

## Programa distritos económicos

Por: Matías Nahuel Muñoz

*"El Distrito de las Artes es el tercer proyecto con el que procuramos mejorar un barrio postergado de la Ciudad traccionando inversión privada. Es un modelo probado que funcionó en el Distrito Tecnológico de Parque de los Patricios y el Audiovisual de Palermo, Colegiales y Chacarita", Francisco Cabrera<sup>1</sup>.*

### Antecedentes teóricos. La urbanización como tendencia mundial

El proceso de urbanización constituye un fenómeno global e irreversible. Se estima que más de la mitad de la población mundial vive en ciudades y que esta tendencia sigue en alza. En América Latina este proceso es aún más veloz y, más allá de las diferentes tasas de urbanización, estos países se sometieron a procesos intensos de desarrollo urbano, como no hay antecedentes en la historia. Los asentamientos urbanos, concentran hoy un alto porcentaje de la economía, lo que significa que brinda a su población mayores oportunidades de desarrollos personales y comunitarios.

Hay hechos que sirven como puntos de inflexión, que se develan como parte neurálgica de un entramado más complejo y que, al observarlo, vemos en él la confluencia de intereses y disputas. Décadas atrás, una de las preocupaciones que acuciaban a los gobernantes era el acelerado crecimiento poblacional, la concentración desmesurada dentro de las áreas metropolitanas y las consecuencias económicas, sociales y sobre todo ambientales que estos procesos traen consigo. Es por ello, que gran parte de la política urbana se concentraba en tratar de controlar, reducir e interceptar los flujos migratorios rurales hacia las ciudades. En la actualidad se comprendió que los asentamientos urbanos son la forma predominante del habitar humano, que concentran la economía, producen un alto porcentaje del PBI, son fuentes de transformación y desarrollo económico, social, cultural, político, etc. Vivir en ciudades

---

<sup>1</sup><http://www.lanacion.com.ar/1494276-distrito-de-las-artes-el-desafio-que-viene>

hoy implica tener acceso a servicios básicos, a mayor posibilidad de adquirir un empleo productivo, mayor acceso a la educación, posibilidad de combatir la pobreza y la desnutrición, etc.

Sin embargo, la situación actual de la problemática urbana (veremos que esto se agudiza en América Latina y el Caribe) requiere medidas urgentes para enfrentar la situación de la pobreza y la marginalidad económica, social y territorial de una alta tasa de la población.

Gran parte de la nueva agenda política urbana afronta este tema a través de la necesidad de fomentar los procesos participativos, fortalecer los mecanismos institucionales de los gobiernos municipales, desarrollar áreas de decisión metropolitanas que efectúen una real descentralización de funciones, recursos y facultades. Esto permite emprender políticas públicas partiendo de la problemática específica, que se desencadenarán en la inserción en un esquema integral de políticas de desarrollo urbano tendientes al equilibrio y la sostenibilidad.

En la ciudad encontramos la presencia de lo público, lo privado y lo colectivo. La toma de decisiones de un intendente no afecta sólo a espacios y bienes públicos, sino también acciones y derechos privados que se ven afectados por medidas que tienden al bien común. Aquí se encuentra la necesidad de incentivar un proyecto colectivo de ciudad que integre a los agentes relevantes, cree mecanismos de resolución de conflictos y construya una convivencia consensuada del espacio común. Como veremos más adelante, este punto no trata sólo de fortalecer instituciones, sino de desarrollar civilidad, construir ciudadanía y fomentar el desarrollo humano<sup>2</sup>.

Si bien las ciudades tienen efectos positivos sobre su población, también han demostrado ser nocivas para el medio ambiente y reproductoras de un sistema excluyente, gregario y expansivo hasta la destrucción. Es a partir de este contexto que se comprende que los controles de los niveles de consumo en el modo de vida urbano son inviables, en tanto que además de generar serios problemas ambientales, el ritmo al que se producen hace imposible la absorción y el procesamiento del ecosistema. Sobre este contexto se crea la discusión en torno a la sustentabilidad o sostenibilidad, que por los antecedentes y la importancia que tienen, se focalizan en el ámbito de las ciudades.

Un antecedente fundante respecto al tema lo encontramos en *la carta de Aalborg*. La Carta de las Ciudades Europeas hacia Sostenibilidad (o carta de Aalborg) fue aprobada por los participantes en la Conferencia europea sobre ciudades sostenibles, celebrada en Aalborg (Dinamarca) en 1994. Organizada también por el Consejo Internacional de iniciativas ambientales locales (ICLEI). Esta carta fue firmada por 80 autoridades locales europeas y 253 representantes de organizaciones internacionales, gobiernos nacionales, centros científicos, asesores y la comunidad. La carta compromete a las ciudades a participar de iniciativas locales del Programa 21<sup>3</sup>, a

---

<sup>2</sup> Trivelli, Pablo. *Realidad y desafíos de la ciudad latinoamericana a principios del siglo XXI: equidad, competitividad, sustentabilidad y gobernabilidad*. Presentado en el Cuarto Curso de Gestión Urbana y Municipal para Centroamérica organizado por el Instituto de Desarrollo Económico del Banco Mundial, Guatemala, mayo 2004. Págs., 1-2.

<sup>3</sup> En la actualidad, gran parte de esta agenda la lleva adelante ONU-Hábitat. "Programa 21". <http://www.un.org/spanish/esa/sustdev/agenda21/>

desarrollar programas a largo plazo que promuevan la sostenibilidad e inicio la campaña de Ciudades Europeas Sostenibles.

Resulta interesante observar como en la primera parte se reconoce el papel de las ciudades europeas a lo largo de la historia, reconociendo su rol de base en la organización de nuestras sociedades y Estados nacionales, como centro de la industria, el comercio, el artesanado, la educación y el gobierno. El modo de vida urbano, la estructuración de las formas en las que se divide el trabajo, las funciones, el uso del suelo, el transporte, la producción industrial, la expansión de la frontera agrícola para abastecer mercados locales y como contracara de la migración rural. El nivel de consumo y de vida actual “nos hace responsables de mucho de los problemas ambientales a los que se enfrenta la humanidad”<sup>4</sup>. La carta reconoce que los niveles de consumo de los recursos de los países industrializados no pueden ser alcanzados por la totalidad de la población mundial sin comprometer seriamente la disponibilidad del capital natural y afectar a las generaciones futuras<sup>5</sup>. Es interesante observar como la carta le otorga un rol preponderante a los gobiernos locales, dado que son ellos los que perciben de manera directa el impacto climático y la calidad de vida de la población.

