Buenos Aires, 14 de mayo de 2026.-

RESOLUCIÓN 120/2026

Artículo 1º.- El Poder Ejecutivo informará, a través de los organismos correspondientes, en un plazo máximo de treinta (30) días de recibida la presente, sobre los aspectos vinculados a la planificación, financiamiento, ejecución y encuadre urbano-territorial de la futura Línea F de subterráneos, conforme el siguiente detalle:
I. Sobre el proceso de licitación y construcción de la infraestructura

A) Estado del proceso licitatorio

1. Estado actual del proceso licitatorio correspondiente a la obra civil.
2. Motivos de la postergación de la apertura de sobres oportunamente prevista para el 14 de julio del corriente año.
3. Indicar si se prevén nuevas postergaciones, detallando fundamentos.

B) Proyecto de arquitectura e ingeniería

1. Estado de avance del proyecto adjudicado al consorcio UTE UPU y Asociados – IATASA. – ATEC.
2. Fecha prevista de entrega de la documentación completa necesaria para la licitación de la obra.
3. Indicar si los plazos contractuales se encuentran cumplidos o presentan demoras, especificando en su caso las causas.

C) Evaluación de Impacto Ambiental y Social

1. Estado de avance del Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental y Social.
2. Indicar si se mantiene el plazo de finalización previsto para septiembre de 2025 conforme al cronograma oficial anunciado en febrero de 2025, o si ha sido modificado.

D) Cronograma de obra

1. Cronograma actualizado y vigente de la totalidad de la obra, detallando los siguientes hitos:

a)Fecha de apertura definitiva de la licitación de obra civil;
b)Fecha de inicio efectivo de las obras;
c)Fechas estimadas de habilitación de cada estación;
d)Fecha estimada de inicio de servicio;
e)Fecha estimada de finalización de la primera etapa.

2. Indicar si el cronograma original anunciado en febrero de 2025 —que preveía inicio de obras en 2026 e inicio de servicio en 2031— se mantiene vigente o ha sido modificado, especificando en su caso las nuevas fechas y las causas de dichas modificaciones.

E) Financiamiento

1) Plan financiero plurianual detallado para la totalidad de la obra, especificando:

a) Monto que se prevé desembolsar con recursos propios de la Ciudad en cada ejercicio presupuestario hasta la finalización de la obra, desagregado por año;
b) Si las tareas previstas para 2026 se condicen con la partida presupuestaria de 285.164 millones de pesos aprobada para ese ejercicio, o si dicha partida resulta insuficiente para sostener el ritmo de obra previsto;
c) Cómo se prevé asignar los recursos propios en los ejercicios 2027, 2028, 2029 y 2030, y si existe un plan plurianual aprobado o en elaboración;
d) Si para financiar el aporte de recursos propios se prevé aumentar impuestos, recortar gastos en otras áreas o aplicar saldos de ejercicios anteriores, y en qué magnitud.

2) Estado de las gestiones para obtener el financiamiento externo de la obra, detallando:

a) Identificación del organismo multilateral, bilateral o institución financiera con el que se prevé contratar el financiamiento de la obra, incluyendo monto, tasa estimada y plazo;
b) Si existe carta de intención, memorando de entendimiento o acuerdo preliminar firmado con algún organismo o institución financiera, y en caso afirmativo, remitir copia de dicho documento;
c) Cronograma de gestiones previsto para cerrar el acuerdo de financiamiento externo antes del inicio de las obras civiles.

F) Equipamiento

1) Estado del proceso de adquisición del material rodante, incluyendo:

a) Especificaciones técnicas del material rodante previsto;
b) Cronograma de licitación y adjudicación;
c) Fuente de financiamiento específica para esta adquisición;
d) Si existe algún acuerdo o negociación en curso con proveedores, y en caso afirmativo, con quiénes y en qué términos.

2) Estado del proceso de adquisición del sistema de señales y potencia, incluyendo cronograma de licitación previsto y fuente de financiamiento específica.

G) Información general
1) Monto actualizado de la inversión total estimada para la primera etapa, desagregado por rubro: obra civil, material rodante, señales, potencia y otros;
2) Cualquier otra modificación sustancial respecto de las condiciones técnicas, financieras u operativas anunciadas en febrero de 2025.

II. Sobre la planificación urbano-territorial y la gestión de las valorizaciones inducidas:

A) Delimitación técnica del área de influencia

1) Indique cuál es el área de influencia directa e indirecta de la intervención, explicitando los radios de cobertura adoptados.
2) Indique la metodología utilizada para su delimitación. (criterios de accesibilidad, modelos de demanda, u otros).
3) Informe la caracterización de línea de base del área, detallando:

- densidad poblacional y constructiva
- estructura parcelaria
- usos del suelo predominantes
- indicadores socioeconómicos

B) Planificación urbana asociada a la infraestructura de transporte
1) Indique si se ha formulado un plan integral y/o proyectos urbanos sectoriales para el área de influencia de la traza.

2) En caso afirmativo, detalle:

- Estrategias de Desarrollo Orientado al Transporte (Transit-Oriented Development – TOD) previstas.
- Criterios de revisión y/o modificación de los parámetros urbanísticos (densidad e intensidad constructiva, mixtura de usos del suelo, etc.) y su articulación con el Plan Urbano Ambiental y el Código Urbanístico.
- Políticas de movilidad sostenible, contemplando intermodalidad, conectividad y desarrollo de redes peatonales y ciclistas.
- Intervenciones orientadas a la ampliación y mejora del espacio público, especificando estándares e indicadores tales como superficie por habitante (m²/hab), accesibilidad universal y calidad ambiental.
- Estrategias vinculadas a la infraestructura verde-azul, incluyendo indicadores de permeabilidad del suelo y cobertura vegetal
- Estrategias de preservación y revalorización patrimonial

C) Sistema de monitoreo urbano

1) Indique si se ha implementado o se prevé implementar un sistema de monitoreo de las dinámicas urbanas en el área de influencia; con el objeto de registrar, analizar y evaluar de manera longitudinal los cambios físicos, sociales y económicos en el territorio.

2) Detalle los indicadores relevados y su evolución, a partir de las series temporales previas y posteriores al anuncio de la traza, incluyendo como mínimo:

- Situación dominial y catastral
- Parámetros urbanísticos y normativos aplicables
- Nivel de consolidación y homogeneidad morfológica
- Usos del suelo
- Valores de suelo
- Volumen y tipología de transacciones inmobiliarias
- Permisos de obra (tipo de obra, superficie aprobada, altura, destino)
- Procesos de desplazamiento poblacional y/o gentrificación
- Dinámica del mercado de alquiler (niveles de precios, variación y accesibilidad).
- Estructura y comportamiento del mercado, incluyendo mecanismos de anticipación especulativa (land banking), concentración de la propiedad, y cambios en la composición de actores.

3) Indique la metodología y fuentes de información utilizadas.

4) Específicamente para el área de influencia correspondiente al barrio de Barracas, indique y detalle:

- Si se identifican actualmente procesos diferenciales de valorización del suelo respecto de otras áreas de la traza.
- Evolución de indicadores clave de mercado (valores de suelo, transacciones, permisos de obra) en términos comparativos.
- Existencia de operaciones de adquisición anticipada de suelo y/o procesos de concentración de la propiedad.
- Medidas implementadas o previstas para mitigar procesos especulativos y efectos de desplazamiento poblacional.

D) Análisis de valorización inducida e instrumentos de gestión del suelo

1) Detalle los estudios realizados o en curso, para dimensionar la valorización inducida atribuible a la transformación urbanística.

2) Indique si se ha planificado la implementación de instrumentos de captura de plusvalías

3) Indique si se ha estimado una plusvalía generada por la/s intervención/es; y si se prevé la reasignación de los recursos capturados, especificando su eventual destino a:

- infraestructura urbana
- producción de vivienda asequible
- mejora del espacio público
- movilidad sostenible

Art. 2º.- Comuníquese, etc.

CLARA MUZZIO
PABLO JAVIER SCHILLAGI

ES COPIA

Firmado digitalmente por Jorge Ignacio CESANI
Fecha:27/05/2026 13:47:44
Director de Despacho Parlamentario

G O B I E R N O DE LA C I U D A D DE B U E N O S A I R E S

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Hoja Adicional de Firmas
Normativa

Número: INLEG-2026-25298676-GCABA-DGCCN

Buenos Aires, Jueves 28 de Mayo de 2026

Referencia: RES 120-26 N

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 4 pagina/s.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.05.28 11:09:39 -03:00

AGUSTINA CELESTE OHIGGINS
Analista
D.G. COORDINACION Y CONSOLIDACION NORMATIVA
AREA JEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.05.28 11:09:40 -03:00

Expte. 1161-D-26 y 1349-D-26-.

NOTA Nº 264 / 2026

Buenos Aires, 14 de mayo de 2026

Señor Jefe de Gobierno:

Tengo el agrado de dirigirme al señor Jefe de Gobierno, a efectos de hacerle llegar copia autenticada de la Resolución aprobada por la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en la sesión del día 14 de mayo ppdo, registrada bajo el Nº 120 / 2026.

Saludo al señor Jefe de Gobierno con toda consideración.

Firmado digitalmente por Maria Clara MUZZIO
Fecha:27/05/2026 13:26:47
Presidente

Firmado digitalmente por Pablo Javier Schillagi
Fecha:27/05/2026 12:55:43
Secretario Parlamentario

Al Señor
Jefe de Gobierno
de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Sr. Jorge Macri
S. / D.

G O B I E R N O DE LA C I U D A D DE B U E N O S A I R E S

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Hoja Adicional de Firmas
Informe externo

Número: IF-2026-25298959-GCABA-DGCCN

Buenos Aires, Jueves 28 de Mayo de 2026

Referencia: RES 120-26 E

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 1 pagina/s.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.05.28 11:10:17 -03:00

AGUSTINA CELESTE OHIGGINS
Analista
D.G. COORDINACION Y CONSOLIDACION NORMATIVA
AREA JEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.05.28 11:10:17 -03:00

G O B I E R N O DE LA C I U D A D DE B U E N O S A I R E S

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Informe

Número: IF-2026-25313602-GCABA-DGCCN

Buenos Aires, Jueves 28 de Mayo de 2026

Referencia: EX-2026-25298351-GCABA-DGCCN - Res 120/2026 - Informes relacionados con la construcción de la Línea F de subterráneos

---

MINISTERIO DE MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA

Me dirijo a Ud. en el marco de la Resolución de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires N.° **120/2026**, sancionada el día **14/05/2026**, cuya copia se encuentra agregada al presente Expediente Electrónico, mediante la cual tramita un Pedido de Informe al Poder Ejecutivo, enmarcado en el artículo 83 de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Se deja constancia que la mentada Resolución establece un plazo de **30 días hábiles** para remitir a la Legislatura la respuesta al pedido, operando su vencimiento el día **14/07/2026**. En este sentido, se solicita tenga a bien dar curso al presente Expediente Electrónico en el ámbito de su Ministerio para la elaboración de la respuesta, a partir de la información obrante en el/las área/s competente/s, y devolver las presentes actuaciones a esta Gerencia Operativa Asuntos Legislativos **antes del día 08/07/2026**, **a fin de dar respuesta al pedido en cuestión**. Se solicita asimismo que, al remitir las actuaciones, tenga a bien hacer constar en los actuados **con claridad y precisión la documentación que debe remitirse a la Legislatura como respuesta al Pedido de Informe que por los presentes obrados tramita**.

En este sentido, se solicita tenga a bien elaborar un Informe que dé cuenta de la intervención de las áreas que se encuentran bajo el ámbito de competencia de su Ministerio, e identifique el/los Documento/s que debe/n ser remitido/s a la Legislatura, **indicando a tal efecto el Número SADE de el/los Documento/s Electrónico/s a remitir y el número de orden bajo el cual obran agregados al Expediente**.

Asimismo, si usted considera que el pedido de información requiere, a los fines de dar una respuesta completa, de la intervención adicional de otro Ministerio o área de gobierno, se agradece tenga a bien notificar a esta repartición mediante Nota (módulo Comunicaciones Oficiales) en el plazo de TRES (3) DÍAS HÁBILES de recibida la presente, a fin de que se dé intervención a dicho organismo.

Si tiene alguna consulta, no dude en comunicarse con esta Gerencia Operativa a asuntoslegislativos@buenosaires.gob.ar o al 5091-7444.

Sin otro particular lo saluda a Ud. atentamente

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.05.28 11:39:40 -03:00

Joaquin Giannuzzi
Gerente Operativo
D.G. COORDINACION Y CONSOLIDACION NORMATIVA
AREA JEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.05.28 11:39:39 -03:00

G O B I E R N O DE LA C I U D A D DE B U E N O S A I R E S

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Informe

Número: IF-2026-31340734-GCABA-SBASE

Buenos Aires, Martes 7 de Julio de 2026

Referencia: Resolucion N°120-26

Respecto de la adquisición del material rodante y del sistema de señalamiento, cabe señalar que ambos procesos estarán bajo la responsabilidad de SBASE.

En relación con el material rodante, el inicio del proceso de adquisición se encuentra sujeto a la finalización del proyecto de Licitación de la infraestructura de la obra civil y del proyecto ferroviario. Ello responde, por un lado, a que los plazos asociados a la fabricación y provisión del material rodante son distintos que los requeridos para la construcción de la línea y sus instalaciones, y por otro lado, a que resulta necesario conocer para el diseño del material rodante las definiciones técnicas asociadas al proyecto de Licitación que esta llevando adelante el Ministerio de Infraestructura y Transporte.

Asimismo, resulta conveniente que el proceso de adquisición se inicie una vez que la ingeniería de detalle definitiva sea presentada por la empresa ganadora para ajustar las variables finales de dicha obra a las especificaciones técnicas requeridas para el pliego de licitación del material rodante. Ello permitirá determinar con mayor certeza las condiciones definitivas de la infraestructura, especialmente el gálibo disponible, posibilitando así la elaboración de proyecto licitatorio del material rodante ajustadas a las características finales de la obra.

En consecuencia, las especificaciones técnicas, el cronograma de licitación y adjudicación, así como la definición de la fuente de financiamiento para la adquisición del material rodante, serán establecidos en una etapa inmediatamente posterior al proyecto licitatorio, su adjudicación y al desarrollo de la ingeniería de detalle correspondiente.

A la fecha no existen acuerdos ni negociaciones en curso con proveedores para la provisión del material rodante.

En cuanto al sistema de señalamiento, cuya contratación también estará a cargo de SBASE, su proceso de adquisición seguirá una planificación similar a la prevista para el material rodante. Por tal motivo, las especificaciones técnicas, el cronograma licitatorio y la definición de la fuente de financiamiento serán determinados en etapas posteriores del desarrollo del proyecto

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.07 11:54:49 -03:00

Ezequiel Alejandro Zielonka
Director Operativo
SUBTERRANEOS DE BUENOS AIRES SOCIEDAD DEL ESTADO
MINISTERIO DE MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.07 11:54:50 -03:00

G O B I E R N O DE LA C I U D A D DE B U E N O S A I R E S

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Informe

Número: IF-2026-31556253-GCABA-DGDPM

Buenos Aires, Miércoles 8 de Julio de 2026

Referencia: EX-2026-25298351-GCABA-DGCCN S/ Resolución 120/2026 Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Sr. Director

Dirección General Técnica, Administrativa y Legal

Ministerio de Movilidad e Infraestructura

Cdor. Fernando Codino

Tengo el agrado de dirigirme a Usted, en mi carácter de Director General Diseño y Planificación de la Movilidad, dependiente de la Subsecretaría de Planificación de la Movilidad y la Seguridad Vial, Secretaría de Transporte, Ministerio de Movilidad e Infraestructura, en relación al expediente citado en la referencia , por el cual tramita la Resolución 120/2026, a través de la cual la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires solicita información respecto de la futura línea de subte "Línea F" y su proyecto.

En ese sentido, respecto de las cuestiones que resultan competencia de esta Dirección General se informa lo siguiente:

1. Delimitación técnica del área de influencia

Para el análisis del proyecto se adoptó un área de influencia de hasta 1.000 metros en torno a las estaciones proyectadas, en concordancia con criterios técnicos ampliamente utilizados a nivel internacional para la planificación de sistemas de transporte masivo. En particular, se tomó como referencia el Estándar DOT (Desarrollo Orientado al Transporte) del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP, 2017), el cual establece como criterio de accesibilidad una distancia caminable máxima de 1.000 metros hasta una estación de transporte masivo y de 500 metros hasta un servicio alimentador de alta calidad.

La delimitación del área de influencia se realizó a partir de los criterios de accesibilidad peatonal y cobertura del sistema de transporte mencionados, considerando la capacidad de las estaciones para atraer viajes y estructurar la movilidad urbana. Asimismo, en los distintos estudios desarrollados para el proyecto se utilizaron radios de análisis diferenciados según el objetivo de cada evaluación: entre 900 y 1.000 metros para la caracterización de usos del suelo y la estructura urbana, y entre 300 y 600 metros para los análisis específicos de accesibilidad al transporte público.

2. Planificación urbana asociada a la infraestructura de transporte

La futura Línea F se encuentra asociada a una serie de intervenciones urbanas orientadas a potenciar la integración entre la infraestructura de transporte y el espacio público. Entre ellas se destaca la reconversión del Centro de Transbordo Constitución, uno de los principales nodos intermodales del Área Metropolitana de Buenos Aires, por el que transitan aproximadamente 300.000 personas en un día hábil promedio. En este centro operan 39 líneas de colectivos (4, 8, 9, 10, 12, 17, 28, 39, 45, 46, 51, 53, 59, 60, 61, 62, 65, 67, 70, 79, 84, 86, 91, 95, 96, 97, 98, 100, 102, 129, 133, 134, 143, 148, 151, 154, 168, 195 y 197), además de la Línea C de subterráneos y la estación Constitución del Ferrocarril General Roca. La intervención proyectada tiene por objetivo mejorar la experiencia de viaje de los usuarios y optimizar la integración entre los distintos modos de transporte ante la incorporación de la nueva línea.

Las intervenciones previstas contemplan la incorporación de nuevas dársenas para el transporte público automotor, la reorganización de paradas de colectivos, el ordenamiento de la circulación peatonal y la mejora de los espacios de conexión entre los diferentes modos, favoreciendo recorridos más ágiles, ordenados, seguros y accesibles.

En cuanto a las estrategias de Desarrollo Orientado al Transporte (TOD/DOT), las mismas se inscriben dentro de las competencias de las áreas de Planeamiento Urbano y responden a un enfoque de planificación que busca integrar el desarrollo urbano con la infraestructura de transporte público de alta capacidad, promoviendo una ciudad más accesible, eficiente y sostenible.

En este sentido, la localización de las estaciones de la Línea F responde al criterio de maximizar la conectividad con la red de transporte existente, favoreciendo la integración con otras líneas de subterráneos, servicios ferroviarios metropolitanos y corredores de transporte público de alta demanda. Asimismo, en las estaciones con mayor intercambio modal, particularmente en Constitución, se prevén intervenciones en superficie destinadas a optimizar la circulación peatonal, fortalecer la integración con el transporte público y mejorar la articulación con la red ciclista.

En materia de movilidad sostenible, el proyecto se enmarca en los lineamientos establecidos por el Plan Urbano Ambiental (Ley N.° 2.930) y el Plan de Movilidad Sustentable 2030, así como en los compromisos asumidos por la Ciudad para la mitigación del cambio climático y la transición hacia la carbono neutralidad al año 2050. Estos instrumentos promueven la priorización del transporte público masivo, la movilidad activa y la consolidación de un sistema de movilidad integrado, eficiente y ambientalmente sostenible.

Desde esta perspectiva, la Línea F ha sido concebida como una infraestructura estructurante del Sistema Integrado de Movilidad Urbana (SIMU), cuya implantación busca fortalecer la accesibilidad, la conectividad de la red y articulación modal. El trazado proyectado permitirá la vinculación con la totalidad de las líneas de subterráneos existentes, constituyendo la única línea del sistema que articulará transversalmente con todas ellas, incrementando el efecto red y ampliando las alternativas de viaje para los usuarios. A su vez, favorecerá la integración con los servicios ferroviarios metropolitanos, corredores de transporte público automotor, futuros sistemas de buses eléctricos en corredores preferenciales (Sistema Trambus) y sistemas alimentadores, tales como el sistema Ecobici y la red de ciclovías protegidas.

Asimismo, las intervenciones previstas en el entorno de las estaciones contemplan la mejora de la circulación peatonal, la accesibilidad universal, el ordenamiento del espacio público y el fortalecimiento de

la conectividad ciclista, incluyendo la evaluación de espacios para el guardado seguro de bicicletas que faciliten la intermodalidad entre la bicicleta y el subterráneo.

En conjunto, estas acciones consolidan a la futura Línea F como una infraestructura estratégica para profundizar un modelo de movilidad sustentable, basado en la integración modal, la jerarquización del transporte público, el fortalecimiento de las redes peatonales y ciclistas y la reducción de las emisiones asociadas a la movilidad urbana.

Habiendo dado respuesta a lo solicitado, se remite la presente en prosecución del trámite.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.08 14:31:45 -03:00

MARTIN ALVAREZ DEL RIVERO
Director General
D.G. DISEÑO Y PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD
MINISTERIO DE MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.08 14:31:44 -03:00

INFORME S/ EX-2026-25298351-GCABA-DGCCN - RESOLUCIÓN 120/2026

Se elabora el presente Informe en el marco del EX-2026-25298351-GCABA-DGCCN, por el cual tramita la Resolución 120/2026, a través de la cual la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires solicita información respecto de la futura línea de subte "Línea F" y su proyecto.

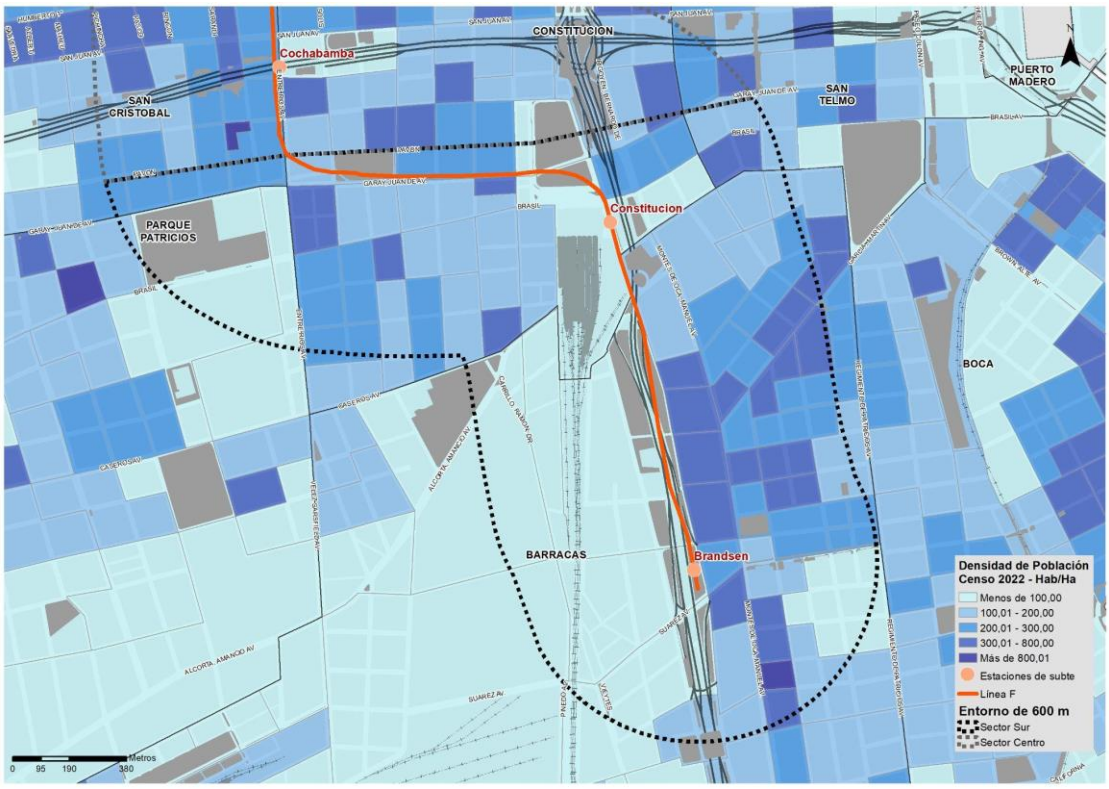
En ese sentido, se informa a continuación, respecto a la caracterización de la línea de base para el proyecto Línea F para los indicadores principales, distinguiendo por tres grandes sectores de características marcadas y diferenciadas: Sur, Centro y Norte:

●Densidad poblacional:

A continuación se realiza un análisis de la densidad poblacional según el sector correspondiente de la traza, para un entorno inmediato (100m) y un entorno más alejado (600m).

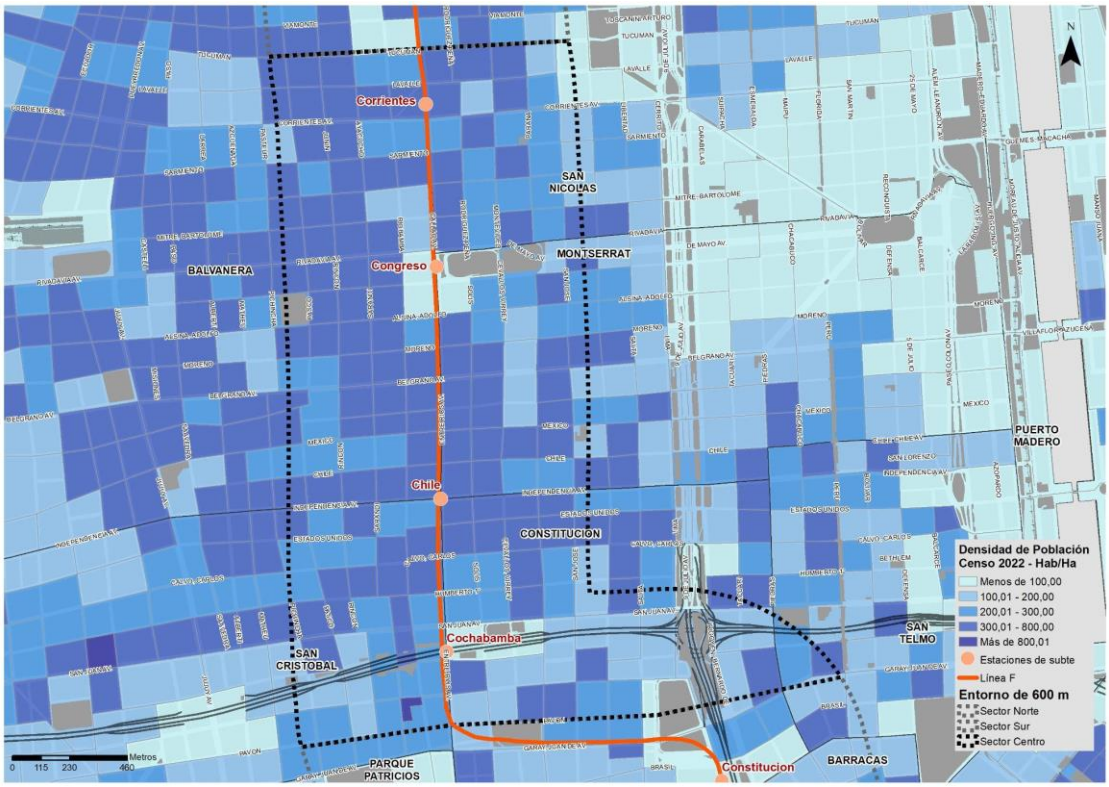
Sector Sur

En 2022, la densidad de población dentro del entorno de 600 m (156,1 hab/ha), se mantuvo por encima de la Ciudad (152,0 hab/ha), mientras que en el entorno de 100 m (107,6 hab/ha) continuó siendo inferior. En el entorno de 100 m la variación respecto al censo de 2010 es del 13%, superior a la de la Ciudad que fue del 8% mientras que en el de 600 m fue del 3,5%.



Sector Centro.

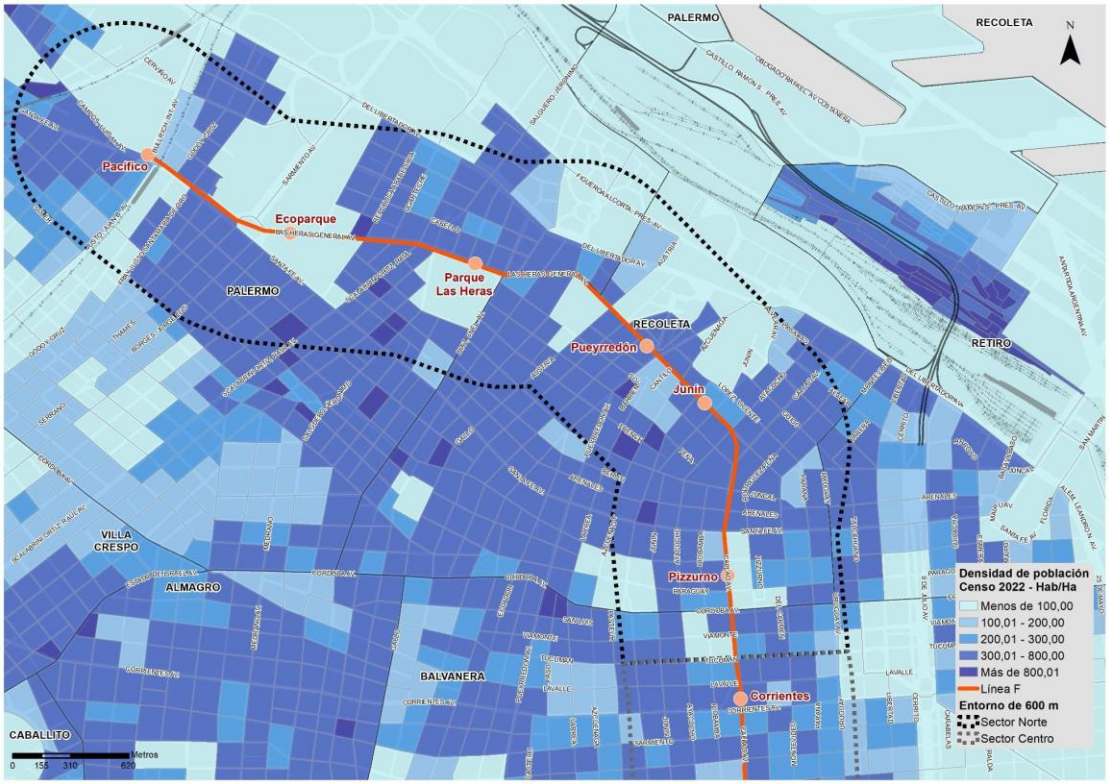
La densidad dentro del entorno de 100 m (383,5 hab/ha) supera la del entorno de 600 m (316,1 hab/ha), lo mismo que sucedió en el 2010. Ambos entornos superan significativamente la densidad promedio de la Ciudad (152,2 hab/ha). De la misma forma, las variaciones intercensales en los entornos (10% y 11% respectivamente), son mayores que la de la Ciudad (8%). Se destacan los radios con densidades comprendidas entre 200 y 300 hab/ha y entre 300 y 800 hab/ha. Los radios censales de menor densidad se ubican en el entorno de la Au. 25 de Mayo.



Sector norte.

Según el Censo 2022, el sector norte de la línea F mantiene densidades poblacionales muy superiores al promedio de la Ciudad (152 hab/ha), con 341,8 hab/ha en entorno de 100 m y 300 hab/ha en el de 600 m. En lo que respecta a la variación intercensal la del entorno de 100 m (11,8%) se encuentra por encima de la de CABA (8%), mientras que la de los 600 m fue inferior (-9%).

Predominan los radios censales con densidades entre 300 y 800 hab/ha, y se incorporan algunas manzanas más con más de 800 hab/ha. En el entorno de la estación Pizzurno se observa mayor heterogeneidad de densidades que las otras estaciones, posiblemente vinculada a la presencia de equipamientos y oficinas que reducen la proporción de vivienda. Respecto a los radios de menor densidad se mantiene la misma lógica que en el censo 2010.



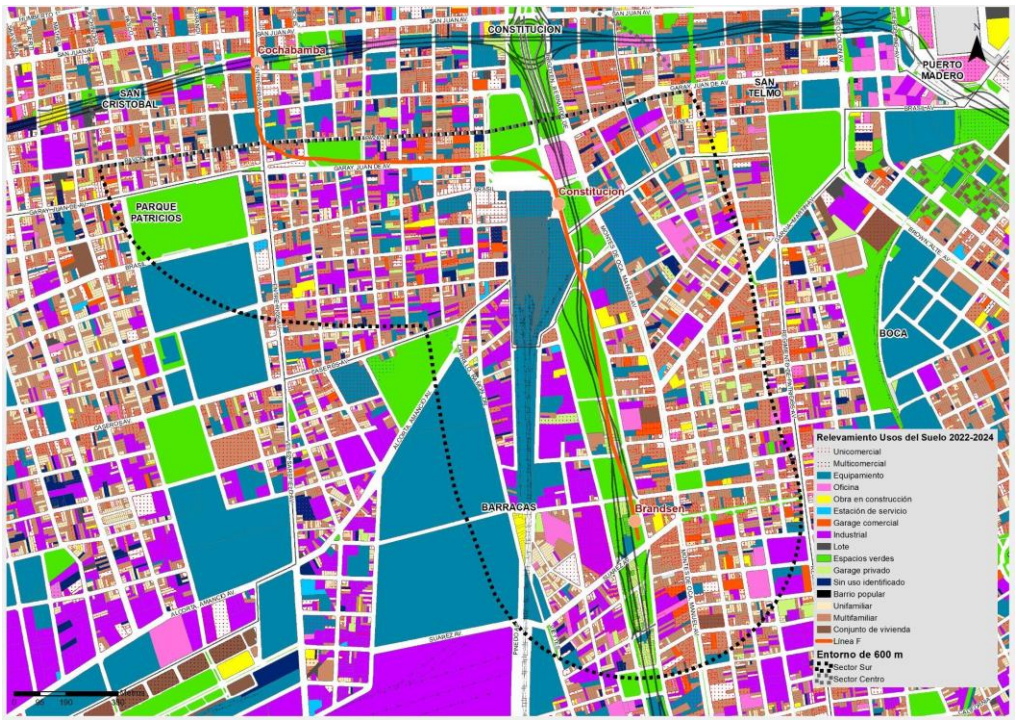
- Usos del suelo

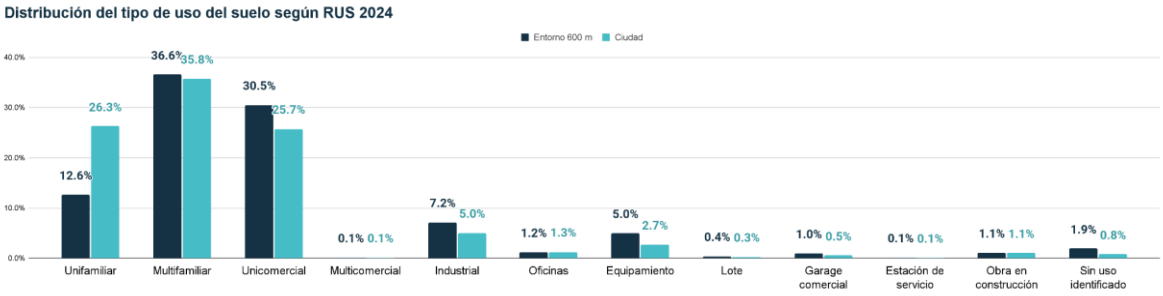
En cuanto a los usos del suelo, se observa una marcada mixtura funcional en toda la traza, con predominio residencial multifamiliar y presencia sostenida de actividades comerciales y administrativas.

A continuación se realiza un análisis según el sector correspondiente de la traza**.**

Sector Sur

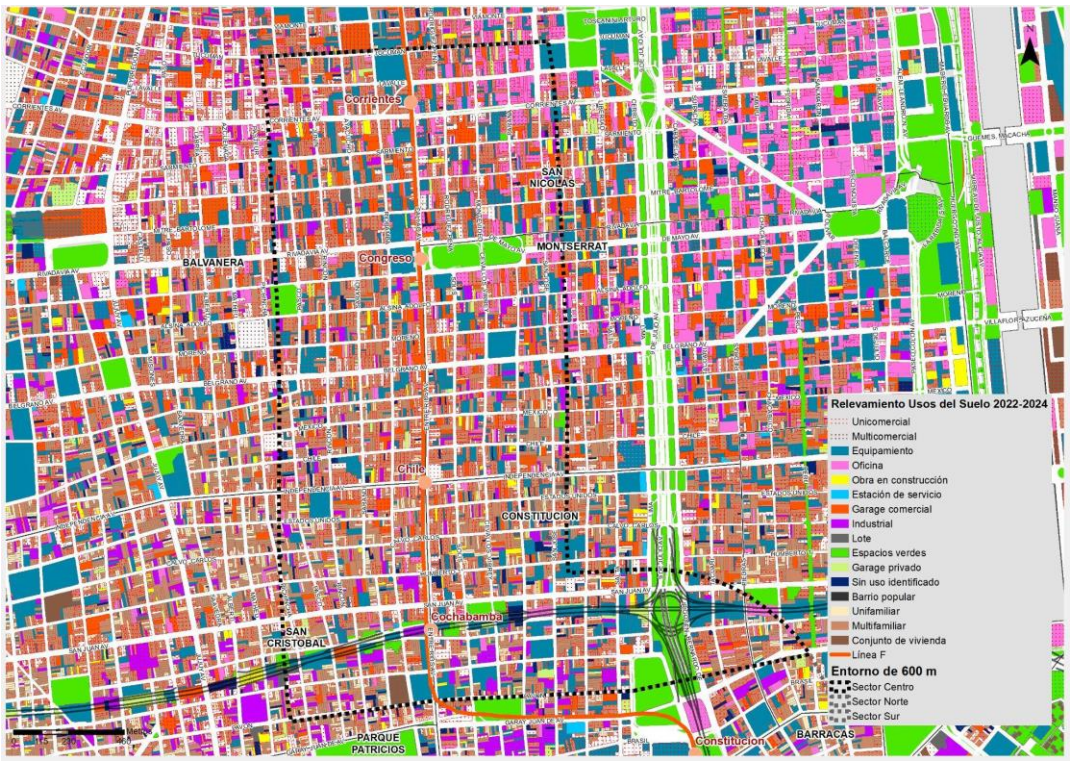
De acuerdo al Relevamiento de Usos del Suelo 2022-2024, el sector sur de la traza de la futura Línea F se distingue por registrar mayor cantidad de viviendas de tipo multifamiliar (36,6%) en relación a la cantidad de viviendas unifamiliares (12,6%) que se concentran en los ejes de las principales avenidas.

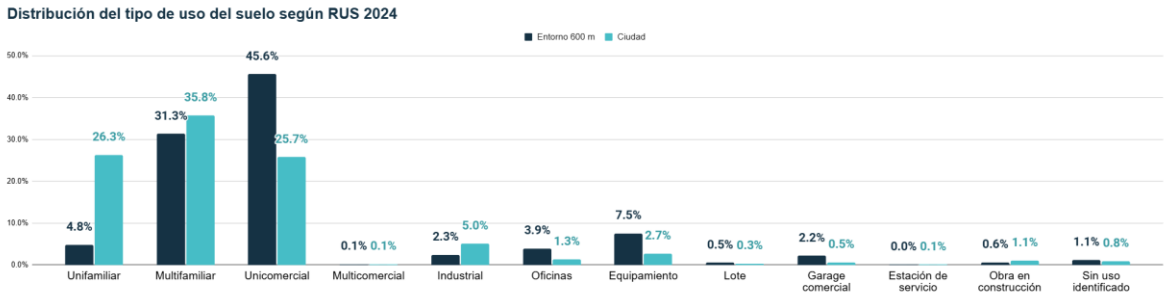




Sector Centro

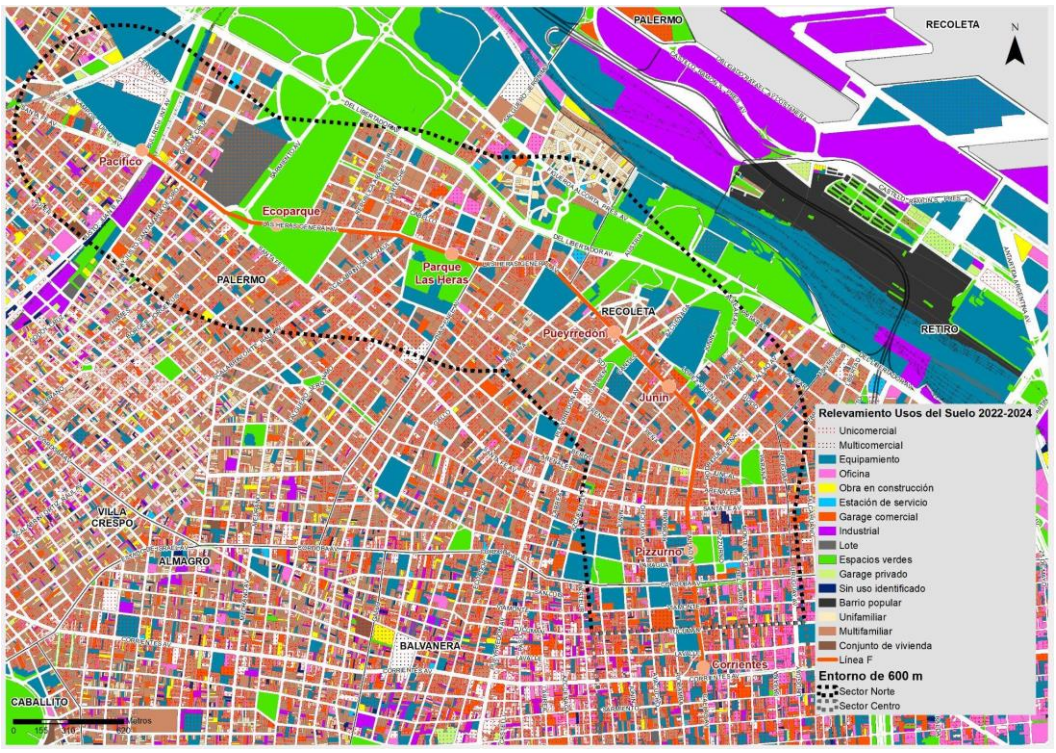
En el sector centro predomina el uso comercial por encima de otros usos, influenciado por la presencia del área comercial Once. La línea F con un 45,6% de usos comerciales, supera a la Ciudad en casi un 20 puntos porcentuales. Hacia el norte de la avenida Belgrano se destaca, además de la concentración de comercios, la presencia de oficinas y equipamientos, atravesando el área del Congreso de la Nación.

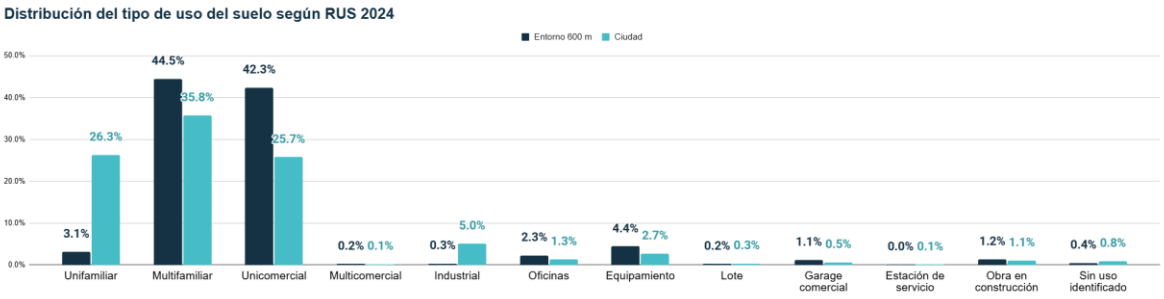




Sector Norte

En el Sector Norte se observa una predominancia de viviendas multifamiliares y usos comerciales por sobre otros usos. Las viviendas multifamiliares representan el 44,5 %, superando en 8,7 puntos porcentuales la proporción registrada a nivel Ciudad. El uso unicomercial representa el 42,3 %, superando en 16,6 puntos porcentuales al promedio de la Ciudad. Se concentran principalmente a lo largo de grandes avenidas como Santa Fe, Pueyrredón, Callao y General Las Heras. Se observan importantes equipamientos, incluyendo hospitales, universidades, cementerios, entre otros.

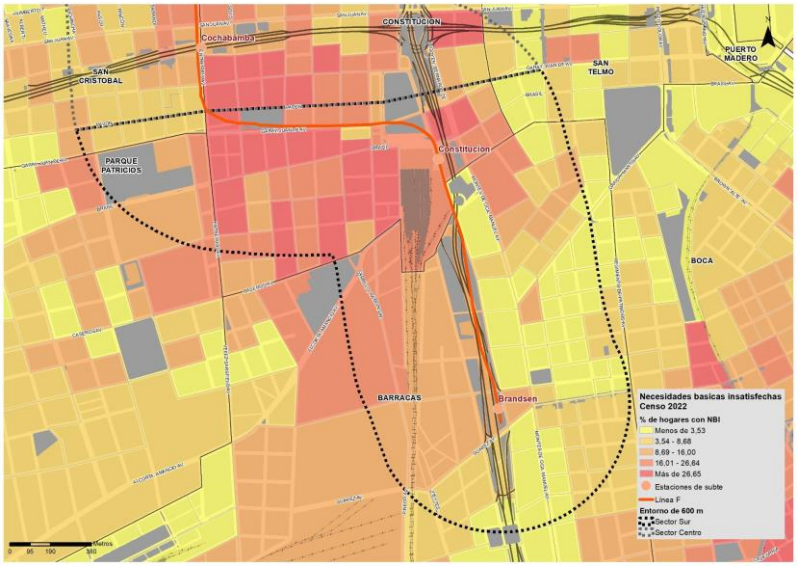




Indicadores Socioeconómicos (NBI - Necesidades Básicas Insatisfechas)

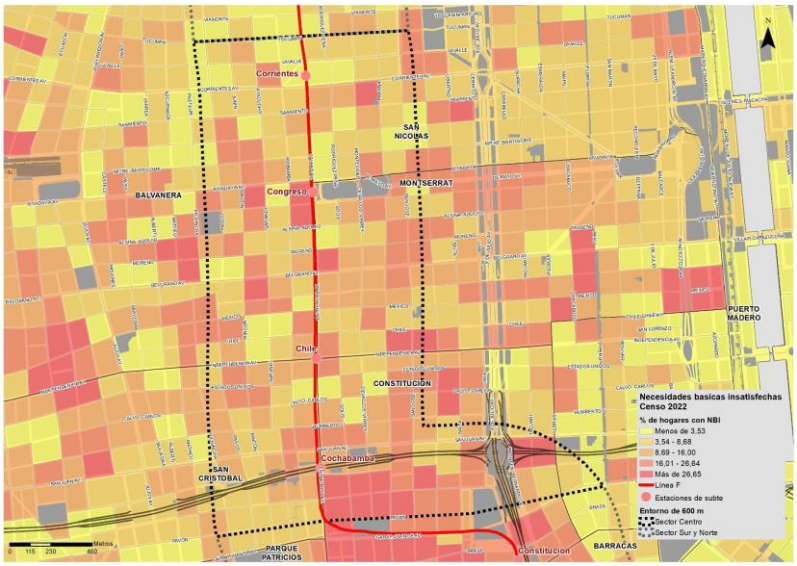
Se realiza un análisis del Índice de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) según el sector correspondiente de la traza, para un entorno inmediato (100m) y un entorno más alejado (600m), dividido por sector sur, centro y norte.

