de estudio se componen de la misma cantidad de manzanas, minimiza y/o pretende evitar efectos distorsivos a la hora de obtener los resultados del análisis.

La Zona 1 fue la única que recibió la intervención de la peatonalización de la calle. Esto significa que la calzada se angostó a su máxima expresión, permitiendo la circulación de un solo vehículo. Se equipararon los niveles tanto de la vereda como de la calzada conformando una misma superficie continua, evitando desniveles. Esta transformación promueve la movilidad sustentable, reduciendo la velocidad de los vehículos, convirtiendo a esta zona en un área de prioridad peatón.

A diferencia de esta última, la acción realizada en la Zona 2 consistió en ensanche en todas las esquinas mediante la materialización de bulbos y demarcación de pintura sobre calzada en todas las esquinas para generar cruces seguros a los peatones. Asimismo, se efectuó la puesta de valor integral (como en la Zona 1) con el completamiento de arbolado, incorporación de iluminación peatonal, soterramiento de cables, incorporación de áreas de carga y descarga de mercadería para sostener y mejorar las logísticas del uso comercial.

La zona 3 a diferencia de las otras dos se la identifica como la zona de control por no haber recibido ningún tipo de obra.

*Tabla: Cómputo de los elementos incorporados por la obra ejecutada por zonas:*

	Árboles	Luminarias nuevas	Ensanche	Veredas renovadas	Calzada nivelada	Vados
Zona 1	38 UN	32 UN	1438m <sup>2</sup>	2127m <sup>2</sup>	1200m <sup>2</sup>	8 UN
Zona 2	36 UN	14 UN	179m <sup>2</sup>	2655m <sup>2</sup>	-	16 UN
Zona 3	-	-	-	-	-	-

Como ya se ha mencionado el muestreo abarca a todos los comerciantes localizados en las tres intersecciones. La cantidad de comercios existentes en la actualidad difieren de la cantidad de lotes que se encuentra registrado en el gobierno Ciudad de Buenos Aires. Esto se debe a la presencia de subdivisiones informales en el barrio, por lo que se puede encontrar entre dos a tres locales por lotes o galerías internas donde la cantidad de locales son aún mayores.

Georeferenciación de las encuestas de percepción  
En las tres zonas de estudio en el barrio de Balvanera



*Fuente: Elaboración propia*

En cuanto a la cantidad de lotes la Zona 1 abarca un total de 43, la Zona 2 la componen 57 lotes y la Zona 3 implica un total de 73 lotes.

El universo de encuestas recolectadas en territorio se realizó sobre un total de 62 locales comerciales, de los cuales 15 encuestas pertenecen a la zona 1, 22 a la zona 2 y 25 a la Zona 3.

El trabajo de campo fue realizado de manera personal, durante el mes de Abril y Mayo de 2019 y a cinco meses de haber finalizado las obras de Regeneración Urbana en Noviembre de 2018. La encuesta fue dirigida a todos los comerciantes de las tres zonas seleccionadas, sin excluir a ninguno, a los efectos de obtener inferencias válida y fiable.

Aquellos locales donde no se obtuvo respuesta se debió a varios motivos. En una primera instancia, hubo individuos que no estuvieron predispuestos a responder, otros que por su condición de empleado optaron por no responder ante la ausencia del propietario del local y por último por barreras idiomáticas (chino).

### 5.1.3 Estructura de la encuesta

Con el objetivo de medir la satisfacción de los comerciantes se diseñó, estructuró y definió la encuesta de percepción (ver Anexo I) en función de seis grandes variables:

- 1- Estructurales.
- 2- Calidad del espacio público.
- 3- Percepción de seguridad.
- 4- Accesibilidad.
- 5- Pertenencia.
- 5- Económica / Comercial.

El estudio de estos aspectos se constituye en la esencia de la investigación y, la percepción relevada desde los comerciantes insumo fundamental para la evaluación de la percepción de la calidad de vida urbana.

Las dimensiones seleccionadas se construyeron con respaldo teórico, mediante la revisión bibliográfica, en función de las condiciones y metas que se establecen en el Plan Urbano Ambiental (soporte del proceso de planeamiento y gestión para la Ciudad Autónoma de Buenos Aires) y en los criterios empleados a los fines de la obra pública para el barrio de Balvanera.



La división en aspectos generales permitió elaborar un listado de ítems que ayuden a captar las características puntuales referidas a cada una de las variables, para luego ser evaluadas y analizadas de manera independiente.

Seguidamente se procedió a la redacción de las preguntas para lo cual se utilizó un lenguaje sencillo y claro, buscando evitar la ambigüedad en los enunciados. El tipo de preguntas que se formularon fueron de tipo cerradas y categóricas, con el fin de agilizar el tiempo de las respuestas. Dichas preguntas se formularon en base a la escala de Likert de modo tal que permitiera al encuestado clasificar su opinión mediante un rango de valoración. Este método no solo permite capturar el efecto esperado previo y post a la obra, sino que brinda un mayor abanico de posibilidades para el análisis de los resultados.

En función de los aspectos en el que se dividió el cuestionario se procede a desarrollar su contenido:

Las variables estructurales están referidas a las características propias del encuestado y el rol que cumple este en el comercio, específicamente la edad, nombre, género y nivel educativo.

En lo que respecta a la variable de calidad de espacio público se formularon preguntas referidas a los componentes que conforman el aspecto físico del espacio público como ser la iluminación, veredas, arbolado, higiene, señalización, mobiliario urbano, publicidad y los usos de suelo existentes del barrio. Estos aspectos son esenciales para el correcto desarrollo de las actividades humanas y son los que conforman el espacio urbano de la ciudad. Esta variable es una de las más palpables y visibles por los ciudadanos.

Por otro lado, en la variable de percepción de seguridad, lo que se intenta captar es como los ciudadanos se sienten con respecto al entorno que frecuentan: evaluar como las características físicas y sociales de un lugar influyen en el modo en que ese lugar sea percibido. Al incorporar y mejorar los aspectos físicos que involucran la segunda variable se espera que tenga un derrame en todos aquellos aspectos en materia de seguridad. Se indagó si hubo modificaciones en sus hábitos en los diferentes momentos del día. Por otro lado, se preguntó sobre que intersección, esquina, evitarían transitar por el barrio, de manera tal de lograr mediante la georreferenciación un mapa de cruces peligrosos.

La cuarta variable, accesibilidad, pretende evaluar aquellas cuestiones relacionadas con el medio de transporte que se utiliza para llegar a la zona tanto: vehicular, peatonal y sobre el sistema de logística de mercadería.

Lo que corresponde a la quinta variable: de pertenencia, se hizo hincapié en el tipo de público que predomina en el sector, si hubo un cambio en cantidad de un determinado grupo social y cuan amigable es el barrio con los habitantes según la edad y género.

Asimismo se consultó sobre las relaciones que se generan entre los vecinos, si hay conocimiento entre ellos y cuáles son los motivos de interés del barrio que reúnen a los comerciantes.

La última y sexta dimensión a estudiar, aspectos económicos y comerciales, es una de las más complejas tanto para la formulación del cuestionario como para su indagación. Esto debe a que son temas sensibles y son datos que no todos los empleados tienen pleno conocimiento sobre el tema abordado. Por ello se optó por utilizar preguntas cerradas con varias alternativas con el fin de que los encuestados no se sientan comprometidos a la hora de responder este tipo de preguntas y asegurar de una manera rápida y simplificada la obtención de la información. En esta sección se indaga sobre la cantidad de personal existente en el comercio, sobre el tipo de tenencia del local comercial, sobre las causas y variaciones en las ventas. Por otro lado se formularon una serie de preguntas con el objetivo de que efectúen una autoevaluación sobre el estado físico de su local y que realice una comparación con los locales vecinos. En esta dimensión un tema fundamental a evaluar y no excluible son las cuestiones relacionadas con la venta ilegal y su relación con el comercio formal. Este último aspecto amerita un estudio específico y profundo por su complejidad, pero considerando el área que se está evaluando es imprescindible contar con una medición y percepción al respecto. Lo que se intenta medir es el efecto que genera la venta ambulante tanto en el espacio público, como en el comercio, las ventas, la seguridad y la transitabilidad.

El relevamiento de la encuesta fue realizado post obra (fecha finalización Noviembre de 2018) durante los meses de Abril y Mayo de 2019. Dado que no se realizó un relevamiento con esta misma metodología antes del inicio de obra, se decidió incorporar una serie de preguntas retrospectivas a los fines de disminuir el sesgo y poder así comparar los cambios en la percepción de calidad vida.

Se aplicó una prueba piloto para probar la aplicabilidad de la encuesta. La experiencia obtenida dio como resultado que el cuestionario era demasiado extenso por lo que no se lograba formular la totalidad de las preguntas. Otras de las cuestiones que se vieron en la prueba fue la ambigüedad que generaba las preguntas involucradas en el constructo de la variable de pertenencia y el carácter dudoso que generaba al momento de dar puntaje a los ítems que requerían una clasificación.

A partir de lo observado en la prueba piloto, se efectuaron algunos cambios. Se realizó una revisión ítem por ítem, lo que derivó en una disminución en cantidad y reformulación de ciertas preguntas, priorizando las cuestiones de interés. Se reestructuraron las escalas de valoración.



Estos cambios facilitaron la comprensión, aplicabilidad y tiempos de la encuesta.

#### 5.1.4 Resultados de las encuestas

Como se mencionó anteriormente, para captar la satisfacción de los comerciantes por las obras y acciones realizadas en el espacio público se procedió a analizar los resultados que arrojaron las respuestas a partir de la estructura de las seis variables definidas.

Dentro de estos aspectos generales se desarrollaron una serie de ítems que variaron en cantidad según el grupo. La mayoría de las opciones de las respuestas se ponderaron en función de una escala: uno es nulo ó ninguno, dos es deficiente ó bajo, tres es regular o medio, cuatro es bueno o alto y cinco: excelente o muy alto.

A continuación se efectuó el procesamiento de la información cualitativa obtenida de cada uno de los constructos de las tres zonas a analizar (Zona 1, Zona 2 y Zona 3).

##### *Variables estructurales:*

Dentro de esta variable se indagaron 8 ítems: dirección del local y horario comercial, nombre, género, edad y nivel educativo del encuestado. Asimismo se consultó la el puesto de trabajo en el comercio y antigüedad en el mismo.

En cuanto a la caracterización de los comerciantes, en las tres zonas se presenta una población joven – adulta que denota un promedio de edad dentro de un rango de 34 a 41 años, en donde la población femenina predomina en un 6,39%. En cuanto al nivel educativo, el nivel secundario es el que prevalece y alcanza los valores mayores en las tres zonas.

En cuanto al rol y responsabilidad del encuestado con respecto al local comercial, el 55,96% declararon ser empleados. Le continúan las funciones de dueño y encargado con un 22% respectivamente. El 81,49% de los comerciantes alegaron estar trabajando en el barrio de Once desde hace más de dos años, dato consistente y significativo ya que este grupo de población es el que observó la evolución del barrio en los últimos años.

Respecto a la actividad comercial no se presentan diferencias significativas en cuanto al tipo de venta mayorista o minorista (el 87,19% son mayoristas y el 89,68% son

minoristas). El barrio de Once se destacó por su tradicional venta mayorista. Sin embargo, los valores obtenidos demuestran que hubo un cambio en el eslabón de la cadena de distribución y en las cantidades de mercadería, dos aspectos que difieren al comercio mayorista del minorista. Este cambio de modalidad nos indica que los comercios tuvieron que adaptarse a la situación económica y a las necesidades de los consumidores. La mayor presencia de venta minorista se traduce en un aumento significativo de consumidores finales en la zona. Entre los rubros de los comercios encuestados se destaca, el de indumentaria con un 56%, seguido de bijouterie con un 16%, luego continúan rubros con índices mucho más bajos: cotillón 7% y textil y lencería con un 5%. Por debajo de este último porcentaje se encuentran los rubros de calzado, regalaría, juguetería, marroquinería y mercería.

Analizando y estudiando los resultados obtenidos en el índice de envejecimiento de la población de Balvanera, en términos generales, se infirió que la población presenta la misma tendencia que la Ciudad, una población envejecida.

Por otro lado, si observamos y nos enfocamos en el promedio de edad de las tres zonas de estudio, obtenemos que es de 36 años, lo que demuestra que la población encuestada es relativamente joven.

Estos resultados, sin embargo, no resulta una contradicción con los datos obtenidos en el índice de envejecimiento, si se lo analiza desde la unidad mínima de estudio (en este caso la medida es igual a una manzana). En el mapa de dicho índice se reconoce que las áreas más claras (superficie con menor índice de envejecimiento) se encuentran aledaña al centro de trasbordo y sobre la superficie de las tres zonas de estudio en cuestión, por lo que demuestra que hay una relación entre los datos objetivos y los datos de campo. Los niveles más altos correspondiente a las zonas oscuras van aumentando considerablemente en sentido oeste de la Ciudad a partir de la calle Pasteur con valores superiores a 150 %. Esto da una visión cuantitativa de la población lo que demuestra una división notoria en la distribución de la población por edad en toda la zona.

El objetivo del estudio de esta cuestión es para evaluar la diversidad de los diferentes grupos de edades que se presentan en el territorio. Lo que se pretende en el medio físico por medio de las proximidades y de la densidad adecuada es el equilibrio demográfico entre las personas mayores y de jóvenes.

*Variable de calidad de espacio público:*

En este apartado se analizan los elementos físicos que conforman el espacio público y aspectos que se consideraron en la obra Plan Once mediante la elaboración de 5 preguntas compuestas de 26 ítems. A partir de esta sección se estudian aspectos subjetivos que involucran más la autopercepción del comerciante sobre los diferentes ítems de interés.

En la formulación de la primera pregunta de este grupo se da la posibilidad al encuestado de clasificar los aspectos del barrio en la actualidad y expresar cuanto variaron éstos en relación al último año (referencia de inicio de obra Plan Once) para obtener valores de referencia del área antes de la intervención.

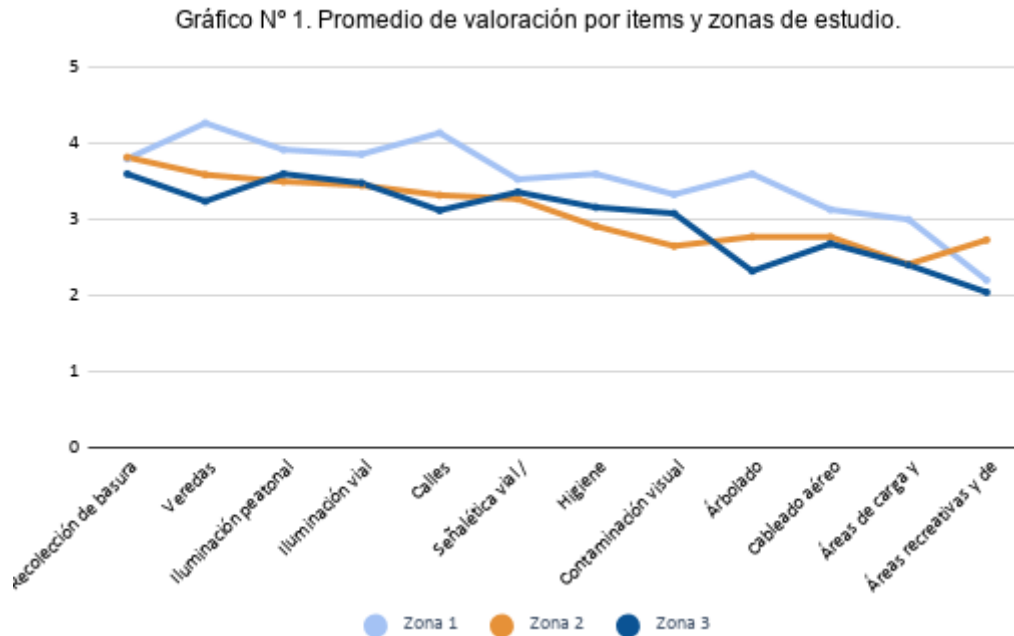
- *Del 1 al 5 califique los siguientes aspectos del barrio de once en la actualidad. Además, ¿Cuánto variaron estos aspectos en el último año?.*

En el cuadro 1 se resumen los diferentes aspectos físicos del espacio público y la valoración que otorgaron los comerciantes en la actualidad.

<b>Cuadro N° 1. Promedio de la valoración de los comerciantes de los elementos de espacio público por zonas.</b>			
	Zona 1	Zona 2	Zona 3
Veredas	4,27	3,59	3,24
Iluminación vial	3,86	3,45	3,48
Iluminación peatonal	3,92	3,5	3,6
Árbolado	3,6	2,77	2,32
Áreas recreativas y de descanso	2,2	2,73	2,04
Calles	4,14	3,32	3,12
Higiene	3,6	2,91	3,16
Áreas de carga y descarga para mercaderías	3	2,41	2,4
Contaminación visual	3,33	2,65	3,08
Cableado aéreo	3,13	2,77	2,68
Recolección de basura	3,8	3,82	3,6
Señalética vial / peatonal	3,53	3,27	3,36

*Fuente: Elaboración propia Abril y Mayo 2019.*

Para ilustrar los resultados de percepción se realiza el siguiente gráfico que muestra y compara las diferentes curvas por cada una de las zonas de estudio organizado de manera descendente.



Fuente: Elaboración propia Abril y Mayo 2019.

En el gráfico de comparación se demuestra que hay una brecha entre los valores que se presentan para las distintas zonas. La Zona 1 es el área que presenta altos valores de percepción en todos los aspectos con respecto a la Zona 2 y 3 con un promedio de 3,5 puntos, con excepción de las áreas recreativas y de descanso que arroja los valores más bajos con un puntaje de 2,2.