En este documento se plantean principios con el objetivo es lograr una justicia social con economías sostenibles en un medio ambiente duradero. La sostenibilidad ambiental significa preservar nuestro capital natural y, el tipo de desarrollo que se propone, requiere que el consumo de los recursos hídricos, materiales, de recursos no renovables no supere el ritmo de los sistemas naturales para reponerlo y/o sustituirlos.

La sostenibilidad ambiental con eje en la salud pública, la calidad del aire, agua y el suelo son las principales preocupaciones que deben adecuarse en el marco de estrategias de trabajo locales. La búsqueda del equilibrio en la gestión urbana requiere de creatividad a la hora de integrar los problemas dentro de un ecosistema urbano que, a partir de la interrelación, la apertura de la información y el fortalecimiento de los lazos comunitarios genere conciencia en los ciudadanos. Cada decisión tiene un impacto, la ciudad es un organismo que se ve afectada por las decisiones de cada una de las personas que lo componen.

Este enfoque creativo, requiere Smart cities, acceso a la información pública y procesos de negociación abiertos que brinden mayor grado de autonomía a las ciudades y la abstraigan de los procesos nacionales, regionales, supranacionales. Los resultados demuestran que los procesos exitosos hacia la sustentabilidad son puntuales, con foco en problemáticas específicas y, en algunos casos, integrando otros asentamientos urbanos en el proceso de solución.

La economía urbana es otro de los ejes fundamentales. Su desarrollo debe estar orientado en:

- Conservar el capital natural existente
- Fomentar su crecimiento, reduciendo su explotación

---

<sup>4</sup> <http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0667128.pdf> Este reconocimiento suele ser un punto de discordia para las negociaciones climáticas en tanto que un reconocimiento abierto por parte de los países industrializados abriría la puerta a los países menos desarrollados para exigir compensaciones por los daños que ellos hoy también sufren. El acuerdo de París trata de salvar esta diferencia aplicando el principio de “responsabilidades comunes pero diferenciadas”.

<sup>5</sup> Otro punto de disputa para las negociaciones climáticas internacionales. Los países en desarrollo no pueden tener la misma responsabilidad que los desarrollados en la remediación del problema y, además, si se le exige otro tipo de desarrollo que el convencional solicitan apoyo financiero para poder lograrlo.

Incrementar los espacios verdes por ciudadano, preservar los bosques naturales y contribuir a la sustitución de materiales

Procesos productivos más eficientes y tecnologías limpias.

El desafío mundial de las ciudades sostenibles presenta, en líneas generales, una agenda de temas transversales e independientes de la región. Algunos de ellos son:

Promover la justicia social a partir de la creación de nuevos empleos con características sostenibles. Reducir el déficit habitacional cuantitativo y cualitativo.

Un ordenamiento urbano sostenible que administre eficientemente los flujos creando zonas de interdependencia regional descentralizadas.

Movilidad urbana sostenible. Una agenda intensa y sensible que afecta la actividad económica, la calidad de vida, el valor del suelo, el cambio climático, etc. No se trata sólo de hacer eficiente los transportes que existen sino que, complementando con otras medidas, se requiera a reducir la necesidad de movilidad.

Explorar fuentes de energías renovables que contribuyan a mitigar y reducir el nivel de emisiones, conservando el nivel de biomasa, los bosques, y todo proceso que contribuya a mejorar el ciclo del carbono del planeta. Las estrategias para ciudades carbono neutrales son extensas y, algunas implican medidas como la “huella de carbono” que tiene impacto en la sostenibilidad fiscal.

Gestión integral de los residuos.

Fortalecimiento de financiero y político para los gobiernos locales. Principio de autogestión en virtud del cual las soluciones suelen ser más efectivas si se gestan desde el seno de cada ciudad.

El cambio climático se antepuso como una de las razones que explican hoy la evolución de las ideas e, incluso de la manera de hacer política. Hoy en día, la gestión urbana debe ser ecosistémica prevé la necesidad de una planificación ambiental, instrumentos reglamentarios económicos, impuestos y derechos, mecanismos de participación y sensibilización. Asimismo, ineludiblemente, vemos cómo se van gestando las condiciones propicias para crear sistemas de contabilidad ambiental que sean capaz de valorar nuestros recursos naturales.

La carta de ciudades europeas y el Programa 21 nos aporta un antecedente interesante como mecanismo institucional en desarrollo urbano sostenible. Cada ciudad es diferente y sus procesos de urbanización así lo marcan, sin embargo todos tienen en común la necesidad de encontrar otra forma de desarrollo para perdurar.

## **Hacia un concepto de sostenibilidad urbana para América Latina y el Caribe**

Es importante lograr un enfoque integral, interviniendo de manera directa en las ciudades y haciendo participar a los ciudadanos. Las experiencias de participación, tanto en la creación del proyecto, como en el monitoreo, seguimiento y control, son lecciones aprendidas que se destacan en todas las experiencias que se han hecho. Es

importante comprender la problemática de cada región y enfocarse en trabajar a partir del contexto en el que se inserta la política pública.

Las peculiaridades de América Latina y el Caribe no son las mismas que las de las ciudades europeas, su realidad es otra, sus tasas demográficas, de desarrollo económico, de calidad de vida, de equidad son disimiles. Comprender el estado urbano actual, permite establecer prioridades y presentar propuestas específicas que contribuyan a un crecimiento urbano con desarrollo económico, inclusión social, fortalecimiento fiscal e institucional y contexto ambiental.

Para alcanzar este objetivo es necesario hacer un diagnóstico y, a partir de una metodología de trabajo, desarrollar un plan de acción. A tal efecto, se propone una metodología que presenta las dimensiones/desafíos que entendemos como relevantes:

- Cambio climático y riesgo de desastre.
- Desarrollo urbano integral.
- Fortalecimiento institucional.
- Sostenibilidad fiscal.

## **La función económica de las ciudades y su contribución para la sostenibilidad. Algunos instrumentos económicos aplicables en políticas urbanas**

“La metodología de trabajo para el planteamiento de éste tipo de políticas busca poner los elementos técnicos a favor de la mejora de la ciudad. Pero también implica una concepción amplia de lo que es la ciudad, superando la visión paisajística, considerando las condiciones de vida y de trabajo de quienes hacen la ciudad” Mg. Fernando Álvarez de Celis (ex) Director General de Planeamiento<sup>6</sup>.