Sector sur



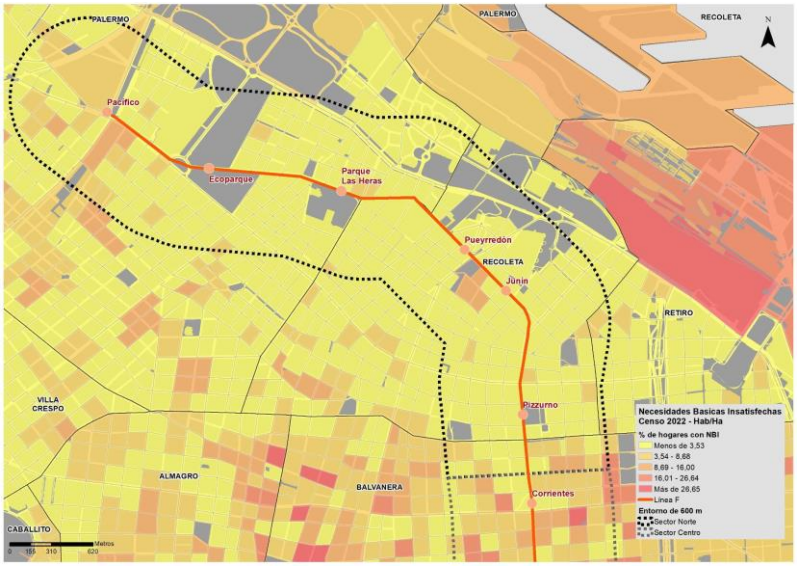
El entorno de la plaza Constitución (sector línea F) es el lugar con mayor criticidad, luego se extiende y disminuye el nivel de criticidad gradualmente hacia Parque Patricios (Sector línea H), donde se registra una proporción menor de NBI en avenida Caseros.

Sector centro



Se observa como el nivel de criticidad de Constitución supera a la autopista y se extiende gradualmente hacia el norte. En el caso de línea H, el porcentaje de NBI es variado, se destaca en la zona del Abasto y alrededor de estación Venezuela, dos focos con mayor criticidad.

Sector norte



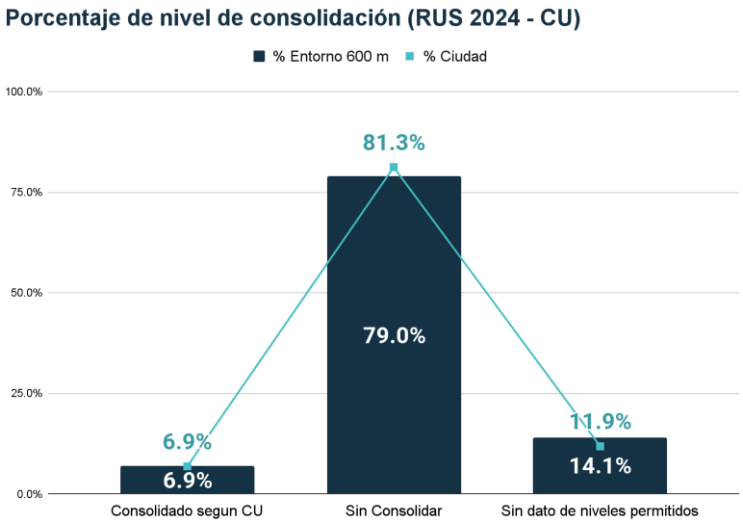
Este sector se caracteriza por presentar una proporción de hogares con Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) inferior al promedio de la Ciudad. Según el Censo 2022, hay un 1,8% de hogares con NBI frente al 5,2% promedio de la Ciudad. Se destacan focos con mayor criticidad de NBI alrededor de Pacifico.

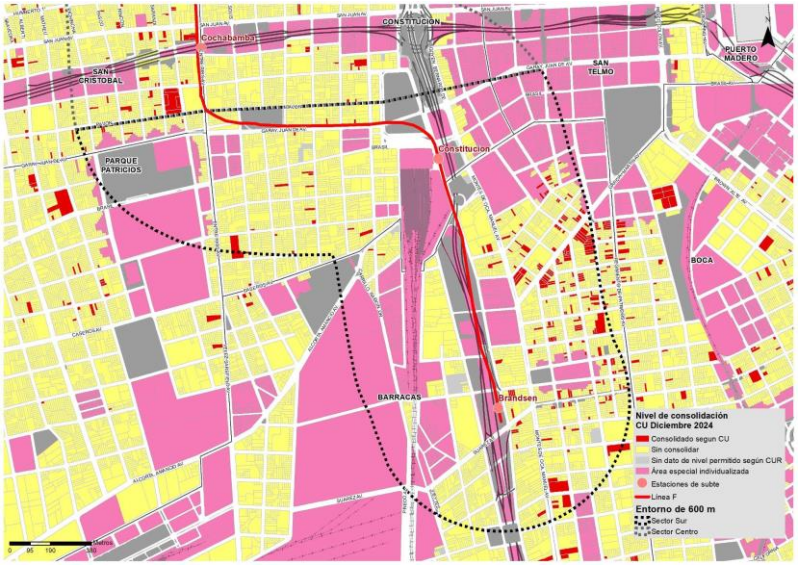
Al estar establecida la línea de base, se pueden generar informes cada vez que sean necesarios y/o requeridos. Respecto a distintos indicadores como nivel de consolidación y homogeneidad morfológica, usos del suelo, valores de suelo, permisos de obra (tipo de obra, superficie aprobada, altura, destino), entre otros, se detallan a continuación:

- Nivel de consolidación

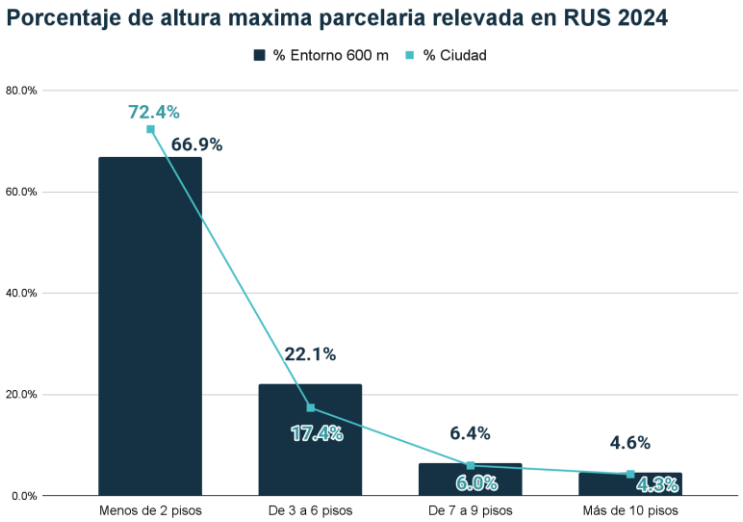
Se analiza el nivel de consolidación edilicia para un entorno de 600m respecto de la traza de la Línea F, y según la división en sector sur, centro y norte. Se considera consolidación a la diferencia entre la altura existente (Relevamiento de Usos del Suelo 2024) y la altura propuesta por el Código Urbanístico.

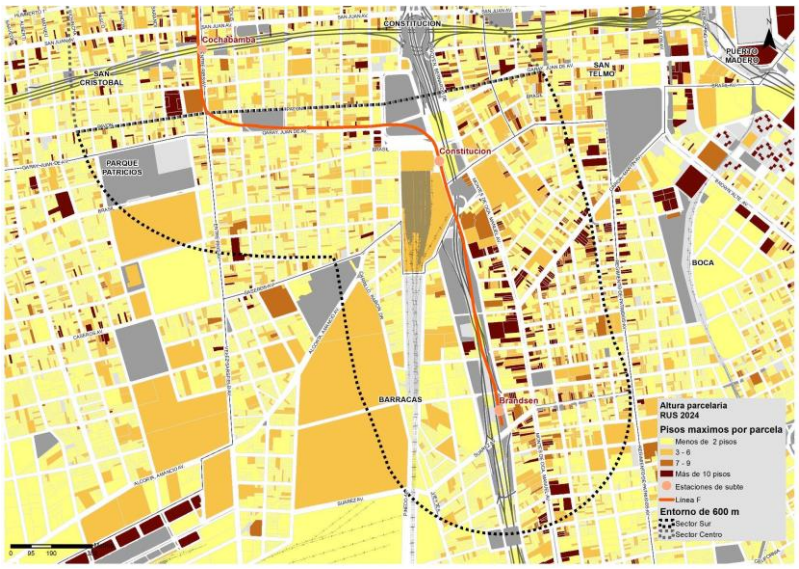
Sector sur
En el sector sur la proporción de parcelas consolidadas se asemeja a la Ciudad (ambas 6.9%). Se destaca un conjunto de parcelas consolidadas hacia el este de la Av. Montes de Oca.





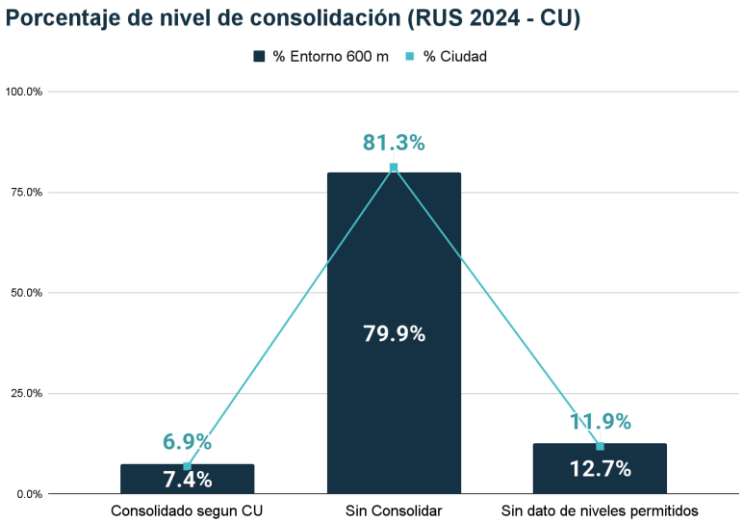
En cuanto a la altura máxima por parcela, predomina un tejido urbano que combina parcelas de baja altura (menos de 2 pisos) con otras de altura media (entre 3 y 6 pisos). Se destacan las avenidas Montes de Oca y Martín García por un tejido cuya altura supera los 7 pisos.

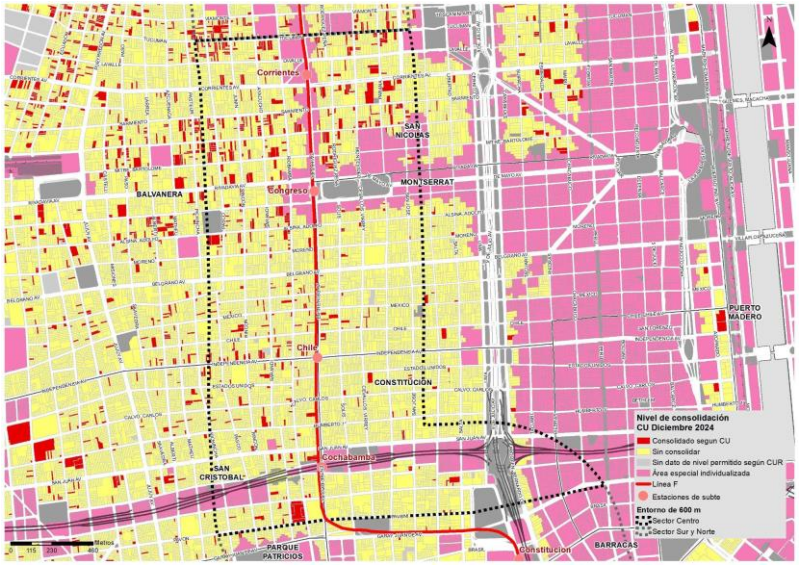




Sector centro

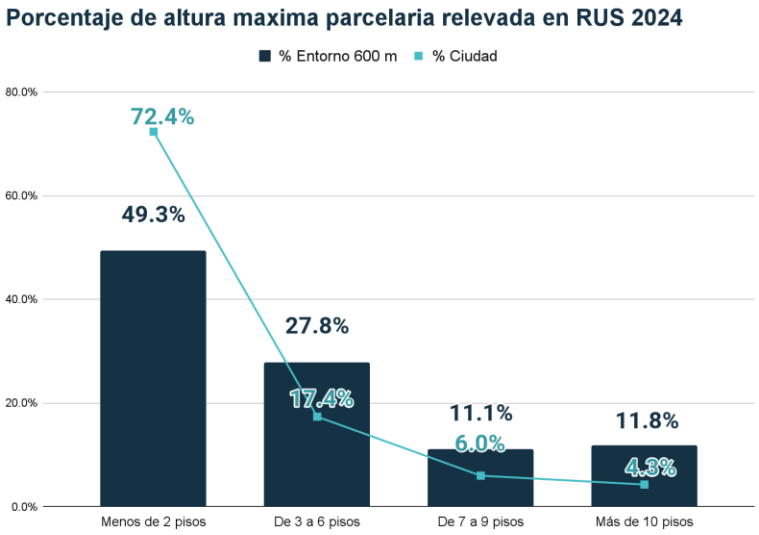
El 7.4% de las parcelas del sector se encuentran consolidadas, lo que supera levemente a la ciudad (6.9%). Se identifican dos sectores claramente diferenciados. Hacia el norte, el tejido presenta un mayor grado de consolidación en relación con las alturas propuestas por el Código Urbanístico. En cambio, hacia el sur, en el área delimitada por las avenidas Jujuy, San Juan, Entre Ríos e Independencia, el nivel de consolidación es menor, aunque se concentra un conjunto de parcelas consolidadas.





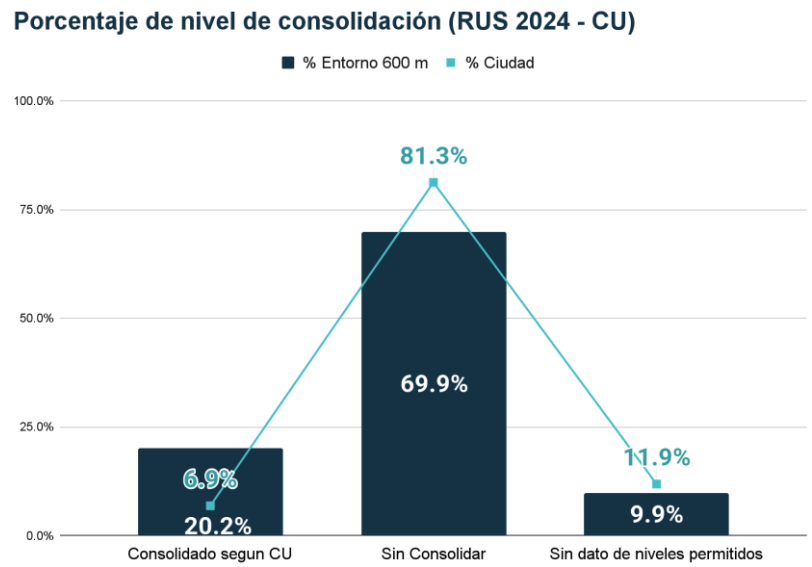
Respecto a la altura máxima por parcela, hacia el norte del eje de la avenida Belgrano, se observa un tejido predominantemente alto (más de tres pisos), con avenidas que alcanzan alturas superiores a los diez pisos. En cambio, hacia el sur, se mantiene una mayor diversidad de alturas.

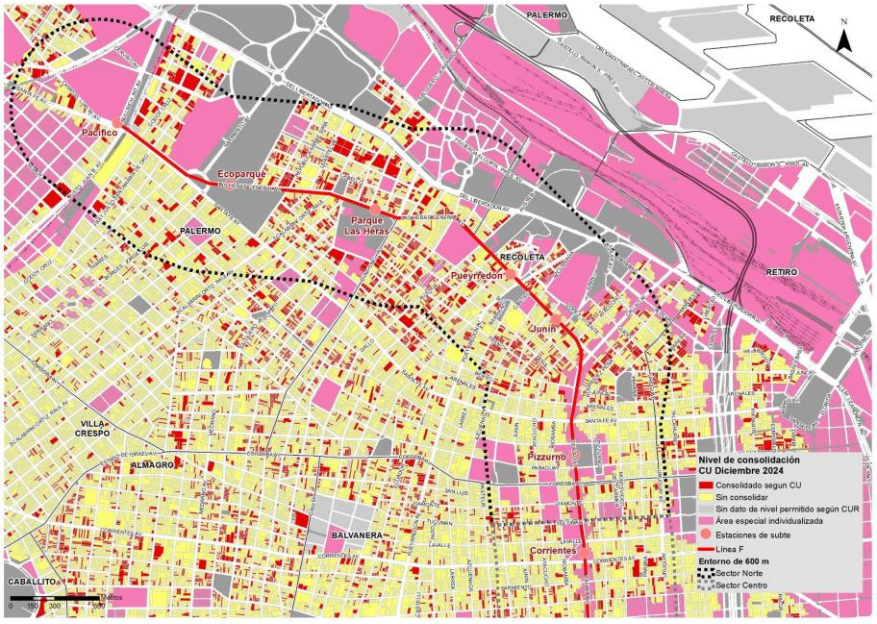




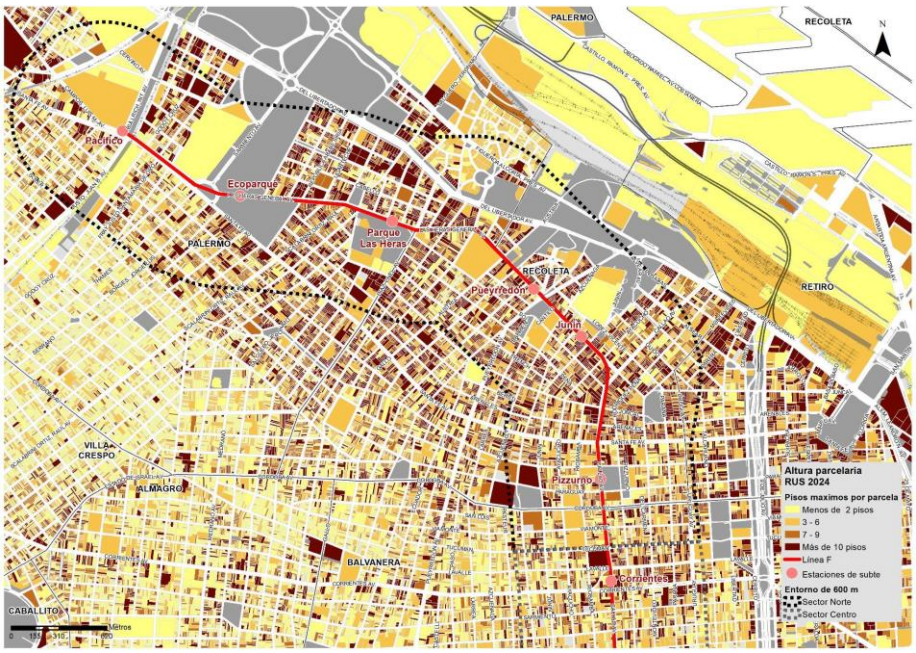
Sector norte

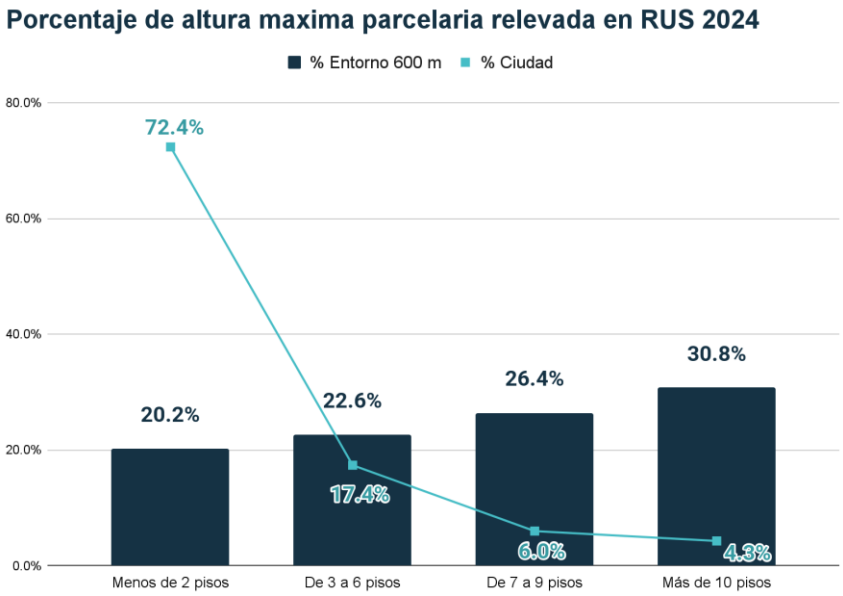
El sector norte de la Ciudad presenta una mayor proporción de parcelas consolidadas en comparación con la Ciudad y con el resto de los sectores de la traza de la línea F. En el entorno de la línea F, el 20,2 % de las parcelas están consolidadas en relación al Código Urbanístico lo que supera en 13,3 puntos porcentuales a la Ciudad.





En relación a las alturas máximas, la Línea F atraviesa un sector donde más del 50% de las parcelas presentan una altura superior a 7 pisos. Predominan las parcelas con alturas superiores a los 10 pisos, representando el 30,8% del total. Este valor supera en un 26,5 puntos porcentuales al promedio de la Ciudad.





- Usos del suelo

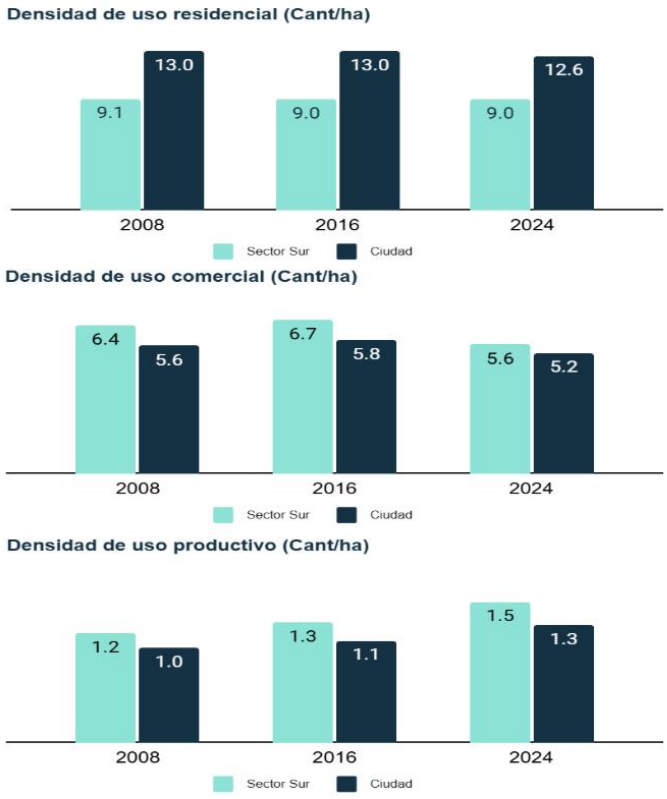
Se analiza la evolución de los usos del suelo en un radio de 600m respecto de la traza de la Línea F a partir de los relevamientos realizados en 2008, 2016 y 2024. Posteriormente, se evalúa la dinámica territorial en el período más amplio comprendido entre 2008 y 2024. Entre 2008 y 2024, los cambios de uso superaron los valores promedio de la Ciudad en los sectores sur y centro, destacándose el incremento de oficinas en torno a Tribunales y la persistencia de usos industriales en en el sector sur. El sector norte, en cambio, mantiene una estabilidad funcional

que refleja un tejido urbano consolidado, aunque con focos de reconversión hacia usos mixtos y comerciales.

A continuación se realiza un análisis según el sector correspondiente de la traza**.**

Sector Sur, evolución usos del suelo 2008-2016-2024

Al analizar la distribución de usos residenciales, comerciales y productivos (oficinas e industrias) en un radio de 600 metros, a partir de los relevamientos de 2008, 2016 y 2024, se observa un predominio del uso residencial, acompañado por la actividad comercial y, en menor medida, por la productiva. El uso residencial se mantiene estable a lo largo del tiempo, aunque siempre por debajo del promedio de la Ciudad. El uso comercial muestra una retracción en 2024 respecto de 2008 y 2016, aunque continúa levemente por encima del promedio urbano. La actividad productiva, en cambio, presenta incrementos sutiles en cada relevamiento. Si bien esta tendencia podría interpretarse como un leve reemplazo del uso comercial por el productivo, la diferencia observada no constituye por sí sola un indicio claro de transformación en el barrio, ya que también puede explicarse por ajustes metodológicos en los relevamientos respecto de años anteriores.



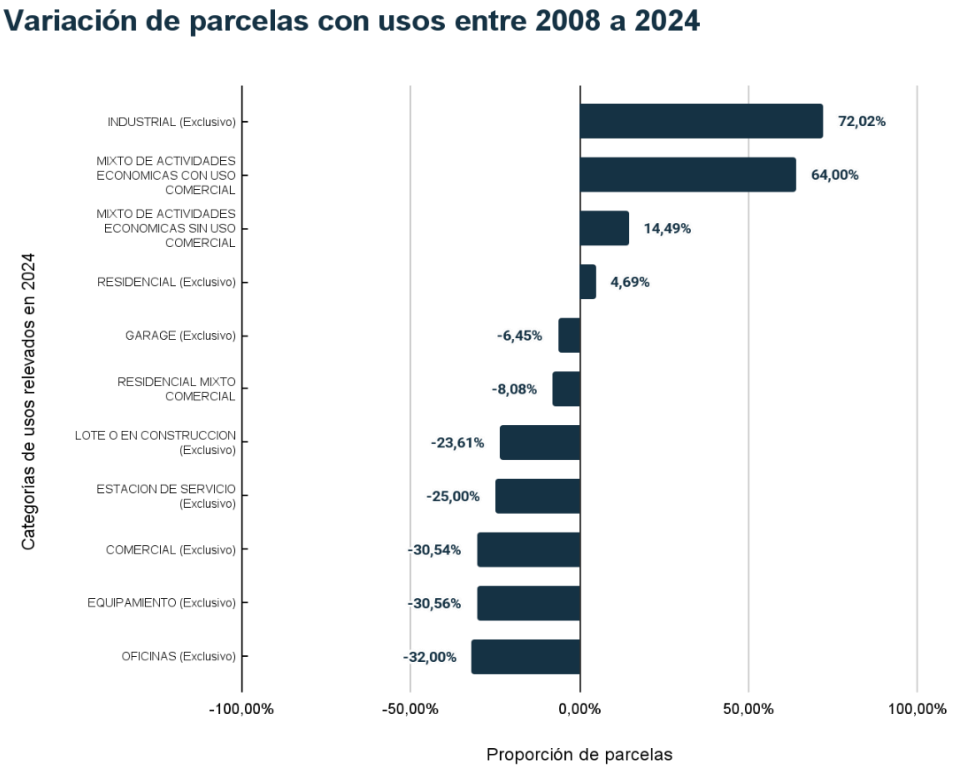
Entre 2008 y 2024 el 28,6 % de las parcelas del sector sur experimentaron algún tipo de cambio en el uso del suelo. De ese total, el 11,0 % presentó un cambio parcial de uso y el 17,6 % un cambio total. Estos valores superan los registrados en la Ciudad, donde el 9,6 % de las parcelas

tuvo un cambio parcial y el 10,4 % un cambio total, alcanzando un 20,0 % de modificaciones en total.

La densidad de cambios en el sector sur fue de 3,4 parcelas modificadas por hectárea, lo que representa una densidad un 23 % inferior a la observada en la Ciudad, que fue de 4,2 cambios por hectárea en el mismo período.

En el área analizada se destaca un incremento del 72,02% de parcelas con uso industrial exclusivo, es decir un total de 121 parcelas destinadas exclusivamente a usos industriales, concentradas principalmente en las adyacencias de las vías del ferrocarril Roca. En contraste, se observa una caída en el sector de servicios, que incluye comercios, oficinas y equipamientos.

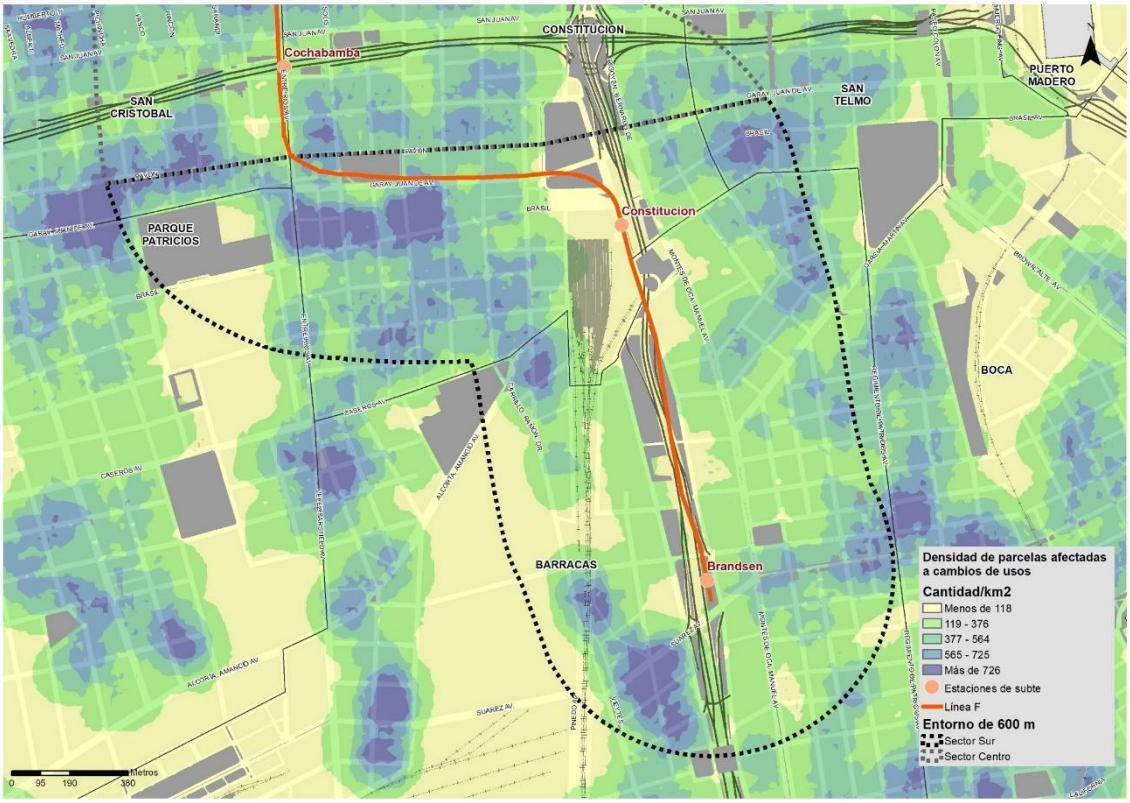
Las parcelas con uso comercial exclusivo fueron las más afectadas con una caída del 30,54% entre 2008 y 2024, equivalente a una reducción de 91 parcelas de uso exclusivamente comercial, localizadas mayormente en torno a la estación Constitución. Sin embargo, si evaluamos la actividad total de los locales comerciales, tanto aquellos ubicados en parcelas de uso exclusivamente comercial como en aquellas que combinan actividad comercial con otros usos, la tasa de actividad comercial muestra una leve recuperación, de 75% en 2008 a 78% en 2024.



En el siguiente mapa se presenta la distribución de las parcelas que registraron algún cambio en su uso residencial, comercial o productivo entre 2008 y 2024.

Se observa una mayor concentración de transformaciones en el área comprendida entre las avenidas Juan de Garay y Brasil, abarcando los barrios de Constitución y San Telmo. Asimismo, se identifican focos relevantes en torno a la avenida Suárez, en el barrio de Barracas, que reflejan una dinámica de cambios en el borde sur del área de estudio.

No se registran modificaciones en las parcelas correspondientes a grandes equipamientos urbanos -como la Estación Constitución y los hospitales de Barracas-, donde se mantiene una continuidad funcional.



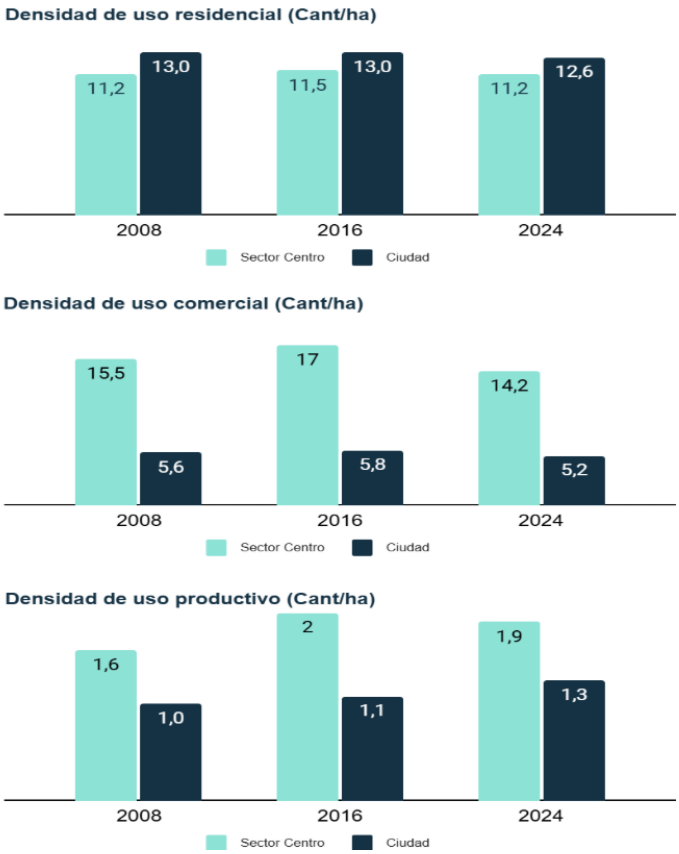
Concentración de parcelas que tuvieron algún tipo de cambio de uso según Relevamiento de usos del suelo entre 2008 y 2024 (RUS)

Sector Centro, evolución usos del suelo 2008-2016-2024

Al analizar la distribución de usos residenciales, comerciales y productivos (oficinas e industrias) en un radio de 600 metros, según los relevamientos de 2008, 2016 y 2024, se observa que el sector presenta una marcada actividad comercial que convive con usos residenciales y, en menor medida, productivos. En los tres períodos se registra un incremento en 2016 respecto de 2008 y un leve retroceso en 2024, más pronunciado en la actividad comercial.

El uso residencial se mantiene relativamente estable, siempre con valores inferiores a los de la Ciudad. El uso comercial se consolida como el predominante en el área, con valores que superan ampliamente los promedios urbanos, siguiendo la misma dinámica de crecimiento en 2016 y

retracción en 2024. La actividad productiva también mantiene valores superiores al promedio de la Ciudad, alcanzando su máximo en 2016 y presentando un leve retroceso en 2024. A diferencia de este comportamiento, en la Ciudad se observa un incremento leve pero sostenido entre 2008 y 2024.



Entre 2008 y 2024 el 31,2 % de las parcelas del sector centro cambiaron su uso. De ese total, el 16 % presentó un cambio parcial de uso, mientras que el 15,2 % tuvo un cambio total. Estos valores superan los registrados en la Ciudad, donde el 9,6 % de las parcelas tuvo un cambio parcial y el 10,4 % un cambio total, alcanzando un 20 % de modificaciones en total.

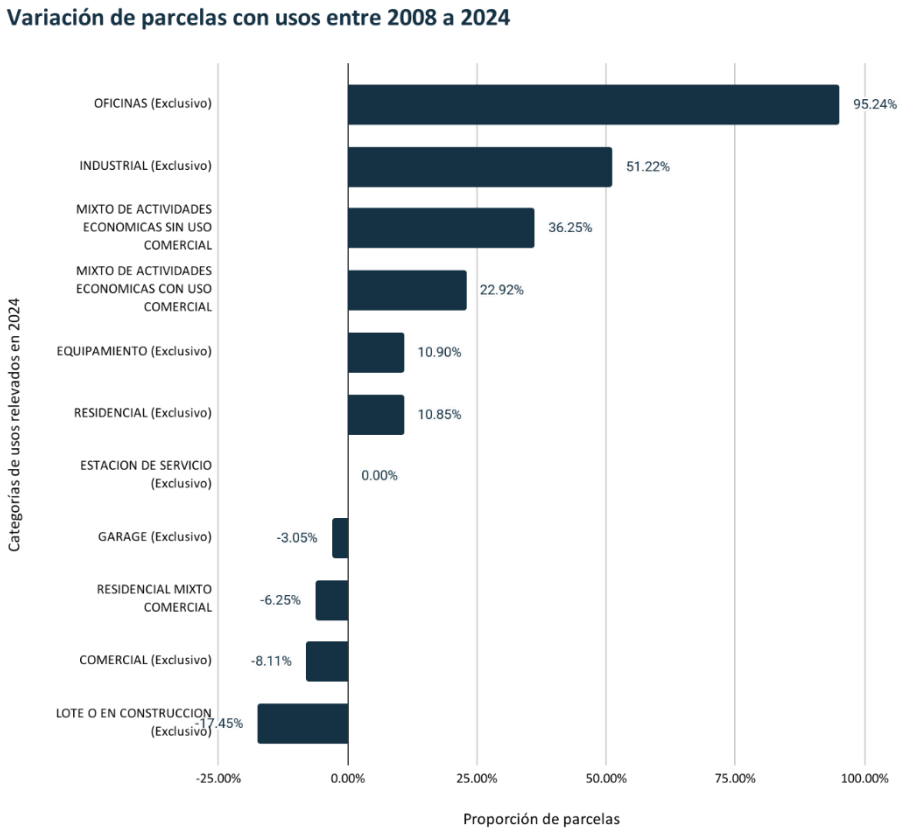
La densidad de cambios en el sector centro fue de 5,3 parcelas modificadas por hectárea, frente a las 4,2 parcelas por hectárea observadas en la CABA durante el mismo período.

En el área de estudio se destaca un incremento del 95,5% del uso de oficinas, con más de 40 parcelas nuevas destinadas exclusivamente a dicho uso, concentradas principalmente en las cercanías de la avenida Corrientes, por la influencia del polo judicial de Tribunales. Las parcelas con uso comercial exclusivo fueron las más afectadas con una caída del 8,11% entre 2008 y 2024, equivalente a un total de 202 parcelas menos, con una leve concentración de esta tipología en torno a la estación proyectada Chile.

Si evaluamos la actividad total de los locales comerciales, tanto aquellos ubicados en parcelas de uso exclusivamente comercial como en aquellas que combinan actividad comercial con otros

usos, observamos que la tasa de actividad comercial descendió del 80,1 % en 2008 al 78,3 % en 2024.

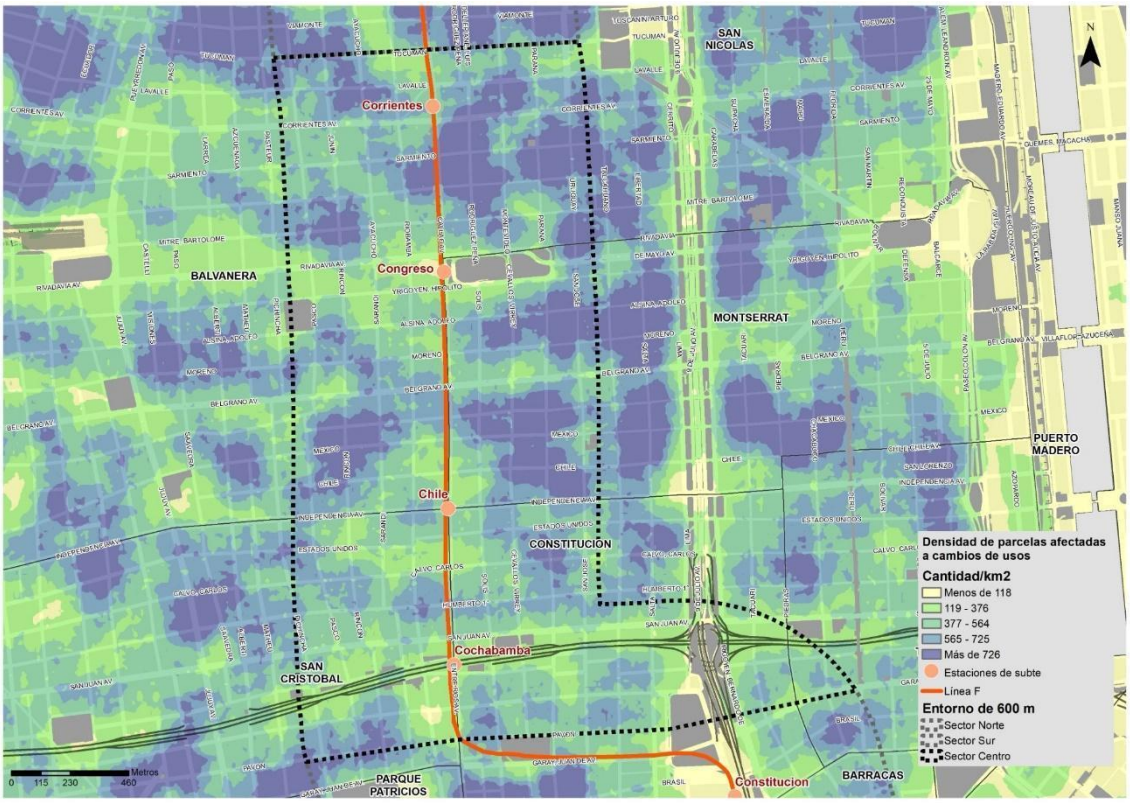
Los equipamientos y las industrias se distribuyen de manera diferenciada: los primeros se concentran al norte y las segundas al sur de la avenida Belgrano.



En el siguiente mapa se presenta la distribución de las parcelas que experimentaron algún cambio en su uso residencial, comercial o productivo entre 2008 y 2024.

Los cambios se concentran principalmente en el sector este del área de estudio, en torno a la avenida 9 de Julio, una zona caracterizada por la presencia de actividades administrativas y de oficinas, que podrían estar incidiendo en estas transformaciones.

A lo largo del eje proyectado de la línea F, la intensidad de los cambios es, en general, baja, con excepción del tramo comprendido entre las futuras estaciones Congreso y Corrientes.

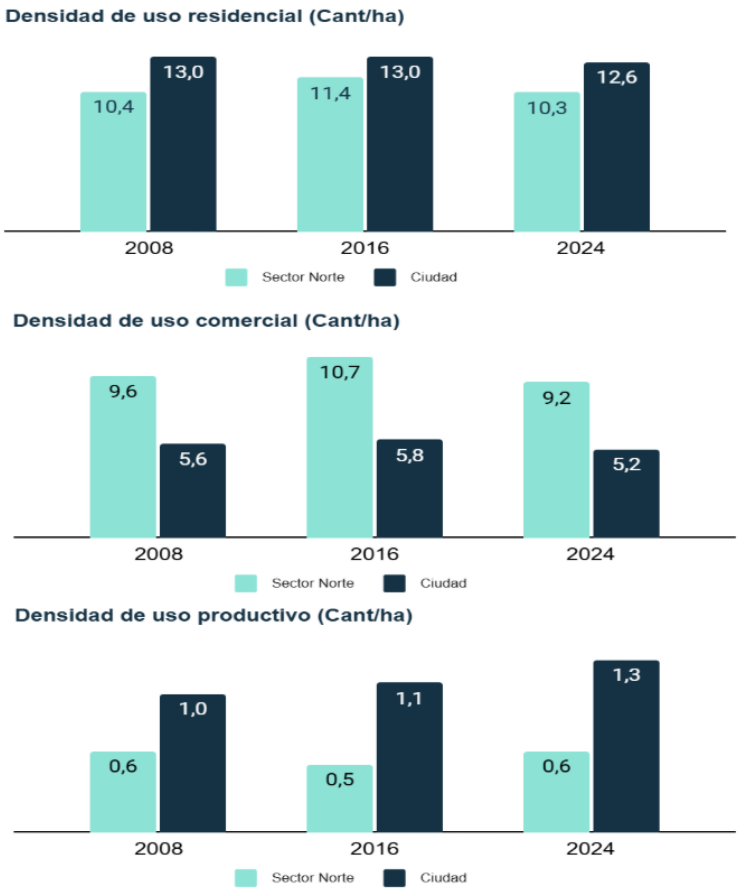


Concentración de parcelas que tuvieron algún tipo de cambio de uso según Relevamiento de usos del suelo entre 2008 y 2024 (RUS)

Sector Norte, evolución usos del suelo 2008-2016-2024

El área analizada presenta una mayor mixtura de actividades económicas, manteniendo al mismo tiempo el uso residencial predominante.