En segunda posición la zona que mejor puntaje obtiene es la Zona 2 con un promedio de 3.1 puntos, seguido de la Zona 3 con 3.00. Los resultados obtenidos nos demuestran que hay una correlación positiva entre la percepción de los elementos del espacio público por el comerciante y las obras de puesta en valor.

La Zona 1 es la que mayor incidencia por metro cuadrado tuvo a nivel presupuestario, ya que la ejecución de una calle de convivencia requirió de mayores esfuerzos tanto económicos como ejecutivos. Es importante notar que la zona concebida como área control, la Zona 3, es la que arrojó los valores más bajos de percepción.

Sin embargo, si se analiza el gráfico por ítems se puede observar que existe un cierto patrón en la percepción. Cuando una de las zonas presenta un valor alto para un determinado ítem las otras zonas restantes, aumenta el valor para ese punto y

viceversa. Esto demuestra que hay una opinión y visión compartida con respecto a los elementos del espacio público. Los ítems de recolección de basura, veredas, e iluminación peatonal son los tres más valorados en la actualidad, siendo las áreas de carga y descarga de mercaderías y las áreas recreativas y descanso las ubicadas en último lugar para la totalidad de las zonas.

Es importante destacar que los ítems de áreas recreativas y de descanso fueron uno de los ítems que arrojaron los valores más bajos en la Zona 1, 2 y 3.

Estos valores conciben con los valores cuantificables obtenidos por medio del índice de compacidad corregida, índice que expresa la relación del volumen construido y el espacio público de uso ciudadano. El área de estudio evidencia que el 75% del territorio demuestra la falta de espacio público. La ausencia de espacio público evidencia la falta de espacio de recreación y de esparcimiento para los ciudadanos.

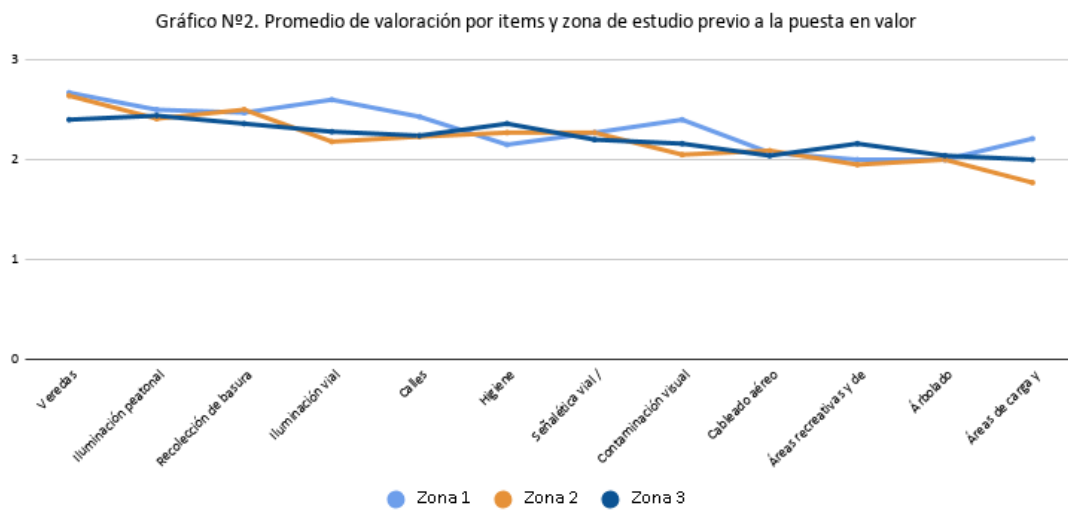
Así mismo el Balvanera cuenta con una deficiencia tanto cualitativa como cuantitativa de espacio público y se ubica como uno de los peores con índice de cobertura vegetal por habitante. La escasez de presencia de área verde percibida y de cierta manera reclamada por sus habitantes, impacta directa y significativamente en la calidad de vida urbana de los habitantes y en su bienestar.

Un aumento considerable y una buena distribución de este factor, generar externalidades positivas, no solo sociales, garantizando equidad y acceso a la población, sino también económicos. Un espacio público o verde inmediato un inmueble, genera y confiere características únicas que se deriva por su condición de cercanía, de embellecimiento y atracción al barrio.

A continuación se indagó sobre los mismos aspectos, previo al inicio de las obras de la puesta en valor. En función de ello se establecieron tres opciones de respuesta: uno: empeoro, dos se mantuvo igual y tres mejoró.

<b>Cuadro Nº 2. Promedio de la valoración de los comerciantes de los elementos de espacio público previo a la puesta en valor.</b>			
	<b>Zona 1</b>	<b>Zona 2</b>	<b>Zona 3</b>
Veredas	2,67	2,64	2,4
Iluminación vial	2,6	2,18	2,28
Iluminación peatonal	2,5	2,41	2,44
Árbolado	2	2	2,04
Áreas recreativas y de descanso	2	1,95	2,16
Calles	2,43	2,23	2,24
Higiene	2,15	2,27	2,36
Áreas de carga y descarga para mercaderías	2,21	1,77	2
Contaminación visual	2,4	2,05	2,16
Cableado aéreo	2,07	2,09	2,04
Recolección de basura	2,47	2,5	2,36
Señalética vial / peatonal	2,27	2,27	2,2

Fuente: Elaboración propia Abril y Mayo 2019.



Fuente: Elaboración propia Abril y Mayo 2019.

En relación hace un año atrás se ve una clara mejoría en la percepción respecto a todos los ítems en las tres zonas, obteniendo valores por encima de los dos puntos. Las categorías: veredas, iluminación peatonal y recolección de basura fueron las que mayor percepción de mejora reflejaron.

En la Zona 2 a pesar de la intervención no se alcanzaron buenos niveles de satisfacción en la percepción del ítem de las áreas de carga y descarga para mercancías.

Hace un año atrás las lógicas de localización y de urbanismos se ven reflejadas y se refuerzan por medio de la valoración homogénea obtenida en las tres zonas de estudio.

Con la incorporación de la puesta en valor del espacio público esta homogeneidad se ve diferenciada claramente por el aumento considerable en cada uno de los puntos indagados.

La valoración promedio en general, anterior a la puesta en valor, es menor respecto a la actual. Comparando los valores, la Zona 1 aumentó en un 52%, mientras que el promedio de la Zona 2 aumentó 41% y la Zona 3 un 35%. Esto lo que estaría indicando que la percepción ha aumentado en todo el ámbito de estudio.

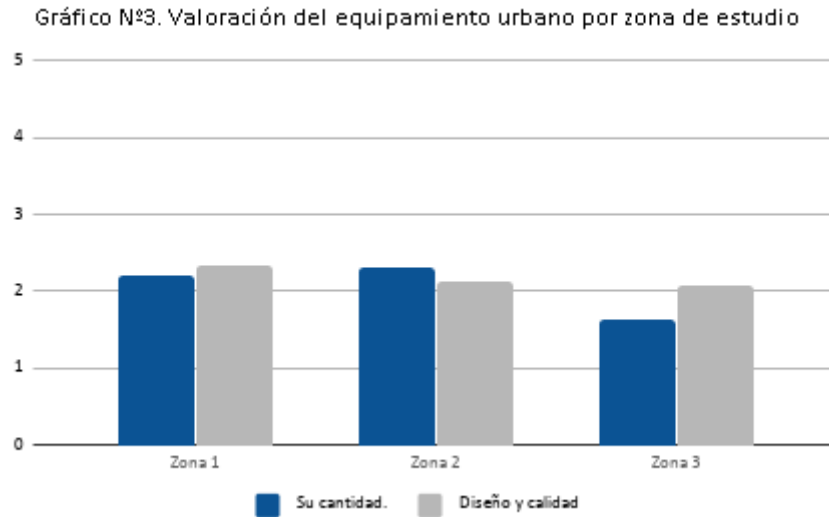
Es curioso notar que en la Zona de control que a pesar de que no recibió ningún tipo de obra sin embargo se detectó un aumento considerable de mejoras en términos generales. Esto puede deberse a las externalidad positivas generadas de la obra prioridad peatón. La ejecución de la misma pudo conllevar e irradiar cambios significativos en su entorno inmediato.

La Zona 2 recibió un tipo de intervención menor que la Zona 1. Esa diferencia se ve reflejada en el nivel de satisfacción de varias de las preguntas que se realizaron, siendo la zona 2 la que presenta en términos generales un 10% de nivel de satisfacción por debajo de la Zona 1. Estos resultados pueden concluirse que son parte del impacto de la obra de espacio público, pero también podría concluirse que esa disminución de satisfacción en la Zona 2 puede representar un resentimiento respecto al tipo de obra realizada en el sector superior, pretendiendo una obra de mayor envergadura. Este tipo de comparación puede generar una distorsión en la percepción del encuestado por una obra que no alcanzó.

- *¿Cómo calificaría el aspecto físico del barrio respecto al equipamiento urbano (ocio/descanso) del barrio? Califique del 1 al 5. (ver ponderación página 63).*

*...su cantidad*

*...diseño y calidad.*



*Fuente: Elaboración propia Abril y Mayo 2019.*

Respecta al equipamiento urbano en el espacio público, se detectó una insuficiencia de los mismos para todas las zonas de estudio, presentando valores muy por debajo de la media. De acuerdo con Gehl los lugares para sentarse y recrearse son vitales para dar calidad a los espacios públicos. Si estas oportunidades son escasas o deficientes significa no solo que las estancias públicas son breves, sino también que muchas actividades atractivas y meritorias quedan excluidas.

La percepción de los comerciantes concuerda con las decisiones por parte del gobierno de no colocar bancos en el espacio público ya que a Once se lo concibe como una dinámica de tránsito rápido más que de estancia. El nivel de percepción de los comerciantes es correcta en relación al equipamiento instalado en el sector intervenido.

Los dos únicos elementos incorporados al espacio público fueron colocados con el propósito de completar los elementos de alineación faltante. Los únicos equipamientos instalados en la Zona 1 como en la Zona 2 fueron: luminarias con tecnología led, total de 46 unidades y árboles, total de 74 unidades.

El nivel de satisfacción bajo obtenido por parte de los comerciantes puede deberse al compararse a la puesta en valor de otros centros comerciales de la Ciudad, donde se instalaron diferentes modelos y cantidad de bancos y mesas para el descanso.

La expresión del imaginario de la gente demuestra la insatisfacción respecto al equipamiento por parte de este de colectivo.



- *¿Cómo calificaría el aspecto físico del barrio? En cuanto a la arquitectura.*

<b>Cuadro Nº 3. ¿Cómo calificaría el aspecto físico del barrio en cuanto a la arquitectura?</b>						
	Zona 1		Zona 2		Zona 3	
	Si	No	Si	No	Si	No
¿Considera que el barrio cuenta con edificios de valor patrimonial?	53,33%	46,67%	68,18%	31,82%	80,00%	20,00%
¿Le resulta interesante la arquitectura del barrio?	66,67%	33,33%	72,73%	27,27%	56,00%	44,00%
¿Hay mucha presencia de cartelera publicitaria?	66,67%	33,33%	36,36%	63,64%	56,00%	44,00%
¿Considera que existen edificios abandonados?	80,00%	20,00%	63,64%	36,36%	64,00%	36,00%

*Fuente: Elaboración propia Abril y Mayo 2019.*

En referencia a esta cuestión se pretende evaluar la satisfacción en cuanto a la construcción del entorno, ingrediente imprescindible para que se desarrolle una calidad de vida urbana agradable, interesante y atractiva. Estas preguntas apuntan al campo visual del comerciante. Las fachadas, tipo de arquitectura, los usos, sus escalas y la cartelera publicitaria son parte del campo visual del comerciante y determinan un grado de confort y seguridad en las experiencias urbanas.

Cuando se consultó sobre los edificios de valor patrimonial en el barrio, las tres zonas de análisis superaron el 50% de respuestas positivas, siendo la de más alta percepción la Zona 3 con un 80%. Sin embargo en referencia a si la arquitectura resultaba interesante para los comerciantes, se observa mayor interés en las Zonas 1 y 2 disminuyendo un 24% en la Zona 3. Relacionando la primer y segunda cuestión se infiere que en la Zona 3 si bien reconocen la presencia de edificios de valor patrimonial sin embargo en la zona donde se detecta menor interés por la arquitectura.

La tercer variable de estudio hace referencia a la cartelera publicitaria ya que fue una de las acciones que acompañó la regeneración del sector. En este aspecto, se hace un paréntesis, para comprender el estado actual de la publicidad en Once. Se entiende que

el paisaje urbano es parte de la escena de la vida urbana y es uno de los elementos que tiene injerencia en la contaminación visual. El ordenamiento publicitario conforma una acción público-privada donde se concientiza a los comerciantes desde el gobierno local sobre las normas que rigen sobre la publicidad en la vía pública. Para ello se realizó un trabajo de campo en el marco de Plan Once, recorriendo cada comercio individualmente informando sobre la normativa. Dependiendo de la buena voluntad del comerciante y de su situación económica muchos de ellos readecuaron su publicidad mientras en otros casos fueron retirados por el gobierno, debido a que se encontraba en mal estado y representa un riesgo.

En función de esta acción, se observa en el cuadro N° 3 que la Zona 1 como la 3 se percibe gran presencia de cartelería publicitaria, siendo la Zona 2 la que aprecia una menor contaminación visual, por un 63,64% de sus comerciantes.

De la formulación surgida en relación con los edificios abandonados, la coincidencia de opiniones espontáneas respecto a esta situación es significativa. Más de la mitad de los comerciantes le confiere una desventaja a este tipo de edificios, no por el hecho de ser abandonados sino por ser usurpados.

Hicieron hincapié en este tipo de situación evaluándolo como efecto negativo para el barrio, debido al escaso mantenimiento que tienen y por las actividades irregulares que se desarrollan en estos. Entendidos como elementos que producen inseguridad.

Tal como menciona Jane Jacobs, las ciudades necesitan de edificios de tal manera que sin ellos nunca se desarrollarán calles y distritos vigorosos. La mezcla de edificios viejos sirve para cultivar la diversidad, ingredientes básicos para generar la variedad urbana. La ausencia de uno de estos puede frustrar las potencialidades de un sector de la ciudad. El valor económico de los edificios antiguos es irremplazable a voluntad, se genera con el tiempo.

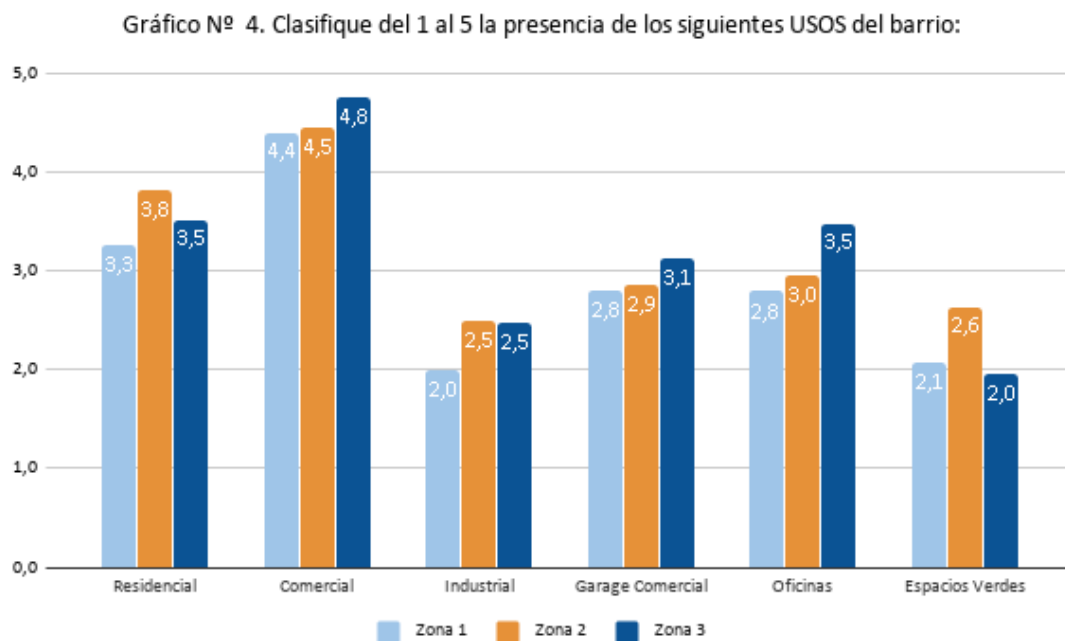
De acuerdo a las respuestas obtenidas la zona que más detecta edificios abandonados es la Zona 1 siendo el 80% de los encuestados los que dan una respuesta afirmativa y significativa frente a esta pregunta. En menor medida pero no por ello menos importante, las Zonas 2 y 3 observan la misma situación con un promedio del 64%.

- *Clasifique del 1 al 5 la presencia de los siguientes usos del barrio:*

En la siguiente pregunta se indaga a los comerciantes sobre los diferentes usos del suelo en el que predominan al barrio, en base a 6 categorías de modo simplificado: residencial, comercial, industrial, garaje comercial, oficinas y espacios verdes. Lo que

se pretende es medir el grado de heterogeneidad de las actividades presentes en el ámbito urbano desde la percepción.

Se puede observar en el siguiente gráfico la predominancia percibida de uso comercial sobre los demás superando los 4 puntos en las tres zonas. Seguidamente el uso que tiene más presencia es el residencial destacándose un valor máximo en la Zona 2. Lo que se puede apreciar con estos índices es que hay mucha actividad comercial, sin embargo y positivamente se complementa con los usos residenciales. Con respecto a los cuatro usos restantes hay una valoración homogénea (valores en su mayoría menores a 3 puntos) siendo la menor percibida los espacios verdes y las zonas industriales en este orden. Al referirse en la actividad industrial gran porcentaje de los encuestados refieren como industrial a los talleres textiles.