Las ciudades cumplen un rol fundamental en la concentración de la riqueza y por lo tanto en su creación. Los espacios urbanos concentran gran parte de la actividad económica. Esta dinámica se produce porque las ciudades reúnen una serie de características como: la aglomeración, la dotación de infraestructura y servicios básicos, centros académicos y focos de innovación, mano de obra calificada con un flujo del mercado laboral activo y, la concentración de la administración pública. El PBI tiende, a nivel mundial a la concentración en las ciudades. Sin embargo, dicha dinámica lejos está de ser exclusivamente beneficiosa. La concentración del capital no implica la riqueza de los ciudadanos ni un crecimiento con inclusión social. Como veremos más adelante, esto explica el desarrollo desigual incluso dentro de las propias ciudades, lo que incentiva a los gobiernos locales a tomar medidas como la de los distritos que tienen

---

<sup>6</sup> Goytia, Cynthia. Pasquini, Ricardo y Alvarez de Celis, Fernando. *El Distrito Tecnológico en la Ciudad de Buenos Aires*, Edición conjunta entre la Subsecretaría de Planeamiento del Ministerio de Desarrollo Económico de la Ciudad de Buenos Aires, con la Maestría de Economía Urbana de la Universidad Torcuato Di Tella. Buenos Aires, 2009, Prólogo.

como uno de sus objetivos promover el desarrollo de las zonas más postergadas, generando las condiciones básicas en infraestructura, polos de conocimiento e intercambio, entre otras cosas.

Nuestra región es, en términos de la distribución de la riqueza, una de las más desiguales y ello se manifiesta en la traza urbana, empleos poco productivos y creciente desarrollo de la economía informal<sup>7</sup>. El desarrollo económico y tecnológico que facilitan las comunicaciones, la circulación de las personas, mercaderías, recursos financieros e información, sumado a la creciente cobertura de las redes de servicios básicos, tienden a generar una homogenización de las condiciones de producción en todo el territorio y no se ha propiciado la dispersión de zonas productivas. Por el contrario, las actividades de mayor valor agregado se intensifican en algunas pocas, grandes urbes que integran el circuito mundial de ciudades. Los ritmos de estas grandes urbes, tienen enormes repercusiones en las tasas de empleo y productividad, en la balanza comercial, el grado de competitividad y, tal como hemos visto en el impacto ambiental. Desde una perspectiva económica, las ciudades de América latina necesitan adecuar su infraestructura y servicios para garantizar seguridad y velocidad en los flujos de información, personas y bienes. Incrementar el volumen de capital (robusto sistema bancario), condiciones de servicios e infraestructura urbana básica, sumado a condiciones ecológicas que –poco a poco– tiende a ser una condición más de mercado. Administrar este proceso es complejo, sobre todo porque nuestras ciudades deben conciliar estas necesidades básicas para lograr mayor inserción mundial (que significa mayor grado de inversiones) con problemas estructurales pendientes y, asimismo una demanda social permanente. Existen problemas como el déficit habitacional (cuantitativo y cualitativo), informalidad, exclusión y postergación de zonas que se regionalizan en la trama urbana. La problemática de la ciudad latina esta signada por la “la ciudad existente” y las herramientas de política urbana que se pueden aplicar para transformarla. Con ello se pretende señalar que la promoción económica de las ciudades en nuestra región, no es sólo una tarea sino también un deber para muchos municipios que pretenden desarrollarse.

La competencia internacional por la atracción de inversiones en proyectos productivos se da también entre ciudades. La revista América Economía publica un ranking que desarrollo a partir de una serie de indicadores como: tamaño de la economía urbana, PBI per cápita de la ciudad, costo de vida, conectividad, violencia urbana, competitividad de las telecomunicaciones, calidad de vida, oferta cultural, imagen urbana y consulta a los empresarios más importantes. Más allá de la dificultad que concierne realizar estos tipos de indicadores es un ejercicio interesante para observar las características que predominan en el sistema financiero y las estrategias que promueva cada ciudad para ser más competitivas. Una muestra clara de este clima de competencia a escala mundial es la formulación de políticas comunicacionales como la de la Ciudad de Buenos Aires. La experiencia internacional indica que la eficiencia, la competitividad, la calidad de vida, la equidad y la sustentabilidad ambiental son los requisitos esenciales para las ciudades actuales y del futuro. A partir de la evidencia,

---

<sup>7</sup> Trivelli, Pablo. *Realidad y desafíos de la ciudad latinoamericana a principios del siglo XXI: equidad, competitividad, sustentabilidad y gobernabilidad*. Ob. Cit., Pág., 28.

podríamos señalar que existe una tendencia a hacer de la sostenibilidad, en todos los aspectos, la diferencia competitiva.

El asentamiento urbano significa una falla estructural a la economía de mercado, desde ya, asimilada. El contexto urbano supone un grado de intervención pública alto a través de normas que determinan la ocupación del suelo, la definición de espacios públicos, la zonificación, etc. Todos ellos, componentes que interfieren en la relación precios, decisión de producción, consumo de bienes y conducta del agente económico. Es decir, la administración posee una serie de instrumentos de política pública que, a pesar de no ser exclusivamente económicos por la complejidad del contexto urbano que vimos, pueden influir en la conducta de los diferentes actores. Los principales instrumentos para alcanzar objetivos de desarrollo urbano se pueden agrupar en: 1) Tasas o tarifas por la prestación de servicios, 2) Impuestos, incluyendo exenciones, rebajas y sobretasas y 3) Permisos, patentes y autorizaciones de funcionamiento. A ellos se los suelen complementar con incentivos, subsidios, bonificaciones, o bien, multas y castigos<sup>8</sup>.