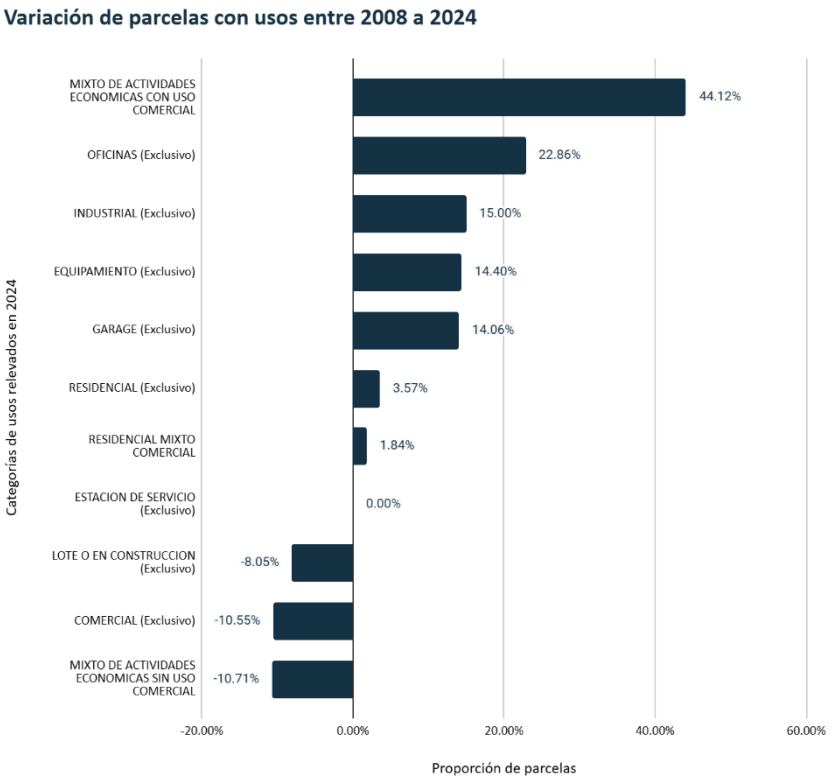
Al analizar la distribución de usos residenciales, comerciales y productivos (oficinas e industrias) en un radio de 600 metros, según los relevamientos de 2008, 2016 y 2024, se observa un entorno donde conviven usos residenciales y comerciales, y en menor medida, actividades productivas y de servicios. La densidad residencial se mantiene relativamente estable entre 2008 y 2024, aunque con valores levemente inferiores al promedio de la Ciudad. El uso comercial supera de manera sostenida los valores urbanos, siguiendo una dinámica de crecimiento entre 2008 y 2016, y de retroceso hacia 2024. Por último, la actividad productiva presenta valores bajos y estables durante todo el período, siempre por debajo de los niveles de la Ciudad, lo que indica una incidencia limitada de estas actividades en el sector.



Entre 2008 y 2024, el 21,2 % de las parcelas del sector experimentaron algún tipo de cambio en el uso del suelo. De ese total, el 10,8 % presentó un cambio parcial de uso y el 10,4 % un cambio total. Estos valores son similares a los registrados en la Ciudad , donde el 9,6 % de las parcelas tuvo un cambio parcial y el 10,4 % un cambio total, alcanzando un 20 % de modificaciones en total.

La densidad de cambios en el sector fue de 2,7 parcelas modificadas por hectárea, lo que representa una densidad un 36 % inferior a la observada en la CABA, que fue de 4,2 cambios por hectárea en el mismo período.

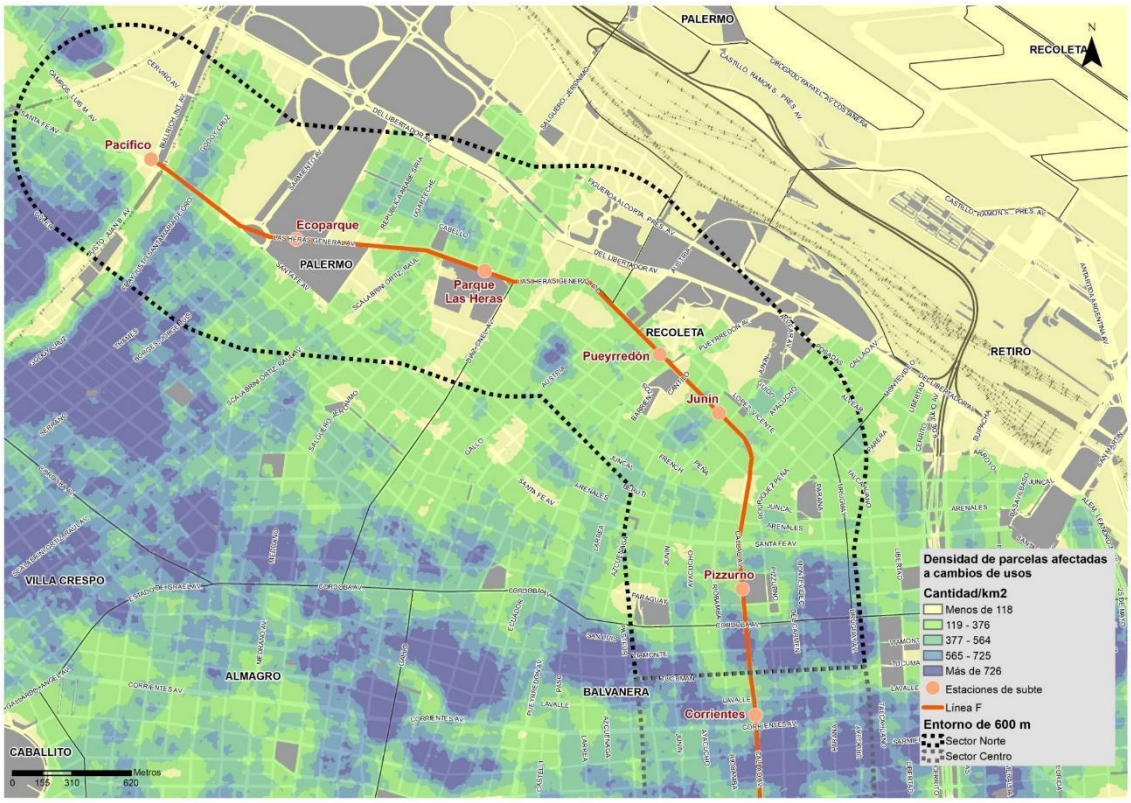
El mayor incremento se observa entre las parcelas con usos económicos mixtos y actividad comercial, con un aumento del 44,12%. Le sigue en incremento el uso de oficinas con un 22,86%, localizadas especialmente en el sector comprendido entre las avenidas Corrientes y Santa Fe. Además, la tasa de actividad comercial se mantiene elevada, pasando del 90,9% en 2008 al 91,9% en 2024.



El siguiente mapa muestra la distribución de aquellas parcelas que experimentaron algún cambio en los usos residencial, comercial y productivo entre 2008 y 2024.

En el entorno de 600 m, se observa principalmente una marcada estabilidad en los usos del suelo, lo que refleja un área urbana mayormente consolidada.

Los focos de cambio se localizan hacia los extremos del área de influencia, en las proximidades de las estaciones proyectadas Pizzurno y Pacífico, y por fuera del área, con mayor concentración en los barrios de Palermo y Villa Crespo.



Concentración de parcelas que tuvieron algún tipo de cambio de uso según Relevamiento de usos del suelo entre 2008 y 2024 (RUS)

- Valores de suelo

Los valores de venta de departamentos en el período 2005-2024 muestran una evolución similar a la tendencia general de la Ciudad, aunque con diferencias marcadas por sector. En los tramos sur y centro, los precios se mantienen sistemáticamente por debajo del promedio urbano, con picos puntuales en 2018 y 2019. En contraste, el sector norte exhibe valores históricamente superiores, alcanzando máximos de más de 4.000 USD/m² en el mismo período, lo que confirma su alta valorización estructural. En los últimos años la brecha entre los entornos próximos a la traza y el promedio de la Ciudad se amplía, especialmente en los sectores sur y centro.

A continuación se realiza un análisis según el sector correspondiente de la traza**.**

Sector Sur

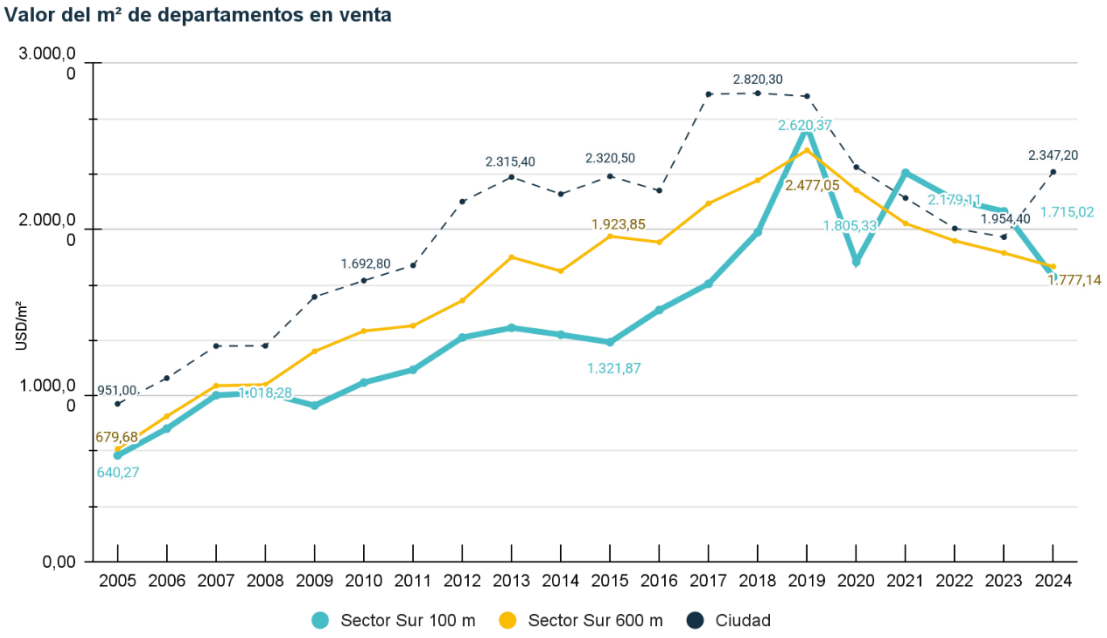
Entre 2005 y 2024, tanto el entorno inmediato de 100 metros como el de 600 metros en torno a la línea F los valores de departamentos en venta presentan una tendencia de crecimiento sostenido, similar a la observada en el conjunto de la Ciudad. Sin embargo, en ambos casos los niveles se mantienen sistemáticamente por debajo del promedio urbano, salvo en algunos momentos puntuales donde se registran valores comparables o superiores.

Entre 2005 y 2024 los valores registrados en el entorno de 100 metros se ubicaron, en promedio, un 14,6% por debajo de los correspondientes al radio de 600 metros y un 40% por debajo del promedio urbano.

Entre 2005 y 2011 se observa una tendencia de crecimiento sostenido, destacándose un incremento entre 2009 y 2011 en el entorno de 600 m y posteriormente la evolución es más estable.

Durante el período 2017–2019 se observa un comportamiento ascendente general, con diferencias en la magnitud y el ritmo de crecimiento entre los inmuebles próximos a la traza (100 m), los del entorno más amplio (600 m) y el promedio de la Ciudad. El valor máximo se alcanza en 2019 con 2620 USD/m2 para el entorno de los 100 m y 2477 USD/m2 para el entorno de los 600 m, ambos valores inferiores a la Ciudad (2802 USD/m2). Para 2019 se registra una concentración de ofertas sobre las avenidas Montes de Oca, Hornos y Suárez, en Barracas, así como a lo largo de Combate de los Pozos y la avenida Juan de Garay, incluyendo el tramo entre San José y Salta.

Entre 2020 y 2024 los valores descendieron como consecuencia de la crisis económica derivada de la pandemia. Hacia 2021 se produjo una leve recuperación en los inmuebles próximos a la traza de 100 m con un valor promedio de 2341 USD/m2 superior al de la Ciudad (2189 USD/m2). Sin embargo, en 2024, volvieron a disminuir (1715 USD/m2) mientras que la Ciudad experimenta un repunte (2347 USD/m2). En los entornos de 600 metros, la tendencia descendente se profundizó aún más.



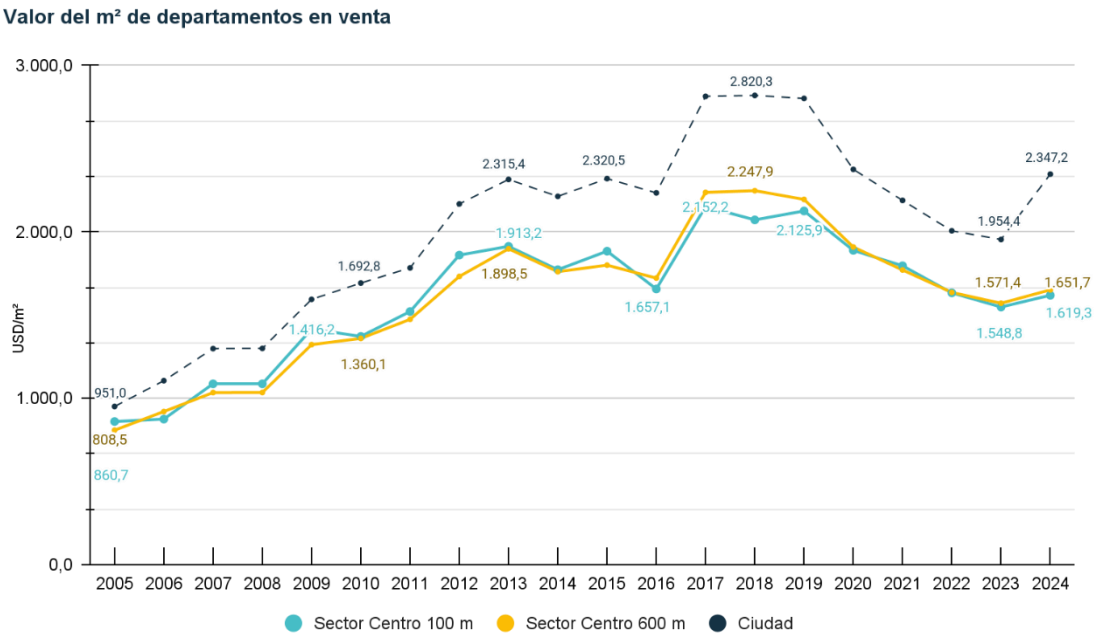
Sector Centro

Entre 2005 y 2024 los valores de departamentos en venta en los entornos de 100 y 600 metros de la línea F muestran una evolución similar a la tendencia general de la Ciudad. No obstante, en ambos casos, los precios se mantienen consistentemente por debajo del promedio urbano.

Entre 2005 y 2024 los valores registrados en el entorno de 100 metros se ubicaron, en promedio, apenas un 0,55% por encima de los correspondientes al radio de 600 metros y un 24% por debajo del promedio urbano.

Entre 2005 y 2013 los mismos alcanzaron cifras cercanas a los 1.900 USD/m² tanto en el entorno de 100 metros como en el de 600 metros, siguiendo la tendencia general de la Ciudad, aunque en niveles más bajos. Durante 2017 y 2018 se registraron los valores máximos, en sintonía con el récord histórico de la Ciudad en 2018, que alcanzó los 2.820 USD/m². Para 2018 en el entorno de 100m se alcanzó un valor de 2072 USD/m2, mientras que en el entorno de 600m este valor fue de 2249 USD/m2.

Entre 2020 y 2024 el mercado experimentó una caída pronunciada: hacia 2023, los valores se redujeron hasta mínimos cercanos a 1.550 USD/m² en los entornos de 100 y 600m y 1.954 USD/m² en la Ciudad. Si bien a partir de 2024 se observan señales de recuperación en los sectores próximos al trazado, la brecha con respecto al promedio de la Ciudad se acrecienta.



Sector norte

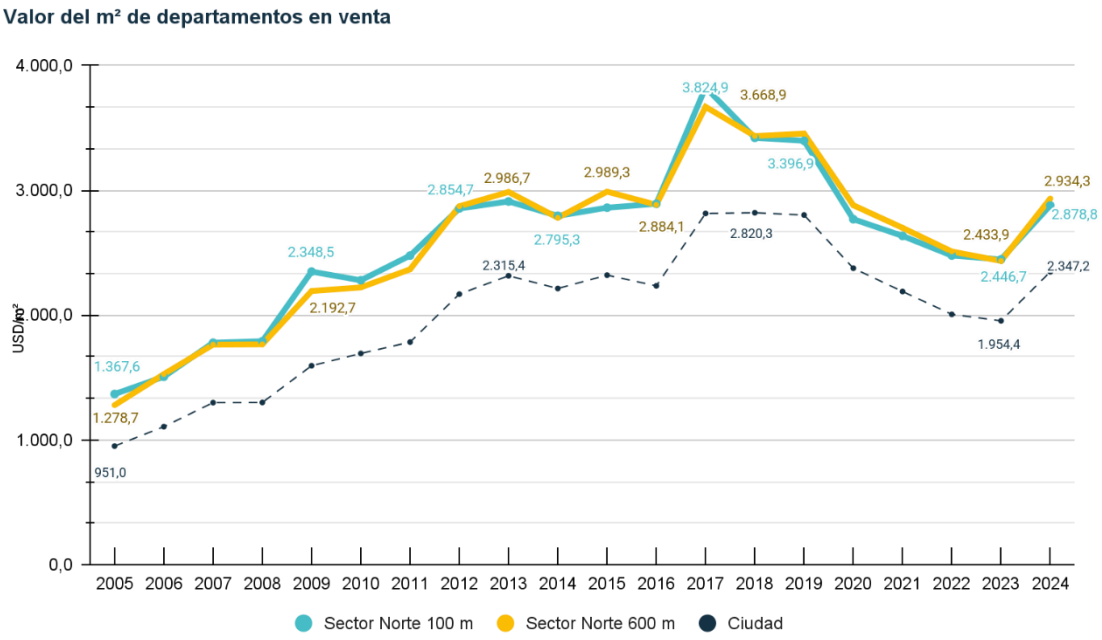
A lo largo de todo el período, los valores de los departamentos en venta en el sector norte -tanto en el entorno de 100 metros como en el de 600 metros- se ubican por encima del promedio de

la Ciudad. Esta diferencia responde a una tendencia histórica del mercado inmobiliario, en la que el norte de la Ciudad ha mantenido consistentemente niveles de valorización superiores.

Entre 2005 y 2024, los valores registrados en el entorno de 100 metros se ubicaron, en promedio, apenas un 0,34% por encima de los correspondientes al radio de 600 metros y un 23% por encima del promedio urbano.

Entre 2005 y 2017, los valores inmobiliarios mostraron una tendencia de crecimiento sostenido. Durante 2018 y 2019 se registraron los valores más elevados, alcanzando en el entorno de 100 metros los 3.420,5 USD/m² y en la Ciudad 2.820,3 USD/m², mientras que en 2019 los inmuebles del entorno de 600 metros alcanzaron los 3.454,4 USD/m².

Entre 2020 y 2024 se observa una fase descendente que se mantiene hasta 2023, año en el que se registran los valores mínimos del período. A partir de 2024 los precios muestran una recuperación, acompañando la recuperación del mercado en el resto de la Ciudad con valores que alcanzan en 2024 los 2878 USD/m2 para el entorno de los 100 m y 2943 USD/m2 para el entorno de los 600 m.



- Permisos de obra:

En este *link* se pueden descargar los permisos de obra del entorno de 600m, desde Enero a 2011 hasta Marzo 2026.

La dinámica de permisos de obra del período que comprende entre 2011 y 2024, se mantiene muy por debajo de los valores de la ciudad, con densidades de superficie permisada entre 14 y 28 m² por hectárea frente a los 101 m² por hectárea registrados en la Ciudad para el mismo período. Esta baja intensidad indica que, hasta el momento, no se han producido procesos

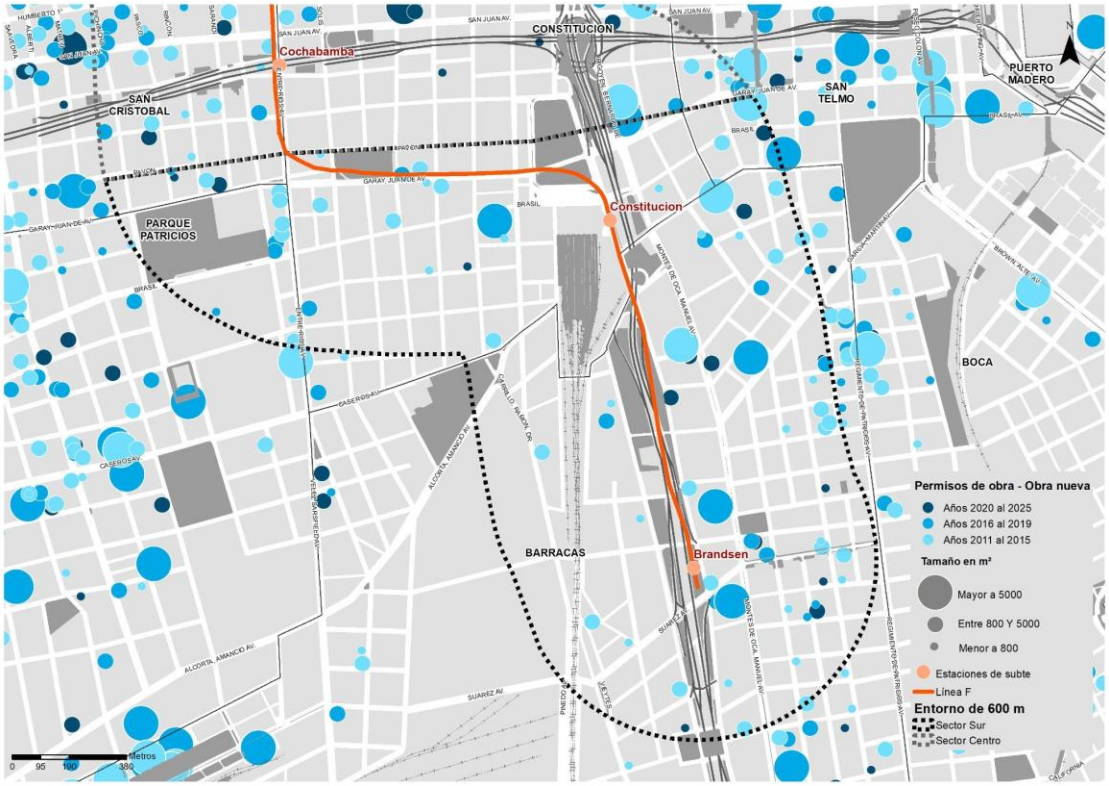
significativos de renovación edilicia en el área de influencia directa de la línea. Los permisos se concentran en avenidas estratégicas como Montes de Oca, Entre Ríos, Callao y Las Heras, con predominio de obras de escala intermedia.

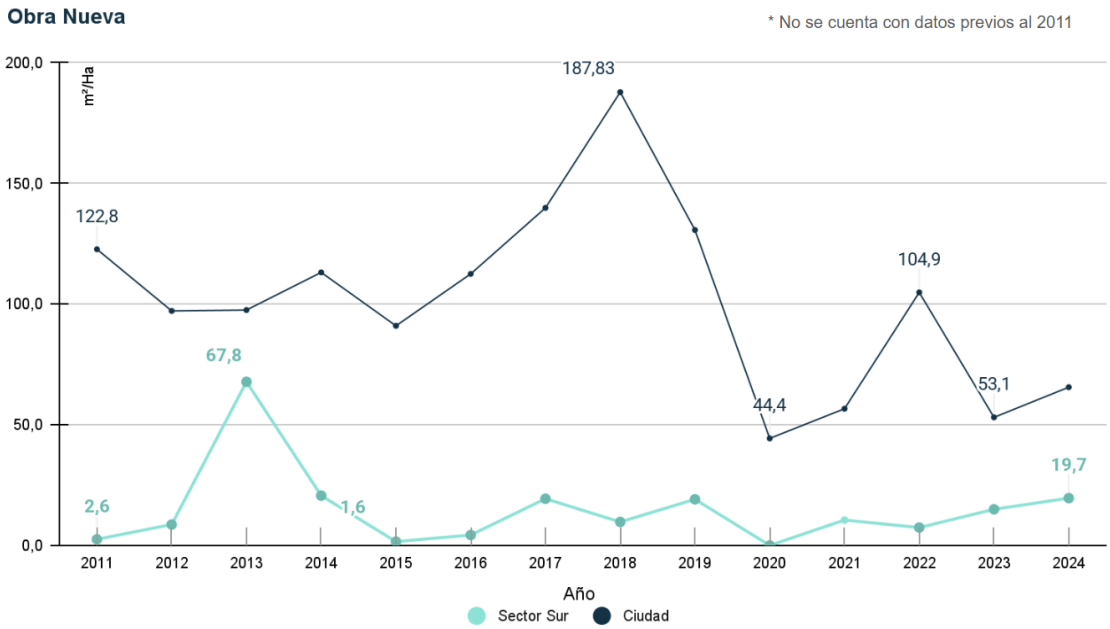
A continuación se realiza un análisis según el sector correspondiente de la traza**.**

Sector Sur

Entre 2011 y 2024 la densidad de superficie permisada por hectárea se mantuvo constante por debajo de los valores promedio de la Ciudad, aunque se destacan algunos momentos puntuales. El promedio anual de la densidad de superficie permisada (m2/ha) para el período analizado en el sector es de 14.8 m2/ha, mientras en la Ciudad de de 101.2 m2/ha.

En el sector sur la evolución de los permisos para obra nueva alcanzó su punto máximo en 2013, coincidiendo con la inauguración del Distrito del Diseño en el barrio de Barracas. A partir de 2014 los valores comenzaron a descender, dando paso a una nueva etapa de dinamismo -aunque de menor escala- entre 2017 y 2019. Desde 2020, como consecuencia de la pandemia de COVID-19, la tendencia cayó a niveles mínimos, con repuntes moderados entre 2022 y 2024, aunque siempre por debajo de los valores registrados en la Ciudad. En términos generales no se observa un patrón significativamente distinto al de la Ciudad.



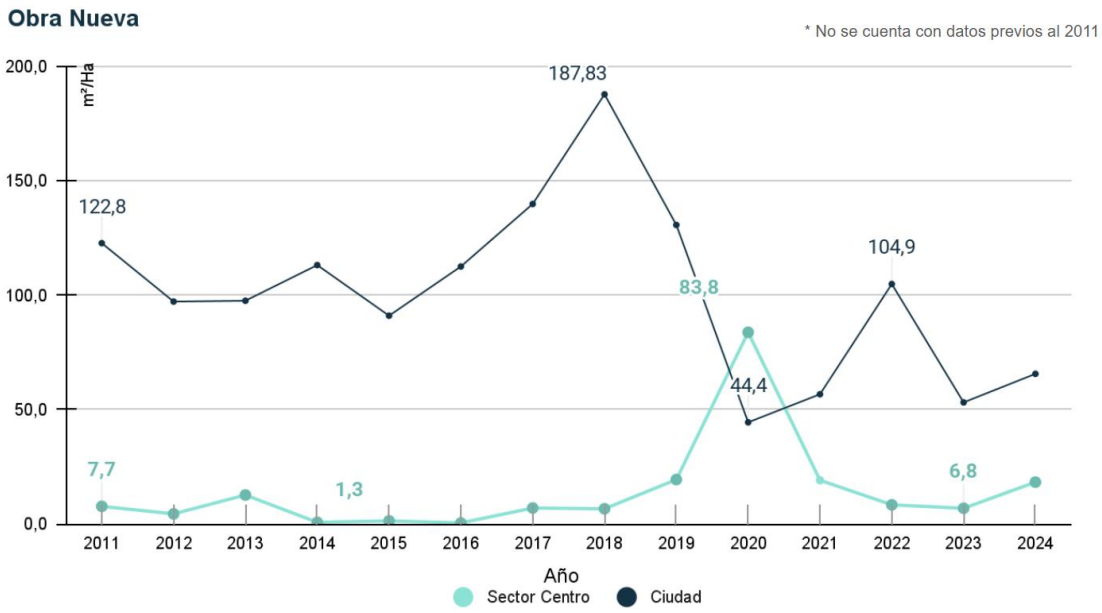


Sector centro

Entre 2011 y 2024 la densidad de superficie permisada por hectárea se mantuvo constante por debajo de los valores promedio de la Ciudad. El promedio anual de la densidad de superficie permisada (m2/ha) para el período analizado en el sector es de 14 m2/ha, mientras que en la Ciudad es de 101.2 m2/ha.

Entre 2011 y 2018 los valores fueron muy reducidos, con un máximo en 2020, cuando se registraron 83,8 m²/ha. Este comportamiento sugiere un proceso puntual de recambio edilicio. Este incremento coincide con una caída marcada en la actividad constructiva del conjunto de la Ciudad, luego del máximo alcanzado en 2018. En los años posteriores, se observan valores más moderados, aunque superiores a los de etapas anteriores.



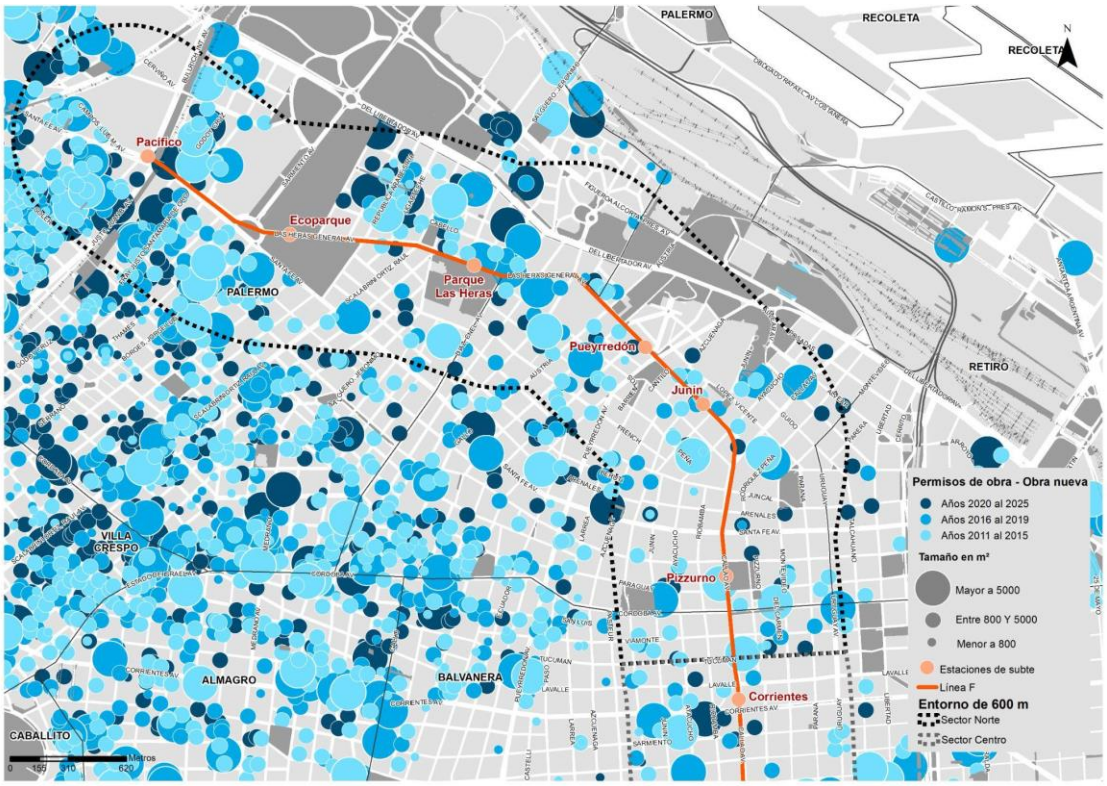


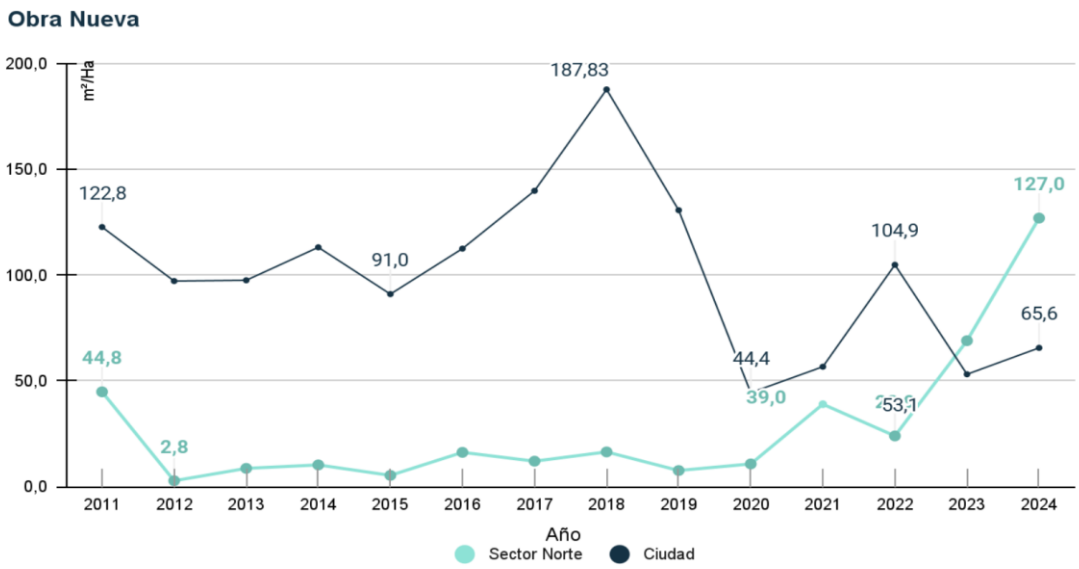
Sector norte

Entre 2011 y 2024 la densidad de superficie permisada por hectárea se mantuvo en términos generales por debajo de los valores promedio de la Ciudad, aunque se destacan algunos

momentos puntuales. El promedio anual de la densidad de superficie permisada (m2/ha) para el período analizado para el sector es de 28,2 m2/ha, mientras en la Ciudad es de 101,2 m2/ha.

Se identifican tres momentos destacados en términos de densidad de superficie permisada entre 2011 y 2025. El primero corresponde a 2011, con un registro de 44,8 m²/ha. El segundo se da en 2021, cuando se observa un repunte tras un período de baja actividad. Finalmente, en 2024 se alcanza el valor más alto del período, con 127 m²/ha, superando ampliamente el promedio de la Ciudad, seguido por una caída en 2025.





- Dinámica del mercado de alquiler (niveles de precios, variación y accesibilidad).

Se aportan los valores promedio para el sector de 100m, 600m y la Ciudad, entre los años 2015 y 2025 (años con disponibilidad de datos):

Sector Sur

Sector Sur departamentos en alquiler (ARS)					
Año	Sector Sur 600 m*	Sector Sur 100 m*	Ciudad *	Ingreso total familiar**	Ingreso per capita familiar**
2015	5,810.3	4,075.5	5,672.8	17,111.0	8,396.8
2016	6,513.3	7,774.4	8,510.0	22,075.8	10,449.5
2017	7,774.2	9,689.1	11,159.4	31,362.2	14,966.7
2018	12,330.8	11,002.3	16,437.3	37,919.9	18,161.5
2019	15,621.2	13,419.8	20,533.7	60,099.0	28,584.4
2020	13,694.1	11,469.2	24,454.2	-	-
2021	29,533.6	33,235.9	32,420.3	112,177.4	52,561.4

2022	53,066.6	49,044.5	68,129.9	190,757.5	86,268.8
2023	171,384.4	105,190.8	197,584.7	495,671.8	238,113.7
2024	327,197.2	240,163.6	391,180.8	1,350,449.8	633,346.8
2025	591,736.1	442,234.3	681,560.5	2,045,197.8	1,034,520.4
*Fuente: DGANU en base a relevamiento de portales inmobiliarios					
**Comuna 1 y 4 (Fuente: EPH)					

Sector Centro

Sector Centro departamentos en alquiler (ARS)					
	Sector Centro 600 m	Sector Centro 100 m	Ciudad	Ingreso total familiar**	Ingreso per capita familiar**
2015	4,728.3	4,416.9	5,672.8	17,510.4	9,779.2
2016	7,194.8	8,507.5	8,510.0	23,299.7	12,379.4
2017	9,517.7	10,063.1	11,159.4	31,844.4	16,895.6
2018	13,449.3	12,435.2	16,437.3	39,479.8	20,909.8
2019	16,806.9	16,514.6	20,533.7	60,697.0	31,813.6
2020	13,729.7	12,114.6	24,454.2	-	-
2021	23,421.1	22,076.8	32,420.3	111,680.6	58,225.0
2022	51,374.3	52,761.0	68,129.9	191,999.7	99,243.6
2023	151,638.9	169,075.6	197,584.7	513,522.4	269,033.4
2024	308,907.4	309,763.9	391,180.8	1,394,680.6	689,811.6
2025	555,550.3	601,239.9	681,560.5	2,067,716.2	1,123,269.3
*Fuente: DGANU en base a relevamiento de portales inmobiliarios					

**Comuna 1 y 3 (Fuente: EPH)

Sector Norte

Sector Norte departamentos en alquiler (ARS)					
	Sector Norte 600 m	Sector Norte 100 m	Ciudad	Ingreso total familiar **	Ingreso per capita familiar **
2015	6,324.7	5,775.4	5,672.8	23,459.8	13,486.1
2016	9,447.5	8,751.9	8,510.0	29,512.9	17,823.8
2017	12,612.1	13,546.8	11,159.4	41,381.6	24,896.8
2018	17,855.3	17,181.6	16,437.3	53,593.0	32,794.6
2019	21,860.2	23,299.6	20,533.7	80,490.8	51,667.2
2020	19,242.0	17,301.3	24,454.2	-	-
2021	30,917.6	28,901.6	32,420.3	142,482.2	90,119.5
2022	76,276.3	75,253.6	68,129.9	243,899.0	156,250.0
2023	223,927.6	194,431.9	197,584.7	700,953.2	443,713.9
2024	433,817.4	428,903.6	391,180.8	1,743,821.2	1,037,070.2
2025	689,592.4	707,364.9	681,560.5	2,908,843.6	1,688,877.8
*Fuente: DGANU en base a relevamiento de portales inmobiliarios					
**Comuna 14 y 2 (Fuente: EPH)					

- Estructura y comportamiento del mercado, incluyendo mecanismos de anticipación especulativa (land banking), concentración de la propiedad, y cambios en la composición de actores.

Se elaboró un informe estudiando cómo se vieron afectados indicadores principales relacionados al comportamiento del mercado para el proyecto línea H, dadas las similitudes con los sectores de la ciudad que cruza la traza. Se distinguieron en él tres grandes sectores de la ciudad con características similares, Norte, Centro y Sur. En el sector norte no se observan impactos significativos en las variables estudiadas de valor de suelo, permisos de obra y usos del suelo.

En los sectores centro y sur, la revitalización es deseada acorde a los lineamientos del Plan Urbano Ambiental, al tiempo que se destaca que la infraestructura de transporte debe acompañarse de otras políticas de renovación urbana para que su impacto sea sensible. Por dicho motivo, no se consideran necesarios por el momento los mecanismos mencionados.

G O B I E R N O DE LA C I U D A D DE B U E N O S A I R E S

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número: IF-2026-31574032-GCABA-DGANU

Buenos Aires, Miércoles 8 de Julio de 2026

Referencia: INFORME S/ EX-2026-25298351-GCABA-DGCCN - RESOLUCIÓN 120/2026

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 34 pagina/s.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.08 15:24:33 -03:00

Anibal Del Olmo
Director General
D. G. ANTROPOLOGÍA URBANA
MINISTERIO DE MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.08 15:24:34 -03:00

ANÁLISIS Y CARACTERIZACIÓN DEL ENTORNO URBANO DE LA FUTURA LÍNEA F DE SUBTE EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Noviembre 2025

Equipo de Diagnóstico Territorial

Dirección de Antropología Urbana

Subsecretaría de Planeamiento Urbano

Ministerio de Infraestructura

Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Índice de contenido

Introducción **2**
Resumen ejecutivo **4**
Metodología **5**
Descripción del entorno inmediato de la línea H y de la línea F previo a su ejecución **7**
Sector Sur **8**
Sector Centro **13**
Sector Norte **19**
Evolución entorno línea H 2005-2025 **25**
Línea H - Sector Sur **26**
Densidad poblacional 26
Usos del suelo 28
Permisos de obra 33
Mercado inmobiliario 36
Línea H – Sector Centro **39**
Densidad Poblacional 40
Usos del suelo 42
Permisos de obra 46
Mercado inmobiliario 49
Línea H – Sector Norte **52**
Densidad Poblacional 52
Usos del suelo 54
Permisos de obra 58
Mercado inmobiliario 62
Conclusiones del análisis de la evolución del entorno línea H 2005-2025 **64**
Evolución entorno futura línea F 2005-2025 **66**
Línea F - Sector Sur **67**
Densidad poblacional 68
Usos del suelo 69
Permisos de obra 72
Mercado inmobiliario 75
Línea F – Sector Centro **77**
Densidad Poblacional 78
Usos del suelo 79
Permisos de obra 83
Mercado inmobiliario 86
Línea F – Sector Norte **88**
Densidad Poblacional 89
Usos del suelo 90
Permisos de obra 94
Mercado inmobiliario 97
Conclusiones del análisis de la evolución del entorno línea F 2005-2025 **99**

Introducción

El presente estudio, elaborado por el Equipo de Diagnóstico Territorial de la Dirección General de Antropología Urbana, dependiente de la Subsecretaría de Planeamiento Urbano del Ministerio de Infraestructura de la Ciudad de Buenos Aires, tiene como objetivo analizar y caracterizar el entorno de la futura línea F de subte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, tomando como referencia el Informe de Impacto de la línea H, elaborado previamente, y establecer una línea de base que permita evaluar los cambios que podrían producirse una vez que la nueva traza entre en funcionamiento.

Gracias al estudio se observa que, hasta el momento, los indicadores en el entorno de la línea F se han mantenido estables en comparación con los registrados en la línea H, donde se ven transformaciones significativas tras la apertura de sus estaciones. Este contraste sirve como marco de referencia para identificar en el futuro cambios que podrían atribuirse al desarrollo de la nueva infraestructura de movilidad.

Dicho de otro modo, dado que las trazas de las líneas H y F presentan proximidad espacial y atraviesan áreas con características similares, se considera pertinente evaluar los cambios producidos en torno a la línea H en relación con la zona correspondiente a la futura línea F ya que puede asumirse que, si se identifican transformaciones en las variables analizadas en los entornos de las estaciones de la línea H, pero no en los de la proyectada línea F para el mismo período, dichas modificaciones podrían ser atribuibles a la apertura de las estaciones de la línea H.

La línea F se perfila como un corredor con alto potencial de transformación urbana y este diagnóstico inicial servirá como insumo para monitorear su evolución y anticipar cómo podría integrarse al crecimiento de los barrios que atravesará en línea con el avance del plan de Movilidad Sustentable 2030.

Resumen ejecutivo

El análisis comparativo entre la Línea H y la futura Línea F del Subte de la Ciudad evidencia diferencias notables en las dinámicas poblacionales, de uso del suelo, permisos de obra y mercado inmobiliario, a partir de datos censales, catastrales y económicos entre 2008 y 2024.

En términos poblacionales, ambas trazas presentan crecimientos superiores al promedio de la Ciudad (8 %) en sus entornos inmediatos. La futura Línea F muestra incrementos más homogéneos en los tres sectores (sur, centro y norte), con variaciones del 13 %, 10 % y 11,8 % respectivamente, mientras que la Línea H evidencia aumentos concentrados en áreas específicas —especialmente Parque Patricios, Caseros, Inclán y Humberto I— que superan ampliamente la media urbana, señalando la influencia directa de las estaciones sobre el crecimiento local.

Respecto de los usos del suelo, ambos corredores presentan proporciones de cambios de uso superiores al promedio de la Ciudad (20 %), con mayor intensidad en los sectores sur y centro. En la Línea H se observa una transformación marcada hacia oficinas y depósitos, sobre todo en torno a Parque Patricios y Humberto I, mientras que en la futura Línea F las modificaciones se asocian al uso administrativo y de oficinas, especialmente cerca de Tribunales y la avenida 9 de Julio. En el sector norte predomina la estabilidad funcional, reflejo de un tejido urbano consolidado.

El análisis de permisos de obra revela una brecha significativa: la densidad de superficie permisada en la Línea H supera o iguala el promedio de CABA (101 m²/ha), mientras que en la Línea F se mantiene muy por debajo en los tres sectores, con valores entre 14 y 28 m²/ha. Las obras de la Línea H se concentraron durante su etapa de expansión (2011-2018), en tanto que la futura Línea F muestra permisos dispersos pero con incipiente concentración sobre las avenidas Callao y Las Heras.

En el mercado inmobiliario, los precios de oferta en los sectores sur y centro permanecen por debajo del promedio urbano, aunque el entorno inmediato de ciertas estaciones de la Línea H (como Inclán y Humberto I) registra leves valorizaciones. En contraste, la zona norte mantiene valores históricamente superiores a los de la Ciudad, tanto para la Línea H como para la proyectada Línea F.

En conjunto, la evidencia sugiere que la futura Línea F atraviesa áreas con potencial de desarrollo aún subutilizado, por lo que su construcción podría convertirse en un factor de atracción para nuevas inversiones y transformaciones urbanas.