Fuente: Elaboración propia Abril y Mayo 2019.

Los valores obtenidos en la percepción de uso del barrio conciden con los indicadores objetivos de uso de suelo y densidad de actividades. La percepción refleja fielmente la estructura urbana del barrio de Balvanera, un barrio con una distribución heterogénea actividades donde las que prevalecen son las comerciales y residencial, tal como se encuentra estipulado en el código urbanístico. Se puede afirmar que los actores sociales perciben correctamente la mixticidad de uso presente en el barrio.

Así mismo, la alta presencia de los diferentes usos observada por los encuestados se corresponde con el indicador de densidad de actividades relevado en las tres áreas de

estudio, siendo la Zona 2 la que presenta un mayor elevado de densidad de actividades.

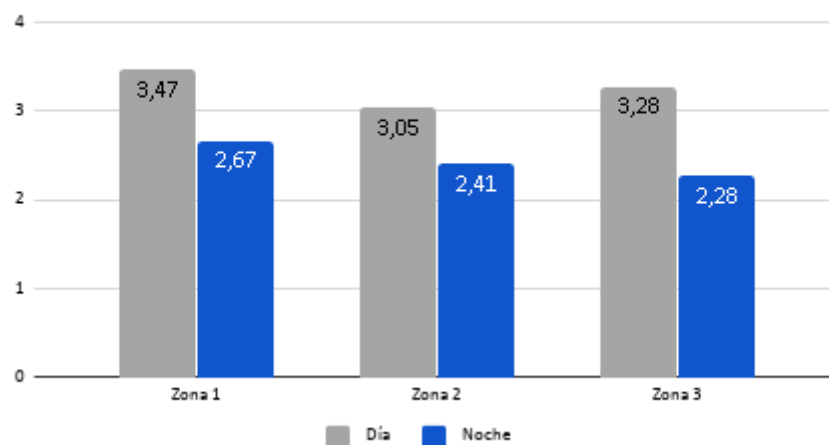
*Variables de percepción de seguridad:*

A continuación se evalúan algunos componentes relacionados con la seguridad urbana. La percepción de inseguridad no solo es una evaluación general sino hace también referencia específica a ciertos escenarios o lugares públicos por donde transitan los individuos, de ahí la importancia del estudio. La percepción de inseguridad tiene un impacto en el campo social, afectando a la satisfacción como la calidad de vida urbana. La inseguridad genera cierta inhibición en las conductas sociales, transforma los hábitos de interacción y cambia las rutinas cotidianas.

La primera aproximación sobre este aspecto indaga si hubo un cambio en la percepción, si la obra física tuvo algún tipo influencia, el segundo aspecto apunta a captar si la conducta a la transitabilidad en diferentes horarios del día se ha modificado. El tercer aspecto evalúa cuáles son los sucesos (considerados la mayoría de ellos como delictivos) que ocurren con mayor frecuencia en el espacio público y como último factor se identifican aquellas intersecciones que se perciben como peligrosas.

- *Con respecto a la percepción de seguridad ¿Cómo se siente a un año atrás?. (ver ponderación página 63).*

Gráfico N° 5. Con respecto a la percepción de seguridad ¿Cómo se siente en comparación a un año atrás?

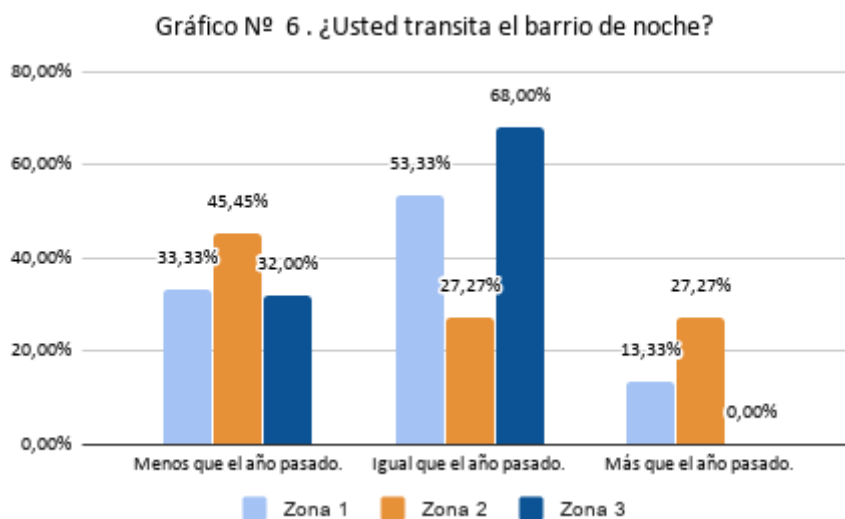


Fuente: Elaboración propia Abril y Mayo 2019.

Del gráfico N° 5 se desprende que hubo un incremento en la percepción de seguridad durante el período diurno donde le otorgaron un puntaje superior a la media. 3.26, sin embargo la seguridad percepción de seguridad disminuye en gran medida durante el periodo nocturno con un valor promedio de 2.45 puntos, siendo la Zona 3 la que presenta los valores más bajos. Esta última es la más alejada del centro de transbordo y la que no recibió la inversión por parte del sector público es la que mayor percepción de inseguridad percibe. Se puede concluir que la percepción de seguridad ha mejorado notablemente durante el día no así durante la noche, por lo que hay que apuntar medidas y acciones que mejoren la seguridad en el entorno durante esta última franja horaria.

- ¿Usted transita el barrio de noche?

En el siguiente gráfico se puede analizar la intensidad de desplazamientos nocturnos en referencia al año pasado discriminado por las tres zonas de estudio.



Fuente: Elaboración propia Abril y Mayo 2019.

A partir de los resultados se cuantificó que el 49,5% del total de los comerciantes demostraron que transitan en igual medida el barrio durante la noche. La zona 3 fue la que registró mayor porcentaje, un 68%, seguida de la Zona 1 con el 53%.

Sin embargo el 36,9% de los encuestados declararon una disminución en la caminabilidad siendo la Zona 2 la que arrojó los mayores valores representando el 45% de la muestra para este sector.

El aumento del movimiento peatonal está presentando los valores más bajos. Tan solo el 13,5% del total de los comerciantes recorre y vive el barrio de noche más que al año pasado.

A pesar de la respuesta recolectada en el último ítem, no deja de ser un signo optimista por el poco tiempo transcurrido de haber finalizado la ejecución de la obra. Para potenciar este tipo de cambio y de inversión se debe acompañar de otros tipos de acciones para reforzar y aumentar que la gente circule a pie. Es importante comprender y conocer el entorno para saber cuáles son los elementos que contribuyen a la sensación de seguridad en la calle. Los elementos físicos urbanos como el alumbrado no resuelve por sí sola el problema. Tal como menciona Jan Gehl una calle donde solo hay negocios que después de una cierta hora bajan las persianas produce rechazo e inseguridad en el usuario. El espacio es oscuro y se nota abandonado por las noches; tampoco hay razones para estar allí durante los fines de semana o los feriados.

Dado el deseo general de construir ciudades seguras y plantas bajas atractivas, es preferible que una fachada cuente con cerramientos de barras espaciadas u otros elementos transparentes que puedan ofrecer protección y a su vez permitir que la luz interior alumbre alguna porción de la calle. De esta forma, se le provee al paseante nocturno del placer de mirar vidrieras.<sup>28</sup>

- *Clasifique del 1 al 5 la presencia de las siguientes situaciones:*

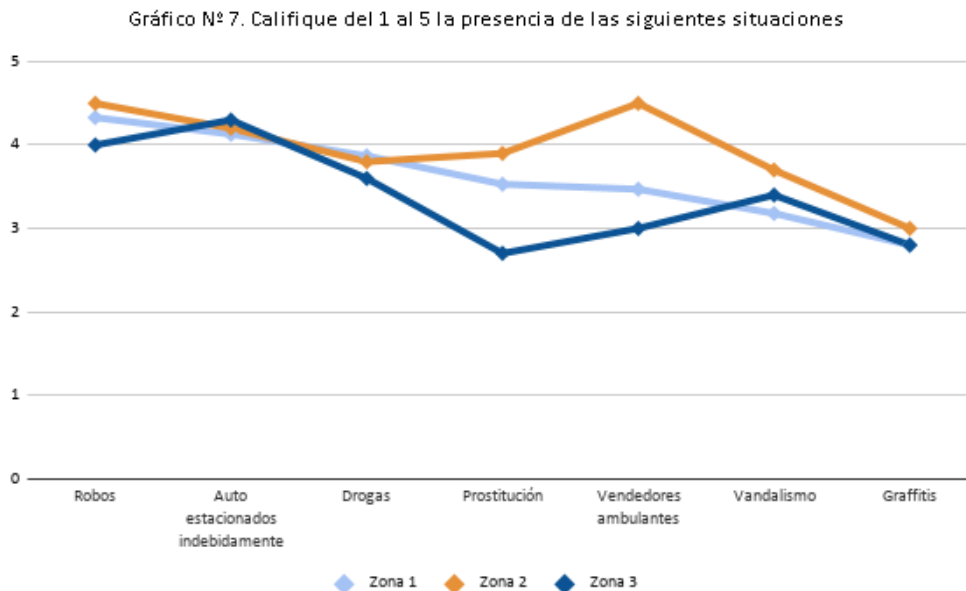
La concentración de personas, como sucede habitualmente en los centros de transbordo, son zonas de efectos perturbadores y de ciertos comportamientos inusuales que alertan a los habitantes y comerciantes del barrio, como ser el caso de los robos, autos estacionados indebidamente, presencia de grafitis, drogas, prostitución, venta callejera y el vandalismo, considerados actos/problemas sociales que aumentan la inseguridad urbana.

---

<sup>28</sup> JAN Gehl. Ciudades para la gente.

<b>Cuadro N° 4. Califique del 1 al 5 la presencia de las siguientes situaciones en la actualidad.</b>			
	<b>Zona 1</b>	<b>Zona 2</b>	<b>Zona 3</b>
Robos	4,33	4,5	4
Auto estacionados indebidamente	4,13	4,2	4,3
Drogas	3,87	3,8	3,6
Prostitución	3,53	3,9	2,7
Vendedores ambulantes	3,47	4,5	3
Vandalismo	3,18	3,7	3,4
Graffitis	2,8	3	2,8

*Fuente: Elaboración propia Abril y Mayo 2019.*



*Fuente: Elaboración propia Abril y Mayo 2019.*

En referencia a lo descrito se les solicitó a los comerciantes de las zonas que ubiquen la gravedad de cada uno de los problemas dentro de la escala entre 0 y 5, siendo 5 el puntaje que representa la mayor presencia de las situaciones.

Como se observa en el cuadro N°4 y gráfico N°7 las actividades indebidas representan un problema social para todas las áreas de estudio ya que todas recibieron un puntaje superior a los 2.7 de valoración. La zona que mostró la mayor cantidad de problemáticas fue la Zona 2, presentando los valores más altos en 5 de 7 ítems evaluados (robos, drogas, prostitución, vendedores ambulantes, autos estacionados indebidamente).

Otro punto importante a destacar son los autos estacionados indebidamente, ya que se presentan como una de las situaciones con más recurrencia en las tres áreas, alcanzando un promedio de 4.21 puntos. Esta es una preocupación real de los

comerciantes de Once, reflejando la falta de oferta de estacionamiento y de un ordenamiento vehicular.

- *En relación a las situaciones mencionadas anteriormente. ¿Cómo es la situación actual en relación al último año?*

<b>Cuadro N° 5. ¿Cómo es la situación actual en relación al último año?.</b>									
	Zona 1			Zona 2			Zona 3		
	Empeoró	Se mantuvo	Mejóro	Empeoró	Se mantuvo	Mejóro	Empeoró	Se mantuvo	Mejóro
Robos	20,00%	53,33%	26,67%	59,09%	27,27%	13,64%	36,00%	32,00%	32,00%
Auto estacionados indebidamente	26,67%	60,00%	13,33%	36,36%	45,45%	18,18%	44,00%	52,00%	4,00%
Graffitis	6,67%	40,00%	53,33%	27,27%	50,00%	22,73%	8,00%	72,00%	20,00%
Drogas	40,00%	60,00%	0,00%	40,91%	45,45%	13,64%	32,00%	48,00%	20,00%
Prostitución	13,33%	80,00%	6,67%	40,91%	59,09%	0,00%	12,00%	76,00%	12,00%
Vendedores ambulantes	6,67%	13,33%	80,00%	54,55%	22,73%	22,73%	8,00%	24,00%	68,00%
Vandalismo	13,33%	53,33%	33,33%	28,57%	66,67%	4,76%	20,00%	48,00%	32,00%

*Fuente: Elaboración propia Abril y Mayo 2019.*

En el cuadro N° 5 se puede observar la variación porcentual de cada uno de los ítems respecto al año previo a la intervención discriminado por zonas.

Del análisis del cuadro expuesto se desprende que la percepción por parte de los comerciantes de los ítems abordados respecto al momento previo a la intervención fue considerada como que se mantuvo igual o mejoró en su mayoría.

Una notable mejoría se percibe respecto a la presencia de vendedores ambulantes. El 80% de la muestra de la Zona 1 y el 68% de la Zona 3 expresó que hubo un cambio positivo frente a esta situación. La Zona 2, también registró mejoría, es la que mayor refleja insatisfacción en relación a la presencia de vendedores ambulantes.

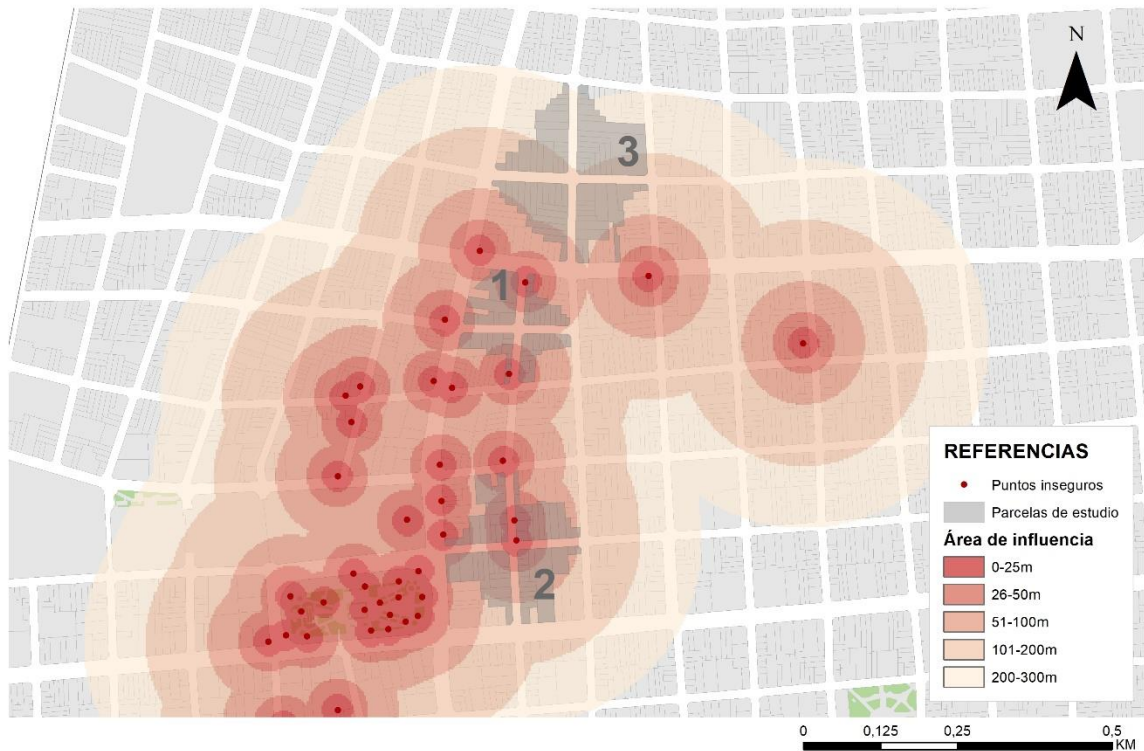
La percepción de mejora se ven reflejados y tiene correlación positiva con el indicador objetivo: censo de los vendedores ambulantes previos y post a la intervención de regeneración urbana 2016 y 2019 respectivamente.

- *¿Qué tramo o intersección de calle evitaría transitar en el barrio de Once?*

La inseguridad en la vía pública genera impacto social deteriorando, la calidad de vida y la satisfacción de los ciudadanos. Las personas detectan los lugares peligrosos y recurren a caminos alternativos. Para detectar la presencia de peligro, se procedió a indagar cuales son los tramos o calles que los comerciantes evitarían transitar.



Área de influencia de puntos peligrosos percibidos  
En las tres zonas de estudio en el barrio de Balvanera



Fuente: Elaboración propia Abril y Mayo 2019.

En el mapa anterior se georreferenciaron las intersecciones peligrosas, con un área de influencia de 25 metros, rango de distancia donde el campo visual capta diferentes situaciones de delito.

Se puede apreciar un patrón de la distribución territorial de los cruces peligrosos, mostrando claramente una mayor concentración en una misma área, en Plaza Miserere. Se observa que el mayor grado de peligrosidad concentrado en la Zona 2 va disminuyendo hacia el norte, demostrando que la Zona 3 se percibe una baja o casi nula sensación de inseguridad. Del total de los encuestados 18, identificaron a este espacio público como el más peligroso. Sobre la Av. Pueyrredón también se detecta una gran cantidad de lugares amenazantes a lo largo de todo el eje comercial. Ambos sectores se caracterizan por presentar el mayor flujo de tránsito vehicular y peatonal, características que potencian y fomentan las actividades indebidas.