## **Teniendo en cuenta el objeto de estudio del trabajo abordaremos el segundo y tercer instrumento para introducirnos directamente a la experiencia específica de los distritos**

### **Impuestos**

Los impuestos tienen un potencial interesante como instrumento de política para el desarrollo urbano e incluso para generar estímulos hacia conductas sustentables. Existen diferentes antecedentes internacionales acerca del uso de la herramienta tributaria y la dificultad, por parte de los gobiernos locales, de los impuestos que ellos pueden administrar. Algunos ejemplos lo encontramos en la exención otorgadas por mejoras o aquellos recargos que se cobran sobre terrenos baldíos para aumentar la identidad de uso de suelo. O subsidios para viviendas en barrios que se pretenden revitalizar. El éxito de aplicación de este tipo de instrumentos, suele estar asociado a la conducción política y su capacidad para encarar procesos de transformación y mejoramiento urbano. Que la ciudad tenga un plan u objetivos de desarrollo urbano, propiciar la participación ciudadana dado que está comprobado que la tasa de cobro suele ser mayor cuando la sociedad participa del proyecto y es claro el destino de los fondos.

---

<sup>8</sup> Trivelli, Pablo. *Realidad y desafíos de la ciudad latinoamericana a principios del siglo XXI: equidad, competitividad, sustentabilidad y gobernabilidad*. Ob. Cit., Pág., 36.

## **El caso de la ciudad de Buenos Aires. Los clusters tecnológicos como modelo de adaptación**

“El Distrito tecnológico forma parte de un proceso transformador, con un proyecto que transitó el camino legislativo y la participación de los vecinos, materializado en un proyecto de solidez y perspectiva. Consideramos que este tipo de proyectos exceden los méritos de una gestión particular y deben ser tomados como una política de Estado, con continuidad en el tiempo y coherencia en las acciones” Arq. Daniel Chain (ex) Ministro de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Buenos Aires<sup>9</sup>.

En este caso, la intención fue posicionar a Buenos Aires como la capital latinoamericana de la tecnología y promocionar el Distrito como centro de excelencia, conocimiento y emprendedorismo. De esta manera, se creó un espacio donde convive la identidad del barrio con las empresas de Tecnología de la Información y Comunicaciones (TIC).

Con la elección del barrio de Parque de los Patricios se buscó concentrar en una zona específica la actividad. Es así como se buscó generar un ecosistema en el cual las compañías, chicas y grandes, trabajen en conjunto y logren un círculo virtuoso que pueda atraer universidades y usinas de conocimiento. Se implementó una política de desarrollo económico desde los mismos vecinos y beneficiarios; se promovió el esfuerzo de la gente y se apuntó a un trabajo colaborativo.

La selección de la localización responde a tres factores determinantes en la estrategia: la búsqueda de derrames conocimiento, la cercanía a clientes y proveedores y el aprovechamiento de amenidades del entorno. Respecto a los derrames de conocimiento, es un factor clave para entender la localización de las empresas TIC. Si bien las tecnologías de información permitirían de manera creciente la dispersión de las actividades de este tipo de empresas en el espacio, el intercambio informal de información es uno de los factores más importante. Por otra parte, la cercanía a los clientes y proveedores, tiene una implicancia directa en los costos de transporte y de oportunidad del tiempo perdido en movilidad. Por último, un tercer factor de atracción es el conjunto de amenidades que ofrece cada ámbito urbano. Estas amenidades incluyen aspectos tales como la seguridad del lugar, la accesibilidad, los espacios verdes, los lugares cercanos de esparcimiento, y la cercanía a zonas residenciales acordes a las preferencias de los empleados.

El proyecto devenido en Ley 2972 tuvo un amplio consenso en la Legislatura Porteña y establece que, a las empresas que califiquen, se les aplicará una exención impositiva total de ABL, ingresos brutos e impuestos a los sellos. “Esta ley fue uno de los puntos de partida para una Buenos Aires inteligente, moderno e inclusivo; una ley innovadora mediante la cual el estado genera parámetros estratégicos para aunar los esfuerzos públicos y privados, con el objetivo de posicionarse regionalmente a la Ciudad”, expresó Enzo Pagani, legislador por el PRO de la Ciudad de Buenos Aires.

---

<sup>9</sup> Goytia, Cynthia. Pasquini, Ricardo y Alvarez de Celis, Fernando. *El Distrito Tecnológico en la Ciudad de Buenos Aires*, Ob. Cit., Prólogo.



Con el desarrollo del Distrito Tecnológico, el barrio de Parque Patricios obtuvo importantes transformaciones con influencia directa en los vecinos: se repararon veredas, se extendió la red de fibra óptica, se inauguró la estación de subte H, se remodelaron plazas, se reforzó la seguridad. En este sentido, se construyó el edificio de la nueva Comuna 4 de la Policía Metropolitana se pusieron en actividad 300 efectivos que, actualmente, patrullan la zona.

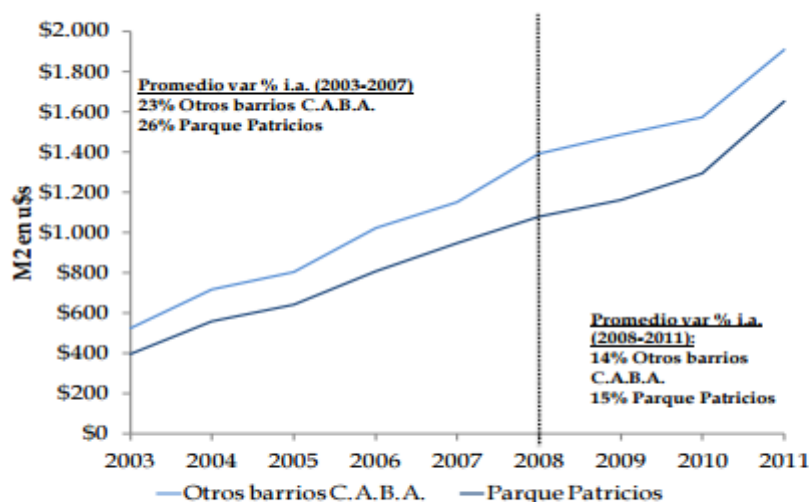
De esta manera, el éxito del proyecto pudo ser replicado con la garantía de la confianza de la población, y la experiencia de una política pública exitosa.

## Lecciones aprendidas; los beneficios y las dificultades

Es sabido que el Distrito Tecnológico impacta en los precios de las propiedades (locales, terrenos, casas y departamentos). En el caso de Buenos Aires, según una estimación de impacto en el mercado<sup>10</sup> y tomando como base el año 2001, desde donde el contexto del mercado inmobiliario sugiere un alto crecimiento, se observa un alza en el mismo sentido en otras zonas, especialmente desde 2007. De esta manera, hay una reversión de la tendencia que sugería la polarización entre el norte y el sur. Respecto a los alquileres comerciales, se observó un retroceso relativo del sur respecto del norte.