Metodología

El estudio propone analizar la línea de base del entorno correspondiente a la traza proyectada de la futura línea F y, en paralelo, observar la evolución registrada en la traza de la línea H durante el mismo período temporal, con el propósito de comparar variables vinculadas al desarrollo urbano cuyas fuentes se detallan a continuación:

- Censo: 2010 y 2022
- RUS: 2008, 2016 y 2024
- Mercado inmobiliario: 2005 a 2024
- Permisos de obra: 2011 a 2024

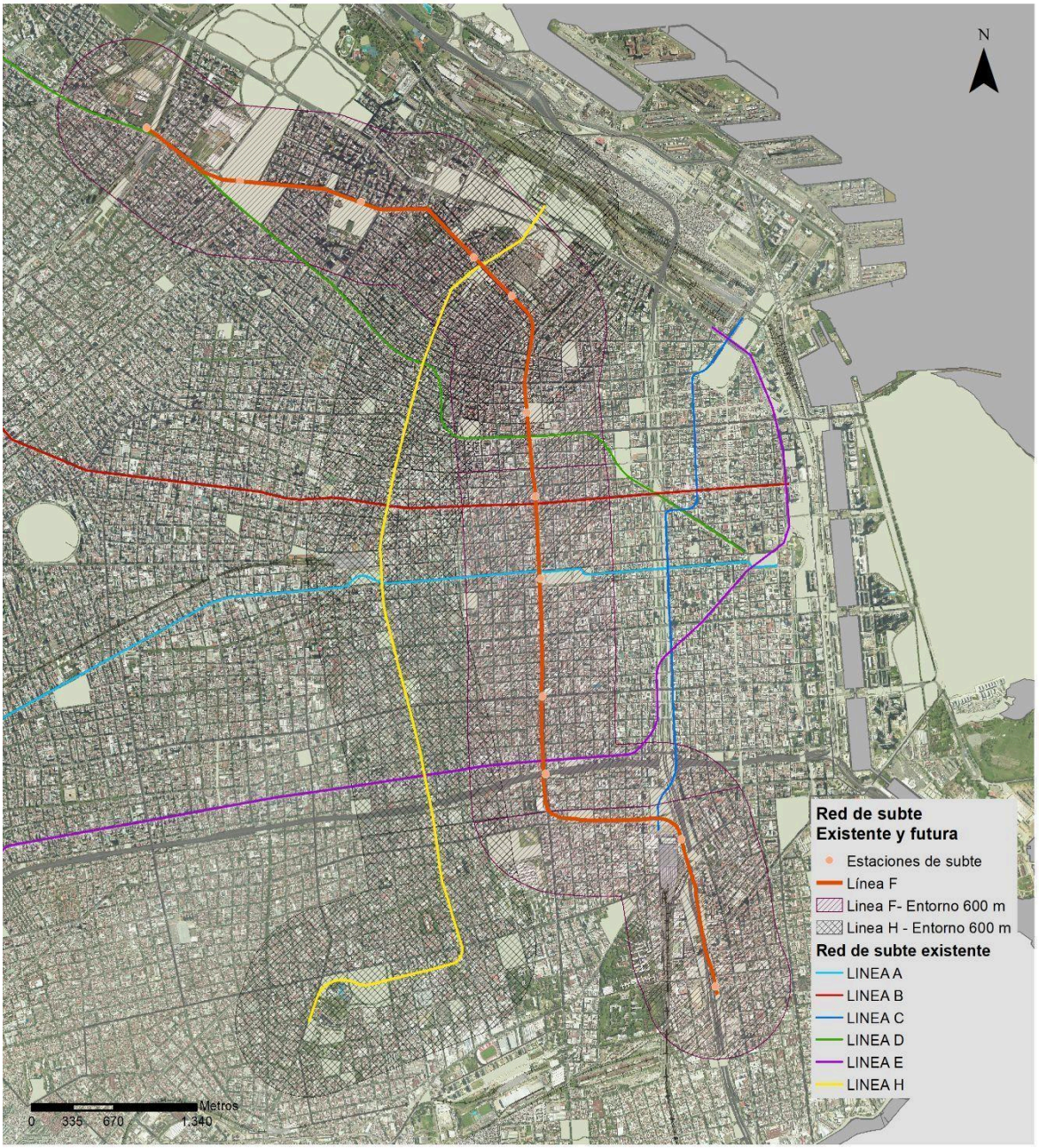
Cabe destacar que los períodos analizados dependen de la disponibilidad de datos.

Para realizar la observación, las trazas de la línea H y la línea F se dividieron en tres sectores -sur, centro y norte- a partir de la homogeneidad de sus características urbanas.

Respecto al área de influencia de cada eje, se considera un área de influencia directa a los 100 m de cada línea y un área de influencia indirecta a 600m de la línea. Los 600m surgen de tomar el área de influencia estándar para una línea de subte, mientras que los 100m se determinan a partir de estudios previos en los que los principales impactos se producen en el entorno inmediato próximo. Particularmente en el análisis del Mercado Inmobiliario, se consideró un área de influencia de 200m desde las estaciones, existentes o estimadas en el caso de la línea F.

Habiéndose determinado esta área de influencia para cada eje, línea F y H, se analiza la variable interanual de los permisos de obra, los usos del suelo, el mercado inmobiliario y la población entre los años 2005 y 2024 tanto para el área de influencia directa, como la indirecta y la CABA.

Se parte del supuesto de que, si en el período analizado se observan cambios a 100 metros de la línea H por encima de la media de los 600 metros y de la CABA en torno a su traza, pero no en torno a la traza de la línea F, podemos asumir que dichos cambios podrían deberse a la influencia de la línea H. En consecuencia, estos cambios podrían llegar a reproducirse en el entorno de la línea F cuando ésta se encuentre en funcionamiento.



Extensión de la traza de la línea H y F

Descripción del entorno inmediato de la línea H y de la línea F previo a su ejecución

En esta primera sección descriptiva se realiza la caracterización de los entornos inmediatos de ambas líneas antes de su ejecución. Para ello, se considerarán los años cercanos a 2007 para la línea H y 2024 para la línea F, según la disponibilidad de datos.

El objetivo es caracterizar ambos entornos, destacando los contrastes y similitudes entre los distintos sectores. Aquí se busca establecer una base de referencia que sirva de marco para el análisis de su evolución que se desarrollará a continuación.

Actualmente la red de subte de la Ciudad cuenta con una extensión de 56,7 km y está conformada por seis líneas: A, B, C, D, E y H. A partir de la Ley 670 sancionada en el año 2001, queda estipulado y respaldado el trazado de extensión de la red, con la construcción de nuevas líneas, en la que se incluye la denominada línea F cuyo recorrido previsto inicia en las avenidas Montes de Oca y Juan de Garay y continúa por las avenidas Entre Ríos y Callao hasta Av. Las Heras, donde se dirige por Av. Santa Fe hasta Puente Pacífico en la intersección de las avenidas Santa Fe y Juan B. Justo. Esta nueva línea contará, según se proyecta, con doce estaciones de las cuales siete harán conexión con la red existente, de modo de reforzar la conexión norte – sur en la Ciudad.

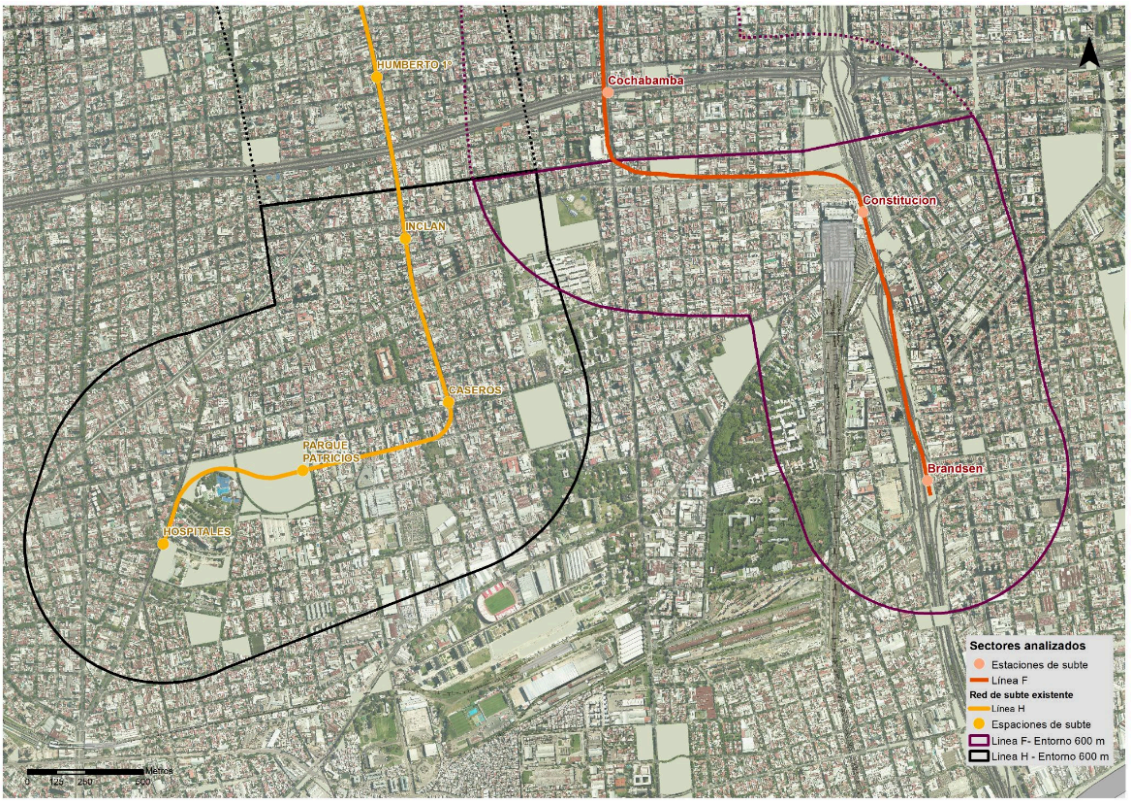
Dada la proximidad a la traza de línea H, y considerando que ambas atraviesan zonas con características similares, en el diagnóstico elaborado se analiza la situación actual del entorno de la línea F y las condiciones previas a la inauguración de la línea H. De este modo, se crea una línea base comparativa que permite describir cómo son las condiciones urbano-sociales de ambos sectores previo a funcionamiento de las líneas de subte.

Debe considerarse que existen variaciones que responden a particularidades de cada entorno y sus dinámicas intrínsecas, más que a la influencia de las líneas de subterráneo. Por ejemplo, si se observa una variación en la actividad comercial en el sector centro de la línea H, pero no en el sector centro de la línea F, ello podría explicarse en parte por las diferencias propias de cada sector: mientras en un caso se encuentra el área comercial de Balvanera, en el otro se ubica la zona del Congreso, sectores con características muy distintas.

Sector Sur

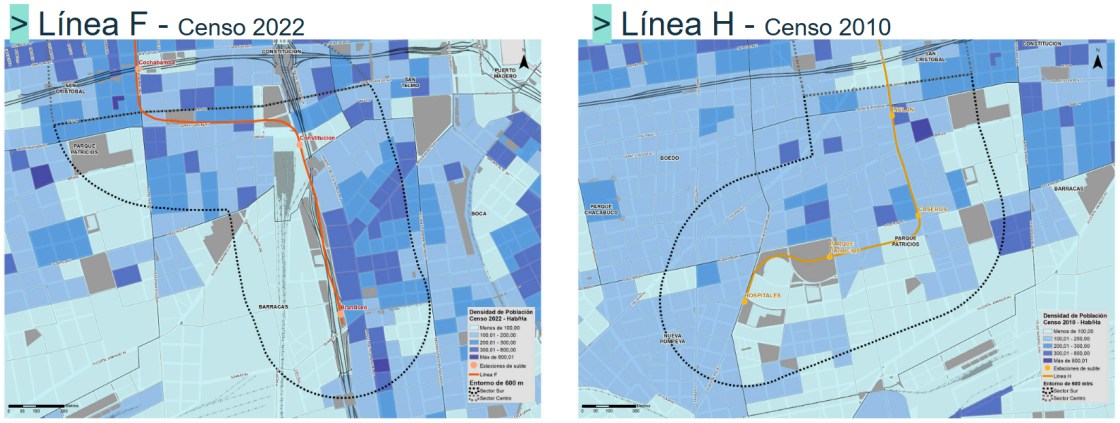
En lo que denominaremos Sector Sur se encuentra proyectada la estación cabecera Brandsen de la línea F y la actual estación cabecera Hospitales de la línea H. Este sector encuentra límite con el Sector Centro a medida que avanza hacia el norte geográfico de la Ciudad en la zona previa a la Autopista 25 de Mayo.

En este sector, la línea H conecta zonas de Parque Patricios, Hospitales y Caseros, mientras que la línea F cubre nuevas áreas, principalmente en Constitución y sus alrededores. Se observan zonas de solapamiento, como la cercana a Inclán, y también áreas nuevas que solo quedarán cubiertas por la línea F. Esto significa que la incorporación de la línea F ampliará la accesibilidad al subte, beneficiando a sectores actualmente dependientes del transporte en superficie.



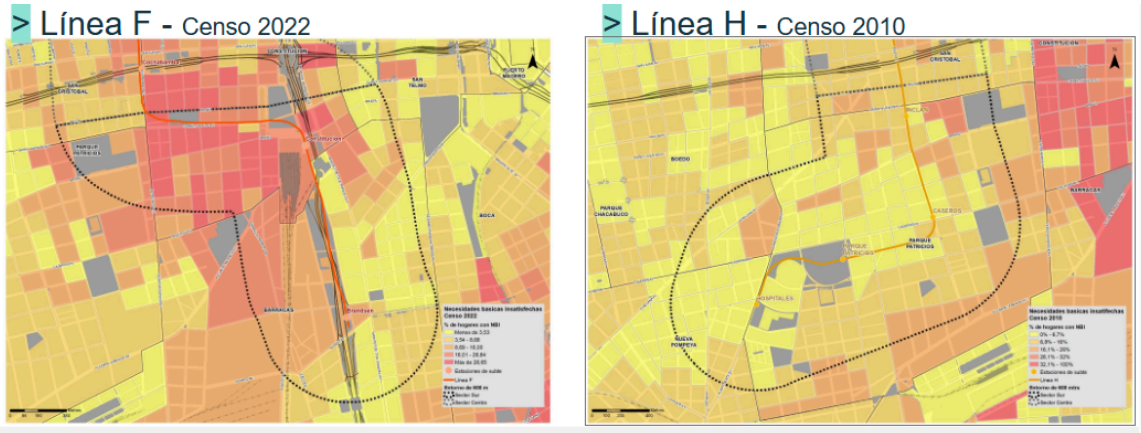
Sector sur Línea H y F

Respecto a la distribución poblacional, la lógica de distribución en ambos sectores difiere. En el caso de línea F, se observa una ocupación de población que aumenta a medida que se acerca a los principales ejes Av. Montes de Oca, Av. Martín García, Av. Juan de Garay y Av. Entre Ríos; en tanto que en el entorno de la línea H, se reconocen dos áreas homogéneas, una al norte de la línea H y otra al sur. Se distinguen también algunos radios censales de mayor densidad sobre la Av. Caseros y otros en correspondencia con los complejos habitacionales.



Densidad poblacional según Censos 2010 y 2022 (INDEC)

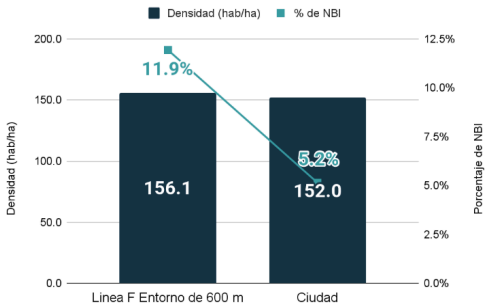
Respecto al índice de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI), se registra la mayor criticidad en el entorno de Plaza Constitución (sector línea F) y se distribuye de manera gradual hacia Parque Patricios, barrio que recorre la línea H, donde se registra una proporción menor de NBI en avenida Caseros.



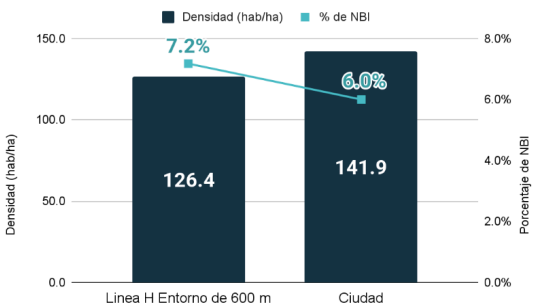
Índice de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) según Censos 2010 y 2022 (INDEC).

En el sector sur de la línea F se registra una densidad poblacional similar a la de la ciudad, superándola apenas en un 2,7%. Del total de la población del entorno analizado el 11,9% de los hogares registran NBI, cuando en la Ciudad los hogares en esa condición representan el 5,2%. En cambio, en el sector sur de la línea H, los valores describen en 2010 un área de baja densidad poblacional con una proporción de hogares con NBI que se equipara al porcentaje total de la Ciudad.

> Línea F - Censo 2022



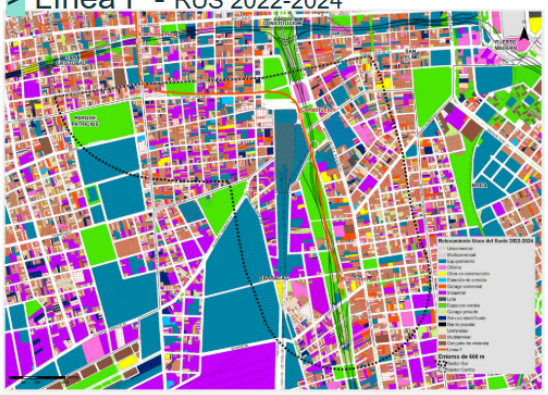
> Línea H - Censo 2010



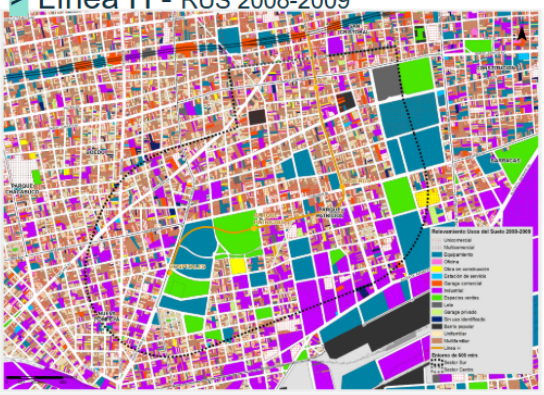
En cuanto a los usos del suelo en la zona, ambos sectores presentan características similares en relación con la proporción de usos residenciales y comerciales, con valores similares a la Ciudad. La línea F se distingue por registrar mayor cantidad de viviendas de tipo multifamiliar (36,6%) en relación a la cantidad de viviendas unifamiliares (12,6%) que se concentran en los ejes de las principales avenidas. La línea H, en cambio, cuenta con una proporción similar de vivienda unifamiliares (26,1%) en relación con las viviendas multifamiliares (28,7%).

En la traza de la línea H, los usos vinculados a las industrias son los más destacados, con un 9,3%, lo que representa 5,9 puntos porcentuales más que la proporción registrada en la Ciudad para el período 2008-2009 (3,4%), en coincidencia con el Distrito Tecnológico. En cambio, en la línea F se observa un 7,2% de usos industriales, frente al 5% registrado en la Ciudad entre los años 2022 y 2024. En el entorno de la línea F, además, se observa mayor proporción de equipamientos.

> Línea F - RUS 2022-2024

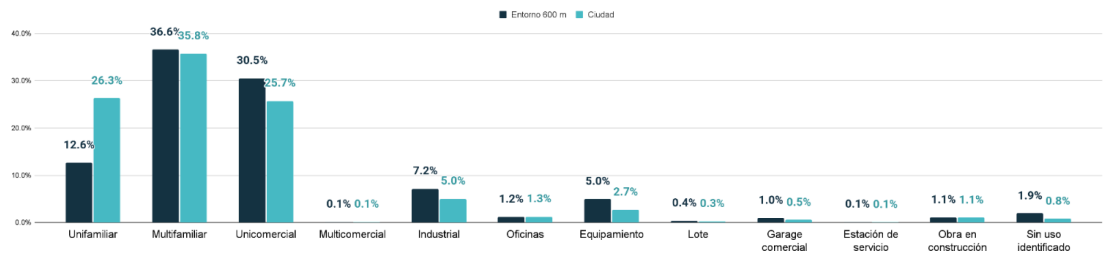


> Línea H - RUS 2008-2009

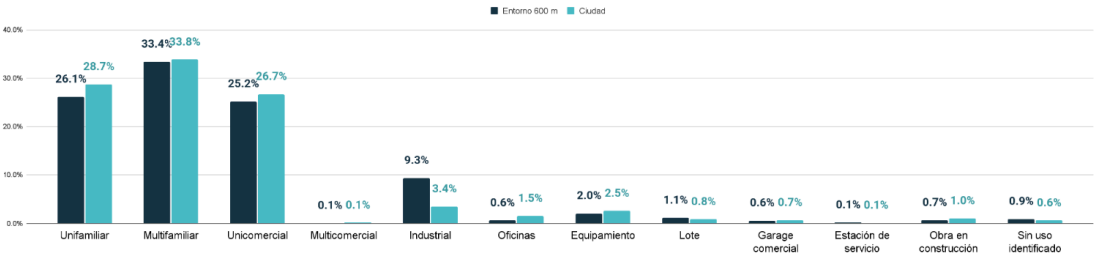


Distribución de usos reales según el Relevamiento de usos del suelo (RUS)

> Línea F - RUS 2022-2024

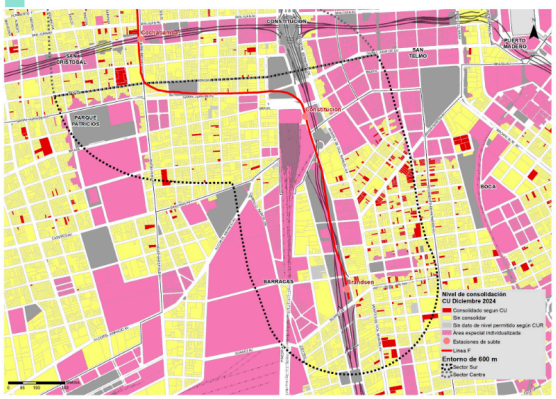


> Línea H - RUS 2008-2009

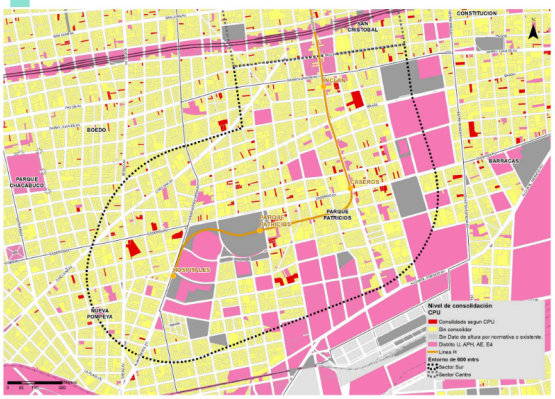


Al observar el nivel de consolidación del tejido urbano, en ambos sectores se aprecia una proporción similar de parcelas cuya altura alcanzó la permitida por el Código Urbanístico (CU), aunque distribuidas de forma diferenciada. En la línea F se destaca el área conformada por las avenidas Montes de Oca y Martín García, donde el tejido presenta un alto grado de consolidación en relación a lo permitido por el CU. En cambio, en la línea H, la consolidación respecto al CPU aparece de manera más dispersa, concentrándose principalmente sobre las avenidas Caseros y La Rioja.

> Línea F - CU 2024 - Altura RUS 2024



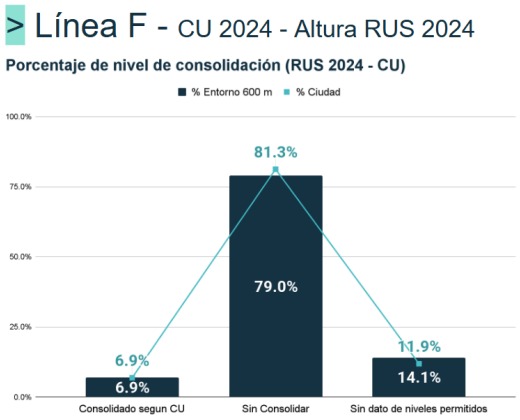
> Línea H - CPU - Altura RUS 2008

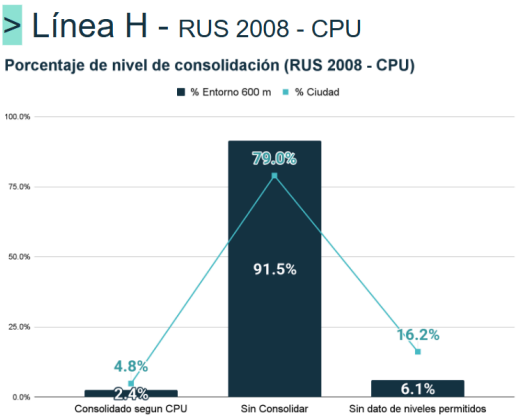


Parcelas consolidadas según el Código Urbanístico (en color rojo).

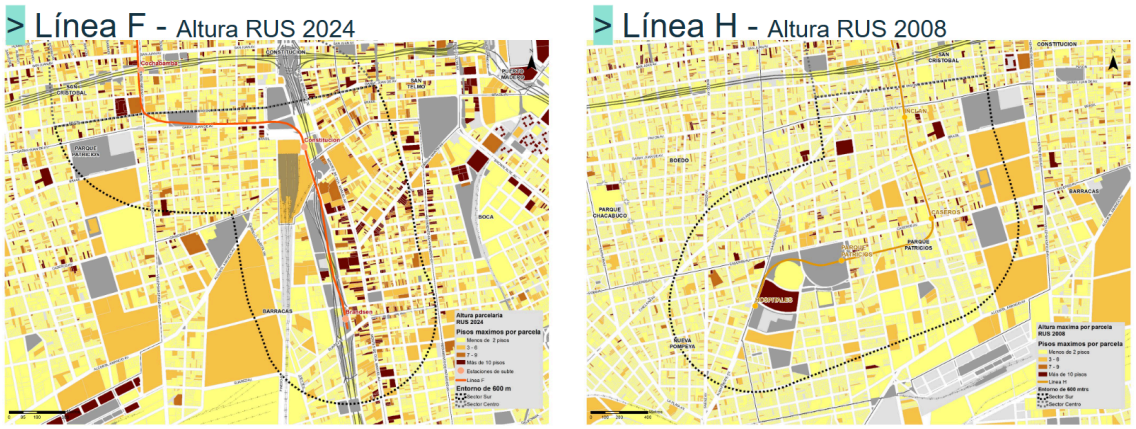
En comparación con la Ciudad, se observa que la línea F posee una proporción similar de parcelas sin consolidar (81% y 79% respectivamente). En cambio, la línea H presenta una proporción del 91.5% de parcelas sin consolidar, lo que representa 12,5 puntos porcentuales más que el valor de la Ciudad al momento de la inauguración de la línea H

(79%). Se destaca en ambos sectores la presencia de una gran proporción de parcelas correspondientes a áreas especiales.



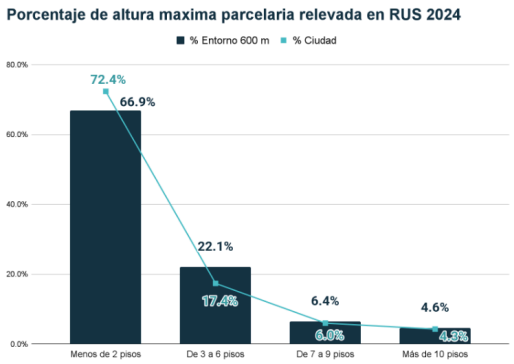


En cuanto a la altura máxima por parcela, en ambos sectores predomina un tejido urbano que combina parcelas de baja altura (menos de 2 pisos) con otras de altura media (entre 3 y 6 pisos). Sin embargo, en el entorno de la línea F se observa una mayor proporción de parcelas con alturas superiores a 3 pisos, llegando incluso a más de 10, con valores similares a los porcentajes de la Ciudad. En contraste, en la línea H estas proporciones son inferiores a las registradas en la Ciudad. Se destacan en la línea F, las avenidas Montes de Oca y Martín García por un tejido cuya altura supera los 7 pisos.

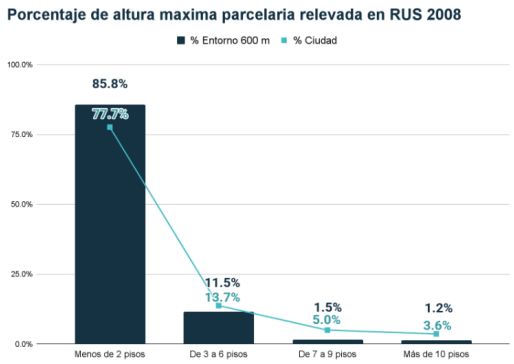


Altura máxima por parcela según Relevamiento de Usos del Suelo (RUS).

> Línea F - RUS 2024

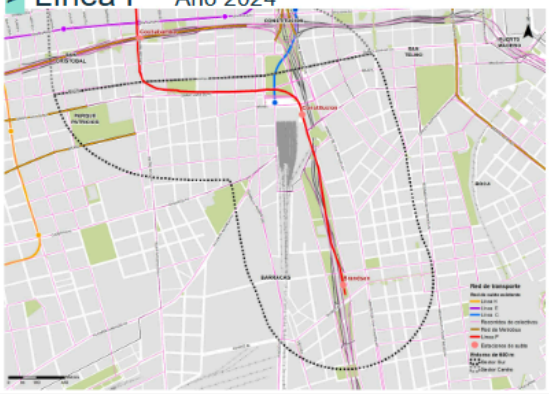


> Línea H - RUS 2008

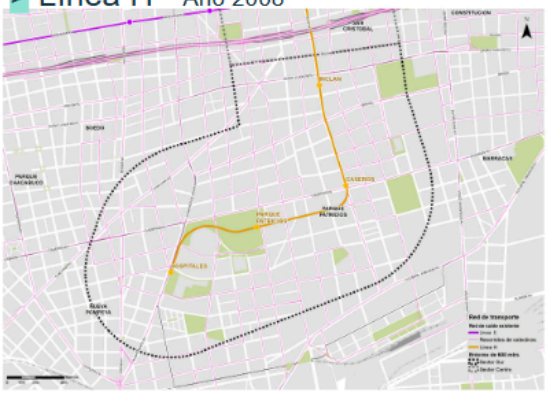


Si se evalúa la red de transporte, lo que distingue a la traza de la línea F en relación a la de la H es la disponibilidad a los distintos modos de transporte. Parte del recorrido de la línea F en el sector sucederá en torno al centro de transbordo Constitución que permite la intermodalidad tren Roca con subte línea C y con una amplia red de colectivos que se extiende por las avenidas Garay, Brasil y Montes de Oca. En la traza de la línea H, por otra parte, el transporte queda limitado a la red de colectivos que circulan por las avenidas Caseros, Brasil, La Rioja y Jujuy.

> Línea F - Año 2024



> Línea H - Año 2008



Red de transporte público.

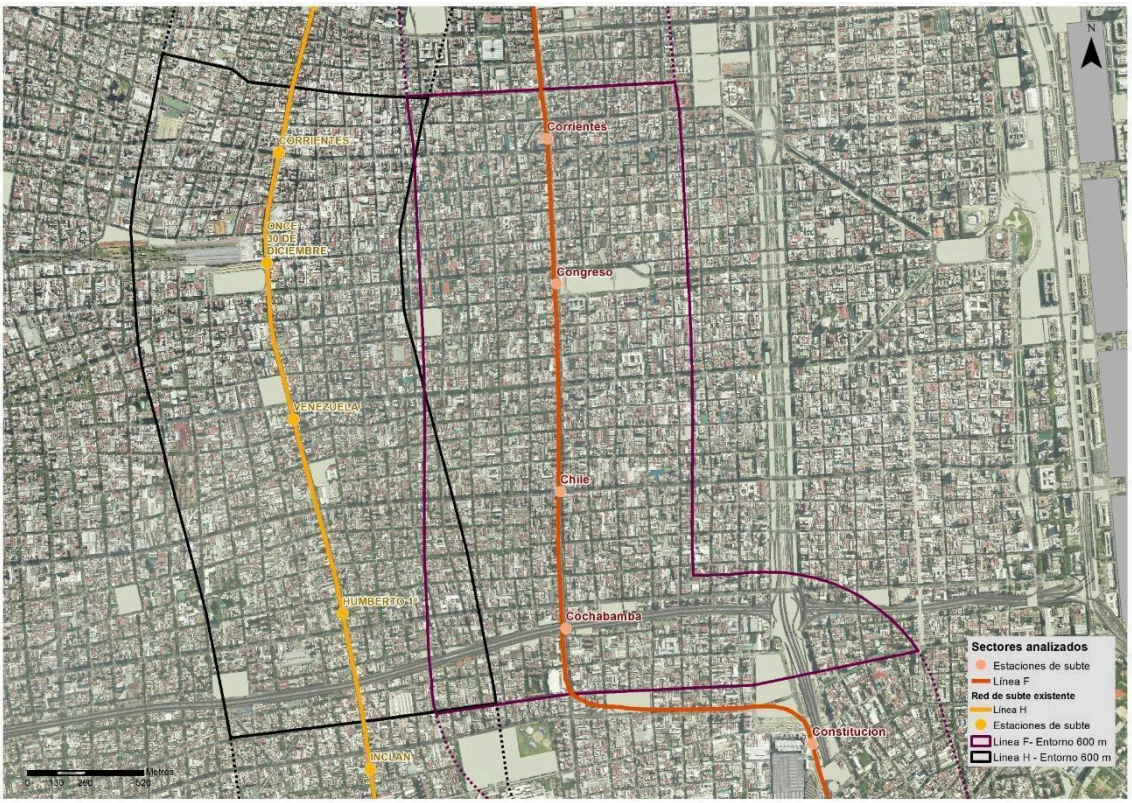
Sector Centro

El Sector Centro se extiende, en ambas líneas, desde la autopista 25 de Mayo hasta la Av. Corrientes, trayecto donde se evidencia una continuidad en la estructura urbana. La línea F recorre un área de la Ciudad consolidada y con valor histórico -tal como el Congreso Nacional- y zonas de patrimonio histórico en Av. Callao, mientras que la línea H recorre la Av. Jujuy, un eje primario de fuerte impronta comercial y residencial.

En este tramo se observa una mayor superposición entre las áreas de influencia de las líneas H y F.

La línea H abarca estaciones clave como Once – 30 de Diciembre y Corrientes, mientras que la línea F se desarrolla sobre el eje de la avenida Entre Ríos, con paradas en Congreso y Chile.

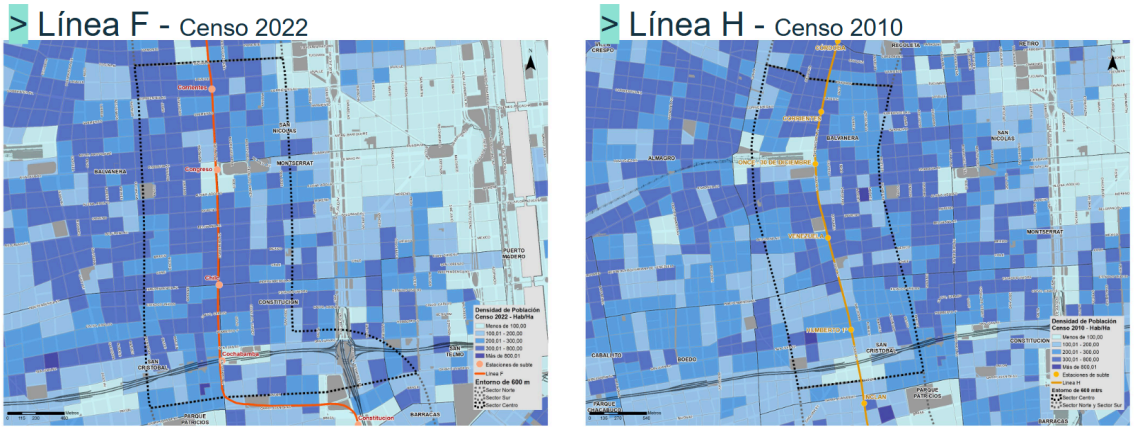
Esto implica que los usuarios de la zona dispondrán de más de una alternativa de subte cercana, lo que generará un corredor de alta conectividad y facilitará la transferencia entre distintas líneas.



Sector centro Línea H y F

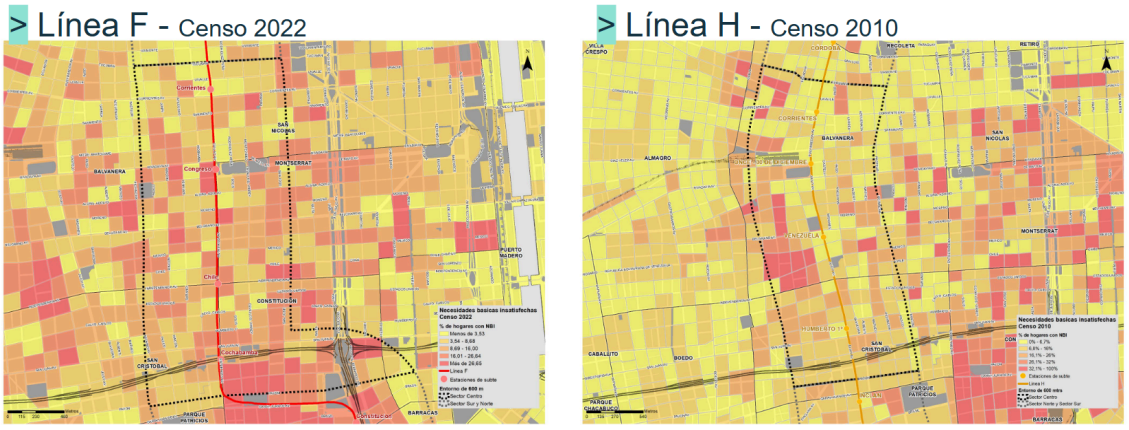
Si bien ambas son zonas con alta densidad poblacional, lo que distingue a los dos sectores es la forma en que la población se distribuye.

En el caso de la línea F, todo el recorrido presenta una ocupación densa y continua, mientras que en la línea H la población se concentra principalmente entre las estaciones Once y Venezuela, y sobre las avenidas Corrientes, Rivadavia, Belgrano y San Juan.



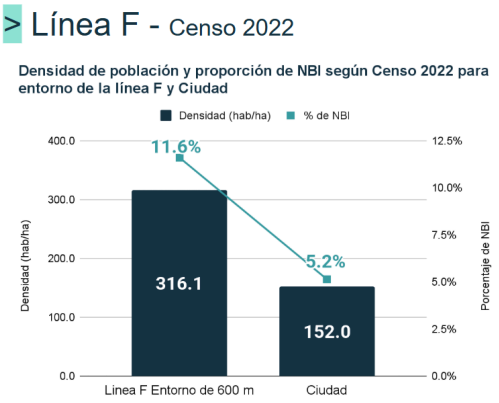
Densidad poblacional según Censos 2010 y 2022 (INDEC)

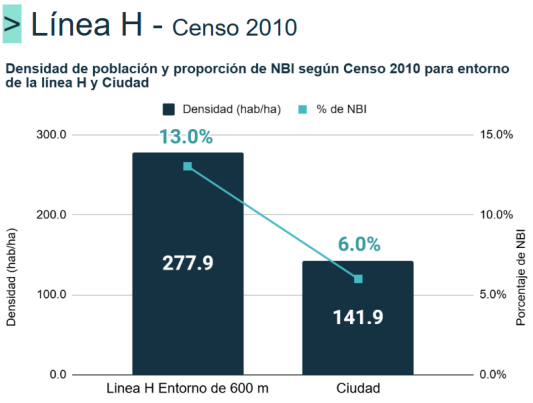
Si se analiza el índice de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) de la población de cada zona, se observa que en la línea F el nivel de criticidad en Constitución supera el límite de la autopista y se extiende gradualmente hacia el norte. En tanto que, en el caso de la línea H, el porcentaje de NBI presenta valores heterogéneos, con mayores niveles de criticidad en la zona del Abasto y en el entorno de la estación Venezuela, donde se identifican dos focos principales.



Índice de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) según Censos 2010 y 2022 (INDEC).

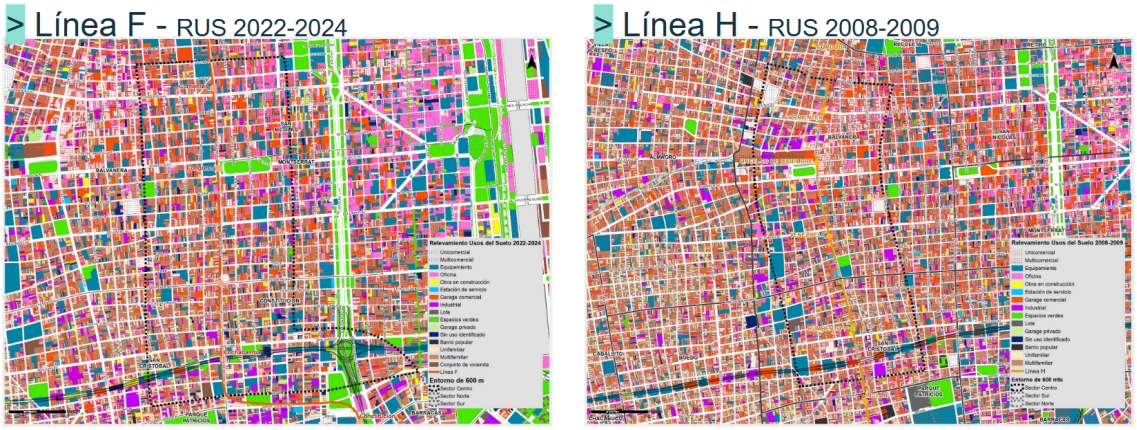
En la línea F se observa una densidad poblacional de 316,1 habitantes por hectárea, lo que representa un incremento del 107% respecto al promedio de la Ciudad (152 hab/ha). Además, el 11,6% de los hogares presenta Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI), casi 7 puntos porcentuales por encima del promedio urbano registrado en 2022 (5.2%). De manera similar, en la línea H la densidad alcanza los 277,9 hab/ha, superando en un 95% la media de la Ciudad (141,9 hab/ha), mientras que el 13% de los hogares se encuentra en situación de NBI, frente al 6% registrado en el total de la Ciudad en 2010.





Respecto a los usos del suelo, en ambas líneas predomina el uso comercial por encima de otros usos, influenciado por la presencia del centro comercial a cielo abierto de Once. La línea F con un 45,6% de usos comerciales, supera a la Ciudad en casi un 20 puntos porcentuales, mientras que la en el entorno de la línea H con un 52,5% de usos comerciales supera a la Ciudad en un 25,8 puntos porcentuales.

En el caso de la línea F, hacia el norte de la avenida Belgrano se destaca, además de la concentración de comercios, la presencia de oficinas y equipamientos, atravesando el área del emblemático Congreso de la Nación. En la línea H también se registran equipamientos y oficinas, aunque en menor proporción.

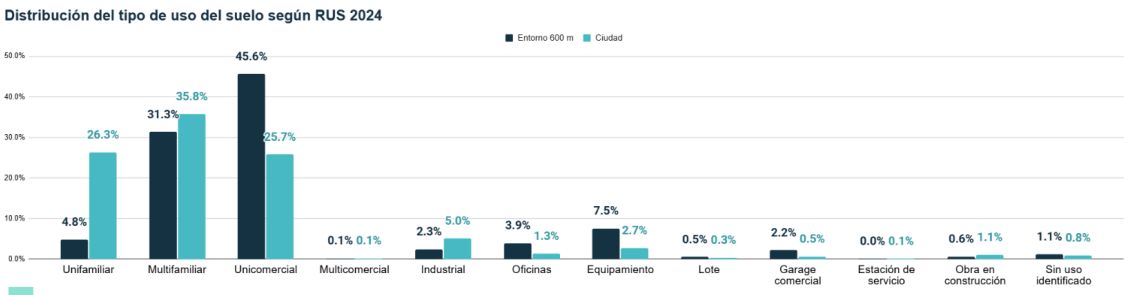


Distribución de usos reales según el Relevamiento de usos del suelo (RUS)

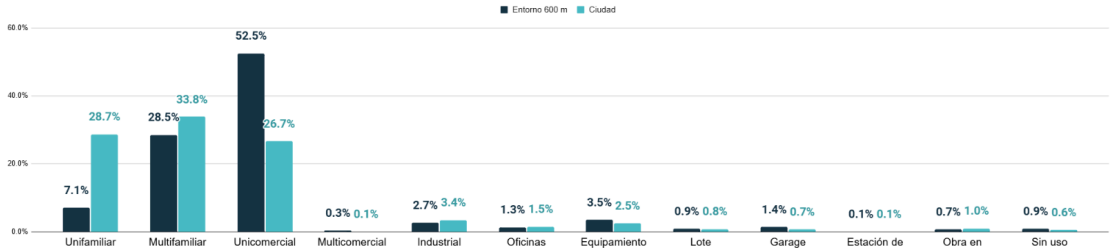
En relación con los usos residenciales, en ambas zonas predomina ampliamente el uso multifamiliar por sobre el unifamiliar. En la zona de la línea F, las viviendas multifamiliares representan el 31,3 %, mientras que las unifamiliares alcanzan solo el 4,8 %. En la zona de la línea H, las viviendas multifamiliares constituyen el 28,5 %, frente al 7,1 % de las unifamiliares.

Sin embargo, en ambos casos, el porcentaje de uso multifamiliar se encuentra por debajo del promedio de la Ciudad: 4,5 % menos en la línea F y 5,3 % menos en la línea H.

> Línea F - RUS 2022-2024



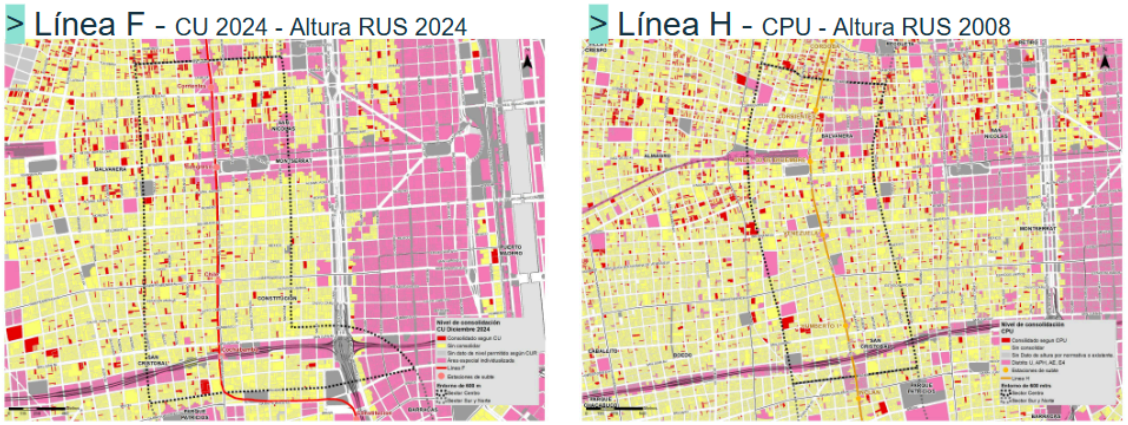
> Línea H - RUS 2008-2009



Por otro lado, en cuanto al nivel de consolidación del tejido urbano, la avenida Belgrano actúa como eje divisorio entre ambos sectores.

Hacia el norte se observa una mayor consolidación del tejido urbano en relación con las normativas CU (línea F) y CPU (línea H).

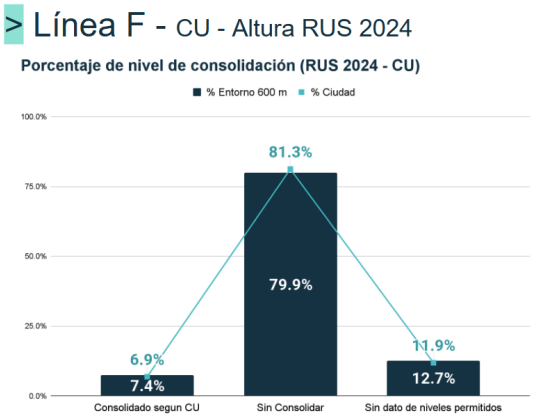
Al sur, se destaca un área delimitada por las avenidas Jujuy, San Juan, Entre Ríos e Independencia, donde se concentra un conjunto de parcelas consolidadas que abarca a ambos sectores.