Los resultados de la georreferenciación demuestran que la Zona 2 es el área que tiene la mayor influencia de puntos peligrosos, coincide con el relevamiento los datos

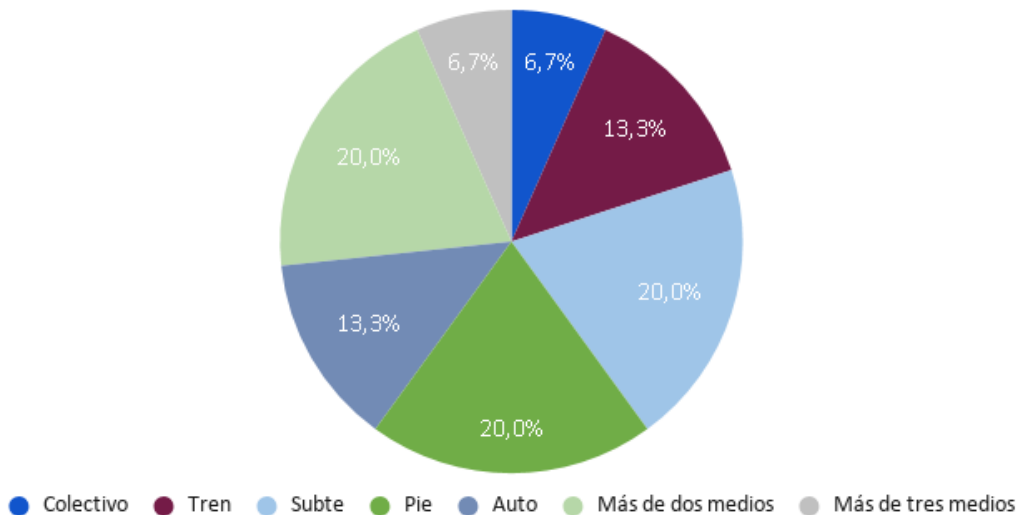
obtenidos en la pregunta anterior, donde se indicaban que la mayor cantidad de actividades indebidas se registraban en esta misma zona.

*Variable de accesibilidad:*

La mayoría de los comerciantes del área de estudio reside a una distancia cercana al lugar del trabajo. Según la encuesta realizada en Abril y Mayo de 2019 el 32,3% de los comerciantes demora entre 0 a 15 minutos en llegar a su lugar de trabajo, el 27,4% manifestó que el tiempo estimado de viaje les insume entre 16 a 30 minutos, el 17,7% demora entre 30 a 1 hora de viaje y más de 1 hora el 22,6%. Estos resultados nos indican que el 59,7% de los actores protagónicos, los comerciantes viven cerca de su lugar de trabajo, por lo tanto pueden considerarse además como residentes.

En cuanto al tipo de transporte utilizado para llegar al sitio de trabajo, el 21% de los comerciantes viajan en colectivo, 19% en subte, 10% en tren, el 3% en bicicleta, el 21% lo hace a pie y el 8% utiliza el auto. Del total de los comerciantes el 16% declaró que utiliza dos medios de transporte para trasladarse y tan solo el 2% utiliza tres.

Gráfico N°8. ¿Qué medio de transporte utiliza para llegar al barrio de once?



Fuente: Elaboración propia Abril y Mayo 2019.

- *Evalué los siguientes aspectos en relación al último año.*

<b>Cuadro N° 6. Variación porcentual de la accesibilidad hace un año atrás</b>									
	Zona 1			Zona 2			Zona 3		
	Empeoró	Se mantuvo	Mejóro	Empeoró	Se mantuvo	Mejóro	Empeoró	Se mantuvo	Mejóro
... la accesibilidad peatonal	0,00%	40,00%	60,00%	22,73%	27,27%	50,00%	4,00%	36,00%	60,00%
... la accesibilidad vehicular	6,67%	53,33%	40,00%	31,82%	54,55%	13,64%	8,00%	68,00%	24,00%

*Fuente: Elaboración propia Abril y Mayo 2019.*

Un entorno que mejore la calidad de vida urbana no solo debe ser agradable sino también brindar buenas conexiones y un buen soporte que facilite e invite al desplazamiento a pie, garantizando la convivencia y maximizando las oportunidades a los ciudadanos. Actualmente las ciudades tienden a generar políticas de amigabilidad para aprovechar las sinergias que se producen en el entorno urbano en pos de una ciudad sostenible. Las tres zonas reflejaron una mejora en la percepción de la accesibilidad peatonal, el mismo temperamento se registró en relación al vehicular.

Las tres zonas arrojaron resultados altos en relación a la accesibilidad peatonal siendo la Zona 1 y 3 los que obtuvieron los mayores valores. La Zona 1, obra prioridad peatón, era esperable recibir este tipo de valoración o superior, siendo en este sector donde se ganó más espacio para el ciudadano, pero no así, en la zona de control.

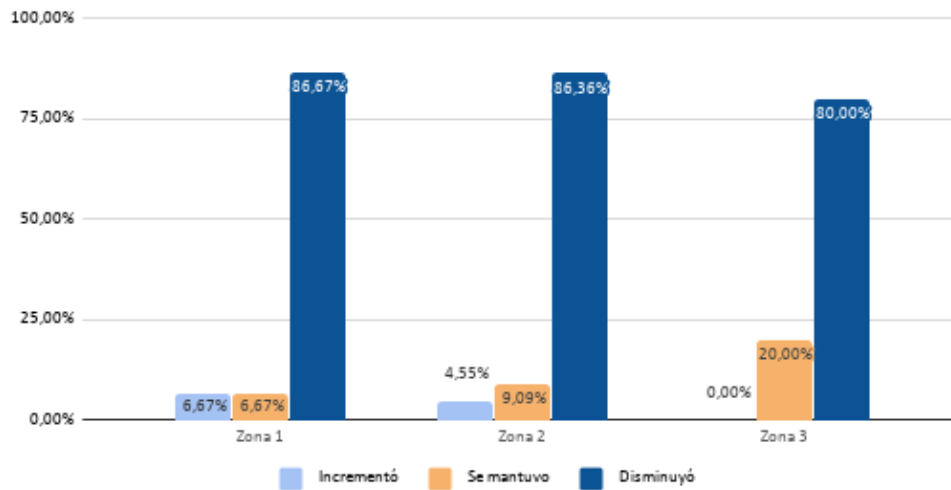
Estos resultados nos demuestran las externalidades positivas irradiadas por la obra Plan Once, de la Zona 1 sobre la zona de control. El efecto derrame se confirma mediante la percepción positiva de los comerciantes en dicho sector.

El impacto se lo puede atribuir, además de la obra, al desalojo de los vendedores ambulantes. Hay una correlación entre la percepción y los indicadores obtenidos actualmente en la distribución de manteros en el área de estudio, siendo la Zona 1 y 3 los que presentan menor cantidad de manteros por cuadra.

Estos resultados son de gran relevancia, ratifican uno los objetivos planteados en la propuesta urbana que es reforzar, impulsar una ciudad a escala peatón, generar cercanía e integrar tanto a las personas como las actividades aumenta notablemente la calidad de vida.

- ¿Qué sucedió con el público en su comercio?

Gráfico N° 9. ¿Qué sucedió con el público en su comercio?



Fuente: Elaboración propia Abril y Mayo 2019.

Como se puede observar en el gráfico N° 9 la demanda en el centro comercial de Once disminuyó en promedio un 80%.

Los encuestados de las tres zonas de estudio evidenciaron el impacto negativo en cuanto a la disminución del público en los locales comerciales, siendo la Zona 1 y 2 las únicas que detectaron un mínimo incremento, vinculado a la obra ejecutada. Sin embargo, la zona de control no declara un incremento del público pero es una de las zonas que presentó una menor disminución y una mayor constancia del público.

A pesar de la disminución del público reportada, más adelante, los comerciantes declararon que el movimiento de gente que recorre y pasea en el barrio se mantuvo constante tanto en el público de niños, jóvenes y adultos.

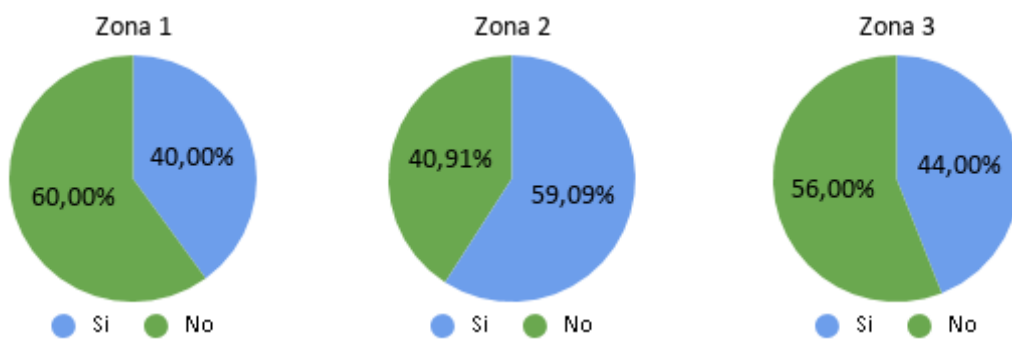
Dentro del marco económico que se está atravesando a nivel nacional, se evidencia una fuerte reducción en la demanda. La disminución de consumidores demuestra un cambio en la distribución del gasto, un cambio de hábitos. Esto no significa que hayan caído los consumidores únicamente en este sector, sino que es un efecto generalizado en todos los centros comerciales de la ciudad, donde en épocas de recesión, generalmente, los niveles de consumo tienden a caer. Si bien se relevaron todos los aspectos de manera integral, la disminución en la caída del público, no impacto en la percepción registrada por los comerciantes respecto a la mejora de la obra pública. En el momento en que se preguntó a que considera este cambio las respuestas de los comerciantes fueron

variando dentro de un mismo marco, textualmente expresaron: “economía”, “dolar”, “crisis”, “bajo el consumo”, “inflación” y “altos costos igual a altos precios”.

- *¿Considera que en relación al último año el barrio está más ordenado vehicularmente?*

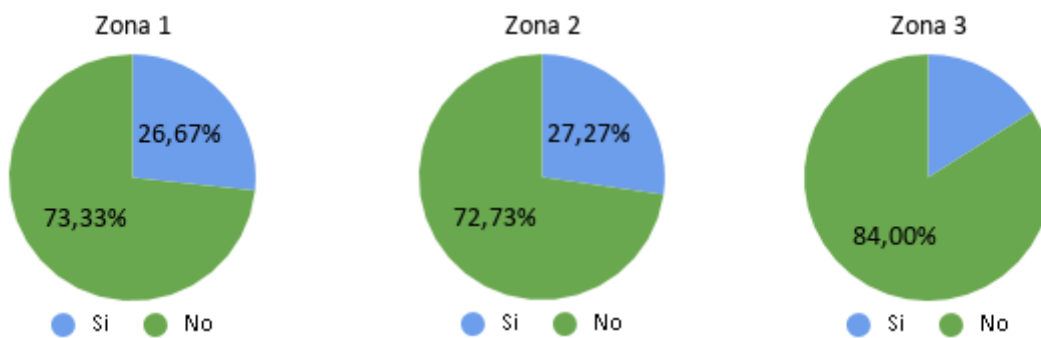
Siguiendo con las cuestiones relacionadas a la movilidad del automotor se preguntó si el barrio estaba más ordenado vehicularmente y si en el último año se modificó el sistema de logística de mercadería.

Gráfico N° 10. *¿Considera que en relación al último año el barrio está más ordenado vehicularmente?*



Fuente: *Elaboración propia Abril y Mayo 2019.*

Gráfico N° 11. *¿En el último año se modificó el sistema de logística de mercadería?*



Fuente: *Elaboración propia Abril y Mayo 2019.*

Como se muestra en los gráficos tanto en el ordenamiento vehicular como en el sistema de logística de mercadería hay una predominancia de una percepción negativa en todas las zonas, exceptuando la Zona 2 en el que 59% observa que hubo un mejoramiento en cuanto al ordenamiento vehicular.

Sin embargo cabe mencionar que es un aspecto que se tuvo en cuenta en la planificación de obra mediante la incorporando de áreas de carga y descarga y la ejecución de bulbos en esquinas para el ordenamiento del mismo.

La percepción percibida tiene una correlación directa con lo que se observa en el índice de densidad de actividades. La densidad de un determinado tejido urbano determina el volumen de carga y descarga de la zona en cuestión y la distribución de la actividad económica en el territorio. Se observa en el mapa de indicador de densidad, que tanto la Zona 1, 2 y 3 se sitúan sobre las manzanas de mayor concentración de actividad por hectárea siendo la Zona 2 la que agrupa los mayores valores.

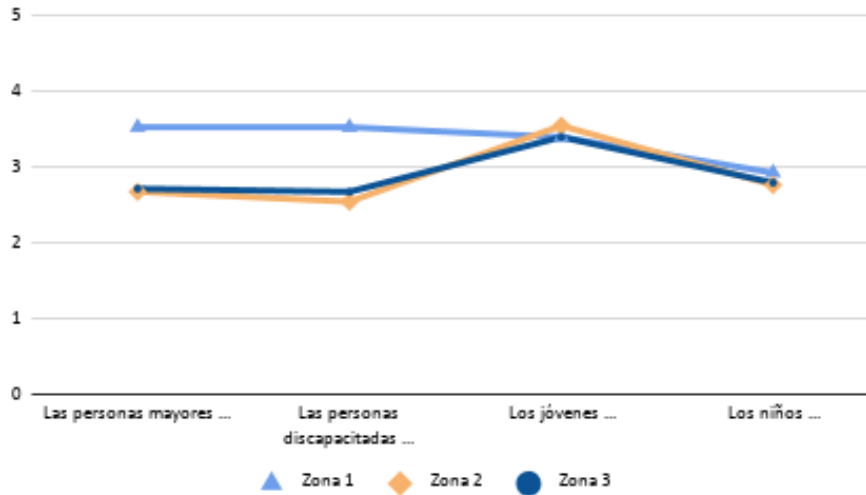
A pesar de la predominancia negativa recibida en relación al ordenamiento vehicular y al sistema de logística de mercadería, la Zona 2, como se mencionó anteriormente es la que sin embargo arrojó un porcentaje mayoritariamente positiva en relación a la Zona 1 y 3 en cuanto al ordenamiento vehicular. Se puede inferir, por tanto, que el espacio con mayor presencia de actividad, con una tasa de vacancia casi nula, la dotación de cajones azules y el ensanchamiento de esquina están generando un cambio positivo en la visión del ordenamiento vehicular. La política implementada está teniendo efecto en los sitios urbanos más complejos.

La percepción general opaca los resultados de mejora en la satisfacción esperados y podría deberse al mal uso que realizan los autos particulares sobre los cajones azules, como así también la presencia de grandes camiones con container que permanecen estacionados más del tiempo del permitido o que lo hacen en lugares no asignados para tal fin, generando importantes niveles de congestión.

Variable de pertenencia:

- En qué grado considera que el barrio de once es amigable con:

Gráfico N°12. En que grado considera que el barrio de once es amigable con:



Fuente: Elaboración propia Abril y Mayo 2019.

Una de las responsabilidades de los urbanistas es pensar y configurar espacios públicos que contribuyan a la acción, expresión y de los distintos actores sociales para que todos puedan ejercer de igual manera y libremente sus derechos. El propósito es concebir espacio público inclusivo, donde se identifiquen, tengan accesibilidad y eliminando las dinámicas excluyentes para que todos tengan las mismas oportunidades en el entorno que lo rodea. Tal como menciona Borja (2014) los estudios sobre la ciudad y las políticas urbanas han tenido en cuenta hasta época reciente, a un tipo de sujeto individual que representa una minoría del conjunto de población: el adulto masculino. Las mujeres, los niños/as y los adolescentes, los adultos mayores, discapacitados y las minorías culturales no eran tenidos en cuenta.<sup>29</sup>

Como se observa en el gráfico N° 12 en términos generales los comerciantes perciben que el barrio es más amigable con el colectivo joven, seguido de los niños en las tres zonas. Sin embargo al identificar las condiciones hacia las personas mayores y las discapacitadas hay una diferencia entre las zonas. En la zona con calles de convivencia, prioridad peatón, Zona 1 es la que arrojó una mayor puntuación para ambos sectores, superando los 3,5 puntos. Comparando este último resultado respecto a las Zonas 2 y 3 hay una diferencia importante, disminuyendo notablemente la experiencia en el

<sup>29</sup> Espacios públicos, género y diversidad.

espacio público y restringiendo el acceso al mismo para los adultos y personas con discapacidad otorgándoles un puntaje de 2.6 de promedio.

- *¿Ha notado algún cambio en el tipo de público en el barrio?*

Esta pregunta retrospectiva quiere dar cuenta si el cambio de obra pública tuvo un efecto sobre la cantidad en el tipo de público visitante en el comercio.

<b>Cuadro Nº 7. Variación porcentual en el tipo de público</b>									
	Zona 1			Zona 2			Zona 3		
	Disminuyó	Se mantuvo	Incrementó	Disminuyó	Se mantuvo	Incrementó	Disminuyó	Se mantuvo	Incrementó
Niños	26,67%	73,33%	0,00%	31,82%	54,55%	13,64%	24,00%	68,00%	8,00%
Jóvenes	6,67%	66,67%	26,67%	31,82%	45,45%	22,73%	48,00%	44,00%	8,00%
Adultos	20,00%	46,67%	33,33%	36,36%	59,09%	4,55%	36,00%	48,00%	16,00%
Extranjeros	20,00%	33,33%	46,67%	27,27%	9,09%	63,64%	32,00%	8,00%	60,00%

*Fuente: Elaboración propia Abril y Mayo 2019.*

Se observa que para las Zonas 1, 2 y 3 la distribución de los grupos etarios por edades (niños, jóvenes y adultos) en líneas generales mostró paridad en los valores reflejados.