Fue el Distrito Tecnológico quienes rompieron con esta tendencia. El impacto inmobiliario del DT tuvo un efecto positivo con una apreciación relativamente mayor, en los valores de alquileres de locales comerciales.

**Gráfico Costo del metro cuadrado en dólares de los departamentos en Parque de los Patricios y en el resto de los barrios de la Ciudad, 2003-2011**

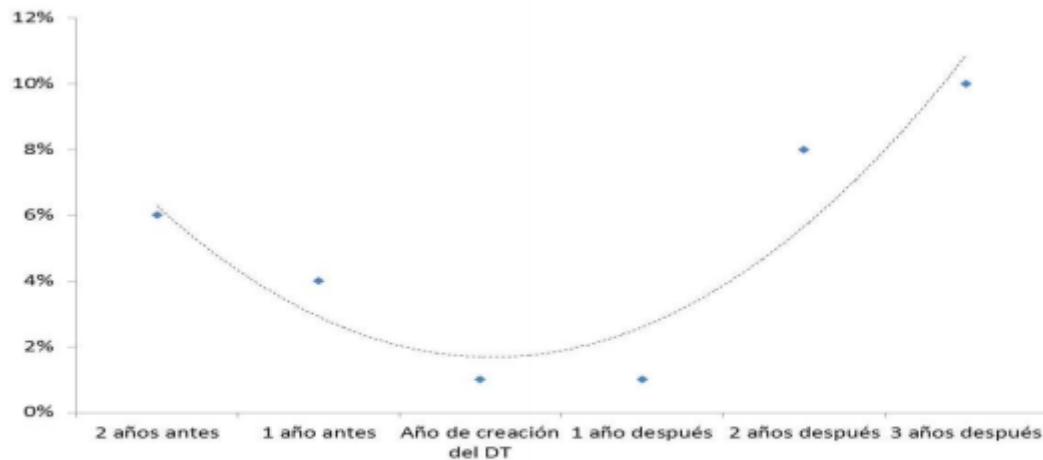


**Nota:** "Otros barrios CABA" es el promedio simple del precio del metro cuadrado en dólares en todos los barrios de la CABA excluyendo a Parque de los Patricios. La línea punteada indica el año de puesta en marcha del DT (2008).

**Fuente:** CIPPEC, sobre la base de información de la DGE-MDH del GCABA (2012).

<sup>10</sup> Goytia, Cynthia y Pasquini. *Distrito Tecnológico de la Ciudad de Buenos Aires: Estimación de Impacto en el Mercado Inmobiliario (2007-2011)*, Ob. Cit., 2012.

**Gráfico Correlación entre el DT y el precio del metro cuadrado en dólares de los departamentos en Parque de los Patricios (2001-2011)**



**Nota:** el gráfico presenta las estimaciones puntuales de un modelo econométrico de datos de panel para los dos años previos y los tres años posteriores a la creación del DT. Cada punto representa la diferencia porcentual entre los precios del metro cuadrado en dólares de los departamentos en Parque de los Patricios en relación con el promedio del resto de los barrios de la Ciudad. La línea punteada indica una tendencia polinómica de las estimaciones puntuales.

**Fuente:** CIPPEC, sobre la base de información de la DGE-MDH del Gobierno de la Ciudad (2013).

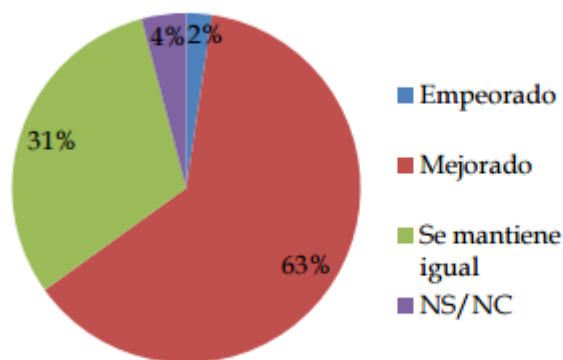
Sin embargo, respecto a los desarrollos de las empresas que se trasladaron al DTBA, se estimó un aplacamiento en el marco de planes de inversiones en sus negocios. La estimación de esta meseta se produce por obstáculos que aparecen en el desarrollo de los TICS. Por su parte, la escasez de profesionales se agudiza en los DTBA y la inestabilidad macroeconómica produce una variable más a contemplar a la hora de abordar la inversión en infraestructura. De todos modos, la experiencia internacional atestigua un desarrollo en alza. El resultado de la experiencia internacional es el aumento de la competitividad y el crecimiento regional. Es por ello que empresas multinacionales desembarcaron en el Distrito Tecnológico de Parque Patricios. Tal es el caso de la empresa multinacional Deloitte. Esta empresa informática invirtió 6 millones de pesos para trasladarse de sus locales en el microcentro porteño a la avenida Caseros casi esquina Boedo a las áreas encargadas de la provisión de servicios asociados a desarrollo, innovación, transformación digital, “analytics” y “forensic”. De esta manera arribaron 120 empleados a trabajar dentro del Distrito Tecnológico.

Las empresas que se establecen en el Distrito Tecnológico de Parque Patricios cuentan con los beneficios que se promueven desde el Gobierno de la Ciudad bajo Ley N°2972 y su modificatoria (5234) y tiene un plazo de vigencia hasta el año 2029 o 2034 para Pymes y empresas de capital nacional: Exención o diferimiento en el pago del Impuesto a los Ingresos brutos; exención o diferimiento del impuesto de sellos, exención sobre Contribuciones de Alumbrado, Barrido y Limpieza, Territorial y de Pavimentos y Aceras (ABL); exención del pago de las Contribuciones de Alumbrado, Barrido y Limpieza para las propiedades de la zona que sean propias o alquiladas por los empleados en relación de dependencia de las empresas inscriptas en el régimen de la Ley; exención del pago de Derechos de Delineación y Construcciones, CCT, CCA, Tasa verificación de obra, Generación de residuos sólidos urbanos; subsidios no reintegrables para financiar hasta el 50 % del costo de obtención de certificaciones de calidad; líneas

de crédito preferenciales del Banco Ciudad de Buenos Aires para financiamiento de compra de inmuebles y construcciones, y para la adquisición de viviendas; las Instituciones educativas, académicas y de capacitación que se establezcan en el Distrito Tecnológico gozarán de los mismos beneficios; plan piloto de alfabetización bilingüe y tecnológica para escuelas públicas ubicadas dentro del Distrito Tecnológico; programas educativos y de investigación junto a universidades radicadas en el DT aplicado a actividades TICs; y programa de Capacitación destinado a favorecer la inserción laboral de personas con discapacidad en empresas TIC's.