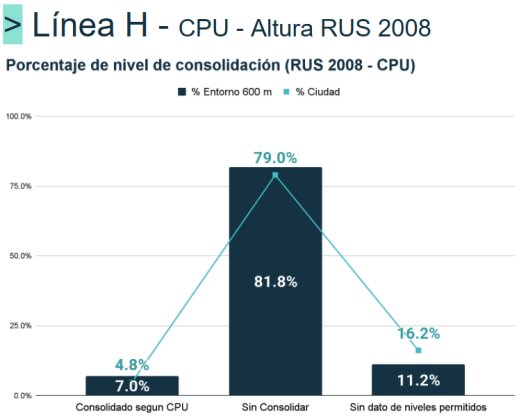


Parcelas consolidadas según el Código Urbanístico (en color rojo).

Si bien ambos sectores registran porcentajes similares de consolidación y de parcelas afectadas a normativa especial (en el caso de CU, las AEI, y en CPU, su equivalente), al comparar con los valores de la Ciudad se observan diferencias.

En la línea F, la proporción de parcelas consolidadas (CU) se ubica levemente por encima del promedio de la Ciudad (+0,5%). En cambio, en la línea H (CPU), esta proporción supera el promedio en un 2,2%.

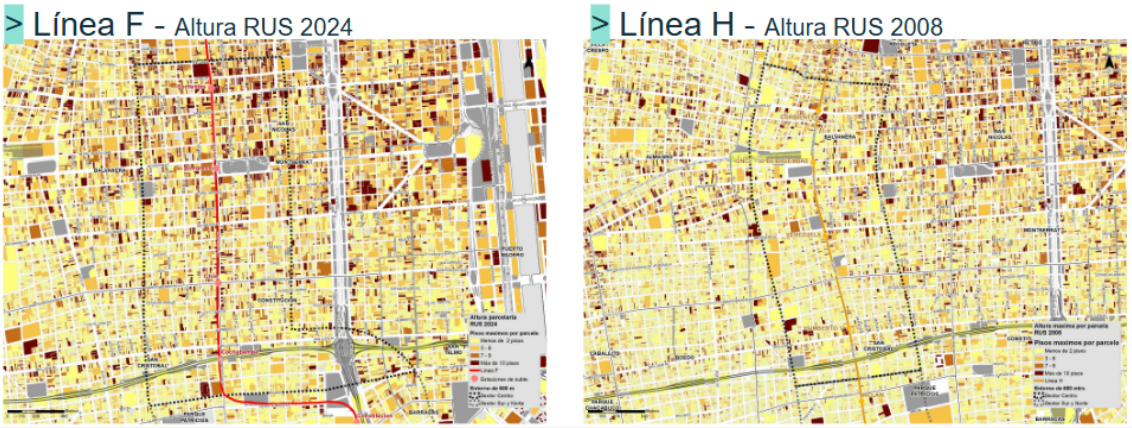




Respecto a la altura máxima por parcela, en el entorno actual de la línea F se observan características del tejido edilicio similares a las que presentaba el entorno de la línea H antes de su inauguración.

Hacia el norte del eje de la avenida Belgrano, ambos sectores exhiben un tejido predominantemente alto (más de tres pisos), con avenidas que alcanzan alturas superiores a los diez pisos.

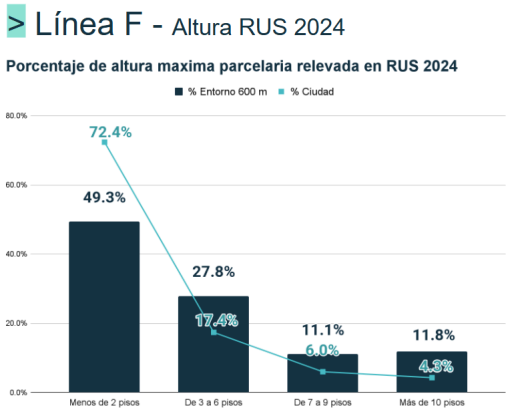
En cambio, hacia el sur, en la línea F aún se mantiene una mayor diversidad de alturas, mientras que en la línea H predomina un tejido de una y dos plantas, con una leve mayor altura sobre las avenidas San Juan e Independencia.

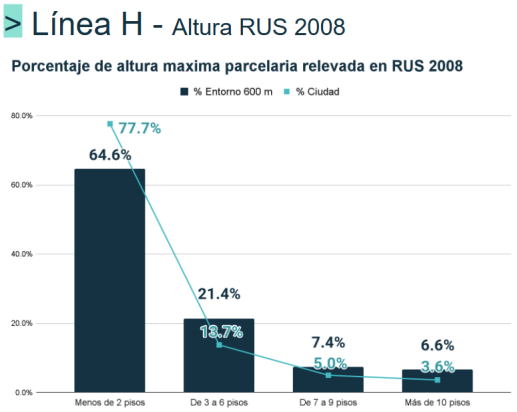


Altura máxima por parcela según Relevamiento de Usos del Suelo (RUS).

En la línea F, las parcelas de 3 a más de 10 pisos representan el 50,1%, mientras que las de menos de 2 pisos alcanzan el 48,3%, por encima del promedio de la Ciudad, que es del 38,1%.

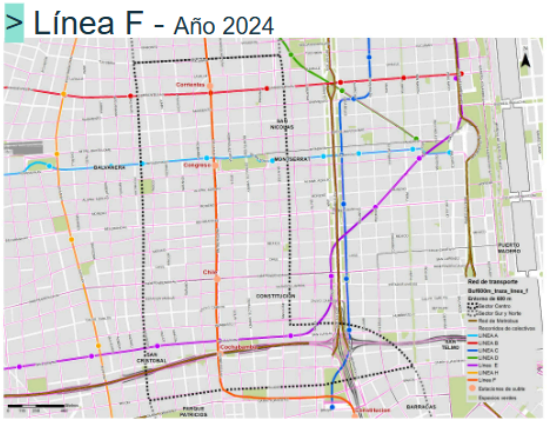
En la línea H, en cambio, predominan las parcelas de menos de 2 pisos (64,6%) sobre el resto de las alturas (35,4%).





Finalmente, en una revisión de la red de transporte disponible; como se dijo anteriormente, debido a la proximidad espacial de los recorridos de las líneas H y F, ambos sectores cuentan con conexión a las líneas A, B y E, así como con una amplia oferta de colectivos.

Cabe destacar, en particular, el nodo Plaza Miserere en el recorrido de la línea H, donde se combina la intermodalidad de tren, subte y colectivo.





Red de transporte público.

Sector Norte

En el sector norte se evidencia el potencial de la línea F para reforzar la conectividad en áreas de alta densidad residencial y gran atractivo urbano, como Recoleta y Palermo.

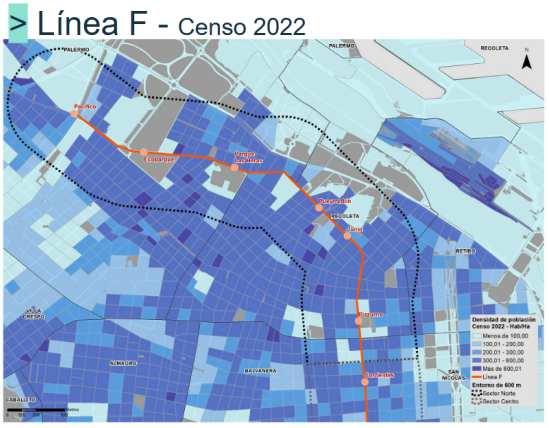
La línea H brinda cobertura en torno a Las Heras y la Facultad de Derecho, mientras que la F ampliará la accesibilidad hacia Parque Las Heras, el Ecoparque y el barrio Pacífico, integrando zonas y facilitando el acceso a espacios urbanos de intensa

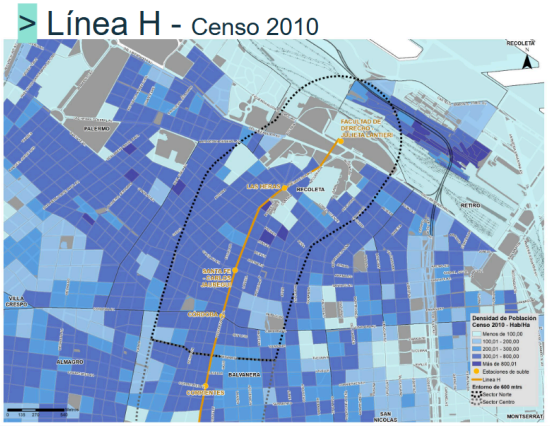
actividad social, cultural y económica. Esto contribuye a fortalecer la conectividad entre Palermo, Recoleta y el microcentro.



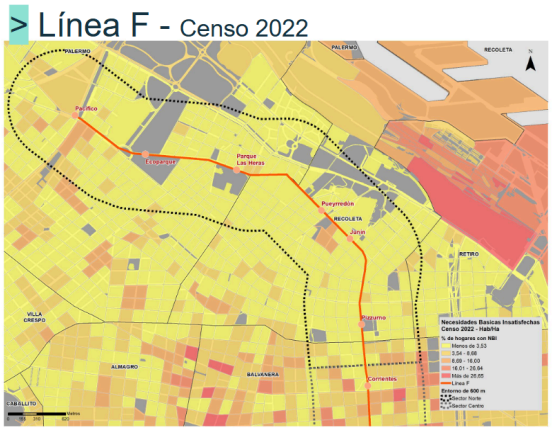
Sector norte Línea H y F

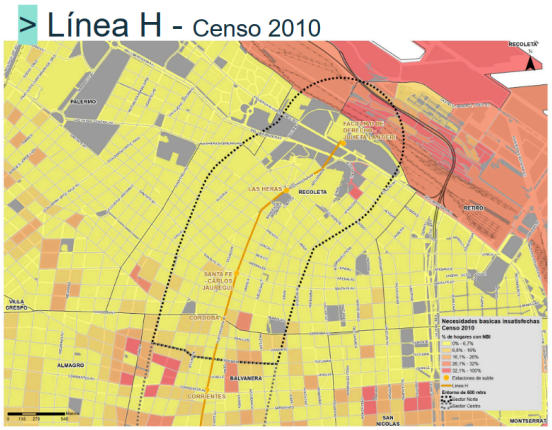
Dado que ambos recorridos se cruzan, la densidad poblacional es similar. Se trata de un área con elevada población, donde los radios superan los 800 hab/ha. Por otro lado, la baja densidad coincide con el "Barrio Parque", los parques Tres de Febrero, Plaza Italia y Las Heras, así como con equipamientos como el Hospital Rivadavia, el Cementerio de la Recoleta y la Biblioteca Nacional.





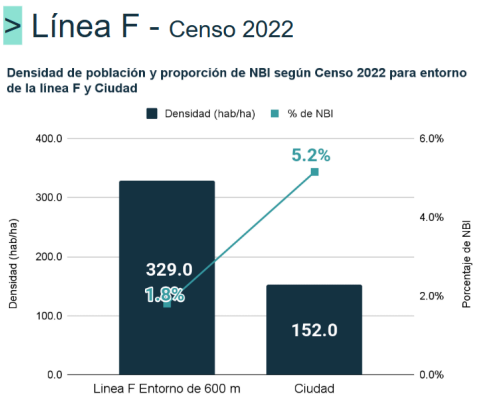
Densidad poblacional según Censos 2010 y 2022 (INDEC)

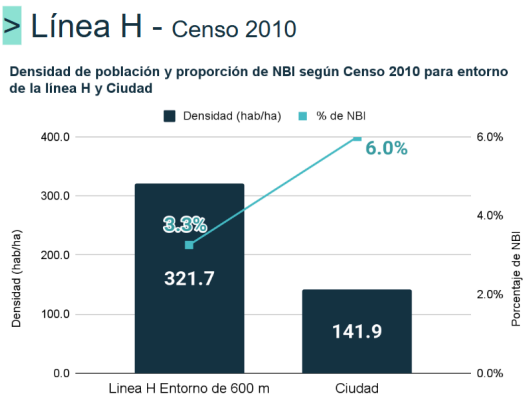




Índice de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) según Censos 2010 y 2022 (INDEC).

Tanto en el Censo 2010 como en el Censo 2022, estos sectores se caracterizan por su alta densidad poblacional y por presentar una proporción de hogares con Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) inferior al promedio de la Ciudad. Según el Censo 2022, en la línea F la densidad alcanza los 329 hab/ha, superando en un 116,4% la media urbana (152 hab/ha), con solo un 1,8% de hogares con NBI frente al 5,2% promedio de la Ciudad. Por su parte, los datos del Censo 2010 para la línea H muestran una densidad de 321,7 hab/ha, un 126,6% por encima de la media de ese año (141,9 hab/ha), y registran un 3,3% de hogares con NBI frente al 6% de la Ciudad.



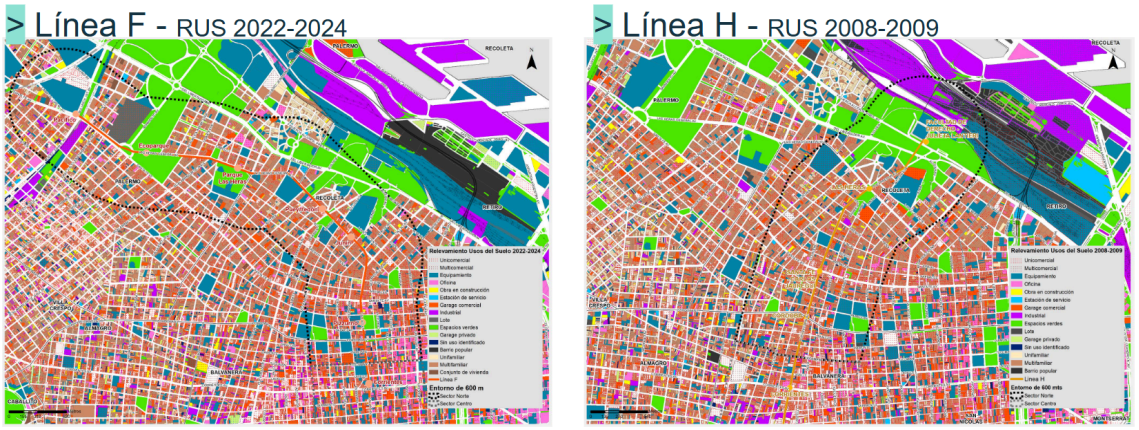


En cuanto a los usos del suelo, ambos sectores presentan una predominancia de viviendas multifamiliares y usos comerciales por sobre otros usos.

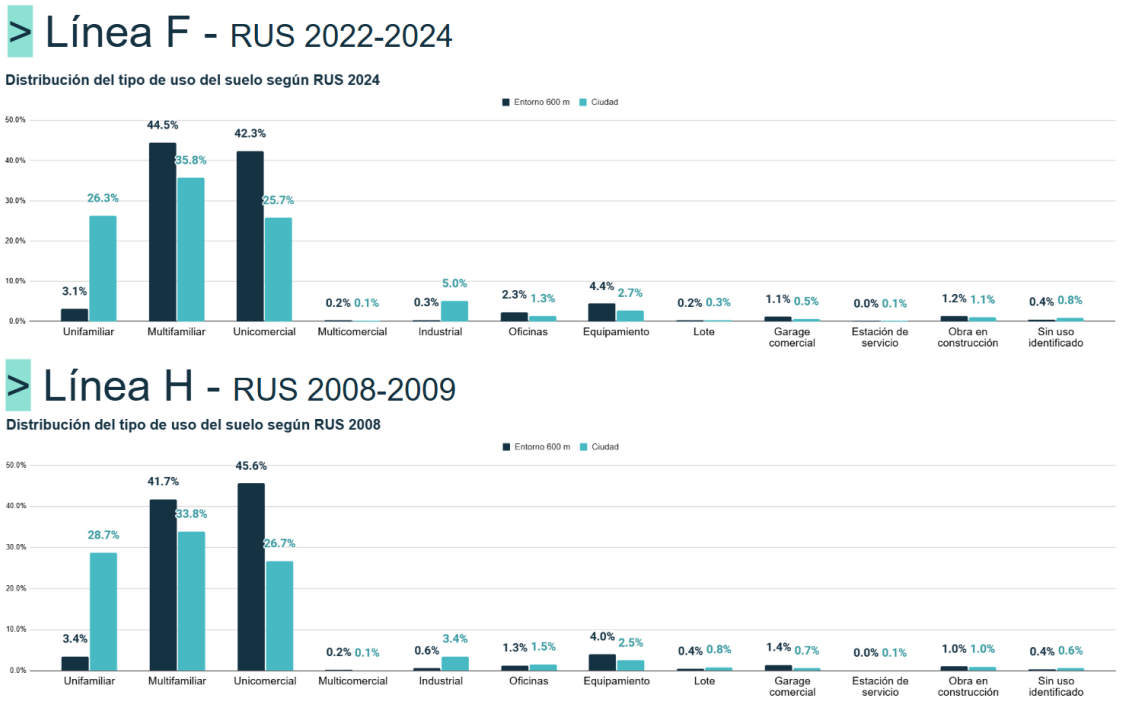
En el entorno de la línea F, las viviendas multifamiliares representan el 44,5 %, superando en 8,7 puntos porcentuales la proporción registrada a nivel Ciudad. En el caso de la línea H, este tipo de viviendas alcanza el 41,7 %, lo que implica una diferencia de 7,9 puntos porcentuales por encima del promedio de la Ciudad.

El uso unicomercial se concentra principalmente a lo largo de grandes avenidas como Santa Fe, Pueyrredón, Callao y General Las Heras. En el entorno de la línea F, los usos unicomerciales representan el 42,3 %, superando en 16,6 puntos porcentuales al promedio de la Ciudad. En el entorno de la línea H, este valor asciende al 45,6 %, lo que implica una diferencia de 18,9 puntos porcentuales respecto al promedio urbano.

En ambos sectores también se observan importantes equipamientos, incluyendo hospitales, universidades, cementerios, entre otros.

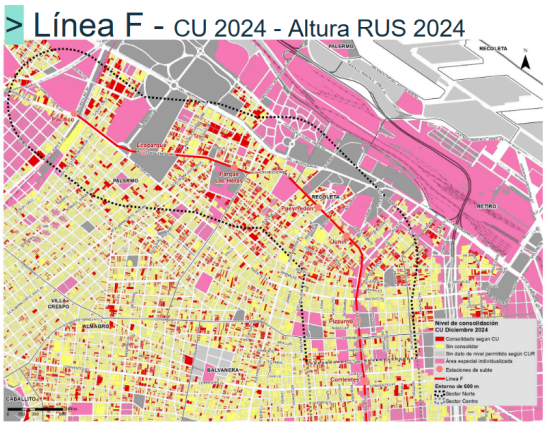


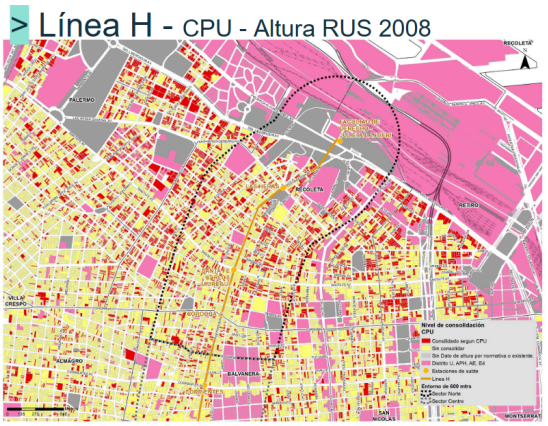
Distribución de usos reales según el Relevamiento de usos del suelo (RUS)



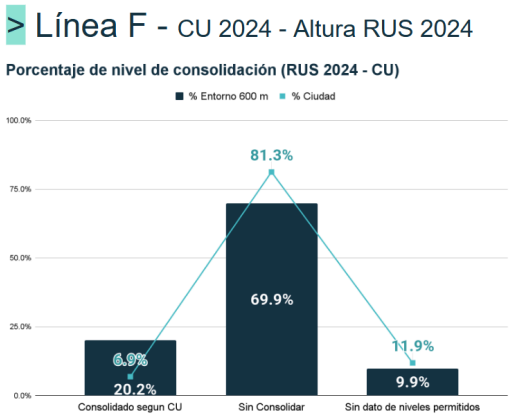
Por otro lado, en cuanto al nivel de consolidación del tejido urbano, el sector norte de la Ciudad presenta una mayor proporción de parcelas consolidadas en comparación

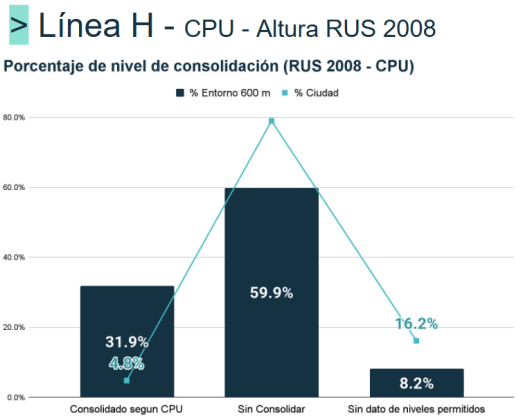
con la Ciudad. En el entorno de la línea F, el 20,2 % de las parcelas están consolidadas en relación al CU, lo que supera en 13,3 puntos porcentuales a la Ciudad. En el caso de la línea H, el entorno alcanza un 31,9 %, superando al promedio de la Ciudad en 27,1 puntos porcentuales.





Parcelas consolidadas según el Código Urbanístico (en color rojo).



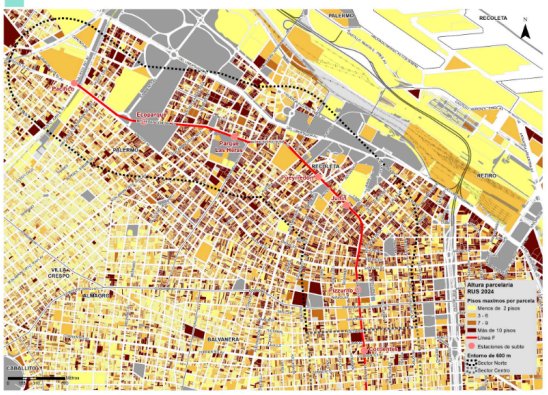


El recorrido norte de ambas líneas coincide en atravesar un sector donde más del 50% de las parcelas presentan una altura superior a 7 pisos.

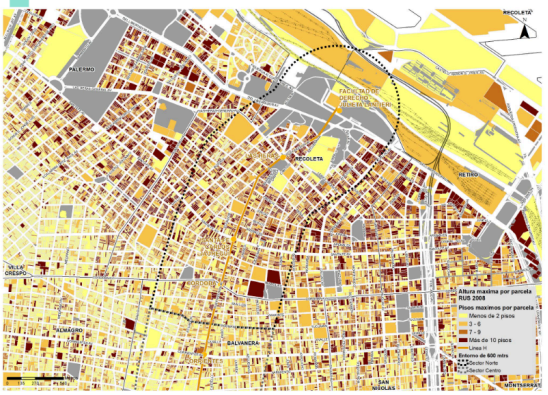
En la línea F predominan las parcelas con alturas superiores a los 10 pisos, representando el 30,8% del total. Este valor supera en un 26,5 puntos porcentuales al promedio de la Ciudad.

En la línea H, en cambio, predominan las parcelas de 7 a 9 pisos con un 27,2%, también superando en un 22 puntos porcentuales al promedio de la Ciudad.

> Línea F - Altura RUS 2024

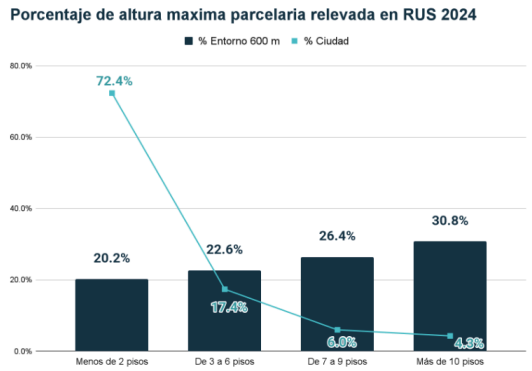


> Línea H - Altura RUS 2008

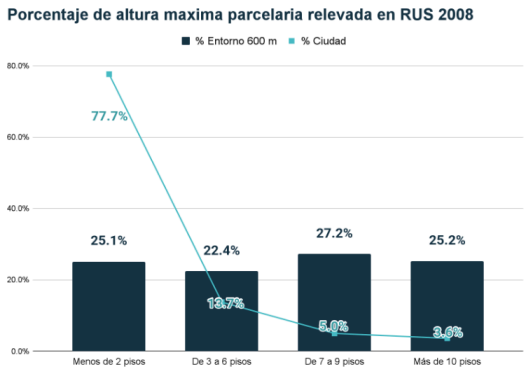


Altura máxima por parcela según Relevamiento de Usos del Suelo (RUS).

> Línea F - Altura RUS 2024



> Línea H - Altura RUS 2008



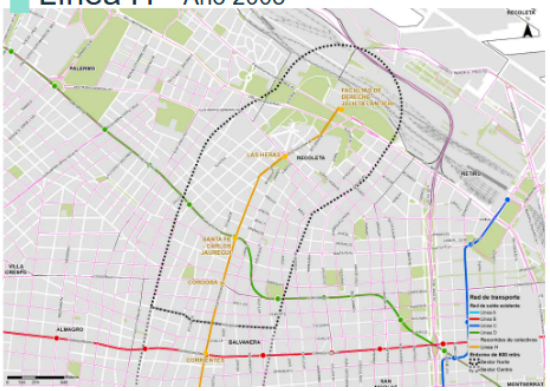
Finalmente, en el análisis de la red de transporte, se observa que el recorrido de la línea F se conecta con la línea D en las estaciones Callao y Palermo, y con la línea H en Las Heras. Además, recorre la avenida Las Heras, cubierta por la red de colectivos.

Por su parte, la línea H se vincula con la línea D en la estación Santa Fe y sigue por Pueyrredón hasta la Facultad de Derecho, donde se concentran varias líneas de colectivos provenientes de Retiro.

> Línea F - Año 2024

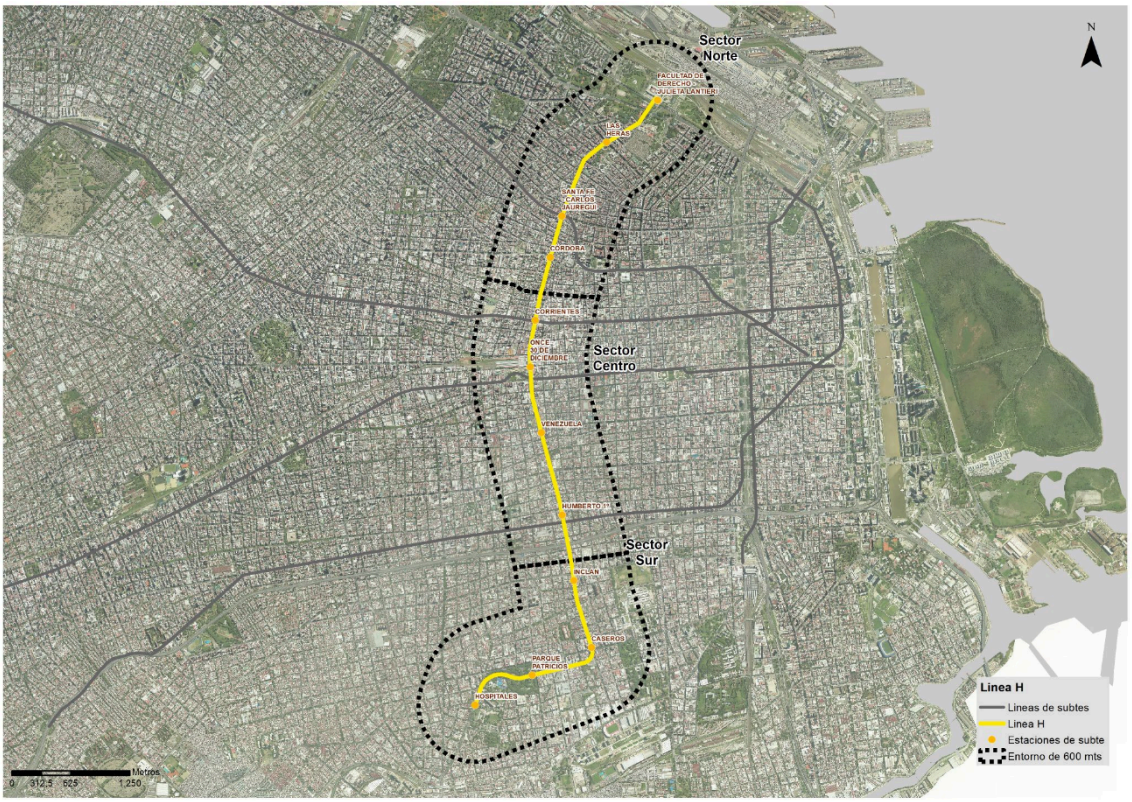


> Línea H - Año 2008



Red de transporte público.

Evolución entorno línea H 2005-2025



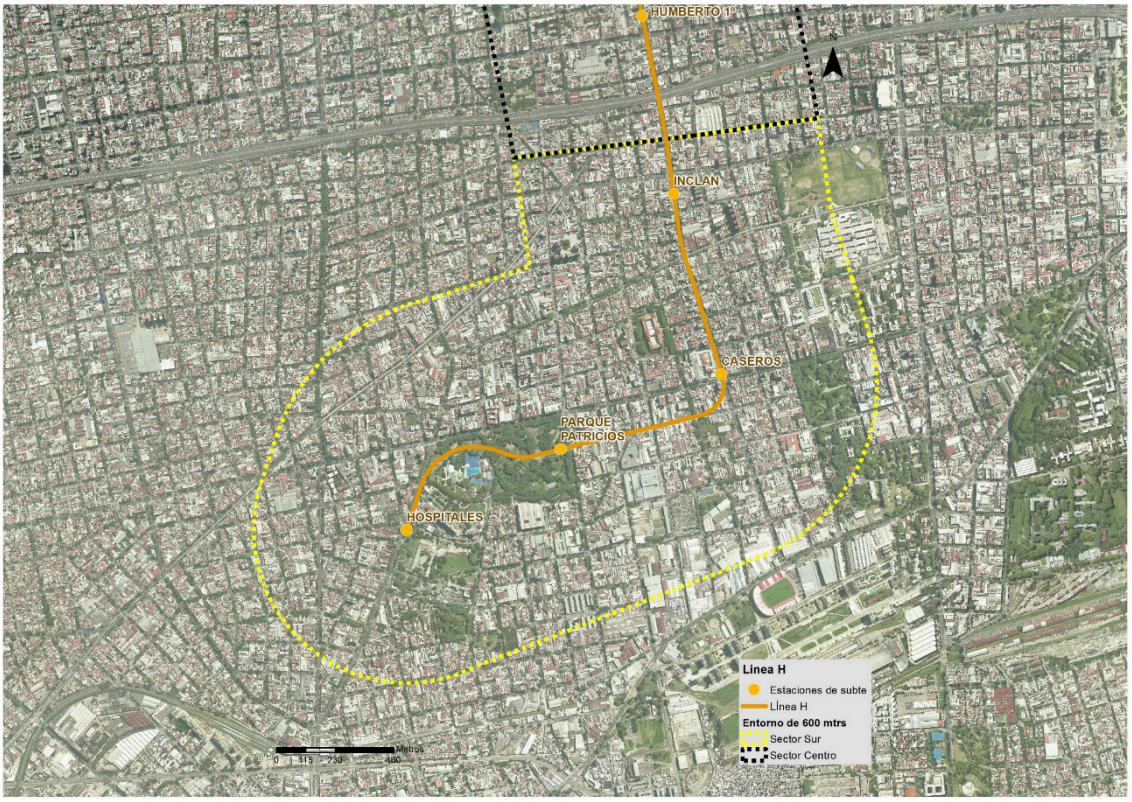
Extensión de la traza de la Línea H

La línea H fue inaugurada en 2007, siendo la más reciente en incorporarse al sistema de transporte subterráneo de la Ciudad. Su construcción y expansión han sido importantes para mejorar la conectividad entre el sur y el norte.

En esta sección del estudio se analiza la evolución de las variables de población, permisos de obra, usos del suelo y mercado inmobiliario entre los años 2005 y 2025 tanto para el área de influencia directa de la línea de subte H, como la indirecta y su relación con los valores en la CABA.

Para llevar adelante el análisis se tomó un área de influencia de 100 m y 600 m desde la traza de la línea H. Luego se subdividió en tres sectores: sur, centro y norte, para profundizar el análisis de las variables: densidad poblacional, relevamiento de usos del suelo, permisos de obra y mercado inmobiliario. Esto permitió comparar las distintas dinámicas de cada sector.

Línea H - Sector Sur



Sector sur Línea H.

Hacia el sur de la línea H se encuentran las estaciones Caseros e Inclán, que fueron las primeras en inaugurarse en el año 2007. Luego le siguieron Parque Patricios inaugurada en 2011 y Hospitales en 2013.

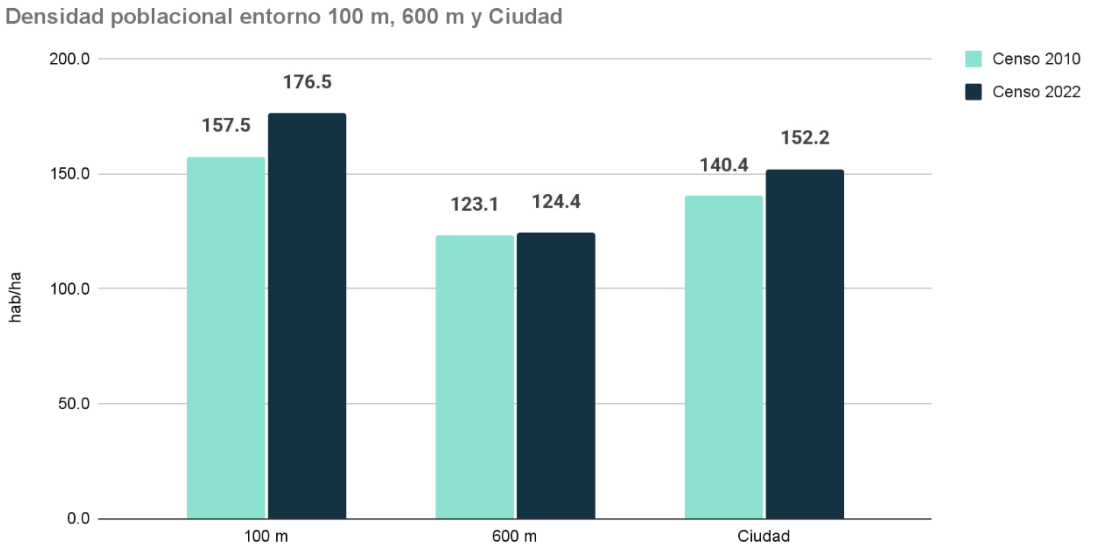
En este sector, que coincide con el barrio de Parque Patricios, se implementaron, en los últimos años, un conjunto de acciones y proyectos orientados a rehabilitar el sur de la Ciudad. Entre ellas se encuentra la creación del Distrito Tecnológico en 2008 y la nueva sede del Gobierno de la Ciudad en la calle Uspallata, inaugurada en 2015.

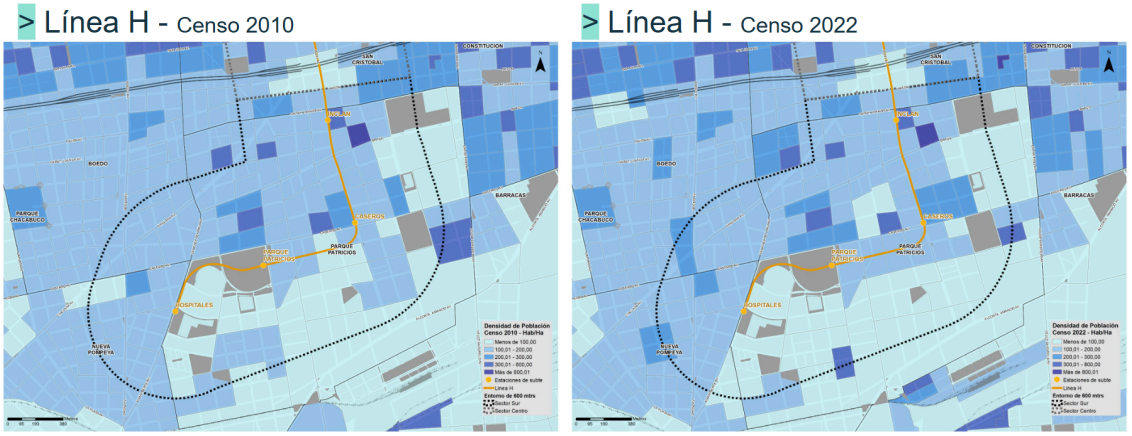
Densidad poblacional

Al evaluar la densidad poblacional de la traza de la línea H en base al Censo 2010, se observó que el valor en el entorno de 600 metros (126,09 hab/ha) se ubicaba por debajo del promedio de la Ciudad (140,4 hab/ha), mientras que en un radio de 100 metros lo superaba (157,8 hab/ha). En el Censo 2022 se observa una relación similar entre el radio de 100 m y el radio de 600 m, mientras que los valores dentro de los 600 m son inferiores al promedio de la Ciudad, en el radio de 100 m los superan. Sin

embargo, se observa un incremento por encima del crecimiento de la Ciudad para dentro de los 100 m de la traza de la línea H.

En 2022, la densidad poblacional dentro del radio de 100 metros alcanzó los 176,5 habitantes por hectárea, lo que representa un incremento del 11,85 % respecto al Censo 2010 para el mismo radio. Este crecimiento supera en casi 4 puntos porcentuales el promedio de aumento registrado a nivel Ciudad, que fue del 8 %.



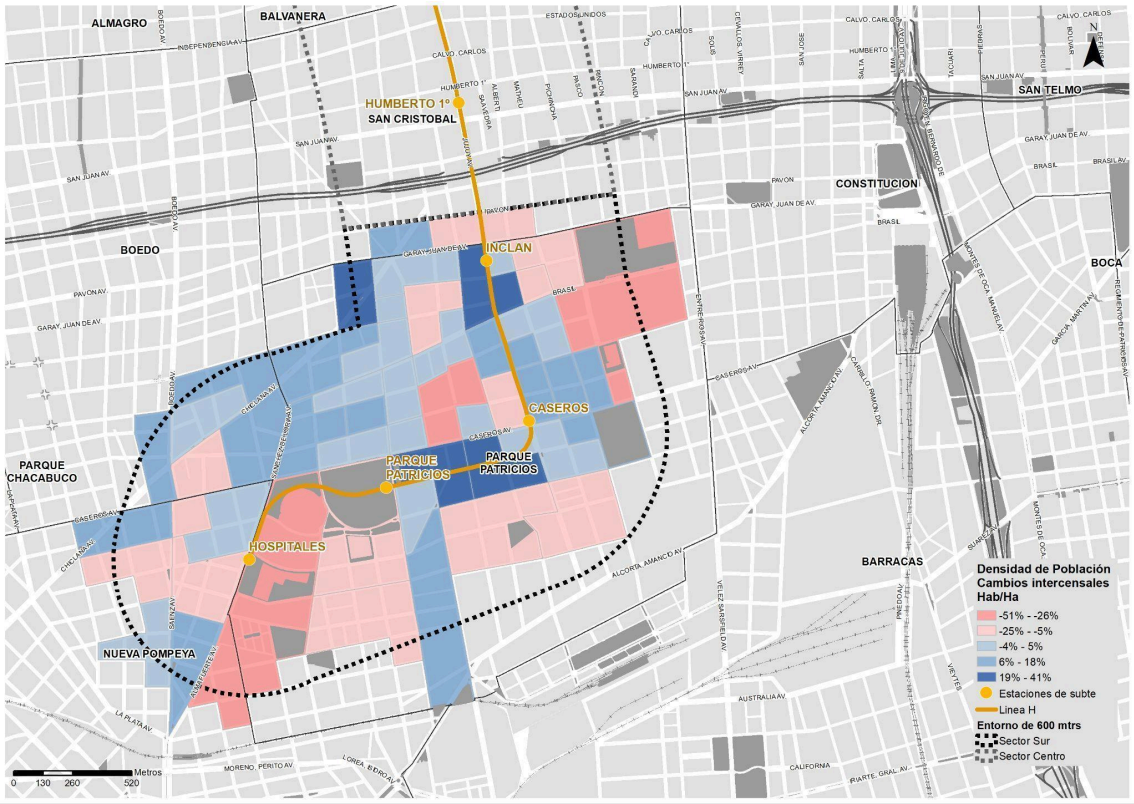


Densidad poblacional según Censos 2010 y 2022 (INDEC)

Tanto en el Censo 2010 como en el Censo 2022 se registra una mayor concentración de radios censales con densidades poblacionales entre 100 y 200 habitantes por hectárea. Además, se identifican algunos radios aislados con alta densidad, que alcanzan valores de hasta 800 habitantes por hectárea.

El análisis de la variación intercensal a nivel de radio censal entre los años 2010 y 2022 muestra una tendencia a la disminución de la densidad poblacional en los radios ubicados en torno al Parque Patricios y hacia el sureste de la línea H.

No obstante, se identifican radios censales con incrementos significativamente superiores al promedio de la Ciudad, especialmente en coincidencia con las estaciones de la línea H. En el sector sur de dicha línea, se destacan los entornos entre las estaciones Parque Patricios y Caseros, con un aumento del 41 %, e Inclán, con un incremento del 22 %, ambos muy por encima del crecimiento promedio de la Ciudad, estimado en 8 %.



Variación de la densidad poblacional según radio censal.

Usos del suelo

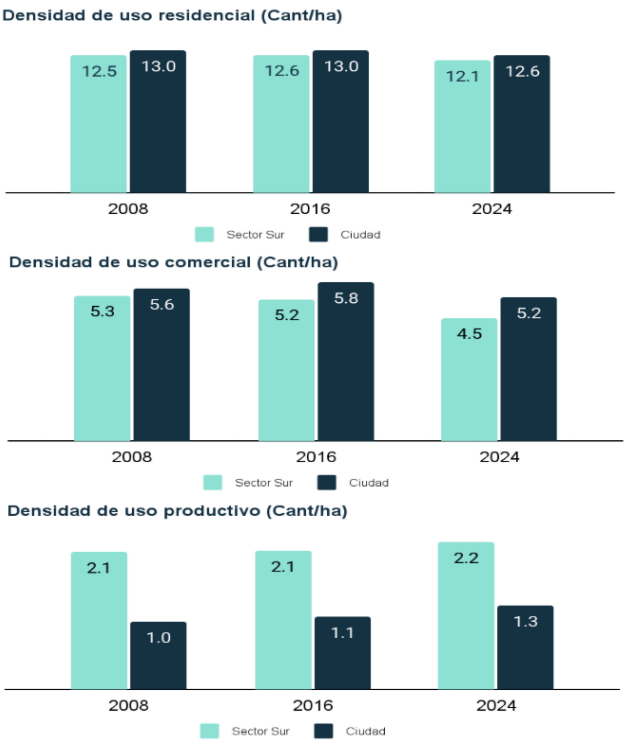
Si se analiza la distribución de usos residenciales, comerciales y productivos (oficinas e industrias) en un entorno de 600 metros para los relevamientos de usos del suelo de 2008, 2016 y 2024, se observa, en términos generales, un entorno donde coexisten usos residenciales y comerciales con actividades productivas y de servicios.

El uso residencial se mantiene relativamente estable a lo largo de los años, siempre por debajo del promedio de la Ciudad, mientras que el uso comercial presenta una

disminución progresiva desde 2008. Por su parte, la actividad productiva mantiene valores superiores a los de la Ciudad y registra un leve incremento en 2024. La distribución de los usos residenciales es relativamente uniforme en el área de estudio: las viviendas unifamiliares y multifamiliares se encuentran dispersas por toda la zona, sin un patrón de agrupamiento definido. No obstante, se destacan las avenidas Jujuy y Caseros como ejes con mayor concentración de viviendas multifamiliares, en contraste con la avenida Almafuerte, donde la densidad residencial es menor debido a la presencia intercalada de otros usos del suelo.

En el entorno de la línea H de subte, durante el período 2022–2024, se observa una consolidación de los usos productivos (industriales y de oficinas) en torno a las estaciones Inclán, Parque Patricios y Hospitales. La creación del Distrito Tecnológico en 2008 y la extensión de la línea H habrían actuado como factores dinamizadores de este proceso. En cambio, sobre el eje de la avenida Caseros no se registra una presencia significativa de usos productivos, a diferencia de lo que ocurre en los ejes paralelos.

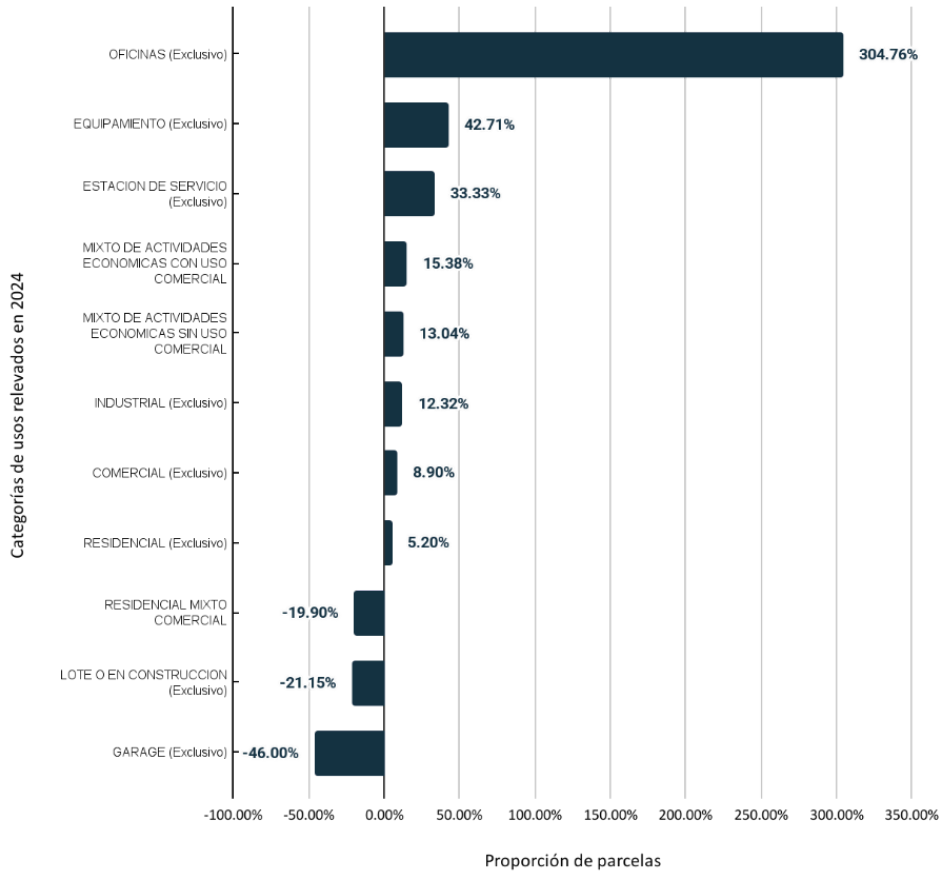
La distribución de los locales comerciales tiende a concentrarse en torno a dos ejes principales: las avenidas Caseros y Jujuy, especialmente a partir de su intersección con la avenida Juan de Garay. Sobre Caseros se desarrolla el tradicional centro comercial a cielo abierto del barrio, coincidente con las estaciones Parque Patricios y Caseros de la línea H. Por su parte, el eje Jujuy concentra un corredor comercial especializado en bazares y jugueterías, con una posible extensión hacia la estación Inclán. En el entorno de la estación Hospitales, sobre la avenida Almafuerte, la presencia comercial es menos relevante.