Sin embargo, se destaca un elevado incremento en la percepción de la conformación de la población local en cuanto a su nacionalidad.

A pesar de haber referido una disminución de público en su comercio, los entrevistados refirieron que el movimiento de público que recorre y pasea se mantuvo constante.

- *¿Usted conoce a la gente del barrio?*

La intención de esta pregunta es corroborar el grado de pertenencia, el grado de sociabilización y de integración en los comerciantes del barrio. En promedio el 90% de los comerciantes manifestó no conocer a la gente del barrio.

La Zona 1 es la que arrojó mejores índices de vinculación de conocimiento sobre sus vecinos.

Tal como se observó en uno de los indicadores objetivos de densidad de población, el barrio de Balvanera se encuentra dentro del rango de densidad adecuada, suficiente, para desarrollar una calidad de vida urbana y social adecuada. Sin embargo esta

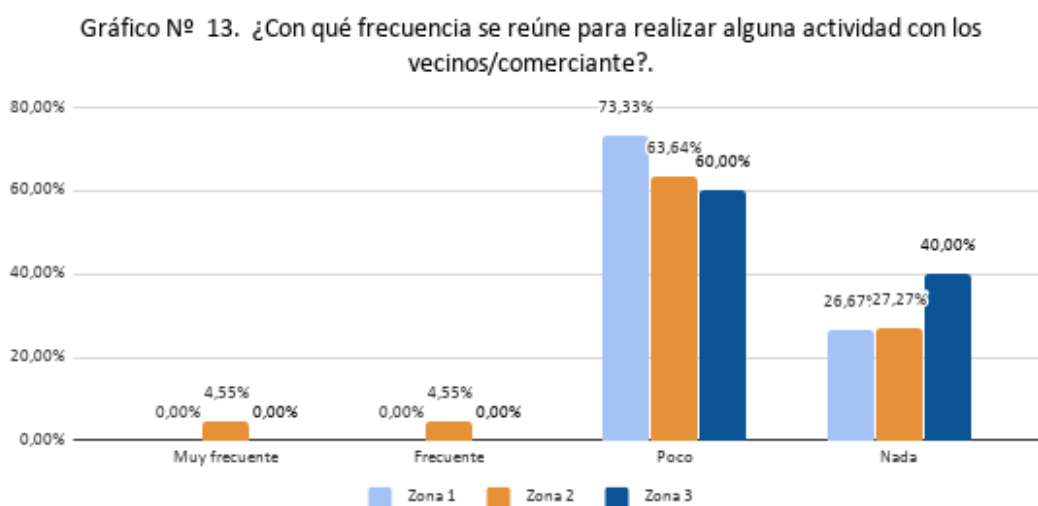


densidad no hace correspondencia al grado de pertenencia manifestado por los encuestados, donde se demostró que el nivel de intercambio social y de convivencia entre los vecinos resulto suficientemente bajo.

De los tres ámbitos de estudios, la Zona 3 es la que presenta menor densidad poblacional y es la que obtuvo el mayor porcentaje negativo en cuanto al conocimiento de la gente de su barrio, con un 96%, seguido de la Zona 2 con un 95,45% y la Zona 1 con un 80%. El orden decreciente se puede relacionar que las mejores zonas que reconocen a sus vecinos coinciden con los sectores que recibieron obra pública.

Tal como se desprende del gráfico la densidad disminuye notablemente en el sector norte del barrio. Por tanto esto demuestra que no hay evidencia directa y lineal entre densidad de población y la convivencia vecinal, en el caso de la zona de estudio el aumento de indicador no se asocia a un incremento de oportunidades en el campo social, es de esperar que las condiciones de densidad permitan desarrollar actividades, experiencias y participación en el espacio público. La interpretación de los resultados demuestran y evidencian lo expresado, lo que no impidimentaría que a mediano y largo plazo la maduración y apropiación del espacio público propicien e incrementen dichas conductas.

- *En caso de reunirse para realizar alguna actividad en común con los vecinos/comerciantes. ¿Con qué frecuencia se reúne?*

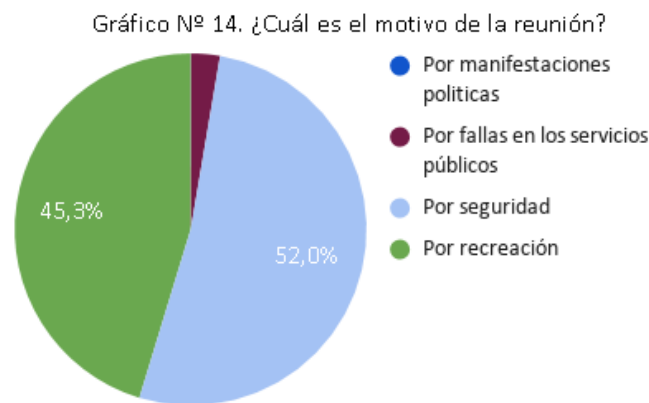


Fuente: Elaboración propia Abril y Mayo 2019.

El gráfico que se presenta demuestra el bajo intercambio social, de participación y de convivencia entre los vecinos y comerciantes. Los comerciantes de las tres áreas indicaron que se reúnen con muy poca frecuencia o prácticamente nada.

Más allá de la frecuencia y de los motivos que pudieron dar origen a encontrarse, desde el punto de vista social de la utilización del espacio público, el barrio no atiende a las necesidades o no cuenta con los elementos necesarios para propiciar estos diálogos o encuentros con más asiduidad.

En caso de encontrarse en el barrio con sus pares o con los vecinos, el 52% de afirman que los motivos de los encuentros son por seguridad y el 45% por recreación. Una minoría se encuentra para abordar temas relacionados con fallas en los servicios públicos y ninguno se junta por manifestaciones políticas. Esta pregunta indaga sobre el rol y función que cumple el espacio público para los comerciantes.



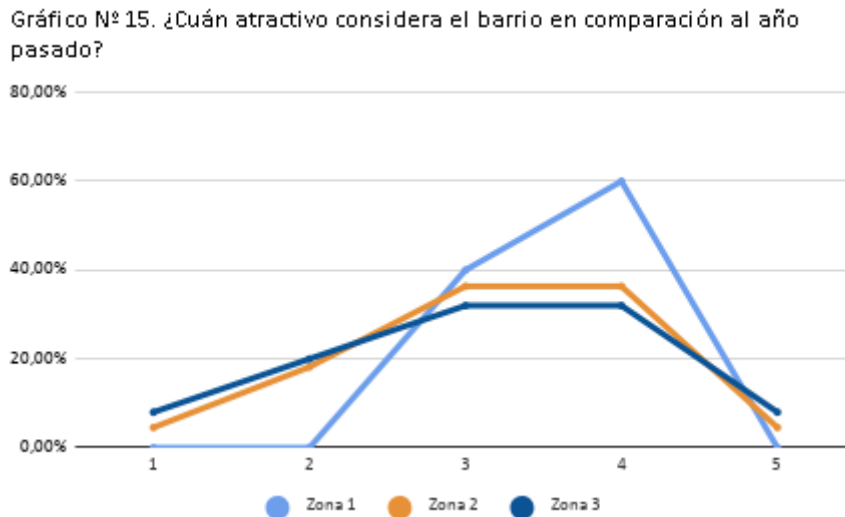
Fuente: Elaboración propia Abril y Mayo 2019.

Los resultados obtenidos en las variables de pertenencia tienen relación directa y significativa con el índice de compacidad corregida, índice que expresa la relación del volumen construido y el espacio público de uso ciudadano. El área de estudio evidencia que el 75% del territorio hay una gran ausencia de espacio público. Dicha falencia evidencia la falta de espacio de recreación y de esparcimiento para los ciudadanos. Por tanto, la demostración de falta de los mismos por parte de los comerciantes ratifican las necesidad de satisfacer sus necesidades de recreo, del disfrute de espacio verdes y de un espacio público para la interrelación entre las personas, que se ven opacadas e interferidas por la densidad y compacidad edilicia existente.

Balvanera es un barrio crítico respecto a una buena dotación de espacio público de uso ciudadano, lo que produce un ámbito poco propicio para la interacción de los mismos y un dialogo entre los ciudadanos y el entorno de carácter público. Esta problemática que se observa en su gran superficie puede ser uno de los causales de la poca apropiación

e interacción por parte de los ciudadanos tal como se desprende las respuestas obtenidas en las variables de espacio público y de pertenencia.

- *En relación al año pasado, ¿Cuán atractivo considera el barrio?*



*Fuente: Elaboración propia Abril y Mayo 2019.*

Esta pregunta hace referencia al aspecto físico del barrio y como el comerciante lo percibe, para conocer su mirada subjetiva acerca de la calidad espacial. Un mejoramiento del espacio público genera efectos positivos en diferentes aspectos.

En el gráfico N° 15 se puede observar que la Zona 1 es la que presenta los mejores puntajes de percepción en cuanto a la atracción del barrio en relación al año pasado. La zona 2 y 3 presentan puntuaciones similares, esto se debe a que el efecto de regeneración urbana produce un derrame sobre las áreas adyacentes como es en este caso la Zona 3. La mayoría de los comerciantes de las tres zonas otorgaron puntaje que ronda entre 3 y 4 puntos, superando a la media.

Esta evaluación es de suma importancia, ya corrobora la hipótesis que la obra pública genera un espacio público más atractivo, un aumento en la calidad de vida, sobre todo en los sectores donde hubo una mayor inversión.

*Variable económica / comercial:*

En esa sección se intenta medir las externalidades generadas por la obra física en los aspectos económicos / comerciales en todo el ámbito de estudio.

Para caracterizar la variable económica se indagó sobre los empleados, las ventas, el negocio y otros aspectos que refieren a la actividad comercial.

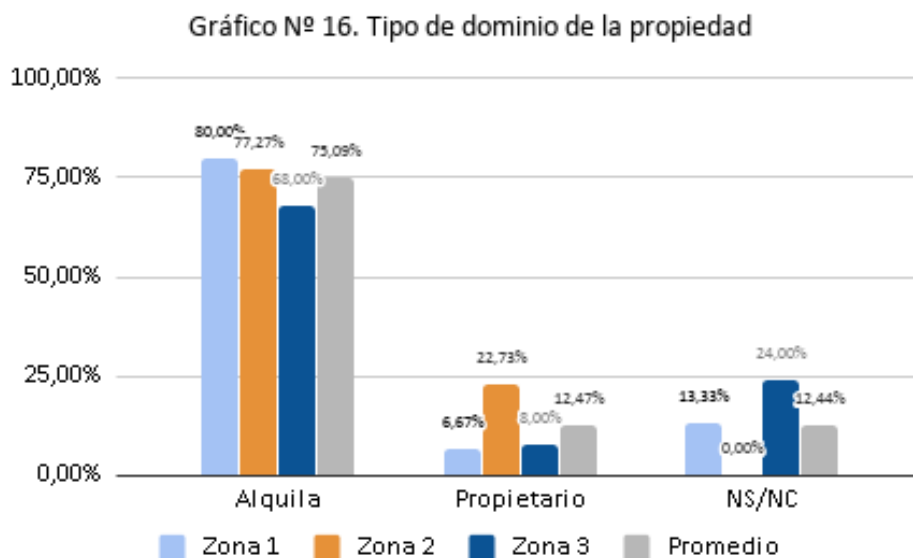
- *¿Cuántos empleados trabajan en el local?*

Para conocer el grado de empleo que hay en el establecimiento comercial se cuantifica la cantidad de empleados existentes.

Los resultados indicaron que en el 42% de los locales de las tres zonas de estudio cuentan con dos empleados, el 22% de los comercios con tres y en el 7% con más de cinco empleados, esto se vincula a que los comercios situados en el barrio de once son de grandes dimensiones por la cantidad de volumen de mercadería que manejan, al ser muchos de ellos mayoristas, requiriendo de varios empleados para la atención al público y coordinación interna del local.

Asimismo se relevó sobre el dominio del inmueble, a los fines de comprender la dinámica inmobiliaria y la oferta de propiedades destinadas al alquiler comercial del barrio. (ver gráfico N° 16).

En una primera instancia se observó en el trabajo en campo que todos los locales comprendidos en las tres áreas de estudio resultaron estar en pleno funcionamiento, lo cual indica que la tasa de vacancia es nula.

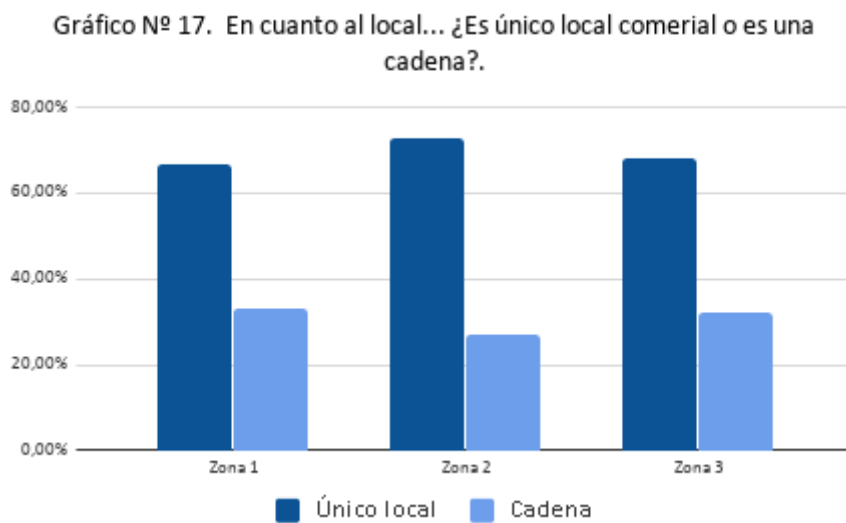


Fuente: Elaboración propia Abril y Mayo 2019.

Del gráfico N° 16 se desprende en términos generales que el mercado de locales comerciales en alquiler prevalece en el barrio de once, estando el 75% de las propiedades encuestadas, arrendadas.

Es recurrente en el área de estudio la subdivisión de una misma parcela en varios locales comerciales, que junto con la alta tasa de ocupación, demuestra la necesidad de generar una mayor capacidad de oferta para dar respuesta frente al fuerte dinamismo y las necesidades de las distintas demandas.

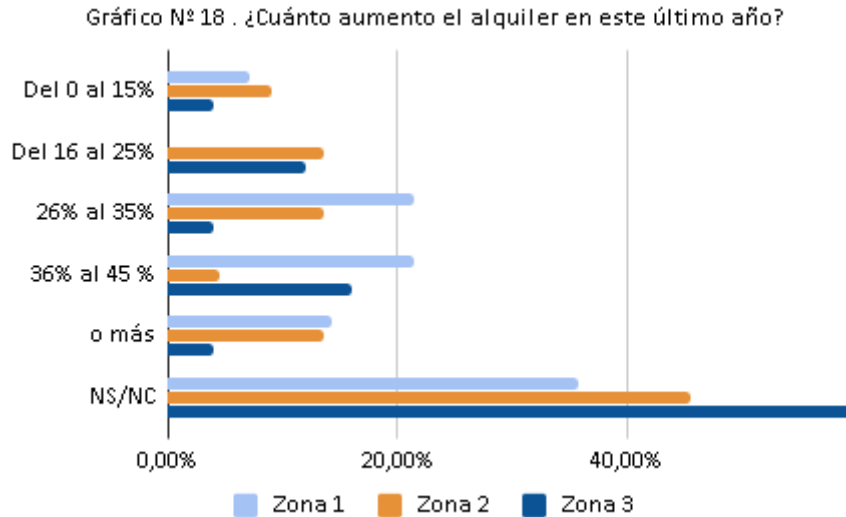
En gráfico N° 17 se ilustra la estructura y modalidad de comercio existente. Se puede observar que predominan los locales únicos superando el 60% de la muestra en las tres zonas, siendo el tercio faltantes comercios en cadena. Este dato es de importancia ya que evidencia que gran parte de las propiedades corresponden a un único dueño.



Fuente: Elaboración propia Abril y Mayo 2019.

- *En caso de ser alquilado ¿Aumentó el alquiler en este último año? ¿Cuánto?*

Dada la sensibilidad de la variable a preguntar se optó por formular una pregunta donde las respuestas estén ya preestablecidas, agrupadas en diferentes rangos con el fin de obtener una respuesta lo más fiel y rápida posible.



Fuente: Elaboración propia Abril y Mayo 2019.

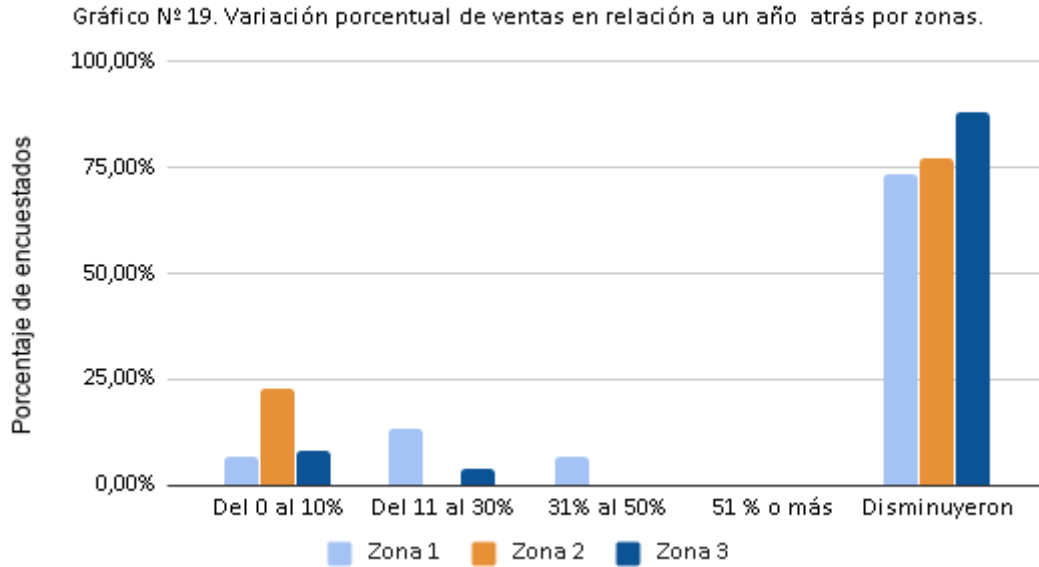
En primera instancia, en el área comprendida, se detecta que el 47% de los encuestados tienen un desconocimiento sobre el valor del alquiler. Seguramente, esto se deba a que el 56%, son empleados.