Asimismo, la localización geográfica de Parque Patricios facilitó el interés de las empresas dado su cercanía al microcentro de la Ciudad y su práctico acceso en transporte público. Más del 60% de las empresas percibe mejoras en el acceso al transporte público. El 63% de las firmas manifiesta que el acceso al transporte público mejoró con la creación del DT. Un tercio de las firmas indica no percibir mejoras; y solo un 2%, un empeoramiento de la situación.

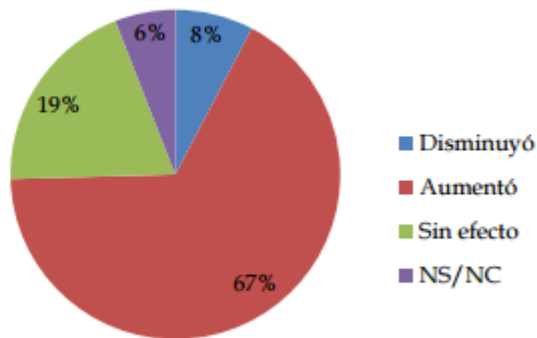
**Gráfico Acceso al transporte público desde la creación del DT**



**Fuente:** CIPPEC, sobre la base de información de ENTORNO (2012).

De igual manera, la seguridad cumplió un rol importante en el desarrollo de este espacio; alrededor del 70% de las empresas afirma sentirse más segura desde la creación del DT. Solo un 8% de las firmas consultadas percibe un empeoramiento de la sensación de seguridad. Alrededor del 20% no registra efectos significativos.

**Gráfico Sensación de seguridad desde la creación del DT**



**Fuente:** CIPPEC, sobre la base de información de ENTORNO (2012).

Este se ubica en la Zona Sur de la Ciudad de Buenos Aires, en línea con la estrategia del GCBA que trabaja en la revitalización y desarrollo de la zona Sur de la Ciudad. Abarca 200 hectáreas que se extienden hasta los barrios de Boedo, al norte, y Nueva Pompeya, al sur. El perímetro está marcado por: Avenidas Sáenz, Boedo, Chiclana, Sánchez de Loria y Brasil, las calles Alberti y Manuel García y la Avenida Amancio Alcorta, en ambas aceras.

## Impacto económico

Es menester tener en cuenta las características del colectivo de empresas que se establecieron o buscan establecerse en el DTBA. En su gran mayoría se distingue que las empresas son Pymes de capital nacional. Estas empresas localizadas o en curso de hacerlo en el Distrito, son empresas preexistentes, cuya localización original estaba en la propia Ciudad de Buenos Aires. Algunas pocas fueron proyectadas desde el inicio para instalarse en el DTB. Un número significativo de ellas mantienen sucursales o plantas en la propia CABA o en otras provincias, entre ellas en localizaciones con beneficios fiscales. En ese sentido, las empresas radicadas en el DTBA son semejantes en tamaño por facturación a las de fuera del distrito, pero tienen un perfil más tecnológico, con mayor participación del personal especializado en TICS y con mayor porcentaje de ventas dedicado a la inversión en investigación y desarrollo. Dominan las empresas dedicadas al Software.

**Tabla Cantidad y superficie ocupada de las empresas TIC del DT, 2013**

Empresas	Cantidad	Part. en el total	Metros cuadrados totales	Metros cuadrados promedio
BPO	32	28%	65.142	2.036
Data center	2	2%	3.700	1.850
E-Commerce	4	3%	1.930	483
E-Learning	1	1%	60	60
Hardware	7	6%	11.540	1.649
Software	68	60%	30.032	442
<b>Total</b>	<b>114</b>	<b>100%</b>	<b>112.404</b>	<b>986</b>

Fuente: CIPPEC, sobre la base de información de del Gobierno de la Ciudad (2013).

Siguiendo las características de este colectivo y en términos generales se puede describir a la empresa típica del DTBA como un emprendimiento que se encuentra en la etapa de desarrollar productos y ampliar su cartera de clientes, está administrada por sus socios, busca expandir su carriles de venta y se financia con capital propio. Y se declaran más dinámicas que las del promedio del mercado.

Por una parte, varias de las características organizativas del DTBA se adecuan convenientemente a las de la experiencia internacional, con concentración creciente de empresas especializadas, desarrollo de infraestructura adecuada para los negocios y barrial e incipiente colaboración público-privada. Sin embargo, los datos relevados sugieren que, al nivel de las empresas, existe una dicotomía entre el grado de sofisticación que exhiben en términos de organización administrativa y estrategias de acceso al mercado y el grado de avance en su administración financiera. Esta realidad es común a todo el espectro PYME de la Argentina.

Un problema recurrente que manifiesta esta actividad y que lejos de resolverse viene agudizándose es la escasez de profesionales en TICs. Un segundo obstáculo, que opera en el corto plazo, es la inestabilidad macroeconómica. En contraste, las empresas tienen confianza en el desarrollo de la infraestructura del DTBA. La inversión en infraestructura, particularmente transporte y seguridad en la zona son una clave de su éxito, no sólo por razones locales sino porque también así lo atestigua la experiencia internacional.

## **Proyección: Ciudades Innovadoras con soluciones basadas en la naturaleza hacia el concepto de Smart Cities**

La mitad de la humanidad, esto es, unos 3.500 millones de personas, viven actualmente en ciudades, y esta cifra seguirá en aumento. Dado que para la mayoría de personas el futuro será urbano, las soluciones a algunos de los principales problemas

a que se enfrentan los seres humanos: la pobreza, el cambio climático, la asistencia sanitaria y la educación, deben encontrarse en la vida de la ciudad.

La desigualdad es motivo de gran preocupación. Hay 828 millones de personas que viven en barrios marginales y esta cifra sigue aumentando. Los niveles de consumo de energía y de contaminación en las zonas urbanas son también preocupantes. Aunque las ciudades ocupan solo el 3% de la superficie terrestre, representan entre un 60% y un 80% del consumo de energía y el 75% de las emisiones de carbono.