Entre 2008 y 2024, se observa un proceso de reconversión en las parcelas que modificaron sus usos residencial, comercial o productivo, vinculado a la dinámica conjunta del Distrito Tecnológico, la línea H y la nueva sede de la Jefatura de Gobierno. Del total de las parcelas localizadas en el área de estudio el 25,5% presentaron algún tipo de cambio en sus usos, valor por encima del promedio de la Ciudad (20%). De ese 25,5%, un 17,8% presentaron un cambio total de uso, mientras que un 7,5% experimentó un cambio parcial de sus usos. En la Ciudad, estos valores fueron de 10,4 % para los cambios totales y 9,6 % para los parciales.

La densidad de parcelas que experimentaron algún tipo de cambio entre 2008 y 2024 es ligeramente superior al promedio de la Ciudad, evidenciando cierto dinamismo en las diferentes actividades realizadas en la zona. En el sector sur, se registran 5,5 parcelas por hectárea con modificaciones, frente a las 4,2 parcelas por hectárea observadas en el promedio de CABA durante el mismo período.

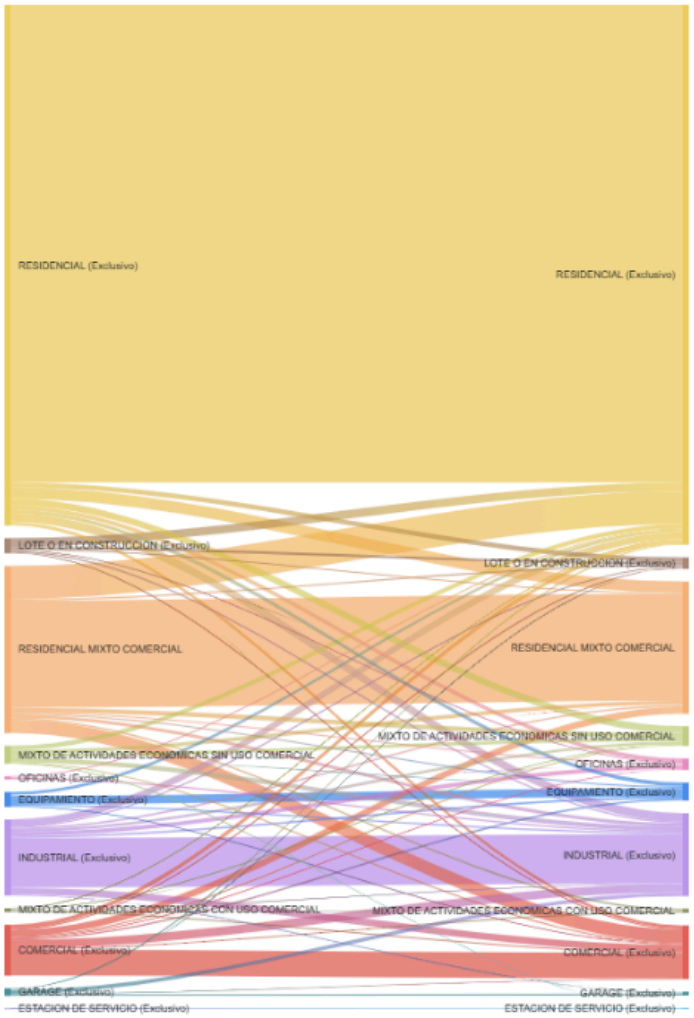
Variación de parcelas con usos entre 2008 a 2024



Se observa un crecimiento sostenido de las actividades económicas en el área de estudio. Entre 2008 y 2024, se incorporaron 64 parcelas con oficinas exclusivas, lo que representa un incremento del 304,7 %. Estas nuevas oficinas se concentran principalmente en el entorno del Parque de los Patricios, y en menor medida, entre las estaciones Inclán y Caseros.

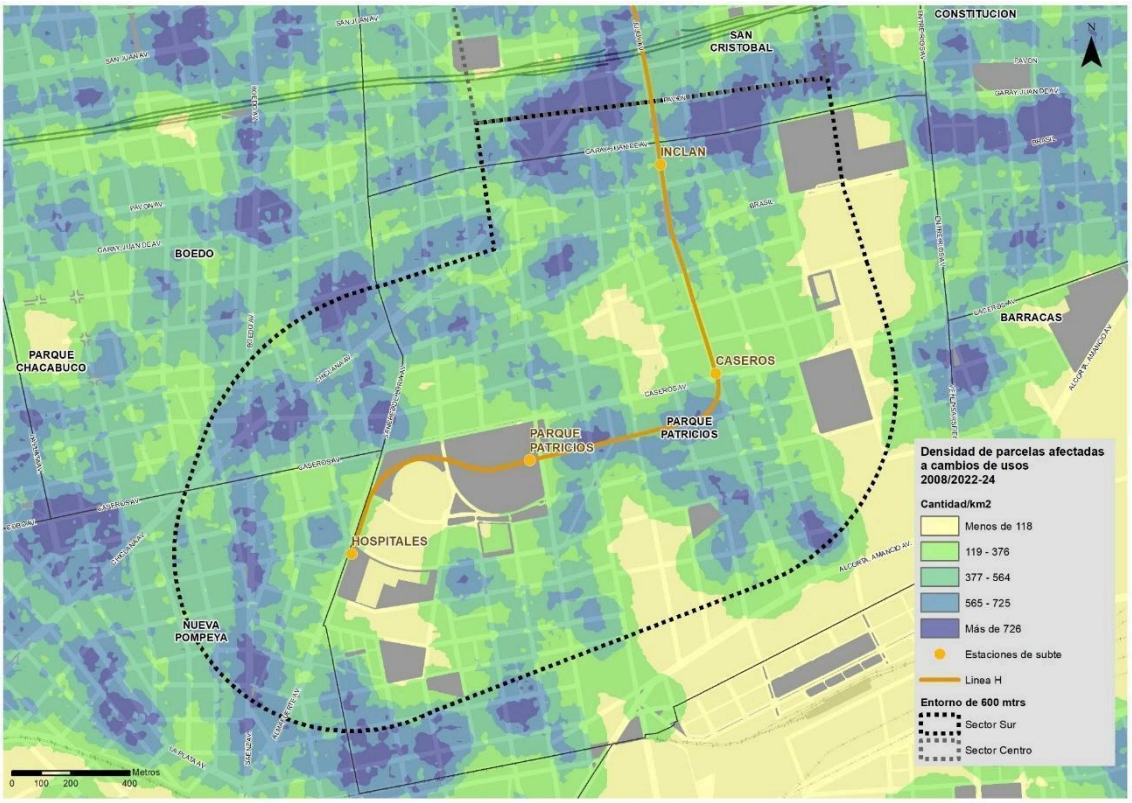
Otros usos que también registraron variaciones significativas, aunque menores en comparación con el crecimiento del uso de oficinas, incluye equipamiento, estaciones de servicio, usos económicos mixtos con actividad comercial e industrial. En este último caso, se destaca la incorporación de 61 parcelas con industrias exclusivas, distribuidas de manera más homogénea en todo el sector.

Los nuevos usos económicos detectados tendieron a reemplazar parcelas con uso residencial y comercial predominante.



Cambios de uso por parcela según tipo de uso entre 2008 y 2024.

El mapa siguiente muestra la distribución de las parcelas que experimentaron algún tipo de cambio en sus usos entre 2008 y 2024. Los focos de cambios se distribuyen en toda el área de estudio. A lo largo del recorrido de la línea H se destacan los focos en torno a las estaciones Inclán y Parque Patricios —de distinta magnitud— que generan un efecto de derrame hacia el resto del eje. Hacia el este de la estación Hospitales se observa una concentración de cambios sobre el eje Sáenz.



Concentración de parcelas que tuvieron algún tipo de cambio de uso según Relevamiento de usos del suelo entre 2008 y 2024 (RUS).

Permisos de obra

Para el siguiente análisis se consideró la densidad de superficie permisada (m²/ha) correspondiente a obra nueva, modificación, ampliación y demolición.

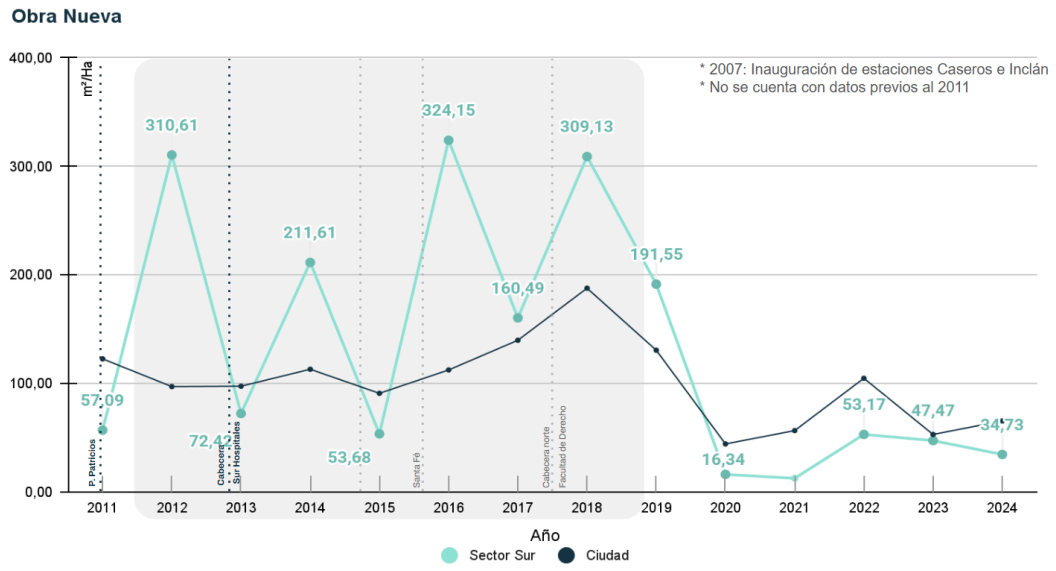
Durante el período 2011–2018, la inauguración de las estaciones de subte y la instalación de la nueva sede de Gobierno podrían haber influido en un comportamiento dinámico y fluctuante en la solicitud de permisos de obra nueva en el sector, con un nivel de actividad superior al promedio de la Ciudad.

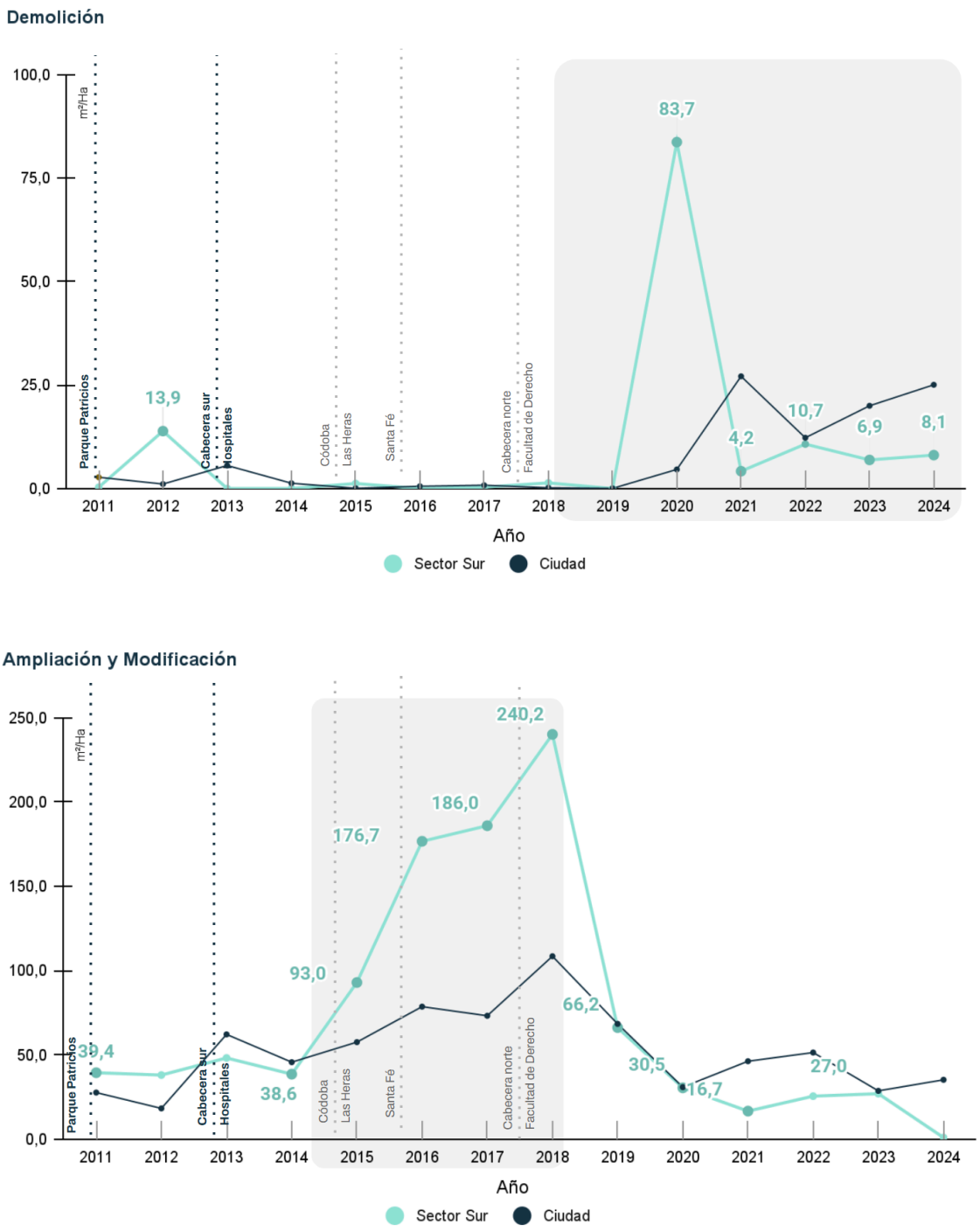
Entre 2012 y 2014 se observan dos incrementos significativos, posteriores a la inauguración de las estaciones Parque Patricios y Hospitales, en los que la densidad de permisos de obra de la zona sur supera un 219% y un 85% a la densidad de la Ciudad. En 2016 se registra un nuevo repunte, coincidiendo con la apertura de la sede de

Gobierno, tras la cual la densidad de permisos de obra en la zona sur alcanza un incremento del 188% respecto al promedio de la Ciudad. En 2020, como consecuencia de la pandemia, se produce un marcado descenso que se prolonga hasta 2022, cuando la tendencia se revierte y los valores vuelven a niveles similares a los de 2011. A partir de 2020, la densidad de superficie permisada en la zona sur se mantiene por debajo del promedio de la Ciudad hasta 2024.

Bajo esta dinámica de aumento y posterior caída, el promedio anual de la densidad de superficie permisada (132 m^2/ha) para el período analizado (2011-2024), se mantiene superior al promedio de la Ciudad (101.2 m^2/ha).

En cuanto a las demoliciones, se registran dos máximos: el primero en 2012, con 4.991,3m² solicitados, y el segundo en 2020, con 2.549,4m². Por su parte, las ampliaciones y modificaciones presentan superficies permisadas superiores en un 119% a las de la Ciudad entre 2015 y 2018, evidenciando cambios o adecuaciones en edificios existentes.





Densidad de permisos de obra nueva, demolición y ampliación y modificación (m2/ha)

En el siguiente mapa se dividieron los datos en tres períodos (2011-2015, 2016-2019 y 2020-2022) para detectar la distribución de los permisos de obra por recorte temporal y tamaño de las obras.



Distribución de permisos de obra nueva según año y superficie.

Desde 2011 se observa una tendencia creciente en la construcción en torno a la línea H, con una mayor concentración de permisos sobre los ejes de las avenidas Jujuy, Caseros y Almafuerte. Dentro de los 100 m de la línea H se concentra el 30% del total de las obras permisadas. De ese total, el 85% fueron solicitadas durante el período 2011 - 2018, a medida que se ejecutaba la construcción de la línea H. Solo el 14% fueron solicitadas tras la inauguración de la última estación (2018).

En relación con el tamaño de las obras, sobre la avenida Jujuy predomina un perfil edilicio uniforme, con permisos que oscilan entre 800 y 5.000m². En cambio, en las avenidas Caseros y Almafuerte, las estaciones Caseros y Hospitales actúan como polos que inciden en la localización de nuevos proyectos, dando lugar a obras de mayor escala que se extienden hacia sus alrededores.

La mayoría de las obras solicitadas para demolición se distribuyen de manera dispersa en el entorno de 600 metros, con una mayor cantidad de solicitudes en el período 2020–2025.

La distribución de los permisos de modificación y ampliación sigue una tendencia espacial similar a la de las obras nuevas. Entre las estaciones Caseros y Hospitales se identifica un sector con alta densidad de permisos, que incluye construcciones de distintos tamaños. Las obras con superficies superiores a 5.000m² se localizan principalmente a lo largo del recorrido del subte, sobre los ejes de las avenidas Caseros y Almafuerte.

Mercado inmobiliario

Con el objetivo de identificar transformaciones en el mercado inmobiliario, se realizó un análisis específico sobre la oferta de departamentos en venta. Esta categoría constituye un indicador sensible del dinamismo urbano, ya que permite detectar la potencial valorización del suelo a partir de la apertura de las estaciones de la línea H.

En términos generales, el sector evidencia una evolución dinámica, con etapas que muestran un crecimiento progresivo en el área ubicada a 100 metros de la línea H en comparación con el sector a 600 metros, y otras en las que la tendencia se mantiene en paralelo con la evolución del precio en la Ciudad. Entre 2007 y 2024, el período posterior a la inauguración de la primera estación de la línea H, los valores registrados en el entorno de 100 metros se ubicaron, en promedio, un 6% por encima de los correspondientes al radio de 600 metros.

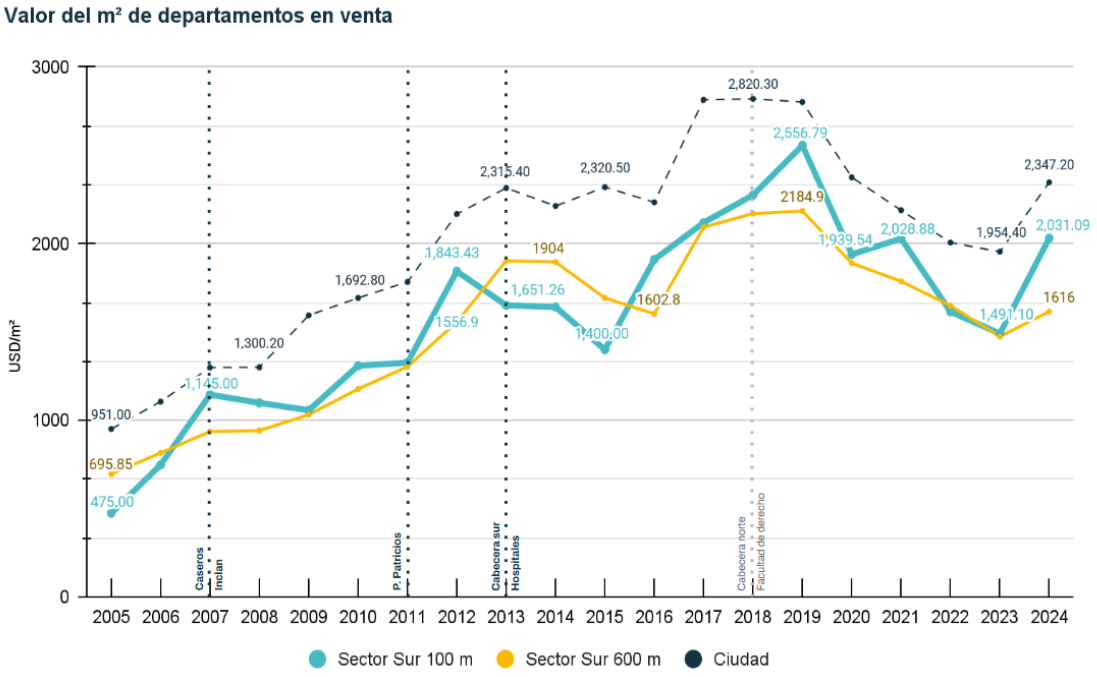
No obstante, los valores se mantienen de forma constante por debajo del promedio urbano, lo que sugiere una diferenciación estructural en la valorización del área.

En 2007 se registra un máximo en el valor del metro cuadrado, coincidente con la inauguración de las estaciones Inclán y Caseros. En ese momento, el entorno inmediato de la línea H (a 100 metros) alcanzó un valor de 1.145 USD/m², superando en un 22% al valor del entorno más amplio, ubicado a 600 metros (936 USD/m²). Un segundo máximo se observa en 2012, posterior a la inauguración de la estación Parque Patricios. Ese año, mientras el valor a 600 metros era de 1.556,9 USD/m², en el radio de 100 metros el precio ascendía a 1.843,43 USD/m², un 18% superior.

Tras la inauguración de la última estación del sector, Hospitales, en 2013, y la apertura de la sede de Gobierno en 2015, se observa un crecimiento sostenido del valor en el entorno de 100 metros respecto del de 600 metros. Para 2019, el valor en el área inmediata alcanzaba los 2.556 USD/m², mientras que en el entorno más amplio llegaba a 2.184 USD/m², lo que representa una diferencia del 17% a favor del área más próxima a la línea.

En los años posteriores a 2020, la recesión económica provocada por la pandemia produjo un descenso abrupto en los valores, afectando tanto al sector analizado como

al conjunto de la Ciudad. Esta tendencia se mantiene hasta 2024, cuando se observa un leve repunte.



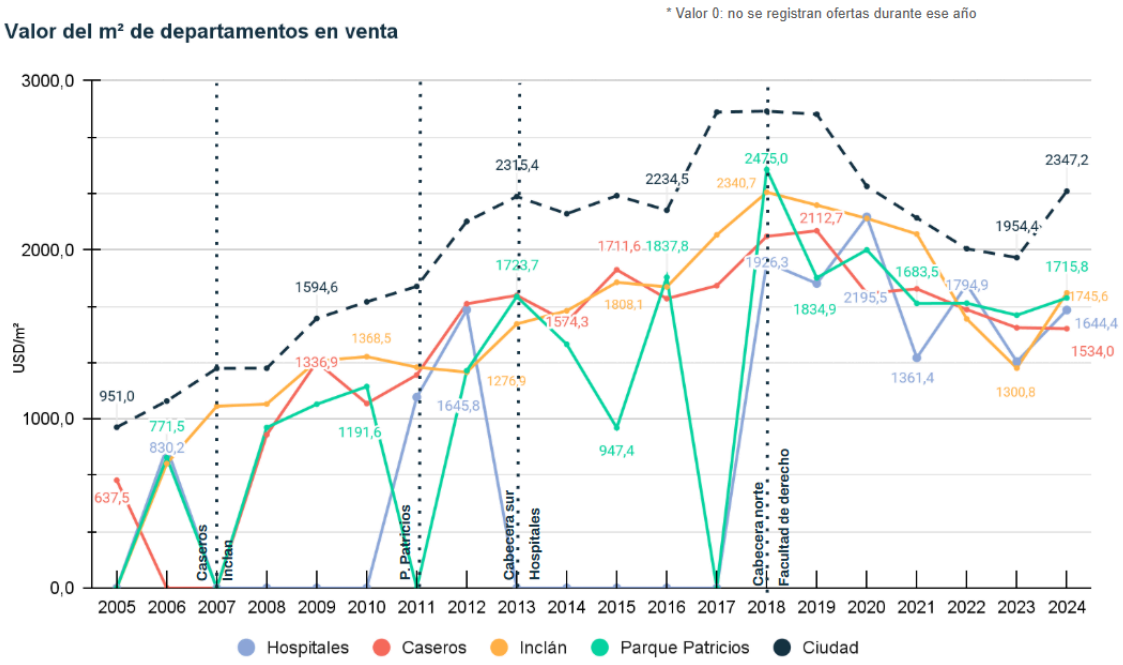
El siguiente gráfico muestra la evolución del valor del metro cuadrado de departamentos en venta entre 2005 y 2024, en un radio de 200 metros alrededor de las estaciones del sector sur de la línea H, comparado con el promedio de la Ciudad.

El área muestra un comportamiento fluctuante, posiblemente influido por la escasa oferta de inmuebles disponibles, la dinámica general del mercado inmobiliario de la Ciudad y diversas intervenciones urbanas específicas, como la inauguración de estaciones de subte y obras de infraestructura en el entorno, especialmente aquellas vinculadas al desarrollo del Distrito Tecnológico.

A partir de 2007, con la apertura de las estaciones Inclán y Caseros, se registra un primer salto en los valores de venta en el entorno de tres estaciones del sector (Inclán, Caseros y Parque Patricios). En 2009 es el año en el que se alcanza la mayor variación entre el entorno inmediato a las estaciones y el promedio de su área más amplia a 600m. Con valores de 1336 USD/m^2 para Caseros, 1342 USD/m^2 para Inclán y 1087 USD/m^2, se aproximan a los valores de la Ciudad (1594 USD/m^2) y superan en 29,5%, 30% y 5,3% respectivamente al valor promedio del entorno más amplio de 600m. También se observan incrementos posteriores tras la inauguración de Parque Patricios en 2011, Hospitales en 2013, y un pico máximo en 2018 con la apertura de la estación Facultad de Derecho.

Sin embargo, estos incrementos fueron seguidos por caídas pronunciadas, especialmente a partir de 2020, en un contexto marcado por la recesión y la pandemia. Hacia 2024 se observa una leve recuperación.

Entre 2005 y 2024, el valor promedio anual del metro cuadrado en el entorno inmediato de Caseros, Hospitales, y Parque Patricios fue 1,38%, 4,09% y 3,9% inferior al promedio anual registrado en un radio de 600 metros, mientras que en Inclán el valor promedio anual fue un 3,8% por encima del valor promedio anual del entorno de 600m.



Línea H – Sector Centro



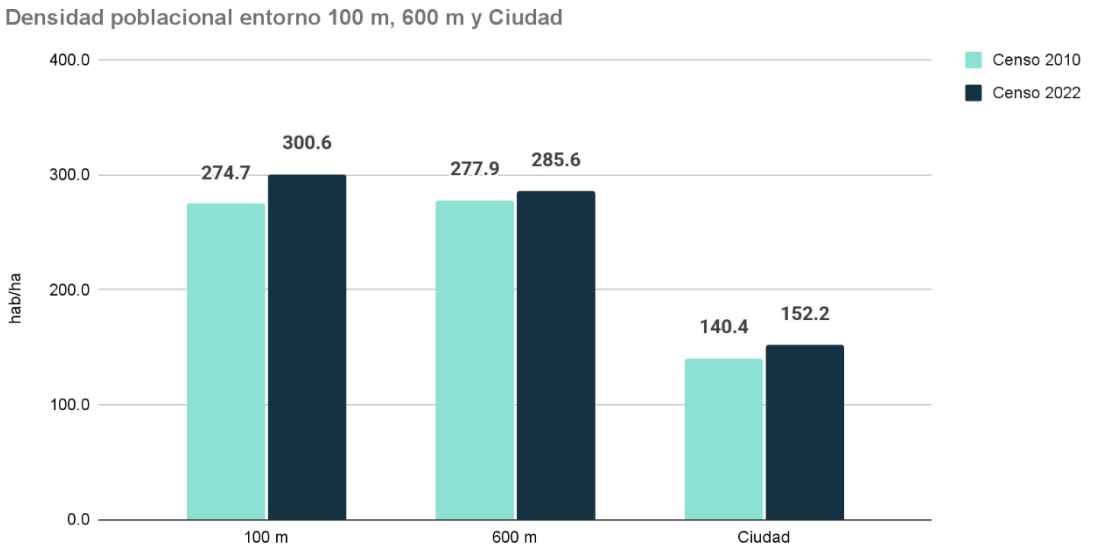
Sector centro Línea H.

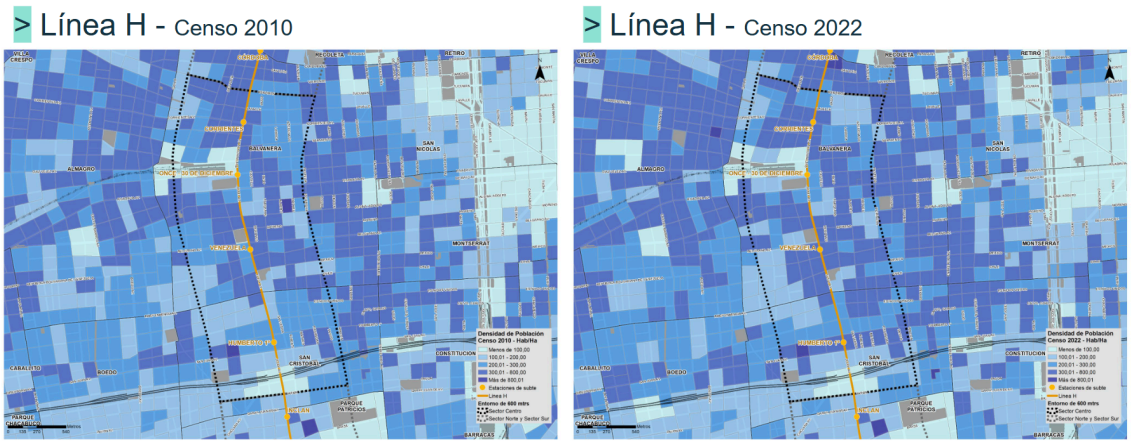
Las estaciones ubicadas en el sector centro fueron las primeras en inaugurarse de la línea H, en 2007, con el objetivo de mejorar la conectividad transversal. La estación Humberto I permite la conexión con la línea E, mientras que la estación Once conecta con la línea A y el tren Sarmiento, reforzando el carácter de nodo intermodal de Plaza Miserere. En 2010 se incorporó la estación Corrientes, habilitando la conexión con la línea B.

Densidad Poblacional

En 2010, la densidad de población dentro del entorno de 100 metros (274,8 hab/ha) fue levemente inferior a la registrada en el entorno de 600 metros (278,0 hab/ha). En ambos casos, los valores superaron ampliamente la densidad promedio de la Ciudad (140,4 hab/ha). Para el Censo 2022 la densidad dentro del entorno de 100 metros (300,7 hab/ha) supera a la del entorno de 600 metros (285,8 hab/ha), invirtiendo la relación observada en 2010. En ambos casos, los valores continúan superando ampliamente la densidad promedio de la Ciudad (152,2 hab/ha), confirmando la persistencia de una concentración poblacional significativamente mayor en el área analizada.

Sin embargo, la variación intercensal se mantuvo en valores cercanos al promedio de la Ciudad. Dentro del radio de 100 metros, se registró un incremento del 9,42 % en la densidad poblacional, apenas por encima del crecimiento promedio de la Ciudad, que fue del 8 %. En el radio de 600 metros, la variación fue más moderada, con un aumento del 2,7 %.



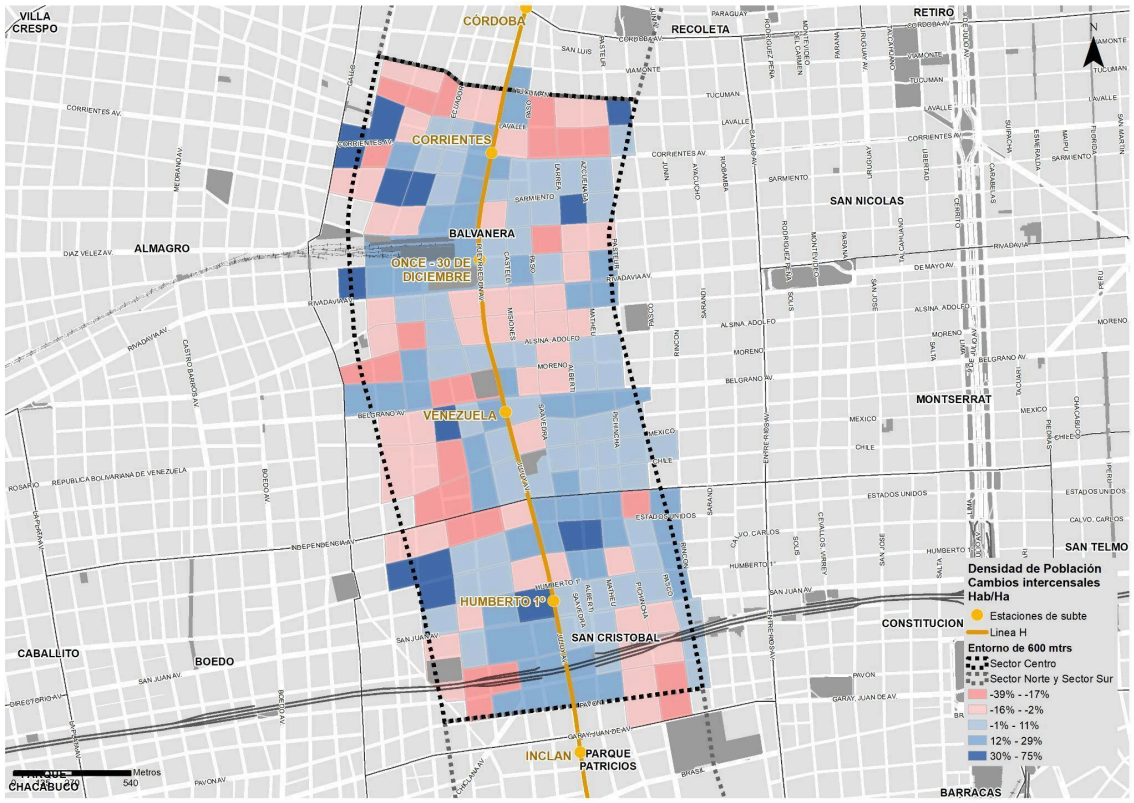


Densidad poblacional según Censos 2010 y 2022 (INDEC)

Tanto en el Censo 2010 como en el Censo 2022 se observa una mayor concentración de radios censales con densidades poblacionales entre 300 y 800 habitantes por hectárea. Además, se identifican algunos radios aislados con alta densidad que superan el valor de 800 habitantes por hectárea.

El análisis de la variación intercensal a nivel de radio censal entre los años 2010 y 2022 muestra una tendencia a la disminución de la densidad poblacional en algunos radios censales, principalmente en aquellos ubicados hacia el oeste de la línea H.

De todos modos, se detectaron algunos radios censales con incrementos significativamente superiores al promedio de la Ciudad dispersos en toda la zona de estudio. Se destacan particularmente el radio censal correspondiente al entorno de la estación Humberto I, con un aumento del 43 %, y las inmediaciones de la estación Corrientes, con un incremento del 25 %, ambos muy por encima de la variación promedio registrada a nivel Ciudad.



Variación de la densidad poblacional según radio censal.

Usos del suelo

En relación con la distribución de usos residenciales, comerciales y productivos (oficinas e industrias) en un entorno de 600 metros para los relevamientos de usos de suelo de 2008, 2016 y 2024, se observa, en términos generales, que el sector presenta una actividad comercial predominante que convive con usos productivos y, en menor medida, residenciales.

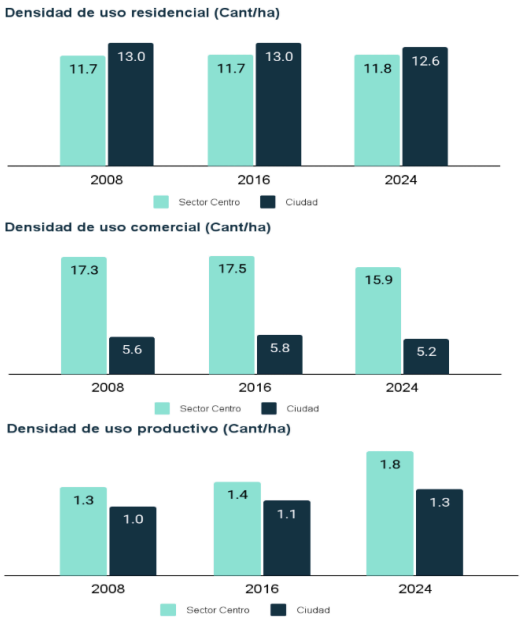
El uso residencial se mantiene relativamente estable a lo largo del período, siempre con valores inferiores al promedio de la Ciudad. El uso comercial, concentrado en los centros comerciales a cielo abierto de Once y de las avenidas Belgrano y San Juan, registra valores que superan ampliamente los de la Ciudad, aunque en 2024 se observa una leve disminución. La actividad productiva acompaña la dinámica comercial y

exhibe valores superiores al promedio urbano, reforzando el carácter mixto y productivo del sector.

El uso residencial tiene mayor presencia en las proximidades de las estaciones Venezuela y Humberto I, mientras que en las áreas cercanas a las estaciones ubicadas en el barrio de Balvanera su peso relativo disminuye, probablemente debido al fuerte predominio de las actividades comerciales en esa zona. Las viviendas multifamiliares constituyen la tipología más extendida y se distribuyen de forma casi continua en todo el ámbito de estudio, mientras que las viviendas unifamiliares aparecen de manera más espaciada y alternadas con las multifamiliares, especialmente en los alrededores de las estaciones Venezuela y Humberto I.

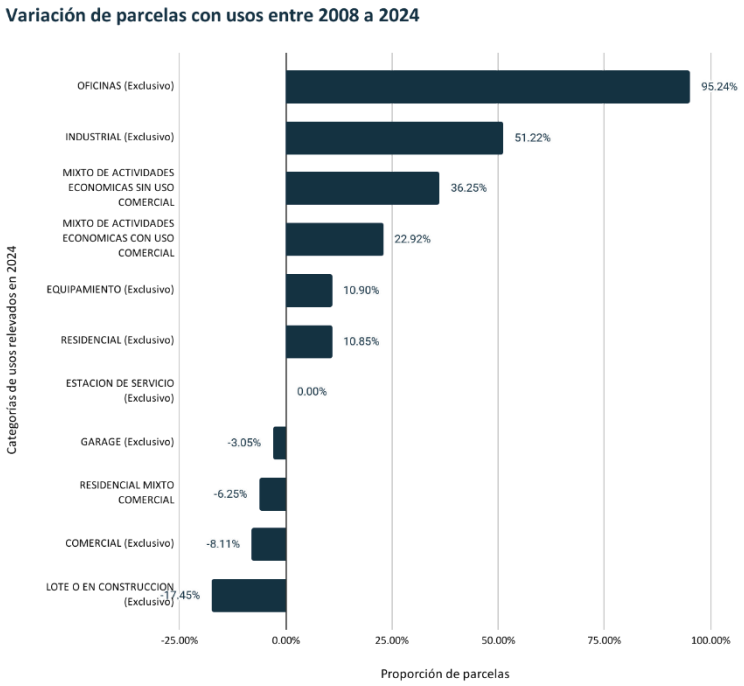
El uso productivo, que incluye oficinas e industrias, mantiene una presencia significativa en el área. El uso industrial se conserva relativamente constante y tiende a concentrarse en torno a la estación Humberto I, donde la influencia del Distrito Tecnológico podría seguir siendo un factor relevante. También se detectan concentraciones en las cercanías de las estaciones Corrientes y Once, posiblemente vinculadas a la actividad comercial del barrio de Balvanera. Las oficinas, en cambio, presentan una participación menor, aunque se observa una mayor densidad en el sector oriental, dentro de Balvanera.

La distribución del uso comercial se concentra principalmente en torno a las estaciones del barrio de Balvanera, especialmente al este de la avenida Pueyrredón, donde se localiza el tradicional centro comercial a cielo abierto de Once, especializado en los rubros textil, indumentaria y accesorios. También se destaca la elevada densidad de locales comerciales sobre las avenidas Rivadavia, San Juan y Jujuy, particularmente en los alrededores de la estación Humberto I.



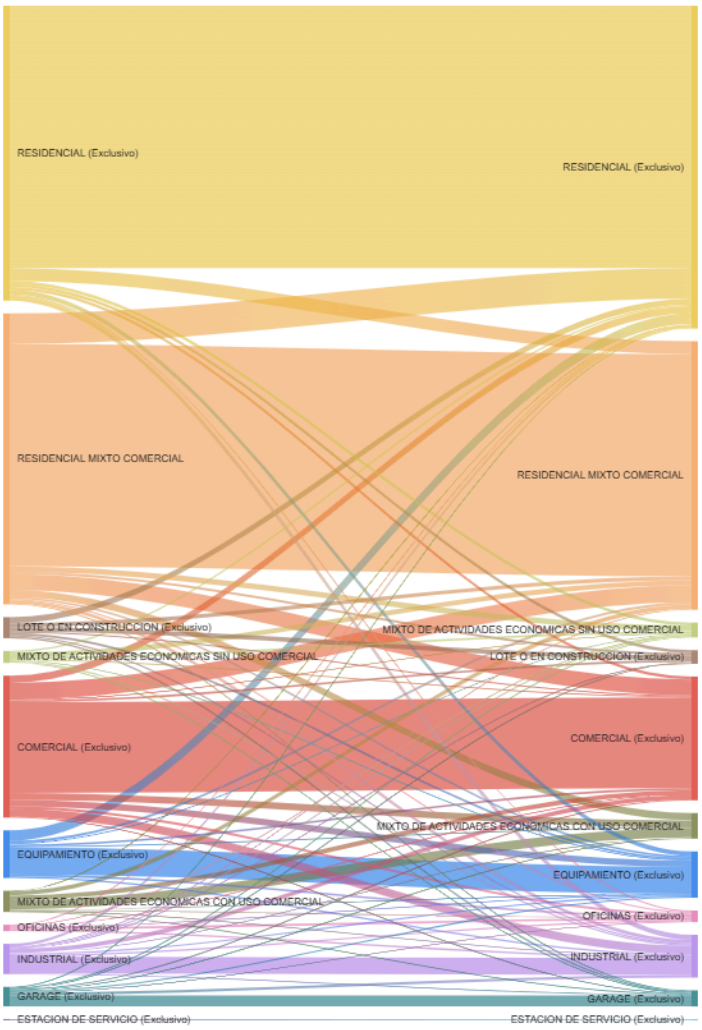
En el área de estudio el 29,7 % de las parcelas registraron algún tipo de modificación en sus usos entre 2008 y 2024, valor por encima del promedio de la Ciudad (20%). De ese total, el 18,1 % corresponde a cambios totales de uso, mientras que el 11,6 % refleja transformaciones parciales. En la Ciudad, estos valores fueron de 10,4 % para los cambios totales y 9,6 % para los parciales.

La densidad de parcelas modificadas en este período es considerablemente superior al promedio de la Ciudad. En el sector centro, se contabilizan 6,5 parcelas por hectárea con cambios en sus usos, en contraste con las 4,2 parcelas por hectárea observadas en el promedio de CABA.



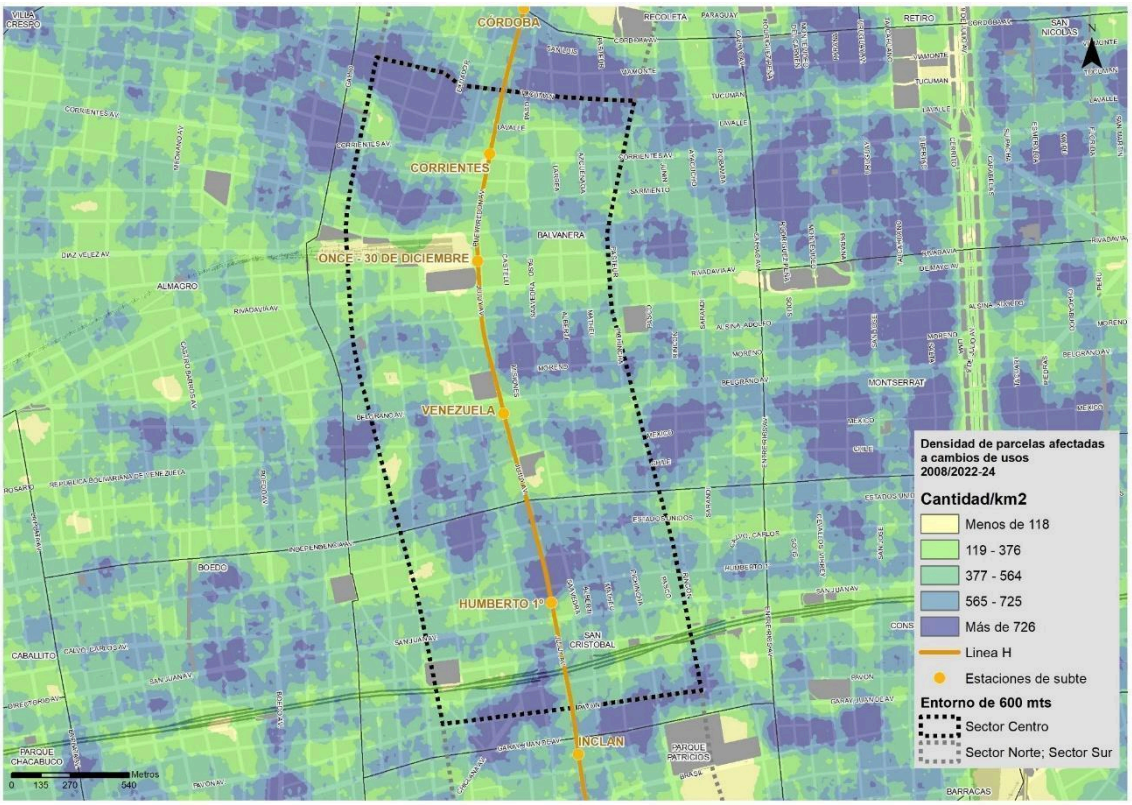
En el sector analizado, las actividades económicas mantienen una fuerte vinculación con el comercio, las industrias y las oficinas. Se observa una diversificación de usos en parcelas originalmente destinadas a comercio exclusivo, que han incorporado nuevas actividades económicas. Entre 2008 y 2024 se sumaron 40 parcelas con oficinas como uso exclusivo, que representa un incremento del 95,24 %. Estas nuevas oficinas se localizan principalmente en el entorno de la estación Humberto I y en las inmediaciones de las avenidas Corrientes y Pasteur.