Con respecto al último año, en promedio los alquileres refieren que aumentaron en promedio entre 26% y 45%. El incremento detectado puede responder a dos lógicas: primero debe considerarse no como un hecho aislado sino un efecto que sucede a nivel país, segundo, cuando se generan condiciones de revitalización urbana aumenta el valor de la propiedad que se traslada al precio del alquiler. Es interesante ver como la Zona 1, en la que se realizó una inversión más alta, es la que concentra el mayor incremento de los precios en los alquileres.

Siguiendo datos de dinámica urbana relevados por el GCBA, comparando 2016-2019 los precios de venta de los locales medidos en dólares en la Ciudad aumentaron 30%, mientras que el promedio del barrio de Balvanera aumentó 32%. En cuanto a los precios de alquiler en el mismo período, el promedio de la Ciudad aumentó 148% en pesos, mientras que en Balvanera aumentó 167% (En dólares, retrocedieron 13% y 7% respectivamente). Esto estaría indicando que los valores del barrio aumentaron en mayor magnitud que el resto de la Ciudad.<sup>30</sup>

- *Si compara las ventas en relación un año atrás. ¿Cuánto aumentaron las mismas?*

<sup>30</sup> <https://www.buenosaires.gob.ar/planeamiento/dinamica-urbana/2019> . Álvarez Insúa, Julián.

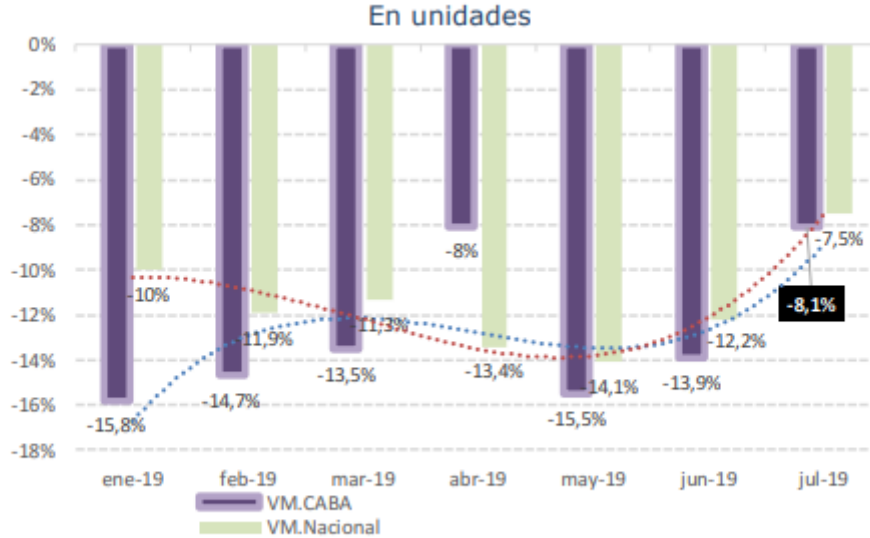


Fuente: Elaboración propia Abril y Mayo 2019.

Con respecto a las ventas de los locales comerciales se observa claramente en el gráfico N° 19 una fuerte caída de las mismas con respecto al año pasado en los tres ámbitos de estudio. Al igual que los alquileres, la caída de las ventas es una situación que se registra en toda la Ciudad de Buenos Aires, que se enmarca en la contracción del consumo general. El desvío del comportamiento del consumo de la demanda se debe a que hay una tendencia por la compra de productos que pertenecen a la canasta básica familiar.

Según el estimador de ventas minoristas (serie original y variaciones anuales y mensuales) de CAME Y FECOBA, las ventas descendieron un 13,4% en Abril de 2019 frente a igual fecha de 2018 (cumpliendo dieciséis meses consecutivos en baja) a nivel nacional. En comparación, a nivel ciudad se registra una caída de las ventas más pronunciada a principio de año, repuntando en el mes de abril. Sin embargo, en los meses consecutivos vuelve a descender.

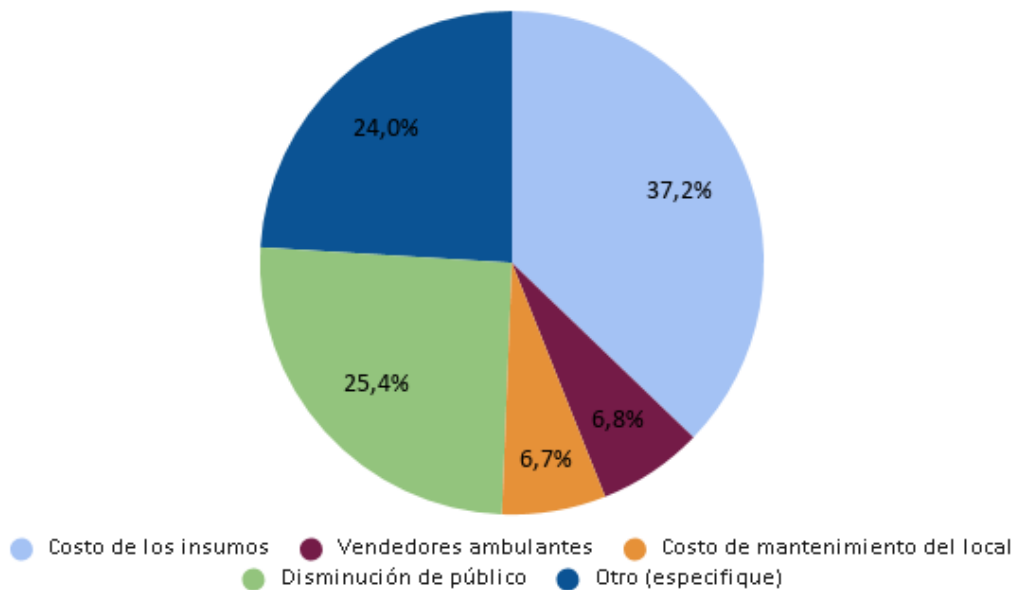
**EVOLUCIÓN DE LAS VENTAS MINORISTAS PYMES CABA Y NACIONAL**



Fuente: FECOBA en base a relevamientos propios en la Ciudad a través del CIPBA

Debido a la alta tasa de respuesta negativa frente a la venta comercial se les consultó cuales fueron los causales de este cambio, representados en el siguiente gráfico.

Gráfico N° 20. Motivos de la disminución de ventas



Fuente: Elaboración propia Abril y Mayo 2019.

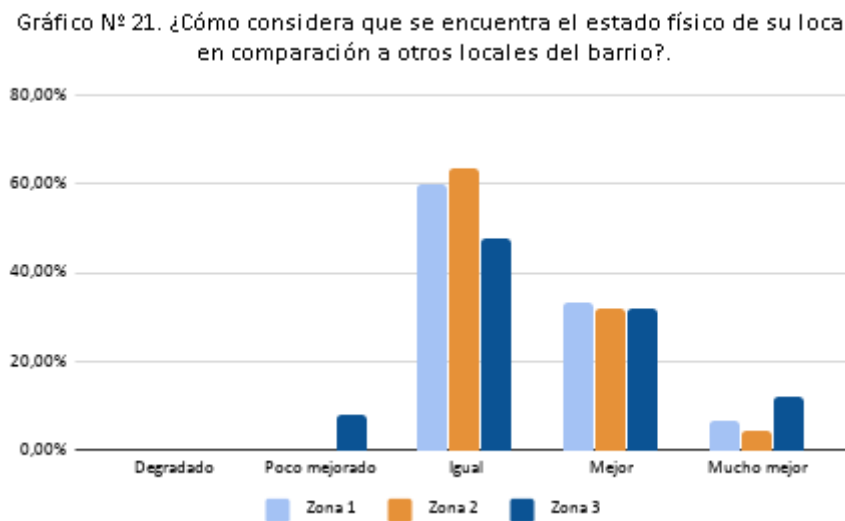
Del total de los encuestados en las tres zonas, el 37,2% informó que la disminución de las ventas se deben al costo de los insumo, lo que representa un traslado directo al precio final del producto, impactando en la decisión de compra en los consumidores de ahí la baja ya referida del mismo en los comercios.



El 24% de los encuestados no identificaron los motivos de la caída de venta. En menor medida y como última posición de causales se ubican los vendedores ambulantes y los costos de mantenimiento del local.

El 13% de las personas respondió que las ventas incrementaron entre 1% y 10%.

- *En comparación con otros locales del barrio, ¿Cómo considera que se encuentra el estado físico de su local?*



Fuente: Elaboración propia Abril y Mayo 2019.

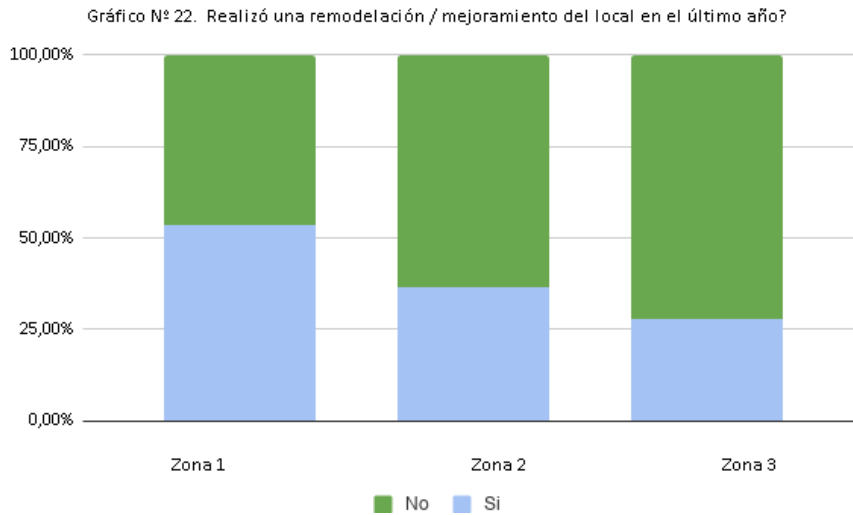
El espacio público es percibido como un vacío pero con forma, conformado por la edificación y los elementos que la bordean. Las plantas bajas de los edificios ejercen una influencia decisiva en la calidad de vida urbana. Tal como menciona Gehl las fachadas son bordes urbanos con los que uno interactúa y entra en contacto. Los bordes contribuyen a enriquecer la experiencia del usuario y ayuda a tomar conciencia de que el espacio es un lugar propio. La presencia de bordes atractivos y dinámicos brindan un grado de confort y seguridad urbana. Es por eso que, debido a la alta presencia de locales comerciales, las vidrieras se constituyen en un factor fundamental que generan escenarios más atractivos e interesantes.

Para evaluar este aspecto se indagó a los comerciantes sobre como consideran el estado físico de su local en comparación a los demás comercios, si realizó o no un mejoramiento del mismo en el último año y si considera si hubo una inversión por parte del privado.

Como se puede apreciar en el gráfico N° 21, en términos generales los comerciantes perciben que sus comercios se encuentran en el mismo estado de conservación o que

han mejorado en comparación a sus vecinos, presentando la misma calidad y aspecto físicos que los demás.

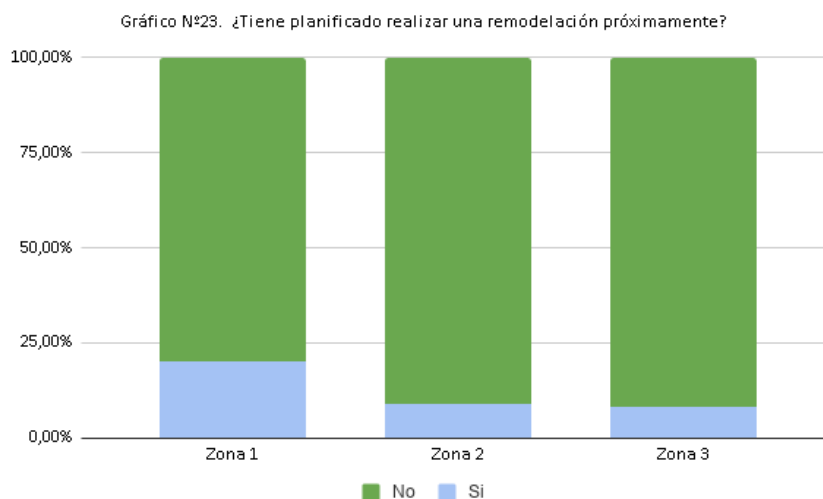
Respecto a si realizo una remodelación ó mejoramiento del local en el último año, los resultados son los que se exponen en el gráfico N° 22.



Fuente: Elaboración propia Abril y Mayo 2019.

En la Zona 1 en más del 50% de los comercios realizaron obras de remodelación. Se infiere que la puesta en valor del entorno resultante de las obras ejecutadas estimuló a los comerciantes a realizar mejoras de infraestructura en sus locales.

Por otro lado, se consultó si próximamente tenían planificado realizar algún tipo de remodelación (gráfico N° 23).



Fuente: Elaboración propia Abril y Mayo 2019.

Los resultados obtenidos muestran que los comerciantes en su mayoría no tienen intenciones de realizar una inversión en el local. Solo el 13 % tiene proyectado realizar obra con mayor participación en la Zona 1.

De las encuestas realizadas y alineado con los valores obtenidos hasta el momento, 53 de los 62 comerciantes encuestados perciben que en el barrio hay poca o ninguna inversión por parte del privado. Estos datos demuestran que los locales del barrio de Once presentan un bajo mantenimiento de sus comercios.

- *¿Cuántos vendedores ambulantes había en frente de su local hace dos años?*

El interés por el estudio de este tema particularmente complejo, surge por las externalidades que se generan de las ventas callejeras derivadas por la utilización del espacio público. El espacio público del barrio de Once está ocupado por diferentes tipos de agentes, y entre ellos se encuentran los vendedores ambulantes que aprovechan la localización privilegiada del barrio para instalarse.

Las externalidades generadas por la presencia de ventas callejeras es una señal para el ingreso de otros vendedores informales y para que los establecimientos de comercio adopten estrategias competitivas.

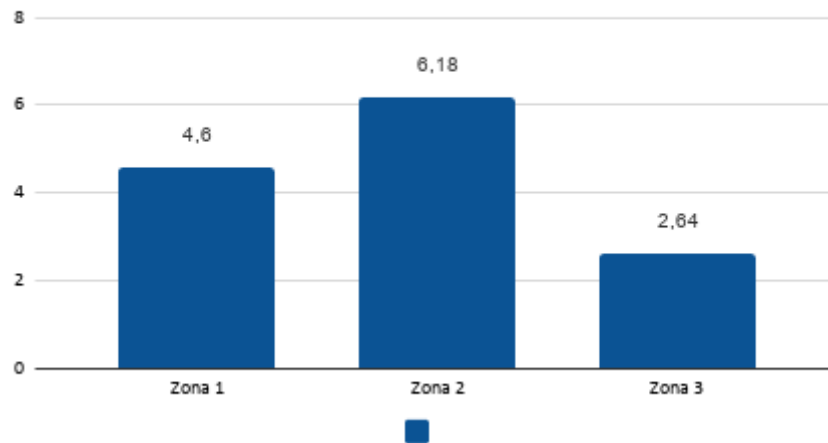
Su presencia también afecta las decisiones de los consumidores modificando el tipo de clientela. Se producen externalidades de aglomeración o de concurrencia que se producen por la concentración de diferentes alternativas semejantes en un mismo sitio; ello sucede cuando confluyen establecimientos de comercio y vendedores callejeros en torno a un tipo o grupo de productos.<sup>31</sup>

Para analizar el impacto y las externalidades derivadas de las ventas ambulantes se procedió a capturar este efecto y obtener información mediante la percepción de los comerciantes sobre este tipo de actividad, indagando respecto al número de vendedores callejeros que había frente a cada local previo a la relocalización.

---

<sup>31</sup> Efecto de las ventas callejeras sobre los establecimientos de comercio en cuatro zonas de la ciudad de Bogotá.

Gráfico N°24. Promedio de vendedores ambulantes por frente de local previo a la relocalización



*Fuente: Elaboración propia Abril y Mayo 2019.*

Este indicador nos informa que el promedio de los vendedores ambulantes en las tres áreas de estudio antes de la relocalización era de entre 4 y 5 vendedores por cada frente de local. Los comerciantes de la Zona 2 son los que indicaron la mayor presencia de vendedores ambulantes con un promedio de 6 por frente. Las cifras obtenidas ilustran un panorama de un alto congestionamiento del espacio público.

Esto tiene una correlación positiva entre la concentración de venta ilegal, la localización de la zona y los flujos de personas; siendo que la economía informal se desarrolla en el territorio en los puntos con mayor afluencia o circulación de personas. Los vendedores ambulantes tienen sede física en los espacios colectivos donde estiman que existe mayor cantidad de personas que puedan comprar sus productos.