Muchas ciudades son también más vulnerables al cambio climático y a los desastres naturales debido a su elevada concentración de personas y su ubicación, por lo que reforzar la resiliencia urbana es crucial para evitar pérdidas humanas, sociales y económicas.

Las soluciones basadas en la naturaleza son soluciones sistémicas respaldadas por estructuras y procesos naturales diseñadas para enfrentar diversos desafíos ambientales y, al mismo tiempo, proporcionan diversos beneficios a la economía, sociedad y sistemas ecológicos. Las soluciones basadas en la naturaleza se inspiran, usan, y se apoyan en la naturaleza. Locamente las soluciones están en sintonía con los desafíos y contextos sociales, a la vez que contribuyen y mantienen el capital natural en el lugar en que se sitúan. Como soluciones sistémicas ellas apoyan el posicionamiento de las ciudades como espacios de innovación y servicios para lograr ciudades sostenibles y con capacidad de adaptación.

Las Smart cities o ciudades inteligentes, son el resultado de la necesidad cada vez más imperiosa de orientar nuestra vida hacia la sostenibilidad. Así, estas ciudades se sirven de infraestructuras, innovación y tecnología para disminuir el consumo energético y reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>.

Esta estructura consiste en servirse de paneles fotovoltaicos en las comunidades, más medios de transporte y vehículos eléctricos, molinos eólicos en farolas, paneles solares para semáforos o señales, promoción y desarrollo del uso de bicicleta. Las Smart Cities utilizan variedad de recursos, y todos estos pequeños actos llevan a una ciudad a convertirse en más eficiente y sostenible.

Existen diferentes parámetros en los que se consideran 10 dimensiones que son clave para lograr una estructura acabada de las Smarts Cities: Gobernanza, planificación urbana, gestión pública, tecnología, medioambiente, proyección internacional, cohesión social, movilidad y transporte, capital humano y economía.

El costo de una deficiente planificación urbanística puede apreciarse en los enormes barrios marginales, el intrincado tráfico, las emisiones de gases de efecto invernadero y los extensos suburbios de todo el mundo. Los barrios marginales son un lastre para el PIB y reducen la esperanza de vida. Por lo que la urbanización planificada, y los Distritos Tecnológicos como ejemplo, propician el éxito general de una ciudad intercomunicada.

## **Ideas para conformar la conformación de una metodología de análisis transversal. Smarts cities y Urban Lab**

Una Smart City necesita la integración de componentes tecnológicos y sociales con el modelo de desarrollo urbano, asimismo, con una visión que produzca ciudades más inteligentes, más sustentables y más inclusivas, no solo integrando tecnología sino también innovación.

Para alcanzar esta integración, la Ciudad Inteligente debe adoptar un modelo de planeamiento y gestión de ciclos de vida urbanos que sea capaz de integrar los componentes de Tecnología de la Información y Comunicaciones con los de gobernanza.

## **El onceavo Objetivo de Desarrollo Sostenible y ONU-Hábitat III**

El 25 de septiembre, los países tendrán la oportunidad de adoptar un conjunto de objetivos globales para erradicar la pobreza, proteger el planeta y asegurar la prosperidad para todos como parte de una nueva agenda de desarrollo sostenible. Cada objetivo tiene metas específicas que deben alcanzarse en los próximos 15 años.

Según datos recogidos por las Organización de las Naciones Unidas, la mitad de la humanidad, 3500 millones de personas, vive hoy día en las ciudades. Para 2030, casi 60% de la población mundial vivirán en zonas urbanas. Un 95% de la expansión urbana en los próximos decenios se producirá en el mundo en desarrollo. 828 millones de personas viven en barrios marginales y el número sigue aumentando. Las ciudades ocupan apenas el 3% del planeta, pero representan entre el 60 y 80% del consumo de energía y el 75% de las emisiones de carbono. La rápida urbanización está ejerciendo presión sobre el abastecimiento de agua dulce, las aguas residuales, los medios de vida y la salud pública. Pero la densidad relativamente alta de las ciudades puede lograr un aumento de la eficiencia y la innovación tecnológica y al mismo tiempo reducir el consumo de recursos y de energía.

*“Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”*

Este objetivo consiste en situar a las ciudades en el centro del desarrollo sostenible en el mundo cada vez más urbanizado.

La rápida urbanización de muchas ciudades del Sur global ha generado la proliferación de barrios desfavorecidos. Los gobiernos de las ciudades deben desarrollar

planes de urbanismo estratégicos para prevenir su crecimiento, así como trabajar con los habitantes de estos barrios desfavorecidos para mejorar sus condiciones y proporcionales servicios básicos. El acceso a una vivienda asequible también es un problema en muchas de las ciudades más ricas del mundo; los gobiernos deben regular los mercados del suelo y de la vivienda para garantizar el derecho a la vivienda de sus residentes más pobres.

Los gobiernos de las ciudades son responsables de promover el uso del transporte público en las zonas urbanas con el objetivo de mejorar la seguridad en las rutas y reducir las emisiones. También deben ocuparse de proporcionar a los ciudadanos espacios públicos, seguros y veredes, como por ejemplo los parques, plazas y jardines.

En el contexto de la rápida urbanización global, la planificación urbana participativa es más importante que nunca para prevenir la expansión incontrolada, abordar la segregación y reducir las emisiones de carbono en las ciudades. Una gestión sostenible de los residuos sólidos, con énfasis en la reutilización y el reciclaje, también es vital para reducir el impacto mediambiental de las ciudades. Muchas ciudades son auténticos tesoros en términos de patrimonio cultural.

Los gobiernos locales tienen una función clave a la hora de definir, identificar y proteger el patrimonio cultural urbano tangible e intangible para las generaciones futuras.

Las ciudades, especialmente las costeras, ya se están enfrentando al impacto de cambio climático. Es de vital importancia que los gobiernos locales tomen medidas para mitigar los efectos del cambio climático y para proteger a los más vulnerables de las comunidades de los efectos de los desastres naturales.

Finalmente, es necesario ser conscientes de que las ciudades no están aisladas. Los gobiernos urbanos deben cooperar con sus homólogos rurales y regionales para asegurar que las ciudades trabajen en armonía con las zonas rurales de las cuales dependen para abastecerse de los alimentos y recursos naturales.