En cuanto a la variación por tipo de uso, le sigue el uso industrial, con un incremento del 51,22 % en el mismo período. Este crecimiento se vincula a una mayor presencia de depósitos, distribuidos en todo el sector, aunque con una concentración notable en el área cercana a la estación Humberto I. Además, se incorporaron 61 parcelas con industrias exclusivas, con una distribución más homogénea en el territorio.



Cambios de uso por parcela según tipo de uso entre 2008 y 2024.

Asimismo, se observa la distribución de las parcelas que experimentaron cambios en los usos residencial, comercial o productivo entre 2008 y 2024. El análisis evidencia un proceso de reconversión derivado de la interacción de la línea H con otros puntos de interés clave del sector, que genera varios focos de alta densidad de cambios. Se destaca el entorno de la estación Humberto I, donde la dinámica se potencia por la conexión con la estación Jujuy de la línea E. Otro foco relevante se localiza en las cercanías de la estación Pueyrredón, en el entorno del Shopping Abasto. Por el contrario, el área con menor densidad de transformaciones en los usos del suelo corresponde al entorno de la estación Once.



Concentración de parcelas que tuvieron algún tipo de cambio de uso según Relevamiento de usos del suelo entre 2008 y 2024 (RUS).

Permisos de obra

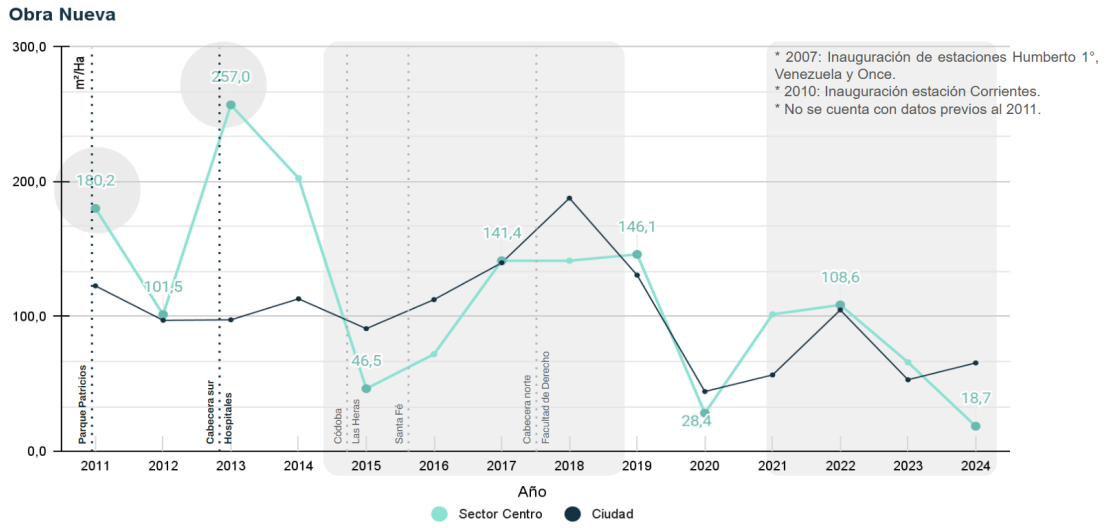
Para el siguiente análisis se consideró la densidad de superficie permisada (m^2/ha) correspondiente a la obra nueva, modificación, ampliación y demolición.

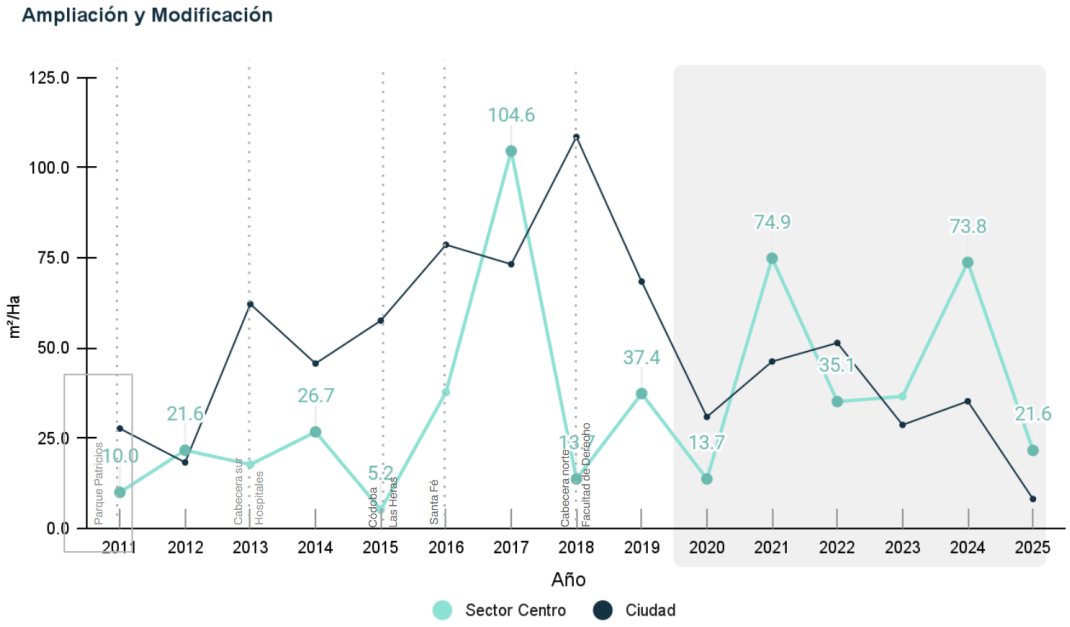
Si se observa la proporción de la superficie de obras nuevas respecto de la superficie total del entorno, se registra una dinámica fluctuante que podría asociarse a la influencia de la línea H. Entre 2011 y 2015 se distinguen tres momentos clave: el primero inicia en 2011, cuatro años después de la inauguración de la línea, con una densidad 46% superior al promedio de la Ciudad, alcanzando en 2013 el valor máximo de 257 m²/ha, 163% por encima de la Ciudad. El segundo período, 2016–2019, registra densidades en aumento a medida que se completa la línea, alcanzando 146 m²/ha en 2019, valor similar al promedio urbano. Finalmente, tras la caída general de 2020, el sector repunta entre 2021 y 2022 para luego descender hasta 2025.

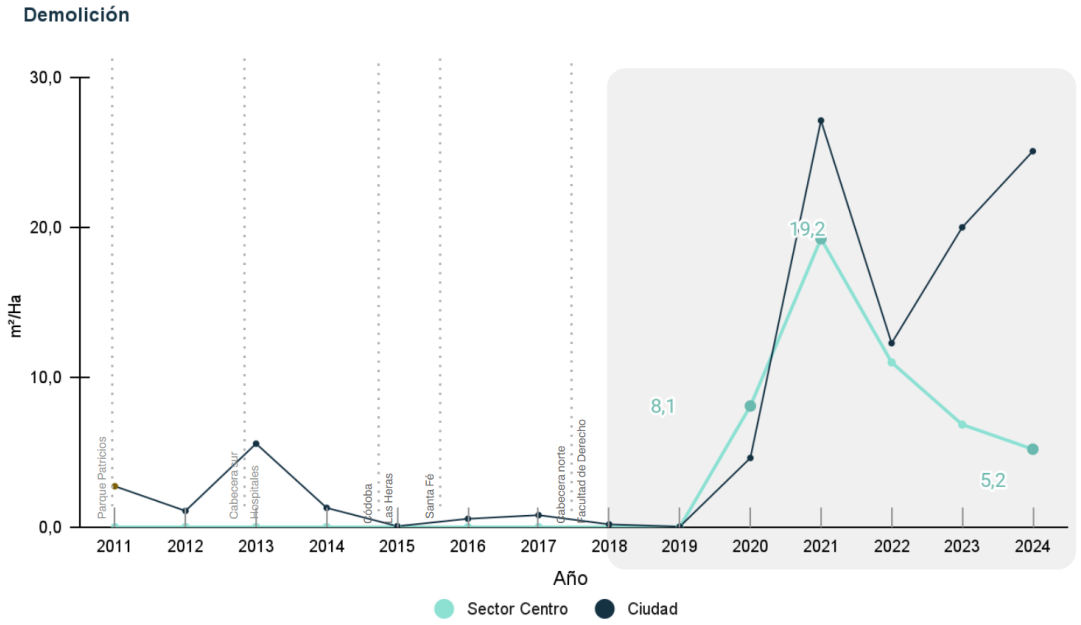
El promedio anual de la densidad de superficie permisada (m^2/ha) para el período analizado (2011-2024), es de 115,2 m^2/ha, 13% por encima del promedio de la Ciudad (101,2 m^2/ha).

La dinámica de ampliación y modificación difiere de la de obra nueva. Aunque también fluctuante, a partir de 2017 se registran máximos que superan los valores promedio de

la Ciudad. En 2017, la densidad de permisos de obra en la zona sur fue un 42% superior al promedio de la Ciudad. En 2021, esta brecha se amplió al 61%, alcanzando un máximo del 109% en 2024. Por su parte, la mayor actividad en demoliciones se concentra en los últimos cuatro años, aunque en valores inferiores a los de la Ciudad.







Densidad de permisos de obra nueva, demolición y ampliación y modificación (m2/ha)

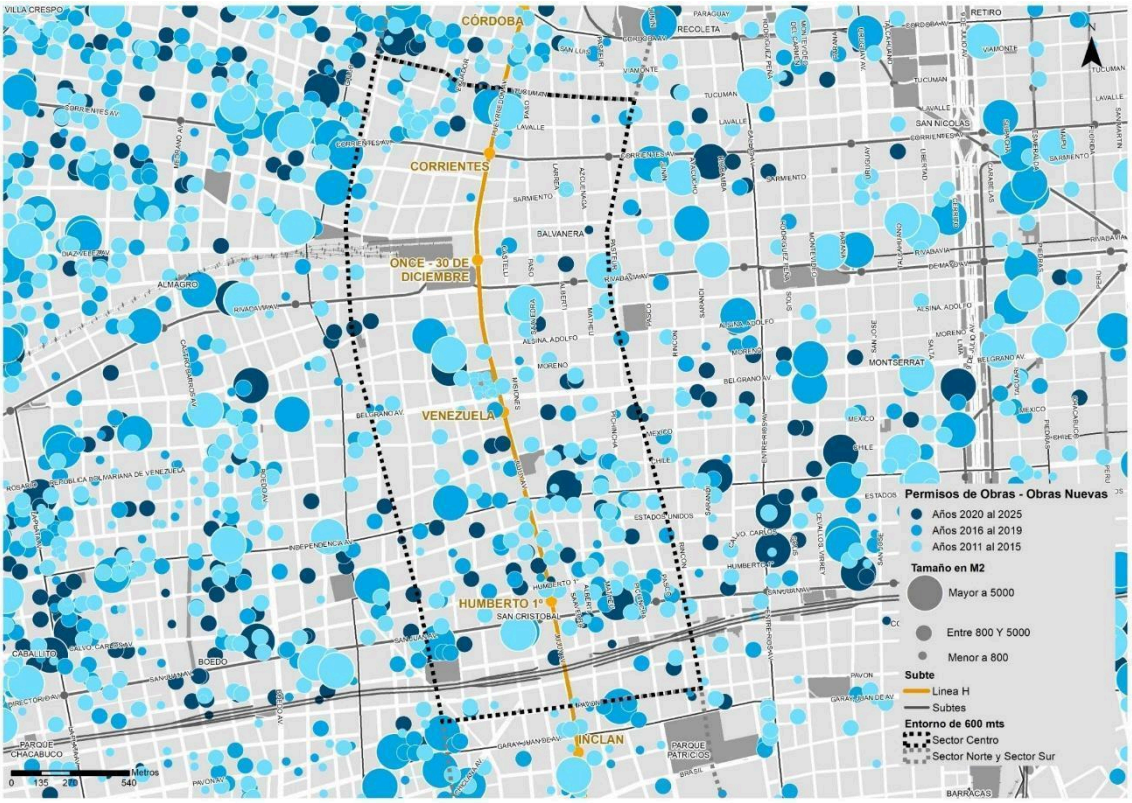
A lo largo de todo el sector se observa una marcada disparidad en las solicitudes de permisos para obra nueva. El eje conformado por la avenida Jujuy y su continuación, avenida Pueyrredón, estructura el área, concentrando la mayor cantidad de permisos entre 2011 y 2015 en las inmediaciones de las estaciones Venezuela y Humberto I, tras la inauguración de la última estación correspondiente al tramo analizado.

El 21% del total de las obras permisadas durante el período analizado se concentra en un radio de 100 metros respecto a la traza de la línea H. De ese porcentaje, el 78% fue solicitado entre 2011 y 2018, años en los que se desarrolló la construcción de dicha línea. Tras la inauguración de la última estación en 2018, solo el 14% de las obras se localizó dentro de ese radio.

Respecto al tamaño, predominan las obras medianas, con algunas construcciones de mayor escala de manera aislada. Hacia el norte, las obras se ubican cerca de las estaciones Corrientes y Córdoba, destacándose las de mayor tamaño sobre la avenida Pueyrredón.

Los permisos de ampliación y modificación se distribuyen por todo el sector y presentan superficies variables. En el último período (2020–2025), se observa una concentración alrededor de la estación Humberto I, con superficies permisadas que oscilan entre 800 m² y más de 5.000 m². En la estación Venezuela, el mayor nivel de actividad se registró entre 2016 y 2019, con superficies permisadas inferiores a 800 m². Los permisos de demolición se localizan de manera dispersa en todo el sector,

concentrándose principalmente en el entorno inmediato a la línea H, entre las estaciones Venezuela y Humberto I.



Distribución de permisos de obra nueva según año y superficie.

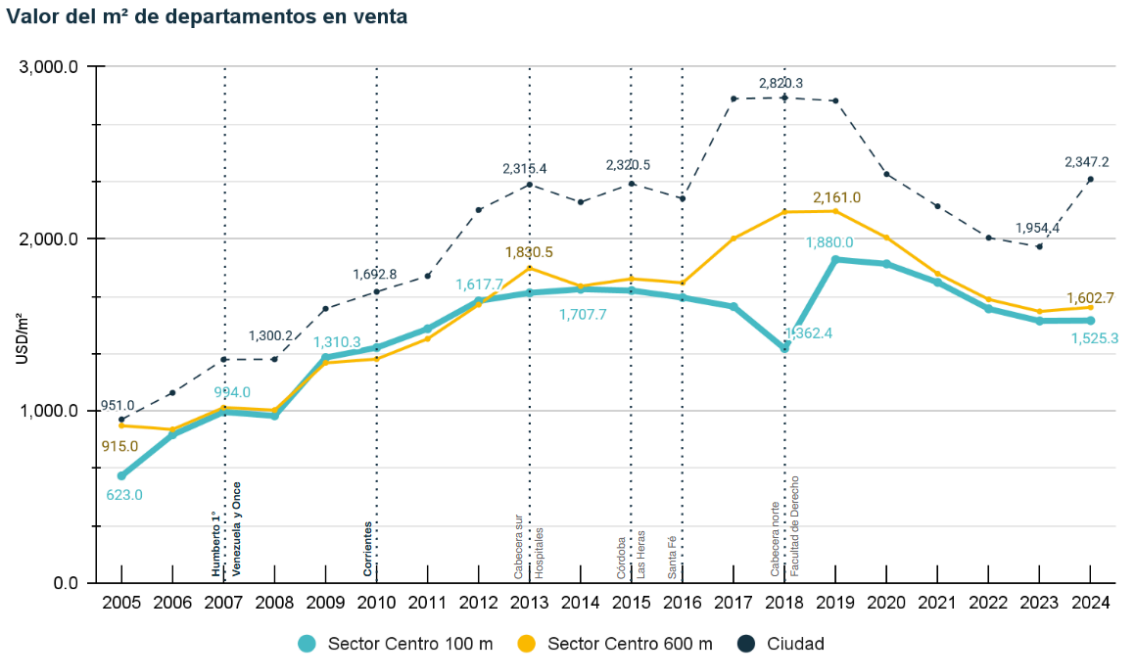
Mercado inmobiliario

Considerando nuevamente el valor en dólares por m^2 de los departamentos en venta, se observa que en el entorno de 100 metros el valor promedio de los departamentos es menor que en el entorno de 600 metros. Entre 2007 y 2024, el período posterior a la inauguración de la primera estación de la línea H, los valores registrados en el entorno de 100 metros se ubicaron, en promedio, un 6% por debajo de los correspondientes al radio de 600 metros.

Para ambos casos, los valores se mantienen sistemáticamente por debajo del promedio urbano, que indica, al igual que en el sector sur, la existencia de una brecha estructural en los procesos de valorización del área analizada.

Desde 2007, con la apertura de las estaciones Once, Venezuela y Humberto I, se observa un aumento sostenido del precio por m^2, aunque este acompaña la evolución de la Ciudad. En 2018 se registra la mayor brecha de precios y también los valores extremos. En 2018, los inmuebles ubicados a 600 m alcanzaron su valor máximo, con 2.156,6 USD/m^2, mientras que los departamentos a 100 m registraron su valor mínimo

de 1.326,4 USD/m². Desde 2019 se observa que los valores del m² en USD de los departamentos a estrenar nuevamente se alinean con la dinámica de la Ciudad.



El siguiente gráfico muestra la evolución del valor del metro cuadrado de departamentos en venta entre 2005 y 2024, en un radio de 200 metros alrededor de las estaciones del sector sur de la línea H, comparado con el promedio de la Ciudad.

El valor de las ofertas en el entorno de 200 metros de las estaciones de la línea H muestra una evolución que acompaña la tendencia general de la Ciudad, aunque con niveles inferiores y comportamientos diferenciados entre estaciones.

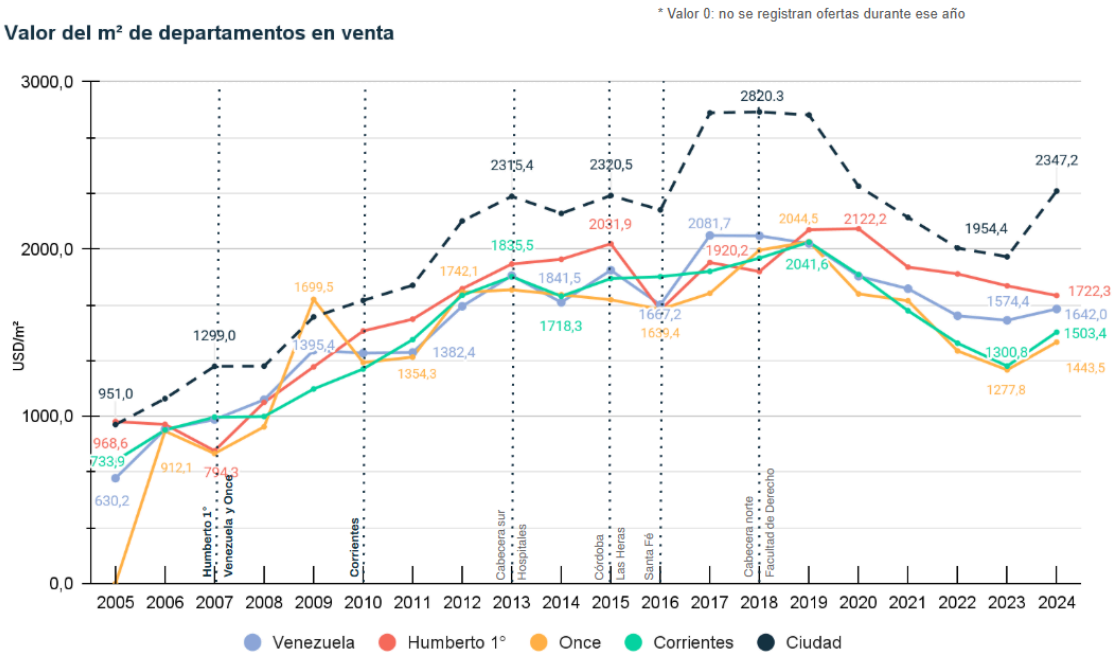
Entre 2005 y 2013 se observa en líneas generales un proceso sostenido de valorización (Humberto I y Once registran una caída en 2007, año en que se inauguran las estaciones, para luego volver a ascender), alcanzando hacia el final de ese período valores cercanos o superiores a los 1.700 USD/m².

A partir de entonces, los valores presentan una dinámica fluctuante, con ascensos y descensos, alcanzando máximos hacia 2019 en torno a los 2.000 USD/m², para luego iniciar una caída que replica la tendencia general del mercado inmobiliario de la Ciudad.

Desde ese descenso, las estaciones comienzan a mostrar diferencias más marcadas: Humberto 1° mantiene los valores más altos, seguida por Venezuela, mientras que Once y Corrientes presentan valores similares y algo inferiores.

Hacia 2024, las brechas entre estaciones tienden a reducirse, lo que podría indicar una etapa de estabilización en el comportamiento de los precios.

Entre 2005 y 2024 el valor promedio anual del metro cuadrado en el entorno inmediato de Venezuela, Once y Corrientes fue respectivamente 1,2%, 5%, y 4,44% inferior al promedio anual registrado en el entorno de 600 metros, mientras que en Humberto I el valor promedio anual fue un 4,25% por encima del valor promedio anual del entorno de 600m.



Línea H – Sector Norte



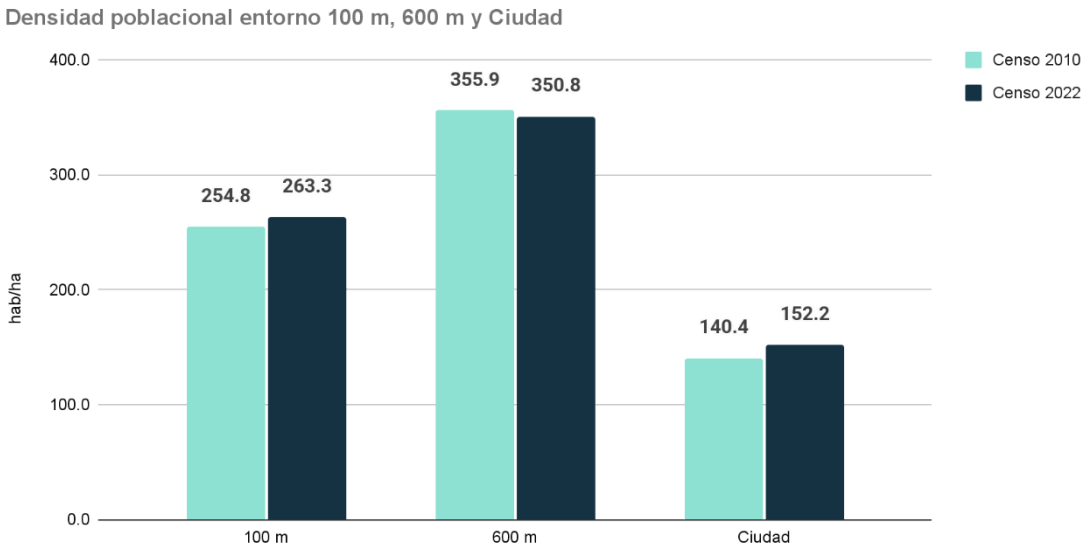
Sector norte Línea H.

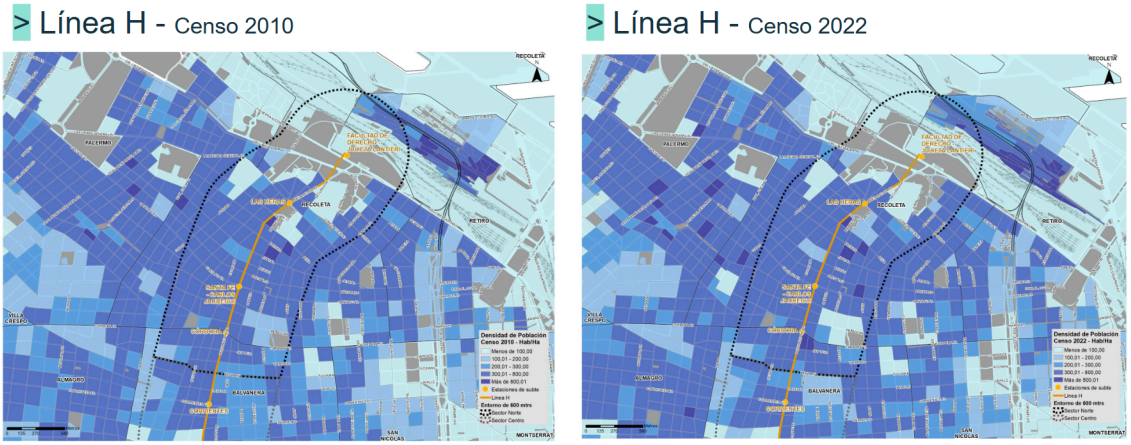
Las estaciones del sector norte fueron inauguradas de manera progresiva a partir de 2015, extendiendo la línea H hacia el norte de la Ciudad. La estación Santa Fe - Carlos Jáuregui permite la conexión con la línea D, mejorando la intermodalidad y la accesibilidad en el corredor. La estación Las Heras funcionó como cabecera hasta la apertura de Facultad de Derecho - Julieta Lanteri en 2018 que consolidó la extensión y la vinculación con los espacios culturales y educativos del sector.

Densidad Poblacional

En 2010, la densidad de población dentro del entorno de 100 metros fue de 255 hab/ha, inferior a la registrada en el entorno de 600 metros (336 hab/ha), aunque ambos valores superaban ampliamente la densidad promedio de la Ciudad (140 hab/ha). En el Censo 2022, se mantiene la misma relación, siendo la densidad del radio de 100 menor a la del radio de 600m y ambas superiores a la de la Ciudad. La densidad en el entorno de 100 metros fue de 263,3 hab/ha, mientras que la del entorno de 600 metros fue de 350,8 hab/ha, ambas superiores a la densidad promedio de la Ciudad (152,2 hab/ha). La variación intercensal fue inferior a la del promedio de la Ciudad. Dentro del radio de 100 metros, se registró un incremento de

apenas el 3,3 %, mientras que en el radio de 600 metros se observa una reducción de la densidad poblacional del -1,4%.



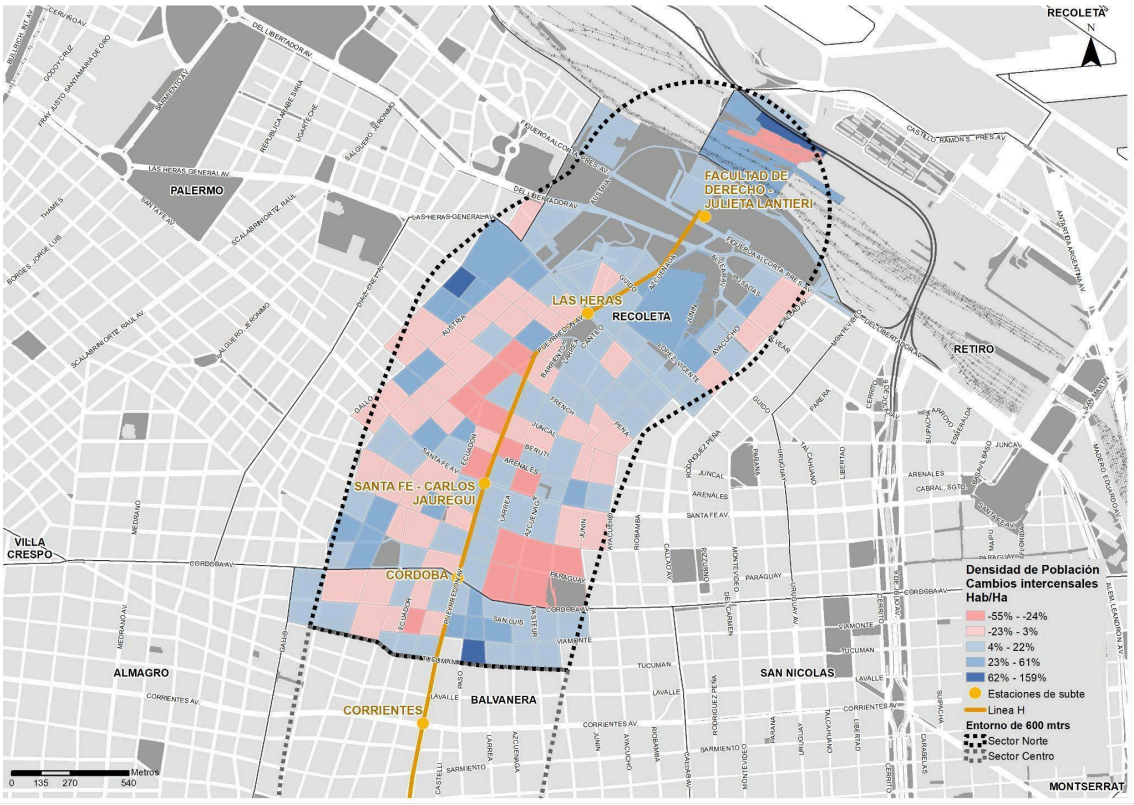


Densidad poblacional según Censos 2010 y 2022 (INDEC)

Tanto en el Censo 2010 como en el Censo 2022 se observa una mayor concentración de radios censales con densidades poblacionales entre 300 y 800 habitantes por hectárea. Además, se identifican algunos radios dispersos con alta densidad, que superan los valores de 800 habitantes por hectárea.

El análisis de la variación intercensal a nivel de radio censal entre 2010 y 2022 muestra una tendencia a la disminución de la densidad poblacional en aproximadamente un tercio de los radios, especialmente en el entorno de la zona de Facultad de Medicina.

Sin embargo, también se observa una proporción significativa de radios censales que han incrementado su densidad poblacional por encima del promedio de crecimiento de la Ciudad. Los mayores incrementos se registraron en el barrio Mugica. A pesar de estos aumentos, no se identifica una relación directa entre dichos incrementos y la proximidad a las estaciones de la línea H.



Variación de la densidad poblacional según radio censal.

Usos del suelo

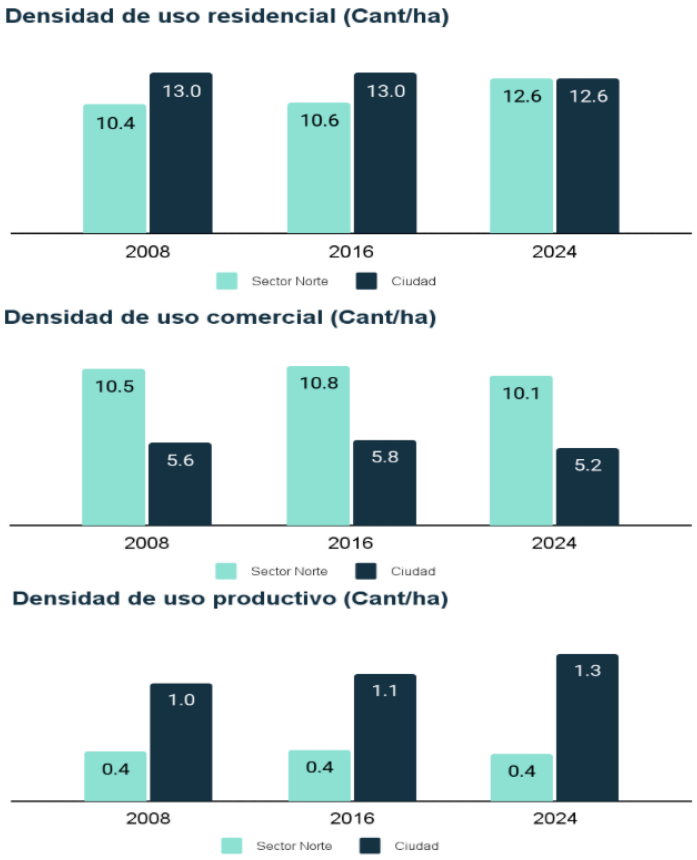
Respecto a la distribución de usos residenciales, comerciales y productivos (oficinas e industrias) en un entorno de 600 metros para los relevamientos de usos del suelo de 2008, 2016 y 2024, en términos generales el sector mantiene una fuerte impronta comercial, que convive con un crecimiento gradual del uso residencial, mientras que la participación de actividades productivas es limitada. Entre 2008 y 2024, la densidad residencial aumenta y alcanza los promedios de la Ciudad, mientras que la actividad comercial se mantiene por encima del promedio urbano, con un leve ascenso hasta 2016 y una disminución hacia 2024. Por su parte, la actividad productiva se mantiene estable y por debajo de los valores de la Ciudad.

El uso residencial se distribuye de forma relativamente uniforme, salvo en el sector próximo a la cabecera norte de la línea H. Las residencias multifamiliares predominan

en toda el área, coexistiendo con equipamientos de salud, instituciones educativas y el cementerio de Recoleta, concentrados alrededor de la estación Córdoba y hacia el norte desde la estación Las Heras. Las viviendas unifamiliares son menos frecuentes y se ubican de manera dispersa, principalmente al oeste de la avenida Pueyrredón, destacándose conjuntos de mayor escala en Barrio Parque.

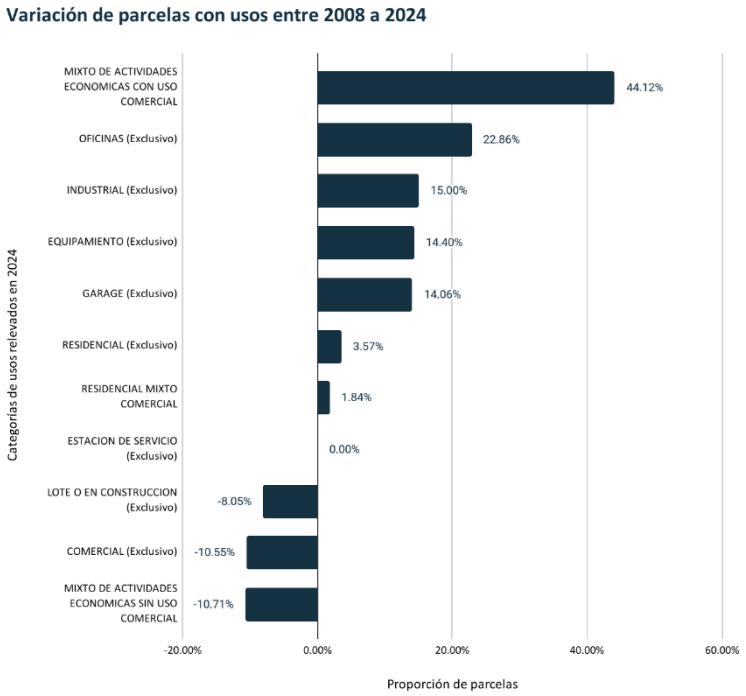
El uso productivo, integrado por oficinas e industrias, se concentra principalmente en Balvanera y hacia el sur de la estación Córdoba, posiblemente vinculado a la dinámica del centro comercial Once. En Recoleta, el carácter industrial es prácticamente nulo, destacándose solo algunas oficinas aisladas.

El uso comercial se extiende por gran parte del entorno de la línea H, concentrándose especialmente sobre las avenidas que coinciden con las estaciones de subte, como Pueyrredón, Santa Fe y al sur de la estación Córdoba. Hacia la estación Las Heras, la densidad comercial disminuye debido a la presencia de equipamientos.

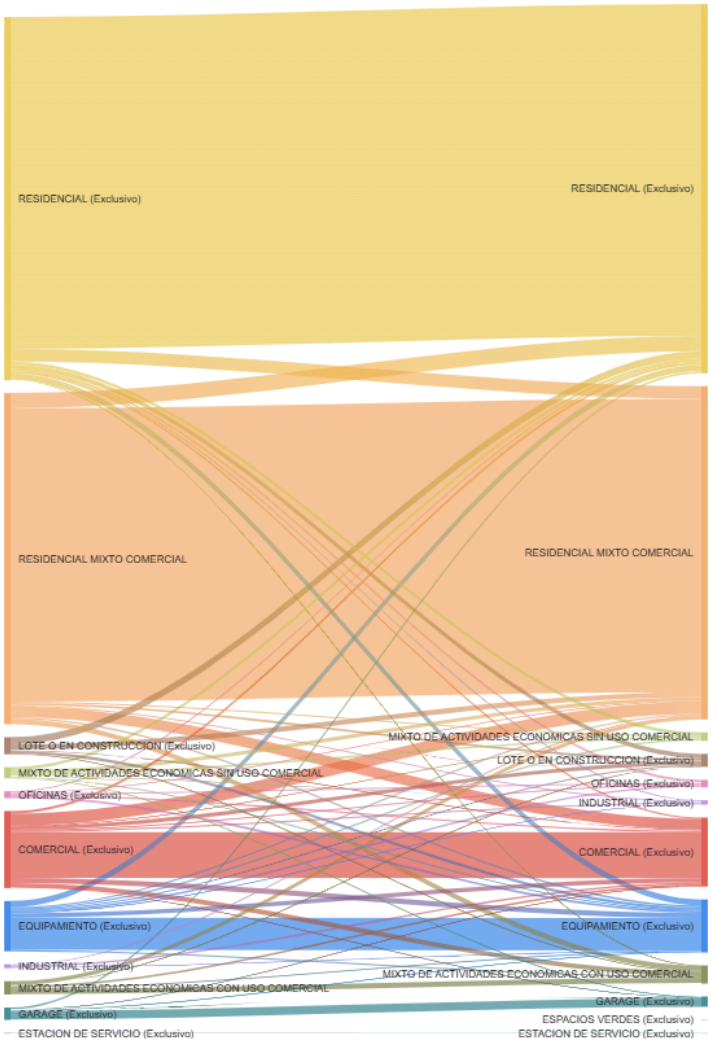


Del total de parcelas ubicadas en el área de estudio, el 19,3 % presentó algún tipo de modificación en sus usos entre 2008 y 2024, valor similar al de la Ciudad (20%). De ese porcentaje, el 11,4 % corresponde a cambios totales de uso, mientras que el 7,9 % refleja modificaciones parciales. En la Ciudad, estos valores fueron de 10,4 % para los cambios totales y 9,6 % para los parciales.

En términos de densidad, la cantidad de parcelas que experimentaron cambios en sus usos durante este período fue inferior al promedio de la Ciudad. En el sector centro, se registraron 3,3 parcelas por hectárea con modificaciones, frente a las 4,2 parcelas por hectárea observadas en el promedio de CABA.



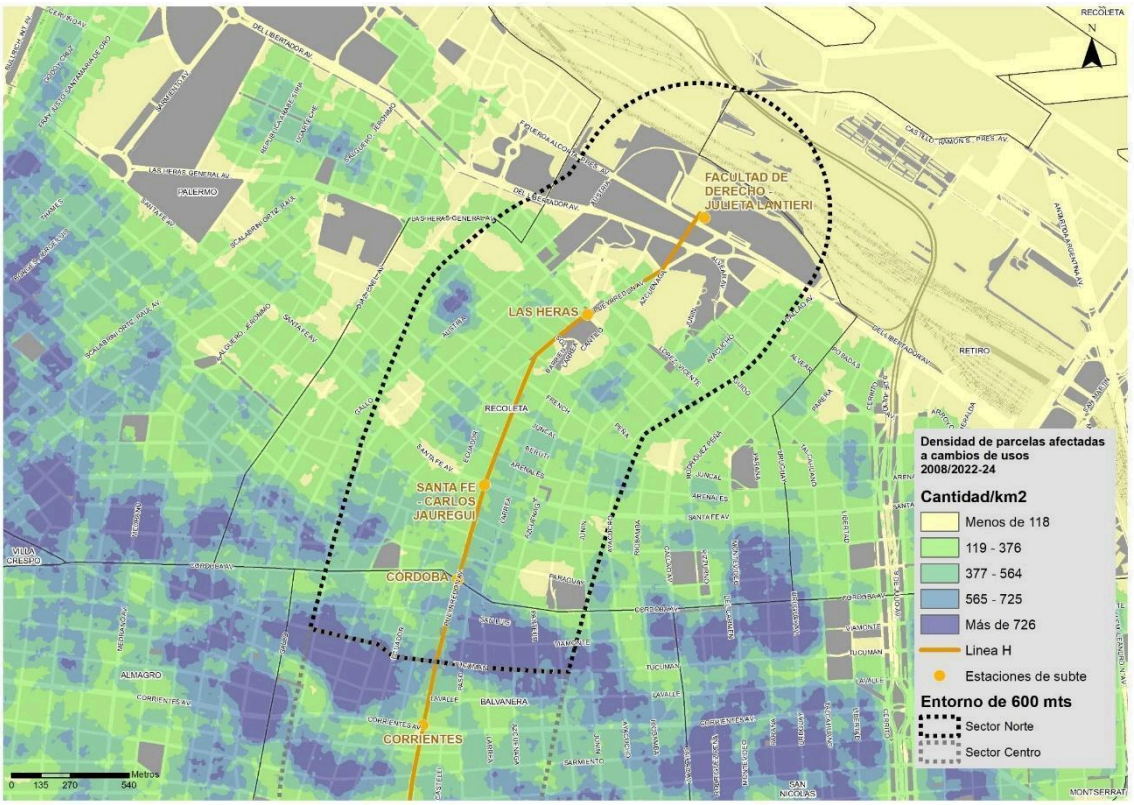
El sector se caracteriza por presentar un bajo porcentaje de cambios en sus usos, manteniendo el predominio del uso residencial combinado con actividades comerciales y de equipamiento. Se observa una mayor mixtura de usos, especialmente en parcelas comerciales que han incorporado otras actividades económicas, experimentando un crecimiento entre 2008 y 2024 del 44,12%. Además, el área ha experimentado un incremento del 14 % en parcelas destinadas a equipamiento, consolidándose como un espacio especializado en servicios, principalmente vinculados al ámbito de la salud.



Cambios de uso por parcela según tipo de uso entre 2008 y 2024.

El siguiente mapa muestra la distribución de aquellas parcelas que experimentaron algún cambio en los usos residencial, comercial y productivo, entre 2008 y 2024.

Se observa una mayor estabilidad en los usos del suelo, lo cual sugiere un área altamente consolidada. Los focos de cambio se concentran de manera puntual, destacando los entornos del Shopping Abasto, el centro comercial a cielo abierto de Once y los alrededores de la Facultad de Medicina. Estas dinámicas específicas no se replican en el resto del polígono.



Concentración de parcelas que tuvieron algún tipo de cambio de uso según Relevamiento de usos del suelo entre 2008 y 2024(RUS).

Permisos de obra

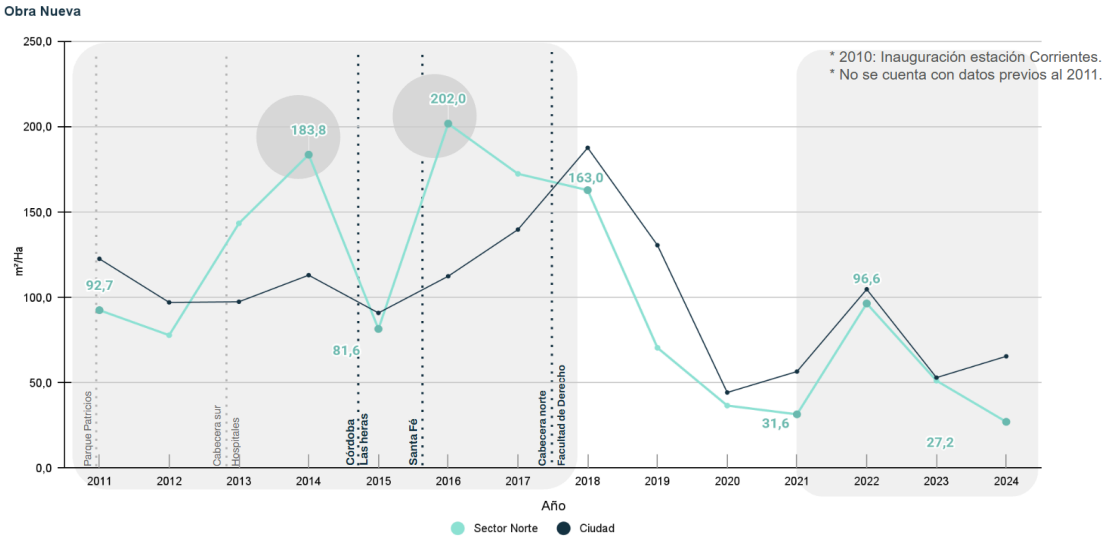
Para el análisis se consideró la densidad de superficie permisada (m^2/ha) correspondiente a obra nueva, modificación, ampliación y demolición.