La georreferenciación del flujo de personas (Gráfico N° 25) que utilizan el medio de transporte público en horas picos, a partir de los datos obtenidos de la sube, permite visualizar que la mayor concentración de personas está bien marcada. La misma se localiza en torno a la cabecera de la estación Once de Septiembre del ferrocarril Sarmiento, expandiéndose a medida que transcurre el día, en sentido norte a lo largo del eje vial Av. Pueyrredón. En menor medida, se detectan niveles más bajos de uso de transporte público en las restantes arterias principales del barrio, presentando valores nulos en las calles internas.

A partir del análisis territorial es posible distinguir que la Zona 2 es el área que se ve más impactada por los recorridos y movimientos peatonales por cercanía a la estación del ferrocarril. Seguidamente le continúa con mayor grado la Zona 1 y con muy poca concurrencia la Zona 3. Por ende, es de esperar un patrón de localización de venta callejera en el área de influencia a la estación.

Gráfico N° 25. Horarios pico y flujos de personas que utilizan el transporte público.

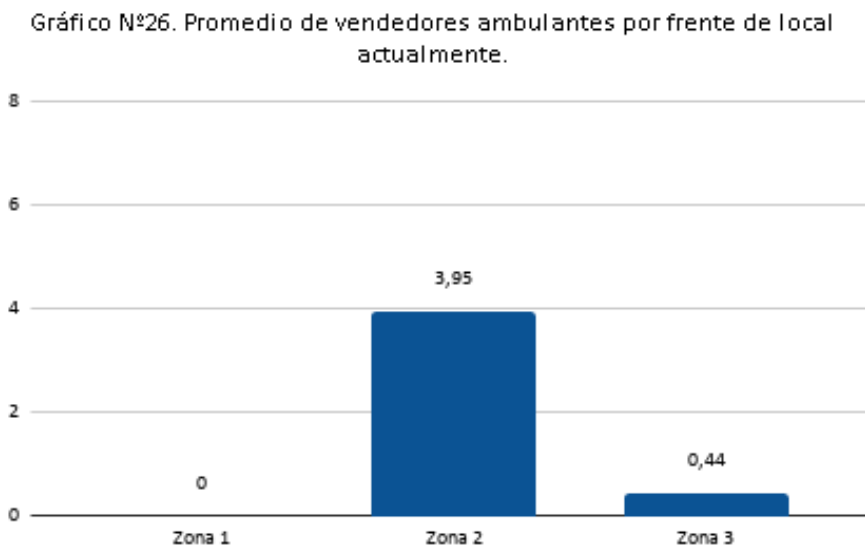


\* Fuente: Subsecretaría de Tránsito y Transporte a partir de los datos de la SUBE. Mapa de los internos de colectivo donde ascienden más de 14 personas en un lapso de 5 minutos. Se tomó el valor límite de 14 personas por ser 3 desvíos estándar mayor a la media de ascensos

- *¿Cuántos vendedores ambulantes hay actualmente frente a su local?*

Se puede apreciar en el gráfico N° 26 en comparación a la etapa previa de la relocalización una fuerte caída de presencia de vendedores ambulantes generalizada en las zonas de estudio.

El área prioridad peatón es la zona que presentó el mayor descenso de venta callejera pasando de un promedio registrado de 4,6 a 0 manteros, resultado que refleja el éxito de la intervención realizada.



Fuente: Elaboración propia Abril y Mayo 2019.

- *Con respecto a los vendedores ambulantes ...*

Cuadro N° 8. Con respecto a los vendedores ambulantes...			
	Zona 1	Zona 2	Zona 3
Son un factor determinante en la atracción del público?	4,2	3,64	3,72
En qué grado modifica la caminabilidad de peatón?	3,8	4,32	4,8
En qué grado modifica la seguridad?	4,53	3,27	4,2
Cuánto considera que es una competencia para el comercio formal?	3,2	3,95	3,83
Cuánto afecta las ventas de su local?	2,87	3,67	2,52
Cuánto afecta al empleo formal?	2,6	2,95	2,92

Fuente: Elaboración propia Abril y Mayo 2019.

*¿Cuánto considera que es un factor determinante en la atracción del público al barrio?*

Los resultados del análisis desde la perspectiva de la atracción del público revelan que los vendedores ambulantes son un factor determinante para atraer al público según refieren los comerciantes. La calificación otorgada es de un promedio de 3.85 puntos. Se observa una relación entre el flujo recurrente de personas y la venta ilegal, como consecuencia de ellos, se produce un aumento de la demanda ya que se ven atraídos por la diversificación de la oferta y por los bajos precios de los bienes y productos que comercializan los vendedores ambulantes. Los comerciantes de la Zona 1 son los que más consideran a la venta ambulante como atractor del público con un promedio de 4.2 puntos.

- *¿En qué grado modifica la caminabilidad de peatón?*

De los aspectos referidos en esta sección sobre la venta callejera, la caminabilidad es la que se ve más afectada y genera mayor insatisfacción por la presencia de vendedores ambulantes en las tres zonas promediando 4,31 puntos.

Los establecimientos de comercios de la Zona 3 perciben un deterioro en las condiciones de la transitabilidad por parte de esta actividad con un promedio de 4.8, siendo sin embargo el área con menor presencia de venta ambulante según los indicadores objetivos. Seguidamente le continúa por orden de puntuación la Zona 2 con 4,32 puntos y la Zona 1 con 3,8 puntos.

Esto da cuenta y afirma lo desarrollado inicialmente en la presente investigación, donde se consideró al espacio público como un bien cuya función debe estar orientada a satisfacer las demandas colectiva como ser la movilidad y seguridad. Al concebirlo de esta manera se le atribuye un carácter de bien no excluyente, lo que implica la inexistencia de barreras de entrada para ningún tipo de consumidor, permitiendo el acceso indiscriminado para todos los ciudadanos. El libre acceso gratuito al espacio público, es uno de los factores que explica el problema de la sobreutilización y de la congestión en el barrio de Once. La presencia de dicha problemática disminuye la percepción de los beneficios generados por la oferta de espacio público, afectando el derecho del disfrute y el de la movilidad.

- *¿En qué grado modifica la seguridad?*

Siguiendo el análisis global de esta sección se puede inferir que la seguridad es el segundo aspecto que más se ve perjudicada por la presencia de vendedores ambulantes, presentando una percepción negativa que alcanza un promedio de 4 puntos.

Según las encuestas de percepción, el aprovechamiento económico por parte de la venta ilegal en el barrio de Once genera externalidades negativas como problemas de congestión peatonal y de inseguridad.

Los comerciantes de las Zona 1 son los que más relacionan los cambios de la seguridad con la venta callejera (promedio 4.53), seguida de la Zona 3 (promedio 4.2) y como última posición los de la Zona 2 con un promedio de 3,27.

Según los resultados obtenidos a criterio de los comerciantes propician la generación de situaciones de inseguridad.

- *¿Cuánto considera que es una competencia para el comercio formal?*
- *¿Cuánto afecta las ventas en su local?*

Los resultados de las encuestas revelan que la presencia de vendedores ambulantes en el espacio público genera un profundo desbalance en la competencia económica, debido a la venta de productos no regularizados. Como ya se mencionó los vendedores ambulantes son consumidores del bien público, lucra y disfrutan mediante la venta de productos similares, iguales o alternativos al comercio formal a un menor costo.

Este indicador arroja un promedio de 3.66 puntos para todas las zonas, siendo la Zona 2 la que mayor considera que los vendedores ambulantes son una competencia desleal. Esta percepción tiene una correlación con los datos objetivos mediante el relevamiento de los manteros.

Este indicador se lo relaciona con la otra variable a investigar, que lo que se intenta es investigar cuanto impacta los vendedores ambulantes en las ventas.

Los resultados sobre este aspecto ratifican que los comerciantes de los establecimientos perciben a la venta irregular como una amenaza a sus ventas.



Adicionalmente si realizamos una comparación de las magnitudes obtenidas sobre la competencia formal y las ventas callejeras, se identifica a la Zona 2 como el área que percibe el mayor impacto en ambos aspectos.

La valoración sobre cómo afecta las ventas en el local la Zona 2 arrojó un promedio de 3.67, mientras que la Zona 1: 2.87 y la Zona 3: 2,52 puntos.

- *¿Cuánto afecta el empleo formal?*

Lo que se intenta indagar con esta pregunta es la relación que existe entre el empleo formal y la venta callejera.

La menor puntuación de esta sección lo presento este indicador, con un promedio de 2,82 para las tres zonas de estudio. Estos resultados indican que el impacto de la presencia de los manteros es mucho menor que en la caminabilidad, la seguridad y en las ventas. Las zonas que perciben mayor este efecto son las Zonas 2 y 3.

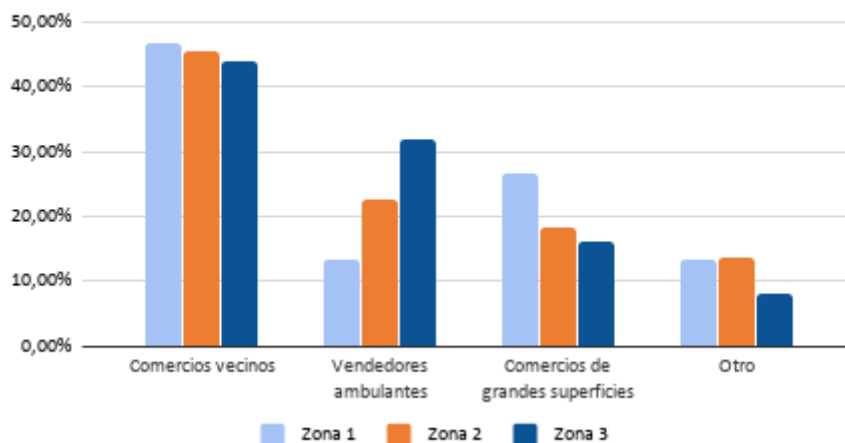
Por tanto se puede estimar e interpretar que la disminución de las ventas callejeras generaría un impacto positivo en todas las variables estudiadas.

Se puede considerar que la presencia de venta callejera en el barrio de Once genera una pérdida de bienestar y de calidad de vida urbana.

- *¿Cuáles de los siguientes aspectos considera su principal competidor?*

En el siguiente gráfico se visualizan cuales son en la actualidad los principales competidor para los comerciantes de los establecimientos encuestados.

Gráfico N°27. Variación porcentual de los principales competidores comerciales.



Fuente: Elaboración propia Abril y Mayo 2019.

Se observa, que los comercios vecinos se posicionan como el principal competidor para el encuestado.

Desde el análisis que se viene desarrollando sobre la venta ambulante, se podía inferir que este iba a representar la mayor amenaza para los comercios formales, ya que cuando se indagó sobre estos aspectos las mediciones arrojaron en su totalidad que constituían un factor de peso importante en cuanto a resultado de volumen de venta.

Por tanto, se puede interpretar que en la actualidad y desde la política pública implementada respecto a los vendedores ambulantes y a la recuperación del espacio público se generaron beneficios, revirtiendo la percepción y visión de los comerciantes. Del total de los comerciantes de las tres zonas repartidos uniformemente el 45% perciben que los comercios vecinos son en la actualidad la principal competencia en la actividad comercial, el 22 % los vendedores ambulantes, 20% restante comercios de grandes superficies y el 13% otros aspectos no identificados.

Es de destacar que la Zona 3, la más alejada al flujo peatonal y del centro de trasbordo percibe como mayor competidor a los vendedores ambulantes.

## REFLEXIONES FINALES

En el presente trabajo de investigación se realizó una evaluación de impacto de las obras realizadas en el espacio público por el gobierno local en la satisfacción de los comerciantes del barrio de Balvanera.

El interés surge por el papel fundamental que desempeña el espacio público en la actualidad como ordenador y estructurador del territorio y, fundamentalmente, como fortalecedor de la vida social en la ciudad.

En los últimos años ante el impacto del crecimiento urbano y la preocupación por las problemáticas ambientales, las ciudades se vieron en la necesidad de enfocar sus esfuerzos a la recuperación del espacio público, en pos de un desarrollo sostenible y aumento en la calidad de vida urbana, contemplando e incluyendo el interés social.

Según Jordi Borja y Zaida Muxi el espacio público es el que define la calidad de la ciudad, porque es indicador de calidad de vida y de ciudadanía de sus habitantes. Es por ello que el espacio público en la era actual debe entenderse como indicador de calidad de vida urbana.

El análisis del espacio público desde las dimensiones cuantitativas y cualitativas ha sido abordado desde múltiples disciplinas. Sin embargo la percepción de la calidad del espacio público desde los ciudadanos ha sido poco estudiada desde el ámbito académico y poco aplicada en planificación urbana.

La tesis consistió en evaluar la satisfacción en el barrio de Balvanera. Para ello se utilizó una metodología cualitativa diseñándose una rigurosa encuesta de percepción dirigida a los comerciantes del área, la mirada subjetiva fue complementada por medio de indicadores objetivos. Se realizaron 62 encuestas entre los meses de Abril y Mayo de 2019 y se seleccionaron tres Zonas seleccionadas del barrio de Once a los fines de comparar y conocer el impacto en cada una de ellas.

Se pretendió indagar el nivel de satisfacción de los encuestados relacionado con la puesta en valor del espacio público por parte del estado, en esa línea se relevó su opinión respecto al medio físico que lo rodea, la intensidad de uso del espacio público, externalidades que este genera y el sentido de pertenencia, entre otras.

Habiendo realizado una revisión bibliográfica, se estructuró la encuesta en función de seis grandes variables, que agruparon las cuestiones de interés a estudiar.

En términos generales, se puede afirmar que las obras de regeneración urbana generan un impacto positivo en la satisfacción de los comerciantes, aumentando la calidad de vida urbana, lo que afirma y corrobora la hipótesis planteada.

Analizando los resultados se llegaron a las siguientes conclusiones para cada una de las variables definidas.

En las variables estructurales y de calidad de espacio público, se consideraron los elementos que conforma el entorno urbano y formaron parte de la obra pública ejecutada, cumpliendo así con el objetivo propuesto por parte del estado. En función de las cuestiones indagadas se corroboró que existe una correlación positiva y directa entre la obra ejecutada y la satisfacción de los comerciantes. Lo anteriormente expuesto se verifica por las calificaciones obtenidas de los encuestados en cada una de las zonas. Se pudo detectar que existen diferencias significativas de valoración y percepción de las variables abordadas entre las distintas zonas, siendo la Zona 1 la que arroja los mejores puntajes de percepción positiva, resultado no menor si se tiene en cuenta que en la misma es donde se realizó la mayor transformación e inversión.

Respecto a la estructura física y funcionalidad preexistente, los comerciantes perciben un alto grado de mixticidad de uso en el barrio, sin confinarlo a su carácter predominantemente comercial. Por otro lado, se detectó una percepción negativa en cuanto a la estructura edilicia, relacionado con la presencia de edificios abandonados. Sin embargo esta percepción no obstruye la identificación y rescate de una arquitectura con valor patrimonial, parte puesta en valor por el gobierno local.

En cuanto a la variable de percepción de seguridad se detectó que la obra pública tuvo un efecto positivo, incrementando la sensación de seguridad durante el día relacionadas con las acciones implementadas (luminarias, ordenamiento de tránsito, ordenamiento del paisaje urbano, higiene), sin embargo, no se encontraron efectos o cambio en la transitabilidad y percepción de seguridad en el período nocturno.

El efecto esperable de la puesta en valor de la obra pública sobre las situaciones indebidas no fue corroborado. Los índices de percepción de seguridad resultaron ser muy altos, desfavorables en forma homogénea para todas las zonas estudiadas.

En el caso de la variable de accesibilidad peatonal; el principal hallazgo fue que la obra pública generó un efecto positivo en este aspecto, que es de relevancia ya que implica un incremento en el acceso a las todas oportunidades que brinda la ciudad, fortaleciendo que los habitantes interactúen, intercambien, transiten y recorran más el barrio.

En el caso de la accesibilidad vehicular, el nivel de satisfacción no registró el aumento esperado y se mantuvo en iguales condiciones a la etapa previa a la obra. Por otro lado las acciones en pos de un ordenamiento vehicular y de logística de mercadería, sobretudo en esta última, los usuarios manifestaron dificultades, esto se debe por la presencia de grandes camiones que permanecen estacionados más del tiempo permitido o que lo hacen en lugares no asignados.

Desde el componente de pertenencia se concluye que en el barrio de Once se detecta un efecto positivo en cuanto a la amigabilidad para los diferentes grupos de edad. Estos resultados se mantuvieron y mejoraron con la recuperación del espacio público.

En cuanto a la dimensión sociocultural y participación desde la perspectiva del comerciante, se concluyó una baja cohesión social, poco reconocimiento y reuniones entre ellos ya que no encuentran motivos convocantes.

Cabe señalar que uno de los objetivos propuestos por las obras públicas fue hacer más atractivo al barrio. El mismo fue corroborado en las respuestas recibidas donde se verifica que la obra pública generó un ambiente más agradable y atrayente.

Por último en la variable económica comercial se reduce significativamente la percepción de satisfacción derivada de la situación coyuntural y macroeconómica del país afectando los valores de alquileres y ventas.

La encuesta reveló que la presencia de vendedores ambulantes en el área de estudio irradia externalidades negativas sobre el comercio formal, como por ejemplo inseguridad y congestión peatonal. En consecuencia a la política pública empleada de relocalización impacto positivamente favoreciendo el aumento de la caminabilidad y seguridad.