## **Conclusiones**

A medida que el mundo se vuelve más urbano en términos numéricos, es importante que los gobiernos acepten la urbanización como un fenómeno positivo y un medio eficaz para mejorar el acceso a los servicios, así como las oportunidades socio-económicas. Si el objetivo es conseguir que la planificación urbana desempeñe un papel más eficaz como consecuencia de esta orientación para políticas, los países tienen que desarrollar estrategias urbanas completas en el ámbito nacional.

Para garantizar que la participación sea significativa, socialmente inclusiva y que contribuya a mejorar la planificación urbana, hay que cumplir una serie de condiciones mínimas, entre las que se encuentran: un sistema político que permita y fomente la participación activa de los ciudadanos; una base legal para la política y planificación locales que especifique cómo los resultados de los procesos participativos van a influir en la preparación del plan y en la toma de decisión; y mecanismos para que grupos



socialmente marginados puedan expresarse tanto en una política representativa como en procesos de planificación participativos.

Los planes espaciales estratégicos vinculados al desarrollo de la infraestructura pueden promover formas más compactas de expansión urbana enfocada hacia el transporte público. En este contexto, es esencial conectar grandes proyectos de inversión en infraestructuras y mega-proyectos con la planificación estratégica. Un plan de infraestructura es un elemento esencial de tales planes espaciales estratégicos. Entre los más importantes y prioritarios están los que unen el sistema de transporte y el uso del suelo, mientras que otras formas de infraestructura, incluyendo infraestructura de red de agua y saneamiento, pueden llevarse a cabo a continuación.

Los gobiernos, tanto en el plano central como local, deben asumir un papel cada vez más importante en las ciudades para llevar a cabo iniciativas de desarrollo y garantizar que se atiendan las necesidades básicas. Este punto se está reconociendo cada vez más y es en gran medida un resultado de la actual crisis económica global que ha expuesto los límites del sector privado en términos de su resistencia y su crecimiento futuro, así como la capacidad del “mercado” de resolver la mayor parte de los problemas urbanos. La planificación urbana desempeña un papel importante al ayudar a los gobiernos y la sociedad civil a enfrentar los retos urbanos del siglo 21. Sin embargo, en muchos lugares del mundo, los sistemas de planificación urbana no están preparados para tratar estos desafíos y por lo tanto es necesario reformarlos.

Respecto a los distritos productivos del Gobierno de la Ciudad, más precisamente del Distrito Tecnológico (DT) de Parque de los Patricios (PdeP), se pueden señalar las siguientes observaciones: Primero, la creación del DT estuvo asociada a un incremento del valor de la propiedad inmobiliaria residencial y comercial en PdeP superior al promedio del resto de los barrios de la Ciudad entre 2008 y 2012. Segundo, los resultados de una encuesta a locales comerciales de PdeP indican una percepción positiva de las empresas locales sobre los efectos del DT sobre la actividad económica del barrio. Tercero, las empresas TIC radicadas en el DT tienen un perfil dinámico, aunque con un menor grado de maduración que el resto del sector TIC en la Ciudad. Las compañías del DT se caracterizan por emplear mano de obra más calificada, y por poseer tasas de inversión en I+D más elevadas que el promedio del sector TIC porteño.

Cuarto, se distingue un aumento del número de empresas TIC radicadas en el DT, que pasaron de solo 4 empresas en 2008 a más de 100 en la actualidad. Cabe destacar que este proceso de radicación fue el resultado de la relocalización de firmas ya existentes y no de la creación de nuevas empresas en PdeP. De esta manera, las empresas TIC radicadas en el DT emplean más de 8,000 trabajadores en forma directa. Quinto, el costo fiscal del régimen de exenciones tributarias del DT es moderado.

Las economías de aglomeración vinculadas a los beneficios de la cercanía geográfica y la densidad poblacional no tienen la misma densidad para todas las actividades económicas promovidas. Asimismo, es preciso analizar si la política distrital genera algún cambio en las condiciones iniciales del barrio o si está incentivando la radicación de empresas que elegirían localizarse en dicha área de cualquier modo.

Por estos motivos, este estudio propone avanzar desde una política de distritos hacia una política integral de desarrollo urbano con equidad. Con ese objetivo, es

preciso mejorar los sistemas de generación de información estadística, que permitan medir el impacto en el bienestar general de la Ciudad de cada una de estas iniciativas. En esta línea, propone también consolidar la evaluación de impacto como una política pública en sí misma, orientada a incrementar la eficiencia y la toma de decisiones estratégicas del Gobierno de la Ciudad. Hacia el futuro, se propone desarrollar instrumentos para evaluar en forma más clara este tipo de iniciativas. Tal como enseña la teoría económica y la evidencia internacional, las economías de aglomeración que generan la concentración espacial del empleo calificado son el determinante fundamental del aumento de la productividad, y por lo tanto de la mejora de las condiciones de vida, de las zonas promovidas.<sup>11</sup>

---

<sup>11</sup> Castro, Lucio; Rubio Belén; Jorrat, Diego. *Un análisis preliminar de los posibles efectos económicos de la política de distritos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. El caso del Distrito Tecnológico*. Cippec, noviembre 2013.

## Bibliografía

Castro, Lucio; Rubio Belén; Jorrat, Diego. *Un análisis preliminar de los posibles efectos económicos de la política de distritos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires El caso del Distrito Tecnológico*. Cippec, noviembre 2013.

Goytia, Cynthia. Pasquini, Ricardo y Alvarez de Celis, Fernando. *El Distrito Tecnológico en la Ciudad de Buenos Aires*, Edición conjunta entre la Subsecretaría de Planeamiento del Ministerio de Desarrollo Económico de la Ciudad de Buenos Aires, con la Maestría de Economía Urbana de la Universidad Torcuato Di Tella. Buenos Aires, 2009.

Trivelli, Pablo. *Realidad y desafíos de la ciudad latinoamericana a principios del siglo XXI: equidad, competitividad, sustentabilidad y gobernabilidad*. Presentado en el Cuarto Curso de Gestión Urbana y Municipal para Centroamérica organizado por el Instituto de Desarrollo Económico del Banco Mundial, Guatemala, mayo 2004.

## Otras fuentes

“Programa 21”

<http://www.un.org/spanish/esa/sustdev/agenda21/>

<http://www.lanacion.com.ar/1494276-distrito-de-las-artes-el-desafio-que-viene>

<http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0667128.pdf>