La estimación de la satisfacción de los aspectos tangibles de los espacios públicos es más positiva que las variables menos objetivas por parte de los comerciantes, como es la participación, la percepción de seguridad, y efecto económico. Este fenómeno da cuenta que los elementos físicos de diseño urbano incorporados son más fácilmente reconocidos y valorados que los aspectos subjetivos. Si bien la recuperación del espacio público es una condición necesaria pero no es suficiente como para lograr el fortalecimiento de la cohesión social, economía y pertenencia.

Como consideraciones finales para la realización de estudios de impactos de obras públicas, los parámetros utilizados para la evaluación de la satisfacción del espacio público deben ser analizados y ajustados en función de las necesidades y características de cada sector urbano, tal como fueron diseñados en el presente trabajo.

Para generar un buen tablero de control se sugiere continuar con la aplicabilidad del estudio (entrevistando a los comerciantes) a mediano y largo plazo para evidenciar el efecto y externalidades del proyecto en el espacio público.

Este tipo de investigaciones es necesaria que se lleven a cabo para realizar diagnósticos, mejorar las metodologías e instrumentos que faciliten la evaluación del espacio público desde una perspectiva social, para orientar las decisiones, estrategias y políticas urbanas frente a los desafíos que las ciudades presentan.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABALERON, C. (1998), *Calidad de vida como categoría epistemológica*, en AREA. Agenda de reflexión en arquitectura, diseño y urbanismo, N° 6, UBA, Buenos Aires.

AGENCIA DE ECOLOGIA URBANA DE BARCELONA, GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES (2019), *Estudio sobre la aplicación del modelo de supermanzanas en 4 áreas de Buenos Aires*. Buenos Aires.

AGENCIA DE ECOLOGIA URBANA DE BARCELONA. (2008), *Plan Especial de Indicadores de Sostenibilidad Ambiental de la actividad Urbanística de Sevilla*.

ALLPORT, F (1974). *El problema de la percepción*, Buenos Aires, Nueva Visión, 81 p.

AMERIGÓ, M. y ARAGONÉS, J. (1988). *Satisfacción residencial en un barrio remodelado: Predictores físicos y sociales*. Universidad Complutense de Madrid, Revista de Psicología Social, 3, 61-70

ARIAS CASTILLA, C. (2006). *Enfoques teóricos sobre la percepción que tienen las personas*. Horiz. Pedegóg. Volumen 8, No. 1 Año 2006 / páginas: 9 - 22

BORJA, J. y MUXI, Z. (2001). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Diputación de Barcelona. Barcelona.

CÁMARA DE COMERCIANTES MAYORISTAS E INDUSTRIALES (2019). *Once: centro de oportunidades y negocios*. Gobierno de Buenos Aires

CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ (2005). *Efecto de las ventas callejeras sobre los establecimientos de comercio en cuatro zonas de la ciudad de Bogotá*. Horizontes Gráficos S.ENC.S.

CESBA. *Centros comerciales a cielo abierto de la ciudad de Buenos Aires*. Informe técnico comisión de comercio.

CNRT (2017) *Informe Estadístico Anual 2016 - Red Ferroviaria de Pasajero del Área Metropolitana de Buenos Aires*. Buenos Aires: Comisión Nacional de Regulación del Transporte. Gerencia Nacional de Regulación del Transporte.

DAY, K., BOARNET, M., ALFONZO, M., MURP, y FORSYTH, A. (2006). *The Irvine-Minnesota Inventory to Measure Built Environments: Development*. American Journal of Preventive Medicine. 30(2), 144-152.

DÍAZ OSORIO, M. (2018). *La calidad del espacio público. Interpretar e intervenir en el caso Bogotá*. 3er Congreso Internacional Vivienda y Ciudad. Córdoba, Argentina.

DIRECCIÓN GENERAL DE DATOS, ESTADÍSTICAS Y PROYECCIÓN URBANA (2019). *Informe de Cobertura Vegetal: Relevamiento de la superficie de masa vegetal de la Ciudad*. Buenos Aires, Argentina.

[http://cdn2.buenosaires.gob.ar/desarrollourbano/informe\\_cobertura\\_vegetal\\_12\\_11.pdf](http://cdn2.buenosaires.gob.ar/desarrollourbano/informe_cobertura_vegetal_12_11.pdf)

GARCÍA R, M. D., ORTIZ GUITART, A. y PRATS FERRER, M. (eds.) (2014). *Espacios públicos, género y diversidad*. Geografías para unas ciudades inclusivas. Barcelona: Icaria editorial.

GASTEIZ, V. (2009). *Plan de indicadores de sostenibilidad urbana*. Agencia de ecología urbana de Barcelona. Diciembre 2010

GEHL, J. (2004). *La humanización del espacio público*. Editorial Reverté, S.A, 2006

GEHL, J. (2010). *Ciudades para la gente*. Ediciones infinito 2014, Buenos Aires.

GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, A. (2008). *Percepción de la calidad de la vida urbana en las ciudades de la frontera norte de Mexico*. Tijuana, B.C., Mexico

GORELIK, A. (2008), *El romance del espacio público*. Alteridades, 18(36), 8-15.

LAVADINHO, S. (2013). *Dinámicas de proximidad en la ciudad: Ideas para la transformación urbana*. Universidad de Valladolid, Instituto universitario de Urbanística.

LEFEBVRE, H. (2013) *La producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing.

LEGISLATURA DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES (2008). *Ley 2930/08*. (PUA)

LEVA, G. (2005). *Indicadores de calidad de vida urbana*. Universidad Nacional de Quilmes, Departamento de Ciencias Sociales.

MDU. MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO. *Informe Territorial Comuna 3 Balvanera, San Cristobal*. Subsecretaría de Planeamiento, GCBA.

MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO DEL GOBIERNO DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES (2009). *Modelo Territorial Buenos Aires 2010-2060*.

Copyright 2011 Subsecretaría de Planeamiento / Ministerio de Desarrollo Urbano / Gobierno Autónoma de la Ciudad de Buenos Aires.

<https://www.mininterior.gov.ar/planificacion/pdf/planes-loc/CABA/Modelo-territorial-2010-2060.pdf>

MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO Y TRASPORTE (2019). *Código urbanístico*. Buenos Aires, Argentina

MINISTERIO DE HACIENDA (2016). *Análisis de los principales ejes comercial de la ciudad*. Dirección general de estadísticas y censos.



MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO, GOBIERNO DE CHILE (2007). *La Dimensión Humana en el Espacio Público, Recomendaciones para el Análisis y el Diseño*. (<https://www.minvu.cl/wp-content/uploads/2019/08/La-dimension-humana.pdf>)

MINVU, PNUD, GEHL. (2017) *La dimensión humana en el espacio público. Recomendaciones para el análisis y diseño. Serie de espacios públicos urbanos. Versión Octubre*, disponible en:

[https://issuu.com/gehlarchitects/docs/20170922\\_minvu\\_la\\_dimension\\_humana](https://issuu.com/gehlarchitects/docs/20170922_minvu_la_dimension_humana)

ONU - HABITAT III (2015). 11 – *Espacio público*. Nueva York

OVARES Falla V. y QUIROS Loria J. (2013). *Evaluación de las características físicas y sociales del espacio público y su influencia en la percepción de inseguridad en el cantón de Montes de Oca, Costa Rica*. Ciudad Universitaria Rodrigo Facio. Costa Rica.

PÉREZ, H (2004). *Percepción del espacio público* Revista *Bitácora Urbano Territorial*, vol. 1, núm. 8, enero-diciembre, 2004, pp. 27-31 Universidad Nacional de Colombia Bogotá, Colombia

PÍREZ, P. (1995) *Actores sociales y gestión de la ciudad*, Publicado en: CIUDADES 28, octubre diciembre 1995, RNIU, México

POLESE, M. (1998) *Economía urbana y regional: introducción a la relación entre territorio y desarrollo*. Libro Universitario Regional (EULA/GTZ) Cartago, Costa Rica, 437 p.

RANGEL, M. Julio (2009). *Indicadores de calidad de espacio públicos urbanos, para la vida ciudadana, en ciudades intermedias*. 53<sup>o</sup> Congreso Internacional de Americanistas. Ciudad de México.

ROCHA, R., Sánchez, F y GARCIA.L. (2009). *Ventas callejeras y espacio público: efectos sobre el comercio de Bogotá*, Documento CEDE, primer semestre, 245 – 268. Bogotá.

SECRETARIA DE DESARROLLO URBANO (2019). *Dinámica Urbana*. Dirección General de Antropología Urbana. <https://www.buenosaires.gob.ar/planeamiento/dinamica-urbana/2019>

SPAGNOLO, S. (2012) *Percepción de la calidad de vida ambiental en la localidad de General Daniel Cerri, Buenos Aires, Argentina*. Propuesta de una metodología de investigación cualitativa en Geografía. *Geograficando*, 8 (8), 139-156.

STIGLITZ, J. (1998). *La economía del sector público (2nd ed.)*. Antoni Bosh Editor.

VALERA, S. (1996). *Análisis de los aspectos simbólicos del espacio urbano. Perspectivas desde la psicología ambiental*. Revista de psicología universitaria Tarraconesis, 18 (1), 63-84.

VARGAS D., MERINO M. y SEMAN P. (2010). *Evaluación de la percepción de inseguridad, satisfacción y cohesión social en espacios públicos*. El colegio de México. México.

VARGAS MELGAREJO, L (1994). *Sobre el concepto de percepción Alteridades*, vol. 4, núm. 8, 1994, pp. 47-53 Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa Distrito Federal, México

VIDAL MORANTA, T. y URRÚTIA, E. (2005). *La apropiación del espacio: una propuesta teórica para comprender la vinculación entre personas y los lugares*. Universitat de Barcelona. Vol. 36 nro 3. 281-297.

VIVAS, G. (2009). *El espacio público como parte del sistema de lugares en tres casos de estudio*. Revista Venezolana de Sociología y Antropología, vol. 19, núm. 54, enero-abril, 2009, pp. 11-34 ([redalyc.org/pdf/705/70513208003.pdf](http://redalyc.org/pdf/705/70513208003.pdf))

YASUKO, B. y WATANABE, A. (2011). *La calidad de vida: Eje del bienestar y el desarrollo sostenible*. Universidad de Sinaloa, Mexico

#### FUENTE DE DATOS

- . *Buenos Aires Data*. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.  
<http://data.buenosaires.gob.ar>
- . Dirección General de Regeneración Urbana. Ministerio de Ambiente y Espacio Público
- . *Mapa estratégico de ruido de la Ciudad de Buenos Aires*. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. [https://epok.buenosaires.gob.ar/pub/mapa/apra/medicion\\_de\\_ruido/](https://epok.buenosaires.gob.ar/pub/mapa/apra/medicion_de_ruido/)
- . *Mapa del delito online*. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires  
<https://mapa.seguridadciudad.gob.ar/>
- . *Mapa interactivo*. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires  
<https://mapa.buenosaires.gob.ar/comollego?!lat=-34.620000&lng=-58.440000&zl=12&modo=transporte>
- .

**ANEXO I**

**Encuesta a los comerciantes de Once**

Fecha de encuesta: \_\_\_\_\_

Rubro de comercio: \_\_\_\_\_ (indum.gastonomico,libreria,etc)

Tipo de comercio:  Mayorista  Minorista (majorista / minorista)

---

**Variables estructurales**

Dirección: \_\_\_\_\_

Género: \_\_\_\_\_

Edad: \_\_\_\_\_

Nivel educativo:  primario  secundario  terciario  universitario  ninguno

Completo: \_\_\_\_\_

Día y horario: \_\_\_\_\_

Función del encuestado:  Dueño  Encargado  Empleado

¿Hace cuánto tiempo lleva trabajando en el barrio de Balvanera "once"? \_\_\_\_\_

---

**Variable de calidad espacio público**

Del 1 al 5 califique los siguientes aspectos del barrio de once en la actualidad . Además, ¿cuánto variaron estos aspectos en el último año? (donde 1 es nada y 5 es mucho)

	Actualidad	Empeoro	Se mantuvo	Mejoro
Veredas				
Iluminación vial				
Iluminación peatonal				
Equipamiento				
Árbolado				
Áreas recreativas y descanso				
Calles				
Higiene				
Área de carga y descarga para mercancías				
Contaminación visual				
Cableado aéreo				
Recolección de basura				
Señalética vial/peatonal				

¿Cómo calificaría el aspecto físico del barrio?...

...Respecto al equipamiento urbano (ocio/descanso) del barrio califique del 1 al 5 :

a- su cantidad

b- diseño y calidad

Escalas de puntuación

1	Nulo	Ninguno
2	Deficiente	Bajo
3	Regular	Medio
4	Bueno	Alto
5	Excelente	Muy alta

...En cuánto a la arquitectura del barrio... (responder con sí/no)

Considera que cuenta con edificios de valor patrimonial?

Le resulta interesante la arquitectura del barrio

Hay mucha presencia de cartelera publicitaria (contaminación visual)

Considera que existen edificios abandonados?

**Clasifique del 1 al 5 la presencia de los siguientes usos en el barrio**

Residencial	<input type="text"/>
Comercial	<input type="text"/>
Industrial	<input type="text"/>
Garage	<input type="text"/>
Oficinas	<input type="text"/>
Espacio público	<input type="text"/>

**Variable de percepción de seguridad**

Con respecto a la percepción de seguridad, ¿cómo se siente en comparación hace un año atrás?  
 Clasifique del 1 al 5 como se siente

De día   
 De Noche

Usted transita el barrio de noche?  
 Menos que el año pasado  Igual que el año pasado  Más que el año pasado

Clasifique del 1 al 5 la presencia de las siguientes situaciones

	1	2	3	4	5	Empeoro	Se mantuvo	Mejoro
Robos								
Autos estacionados indebidamente								
Graffitis								
Drogas								
Prostitución								
Venta callejera								
Vandalismo								

¿Qué tramo o intersección de calle evitaría transitar en el barrio de once?

---

**Variable de accesibilidad**

¿Qué medio de transporte utiliza para llegar al barrio de once?  
 Colectivo  Tren  Subte  Bicicleta  Taxi  Pie  Auto

¿Cuánto tiempo demora en llegar a once?  
 0 a 15 min  16m a 30m  31 a 1h  1:0 a 2h

Evalue los siguientes aspectos en relación al último año

	1	2	3	4	5
...la accesibilidad peatonal					
...la accesibilidad vehicular					

¿Qué sucedió con el público en su comercio?  
 Disminuyó  Se mantuvo  Incremento

A que considera el cambio?

Considera que en relación al último año el barrio está más ordenado vehicularmente?  
 En el último año se modificó el sistema de logística de mercadería? (No / Sí, Como?)

---

**Variable de pertenencia**

En que grado considera que el barrio de once es amigable con:

	1	2	3	4	5		1	Bajo	4
Las personas mayores						Muy alta			
Las personas discapacitadas						Alto	2	Ninguno	5
Los jóvenes						Medio	3		
Los niños									

Ha notado algún cambio en el tipo de público en el barrio?

	Aumento	Se mantuvo	Disminuyó
Niños			
Adultos			
Mayores			
Extranjeros			

Usted conoce a la gente del barrio?  
 Mucha  Poca  Ninguna

En caso de reunirse para realizar alguna actividad en común con los vecinos/comerciantes. ¿Con qué frecuencia se reúne?  
 Muy frecuente  Frecuente  Poco  Nada

Cuál es el motivo de la reunión?  
 Por manifestaciones políticas   
 Por fallas en los servicios públicos (ej. luz)   
 Por seguridad   
 Por recreación

En relación al año pasado cuán atractivo considera el barrio? Clasifique del 1 al 5   
 A que se debe este cambio?

Variable económica / comercial

En cuanto a la actividad comercial me interesa conocer ...

¿Cuántos empleados trabajan en el local?

¿Es único local comercial o es una cadena?

¿Es inquilino o propietario?

En caso de ser alquilado ¿Aumentó el alquiler en este último año? ¿Cuánto?

Del 0 al 15%

Del 16 al 25%

26% al 35%

36% al 45 %

o más

Si com para las ventas en relación un año atrás ¿Cuánto aumentaron las mismas?

Del 0 al 10%

Del 11 al 30%

31% al 50%

51 % o más

Otro

Disminuyeron

Considera que las ventas van a aumentar en corto plazo? En que porcentaje?

En caso de responder positivamente...  
a) El aumento de las ventas a que cree usted a que se debe:

Mejoramiento del espacio público

Erradicación de la venta ilegal callejera

Incremento del público en el barrio

Otra

En caso de responder negativamente...  
Costo de insumos

Vendedores ambulantes

Disminución público

Costo mantenimiento local

Otro

En comparación con otros locales del barrio, ¿cómo considera que se encuentra el estado físico de su local?

Degradado	Poco mejorado	Igual	Mejor	Mucho mejor
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Realizo una remodelación / mejoramiento del local en el último año? ¿Cuál?

Si

no

¿Qué mejoró?

Va a realizar una remodelación dentro de un tiempo?

Considera que hay una inversión por parte del privado en general en el barrio?

Mucho

Bastante

Poco

Nada

¿Cuántos vendedores ambulantes había en frente de su local previo a la relocalización?

¿Cuántos vendedores ambulantes hay actualmente frente a su local?

En caso de detectar una disminución de vendedores a que se debe esta reducción?

Respecto a las ventas callejeras .... del 1 al 5 :

Cuánto considera que es un factor determinante en la atracción del público al barrio?

Cuánto modifica las condiciones de caminabilidad para el peatón?

Cuánto modifica las condiciones de seguridad del barrio?

Cuánto considera que una competencia para el comercio formal?

Cuánto afecta las ventas de su local?

Cuánto afecta el empleo formal?

¿Cuáles de todos estos considera sus principales competidores?

Establecimientos vecinos

Ventas callejeras

Comercios de grandes superficies