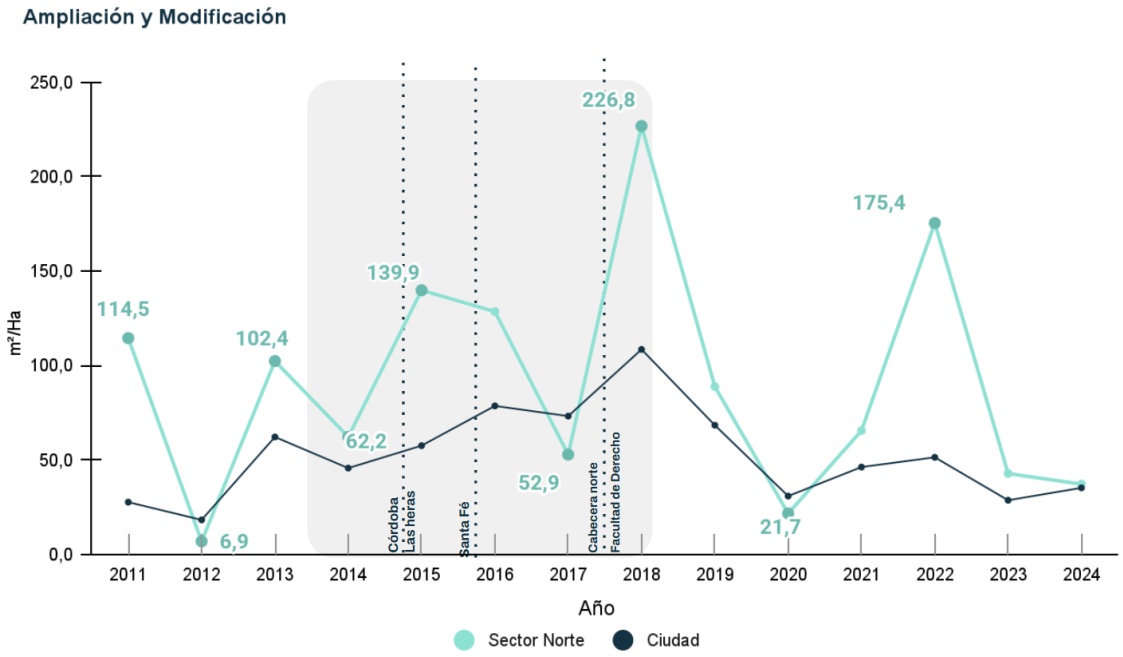
En relación a las obras nuevas se identifican tres etapas: La primera, entre 2011 y 2018, coincide con la inauguración de las últimas estaciones de la línea H y registra máximos de densidad que superan ampliamente los valores de la Ciudad, lo que sugiere el desarrollo de obras de grandes dimensiones. Los aumentos más destacados se observan en 2014, con una densidad un 62% superior a la de la Ciudad, y en 2016, con un incremento del 79% por encima del promedio urbano.

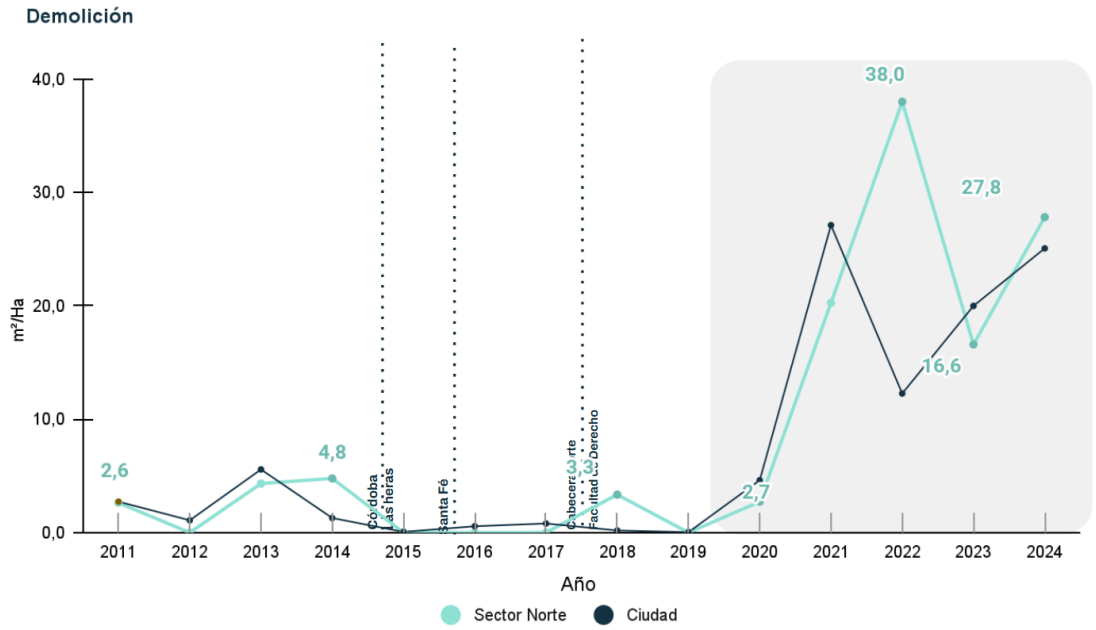
El segundo período, entre 2019 y 2021, muestra una dinámica paralela a la de la Ciudad, alcanzando en 2021 una densidad de 31,6 m²/ha, un 43% inferior al promedio urbano. La tercera etapa, entre 2022 y 2025, comienza con una baja en 2022, con 96,6 m²/ha frente a 104,9 m²/ha en la Ciudad, seguida de un repunte en 2025 que supera los valores urbanos.

El promedio anual de la densidad de superficie permisada (m^2/ha) para el total del período analizado (2011-2024), es de 102.2 m^2/ha, similar al promedio de la Ciudad (101.2 m2/ha).

En cuanto a ampliaciones y modificaciones, el sector presenta una dinámica fluctuante, con máximos que superan a los de la Ciudad. Se destaca particularmente el período 2014-2018, coincidente con la inauguración de las estaciones del sector norte, durante el cual se registran dos picos máximos. El primero ocurre en 2015, con una densidad un 77% superior a la de la Ciudad, y el segundo en 2018, con una densidad un 109% por encima del promedio urbano. Los permisos de demolición alcanzan su máxima actividad entre 2021 y 2024, con posterioridad a la inauguración de las estaciones del sector, concentrándose principalmente en permisos de menor tamaño, inferiores a 500 m².

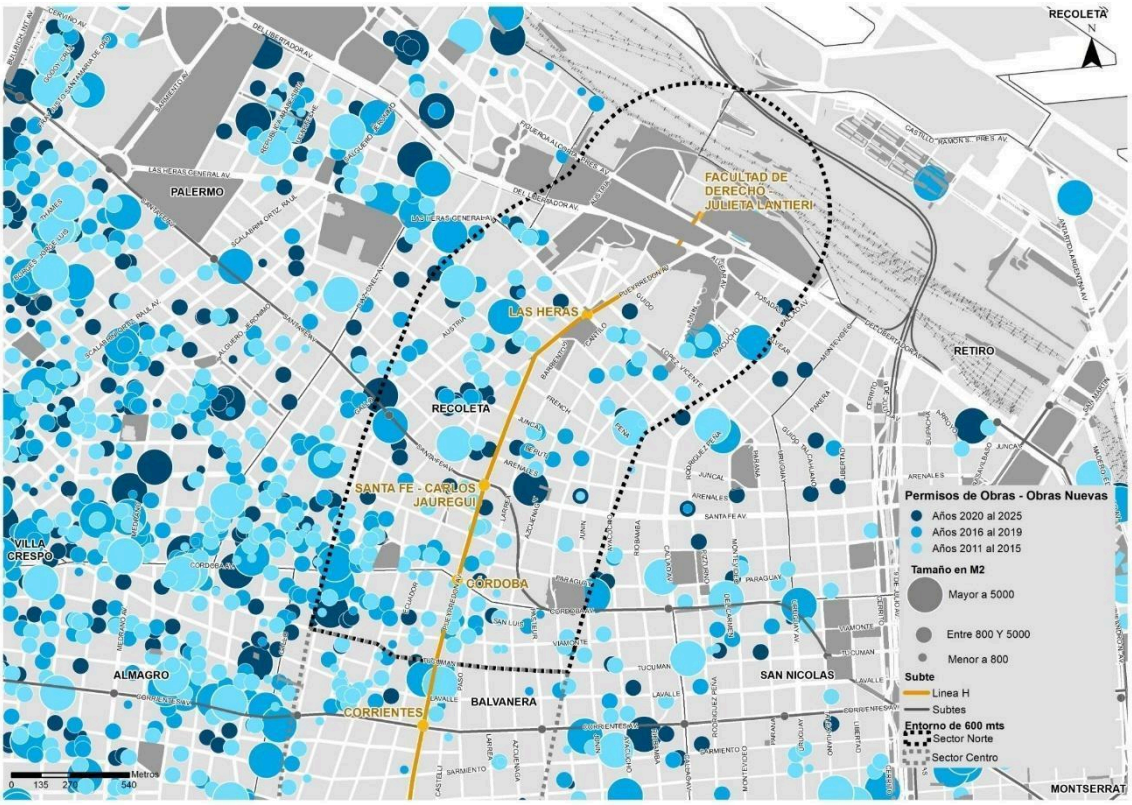






Densidad de permisos de obra nueva, demolición y ampliación y modificación (m2/ha)

La distribución de los permisos de obra refleja el desarrollo histórico del corredor norte de la Ciudad, aunque se observa cierta concentración alrededor de la línea H, especialmente en las estaciones Corrientes, Córdoba y Santa Fe, donde se acumulan permisos de obra nueva de mediana y gran dimensión, incluyendo algunos mayores a 5.000 m². Por el contrario, en el entorno de la estación Las Heras, los permisos se ubican de manera más dispersa y a mayor distancia de la estación.



Distribución de permisos de obra nueva según año y superficie

Dentro del área de influencia inmediata de la línea H —específicamente en el radio de 100 metros— se concentra el 15% del total de las obras permisadas en el área analizada. De ese porcentaje, el 76% corresponde a solicitudes realizadas entre 2011 y 2018, período que coincide con la expansión de la línea. El 24% restante fue solicitado luego de la inauguración de la última estación en 2018, lo que evidencia una continuidad en el interés por desarrollar proyectos en las proximidades de esta infraestructura de transporte.

En relación con los permisos de modificación y ampliación, la distribución sigue patrones similares a los observados en las obras nuevas. Se identifica una concentración significativa en el entorno de las estaciones Córdoba y Santa Fe, extendiéndose a lo largo de las avenidas homónimas que estructuran el sector. En cuanto al tamaño de las intervenciones, se destacan los permisos que superan los 5.000 m² de superficie solicitada, lo que evidencia la presencia de desarrollos de gran escala. Por su parte, las solicitudes de demolición presentan una distribución más homogénea en todo el sector. El período 2020-2025 concentra la mayor cantidad de estos permisos, aunque en su mayoría corresponden a intervenciones de menor escala, con superficies inferiores a los 500 m². En síntesis, el sector mantiene la tendencia histórica del corredor norte, con un desarrollo concentrado en torno a

ciertas estaciones de la línea H, especialmente aquellas que estructuran el área a través de las avenidas homónimas.

Mercado inmobiliario

En el sector norte, los valores de los departamentos en venta se han mantenido sistemáticamente por encima del promedio de la Ciudad, incluso antes de la inauguración de las primeras estaciones del área —Córdoba y Las Heras—. Tanto a los 100 m como a los 600 m se observan dinámicas de precios similares. Esta tendencia refleja la dinámica propia del corredor norte de la Ciudad de Buenos Aires, caracterizado históricamente por una mayor valorización inmobiliaria.

Entre 2015 y 2024, el período posterior a la inauguración de las estaciones del tramo norte, los valores registrados en el entorno de 100 metros se ubicaron, en promedio, un 6,76% por debajo de los correspondientes al radio de 600 metros y un 5,5% por encima del promedio urbano.

Desde la inauguración de la línea, en 2007, se observa un crecimiento sostenido, aunque en línea con la tendencia de la Ciudad. En 2017 se alcanza el valor máximo del valor del metro cuadrado, tanto en los inmuebles ubicados a 100 metros (3.364,1 USD/m²) como en aquellos ubicados hasta 600 metros (3.375,8 USD/m²).

A partir de 2019 se registra un descenso generalizado en los precios del metro cuadrado, acompañando la tendencia a nivel Ciudad. En 2023 se alcanza el valor mínimo del período: 1.817,6 USD/m^2 para los inmuebles a 100 metros y 2.210,1USD/m^2 para los ubicados hasta 600 metros.

Desde 2024 se observa un repunte en los valores del metro cuadrado, tanto en la zona como en el promedio de la Ciudad.

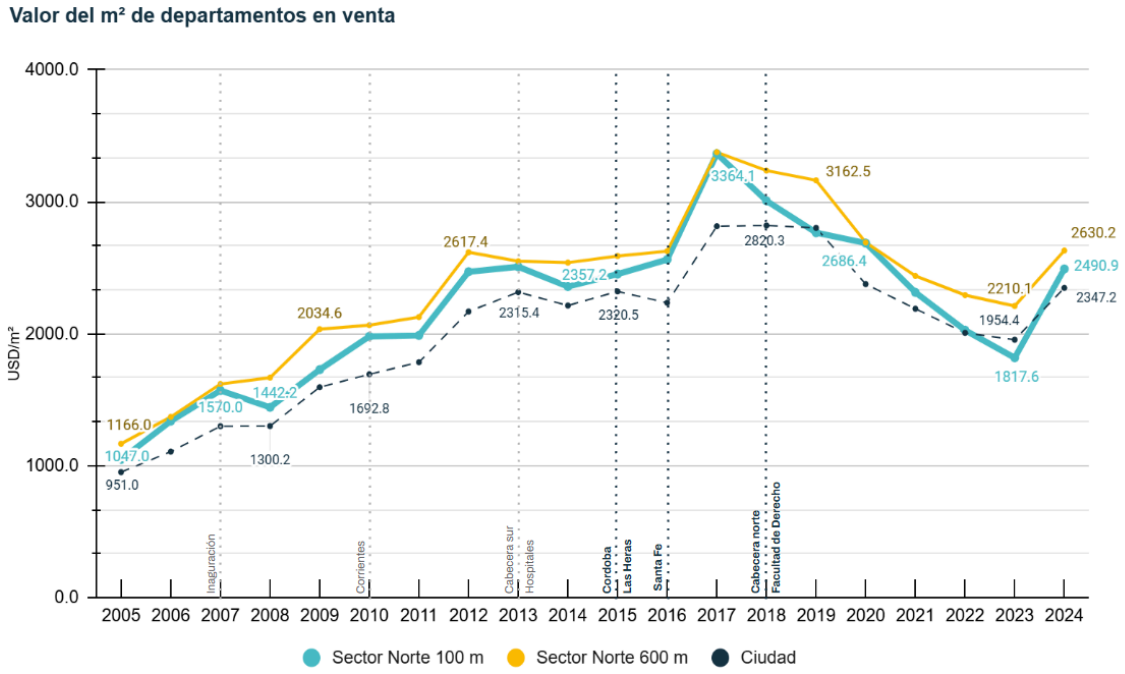
El siguiente gráfico muestra la evolución del valor del metro cuadrado de departamentos en venta entre 2005 y 2024, en un radio de 200 metros alrededor de las estaciones del sector sur de la línea H, comparado con el promedio de la Ciudad. Se observa una evolución que, en términos generales, acompaña la tendencia de la Ciudad, aunque con niveles mayormente superiores y comportamientos diferenciados según cada estación.

Entre 2005 y 2013 se observa un proceso sostenido de valorización, destacándose la avenida Santa Fe, que presenta un máximo en 2007 y otro en 2013. La estación Córdoba muestra un comportamiento similar al promedio de la Ciudad, mientras que Santa Fe se mantiene por encima de esos valores.

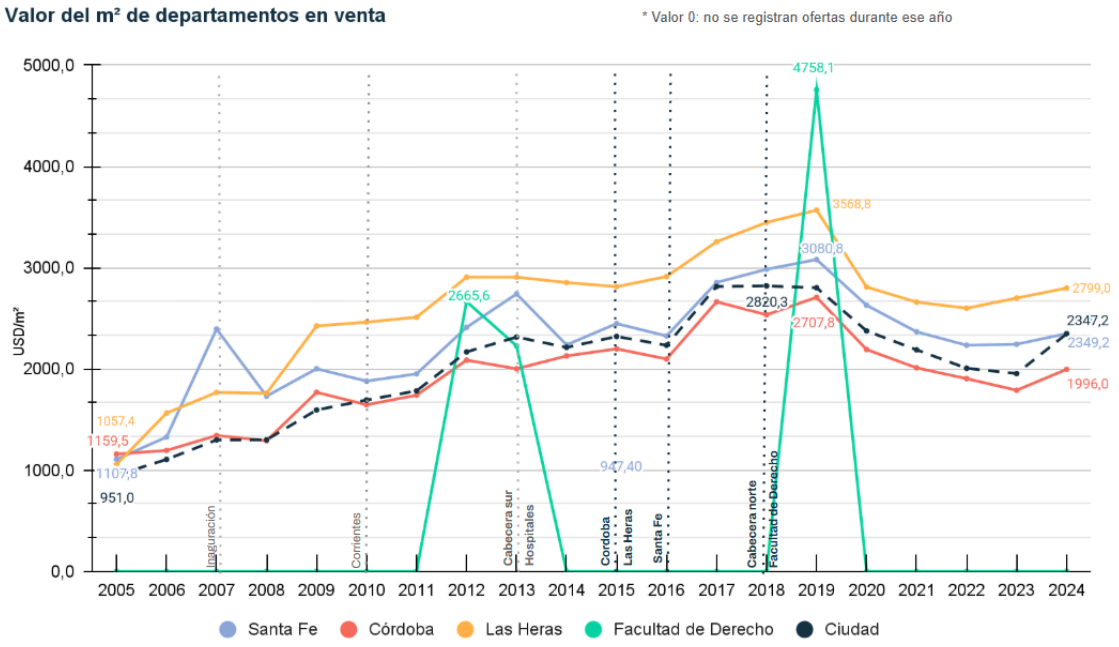
Las Heras se destaca como la estación con los valores más altos del sector, superando el promedio urbano durante todo el período, y alcanzando su máximo en 2019

(3.568,75 USD/m²). En Facultad de Derecho se registra la menor cantidad de ofertas, aunque los precios del metro cuadrado se ubican por encima de la media de la Ciudad en los años con datos disponibles.

El valor promedio máximo en la Ciudad se alcanza en 2018 (2.820,3 USD/m²), mientras que en el entorno de todas las estaciones del sector norte el valor máximo se produce en 2019. A partir de ese año, los valores descienden en sintonía con la dinámica general del mercado, y comienzan a ascender nuevamente desde 2023, ampliando la brecha respecto a los años anteriores.



Entre 2005 y 2024, el valor promedio anual del metro cuadrado en el entorno inmediato de las estaciones Córdoba y Santa Fe fue respectivamente 17,5% y 2,3% inferior al promedio anual registrado en el entorno de 600 metros, mientras que en Las estaciones Las Heras y Facultad de Derecho el valor promedio anual fue respectivamente 10,2% y 13,2% por encima del valor promedio anual del entorno de 600m.



Conclusiones del análisis de la evolución del entorno línea H 2005-2025

El análisis del período 2005-2025 en el entorno de la Línea H muestra que la incorporación de esta infraestructura se acompañó de cambios graduales en variables urbanas, aunque con diferencias según el sector. La línea contribuyó a mejorar la conectividad transversal entre el sur y el norte de la Ciudad, en un contexto donde también se desarrollaron políticas y proyectos complementarios, como el Distrito Tecnológico y la sede del Gobierno en Parque Patricios. Estos factores, en conjunto, parecen haber influido en la dinámica del área, aunque no de manera uniforme.

En términos poblacionales se observa un incremento en la densidad en radios próximos a las estaciones, con variaciones superiores al promedio urbano en algunos casos, especialmente en sectores como Parque Patricios y Caseros. Sin embargo, en radios más amplios, el crecimiento se mantuvo cercano a la media de la Ciudad, lo cual indica que los cambios más notorios se concentraron en áreas puntuales.

Respecto a los usos del suelo, entre 2008 y 2024 se registraron modificaciones en una proporción relevante de parcelas, con una tendencia hacia la consolidación de actividades productivas y de servicios en el sector sur y centro. El aumento del uso de oficinas en Parque Patricios y la diversificación comercial en Balvanera reflejan procesos de ajuste funcional, aunque el sector norte mantuvo mayor estabilidad, coherente con su nivel de consolidación previo.

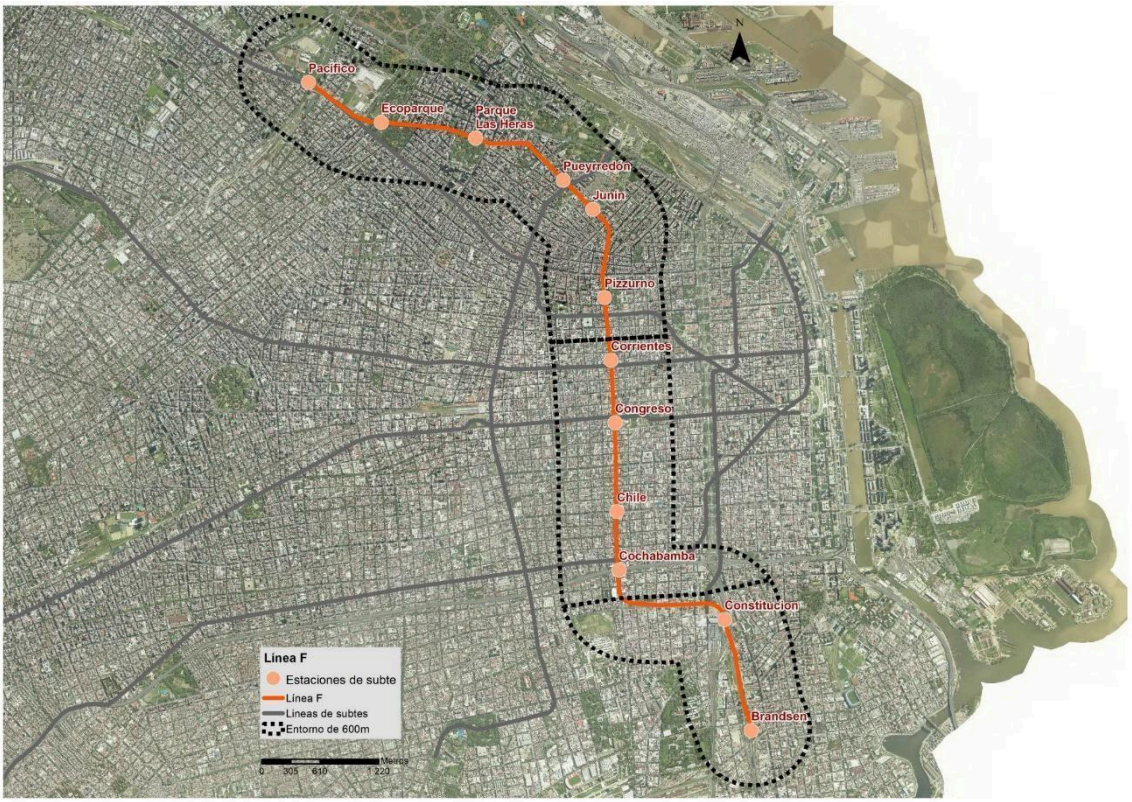
La actividad constructiva presentó una dinámica más intensa en los años de expansión de la línea, con densidades de superficie permisada que superaron los valores

promedio de la Ciudad en los sectores sur y centro. Las obras se concentraron en torno a las estaciones y sobre ejes principales, como las avenidas Caseros, Jujuy y Pueyrredón. Tras la finalización de la extensión, la intensidad constructiva disminuyó, aunque se mantuvo cierta actividad vinculada a ampliaciones y modificaciones.

En el mercado inmobiliario, los valores de venta en el entorno inmediato mostraron incrementos en momentos específicos, coincidentes con hitos como la inauguración de estaciones y obras complementarias. No obstante, en términos generales, los precios se mantuvieron por debajo del promedio urbano en los sectores sur y centro, mientras que en el norte conservaron niveles históricamente altos, en línea con la dinámica propia del corredor.

En síntesis, la evolución del entorno de la Línea H evidencia transformaciones localizadas en densidad, usos del suelo y actividad constructiva, con efectos más marcados en áreas donde se combinaron la infraestructura de transporte y proyectos urbanos estratégicos. Estos resultados ofrecen un marco de referencia para comprender cómo podrían desarrollarse procesos similares en torno a la futura Línea F.

Evolución entorno futura línea F 2005-2025



Extensión de la traza de la Línea F

Actualmente la red de subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires cuenta con seis líneas (A, B, C, D, E y H) y una extensión total de 56,7 km. A partir de la Ley 670, sancionada en el año 2001, se estableció y respaldó el plan de expansión de la red, que incluye la construcción de nuevas líneas, entre ellas la línea F.

Esta nueva línea recorrerá las calles Hornos y la avenida Juan de Garay, continuará por Entre Ríos y Callao hasta Las Heras, y desde allí se dirigirá por avenida Santa Fe hasta Puente Pacífico. Contará con doce estaciones, de las cuales siete tendrán conexión con la red existente. De este modo, reforzará la conexión norte–sur de la Ciudad.

En el siguiente diagnóstico se analizará la situación actual del entorno proyectado para la línea F, con el fin de describir las condiciones urbanas y sociales del área previa a su construcción.

Línea F - Sector Sur



Sector sur Línea F

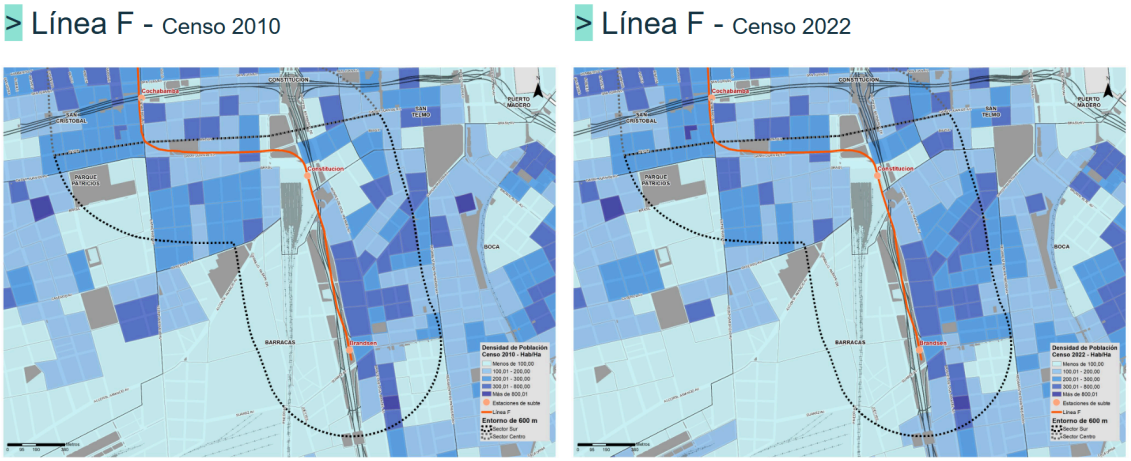
El sector sur del trazado proyectado de la línea F comprende las estaciones Brandsen y Constitución, con una extensión aproximada de 2,5 km.

La estación Brandsen se ubicará en el barrio de Barracas, en un área atravesada por infraestructura ferroviaria y grandes equipamientos urbanos. Su proximidad a ejes viales estructurantes, como las avenidas Suárez y Montes de Oca, favorece la accesibilidad desde distintos sectores del sur de la Ciudad.

La estación Constitución, localizada en el barrio homónimo, se insertará en uno de los principales nodos de transporte metropolitano. En este punto, la línea F se integrará al Centro de Trasbordo Constitución, que articula la línea C de subte, la estación terminal del Ferrocarril Roca y numerosas líneas de colectivos urbanos. Esta estación se perfila como un punto estratégico de conexión entre la nueva línea y la red existente, con alto potencial para captar viajes provenientes del sur metropolitano.

Densidad poblacional

Según datos del Censo de población, en 2010, la densidad poblacional dentro del entorno de 600 metros (150,8 hab/ha) era superior a la registrada en la Ciudad de Buenos Aires (140,4 hab/ha), mientras que en el entorno de 100 metros (94,9 hab/ha) resultaba inferior.



Densidad poblacional según Censos 2010 y 2022 (INDEC)

Dentro del polígono analizado, los radios censales presentan una marcada variabilidad en sus densidades, distribuidas de manera heterogénea en todo el sector. Las densidades inferiores a 100 hab/ha se localizan principalmente en torno a grandes equipamientos, como la Estación Constitución y los hospitales de Barracas. En cambio, las densidades intermedias y más altas se concentran en las áreas residenciales consolidadas de San Telmo, San Cristóbal y a lo largo del eje de la avenida Montes de Oca, en Barracas.

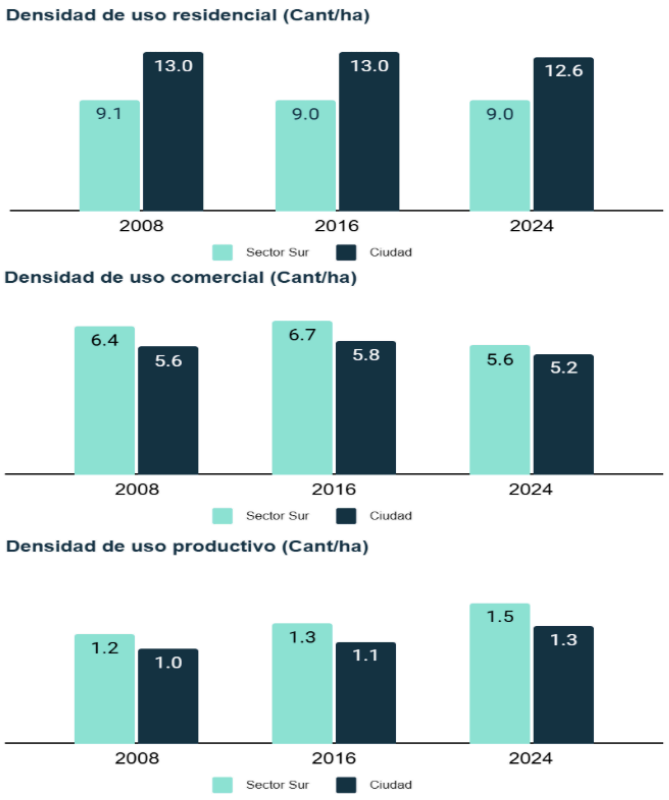
En 2022 la densidad de población dentro del entorno de 600 metros (156,1 hab/ha) se mantuvo por encima del promedio de la Ciudad (152,0 hab/ha), mientras que en el entorno de 100 metros (107,6 hab/ha) continuó siendo inferior.

En el entorno de 100 metros la variación respecto al Censo 2010 fue del 13%, superior a la de la Ciudad, que fue del 8%, mientras que en el entorno de 600 metros el incremento fue del 3,5%.

La distribución poblacional conserva la lógica observada en el censo anterior, aunque se identifica una disminución de densidad en Constitución, particularmente en los radios cercanos a la estación. Por el contrario, se registra un aumento de la densidad en el barrio de Barracas, especialmente a partir de la avenida Caseros, donde predominan valores intermedios y altos.

Usos del suelo

Al analizar la distribución de usos residenciales, comerciales y productivos (oficinas e industrias) en un radio de 600 metros, a partir de los relevamientos de 2008, 2016 y 2024, se observa un predominio del uso residencial, acompañado por la actividad comercial y, en menor medida, por la productiva. El uso residencial se mantiene estable a lo largo del tiempo, aunque siempre por debajo del promedio de la Ciudad. El uso comercial muestra una retracción en 2024 respecto de 2008 y 2016, aunque continúa levemente por encima del promedio urbano. La actividad productiva, en cambio, presenta incrementos sutiles en cada relevamiento. Si bien esta tendencia podría interpretarse como un leve reemplazo del uso comercial por el productivo, la diferencia observada no constituye por sí sola un indicio claro de transformación en el barrio, ya que también puede explicarse por ajustes metodológicos en los relevamientos respecto de años anteriores.



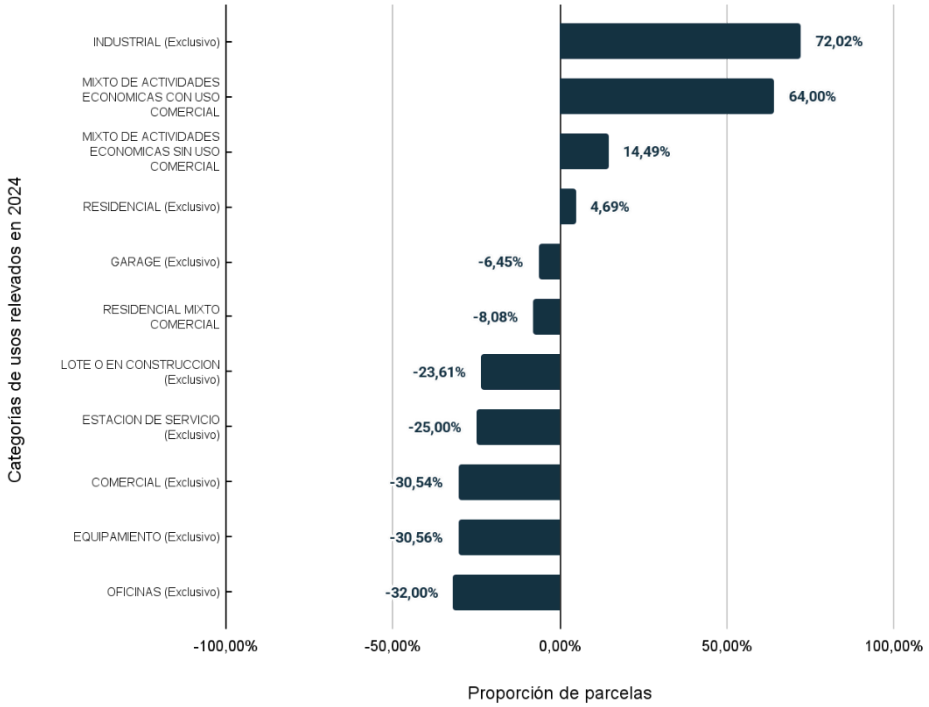
Entre 2008 y 2024 el 28,6 % de las parcelas del sector sur experimentaron algún tipo de cambio en el uso del suelo. De ese total, el 11,0 % presentó un cambio parcial de uso y el 17,6 % un cambio total. Estos valores superan los registrados en la Ciudad, donde el 9,6 % de las parcelas tuvo un cambio parcial y el 10,4 % un cambio total, alcanzando un 20,0 % de modificaciones en total.

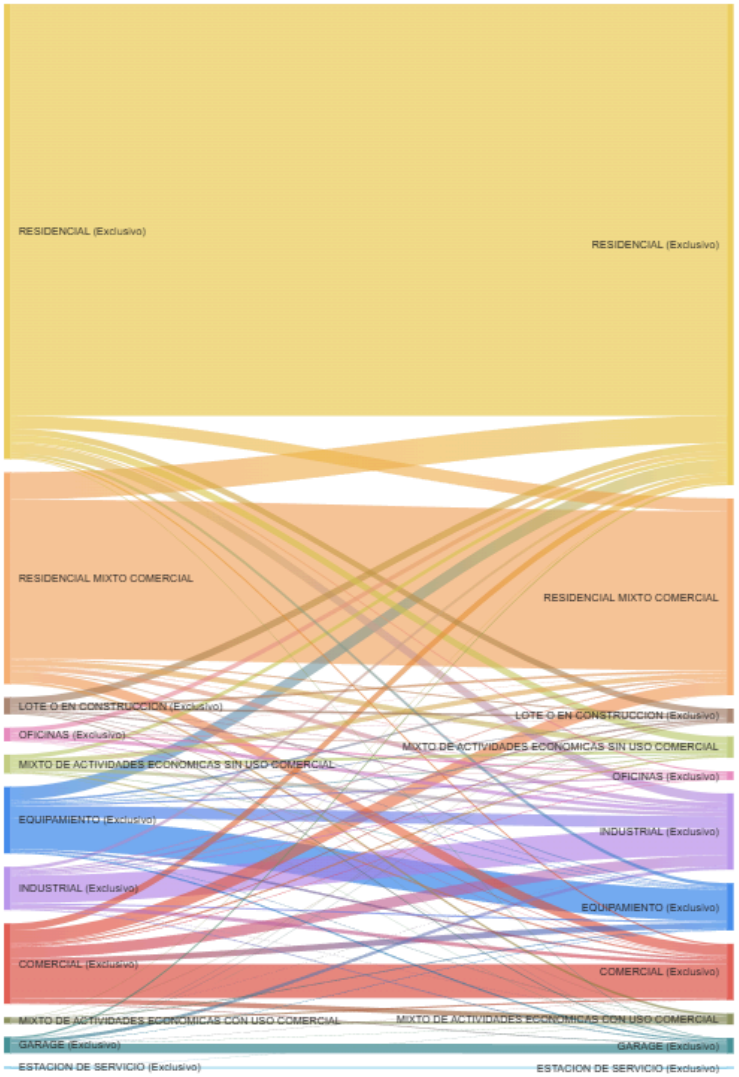
La densidad de cambios en el sector sur fue de 3,4 parcelas modificadas por hectárea, lo que representa una densidad un 23 % inferior a la observada en la Ciudad, que fue de 4,2 cambios por hectárea en el mismo período.

En el área analizada se destaca un incremento del 72,02% de parcelas con uso industrial exclusivo, es decir un total de 121 parcelas destinadas exclusivamente a usos industriales, concentradas principalmente en las adyacencias de las vías del ferrocarril Roca. En contraste, se observa una caída en el sector de servicios, que incluye comercios, oficinas y equipamientos.

Las parcelas con uso comercial exclusivo fueron las más afectadas con una caída del 30,54% entre 2008 y 2024, equivalente a una reducción de 91 parcelas de uso exclusivamente comercial, localizadas mayormente en torno a la estación Constitución. Sin embargo, si evaluamos la actividad total de los locales comerciales, tanto aquellos ubicados en parcelas de uso exclusivamente comercial como en aquellas que combinan actividad comercial con otros usos, la tasa de actividad comercial muestra una leve recuperación, de 75% en 2008 a 78% en 2024.

Variación de parcelas con usos entre 2008 a 2024



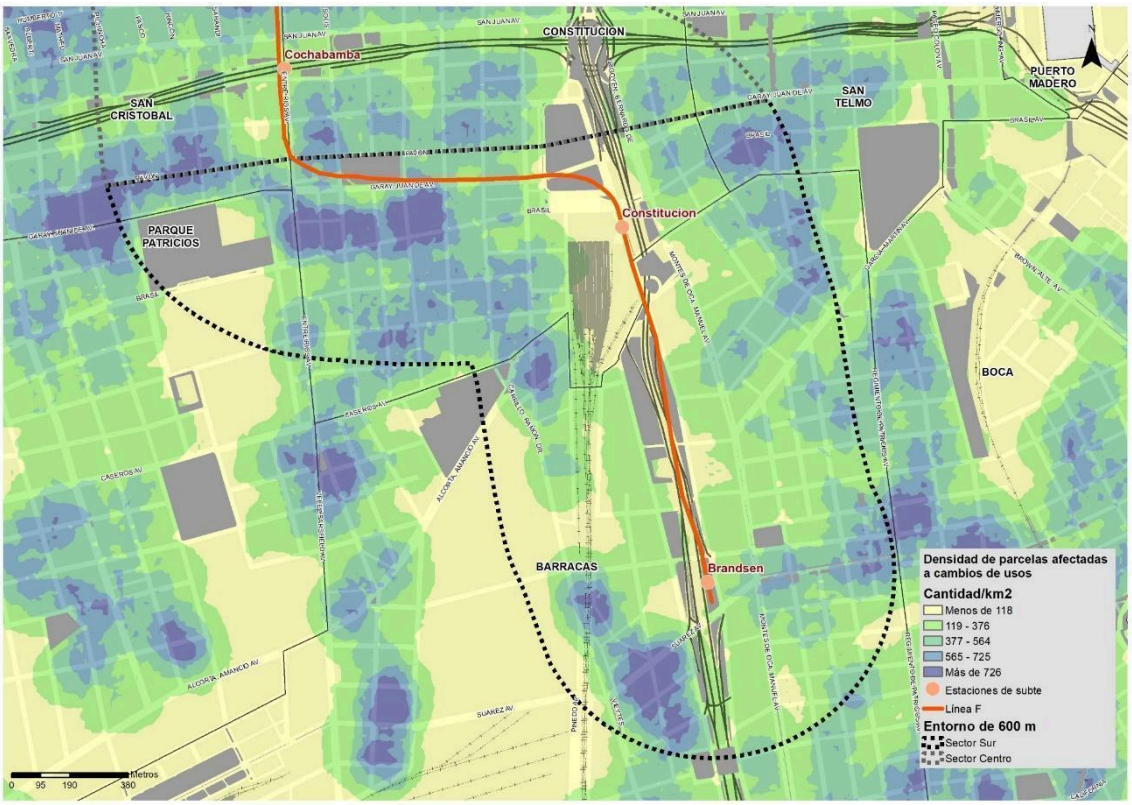


Cambios de uso por parcela según tipo de uso entre 2008 y 2024.

En el siguiente mapa se presenta la distribución de las parcelas que registraron algún cambio en su uso residencial, comercial o productivo entre 2008 y 2024.

Se observa una mayor concentración de transformaciones en el área comprendida entre las avenidas Juan de Garay y Brasil, abarcando los barrios de Constitución y San Telmo. Asimismo, se identifican focos relevantes en torno a la avenida Suárez, en el barrio de Barracas, que reflejan una dinámica de cambios en el borde sur del área de estudio.

No se registran modificaciones en las parcelas correspondientes a grandes equipamientos urbanos -como la Estación Constitución y los hospitales de Barracas-, donde se mantiene una continuidad funcional.



Concentración de parcelas que tuvieron algún tipo de cambio de uso según Relevamiento de usos del suelo entre 2008 y 2024 (RUS)

Permisos de obra

Para el siguiente análisis se consideró la densidad de superficie permisada (m²/ha) correspondiente a obra nueva, modificaciones, ampliaciones y demoliciones.

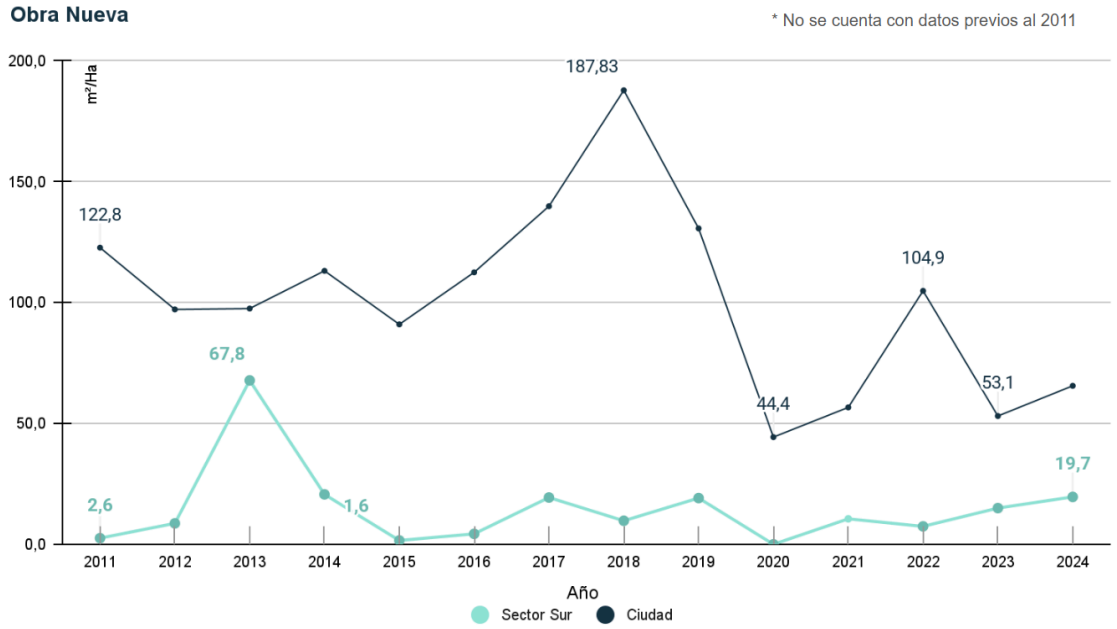
En cuanto a permisos de obras nuevas entre 2011 y 2024 la densidad de superficie permisada por hectárea se mantuvo constante por debajo de los valores promedio de la Ciudad, aunque se destacan algunos momentos puntuales. El promedio anual de la densidad de superficie permisada (m^2/ha) para el período analizado en el sector es de 14.8 m^2/ha, mientras en la Ciudad de de 101.2 m^2/ha.

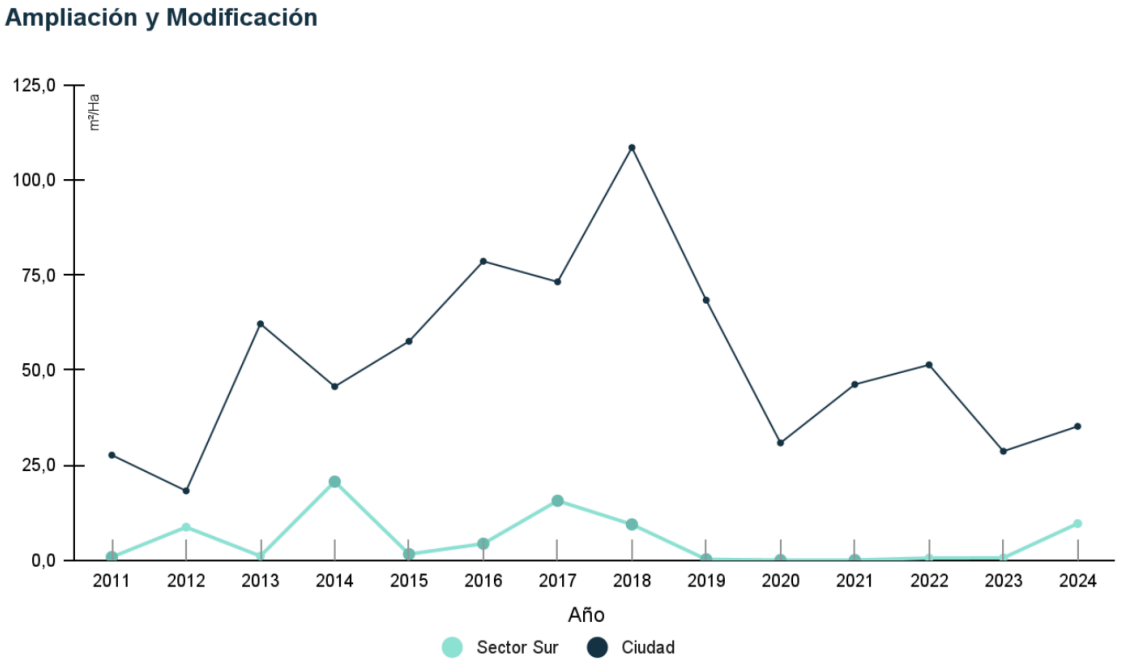
En el sector sur la evolución de los permisos para obra nueva alcanzó su punto máximo en 2013, coincidiendo con la inauguración del Distrito del Diseño en el barrio de Barracas. A partir de 2014 los valores comenzaron a descender, dando paso a una nueva etapa de dinamismo -aunque de menor escala- entre 2017 y 2019. Desde 2020, como consecuencia de la pandemia de COVID-19, la tendencia cayó a niveles mínimos, con repuntes moderados entre 2022 y 2024, aunque siempre por debajo de los valores registrados en la Ciudad. En términos generales no se observa un patrón significativamente distinto al de la Ciudad.

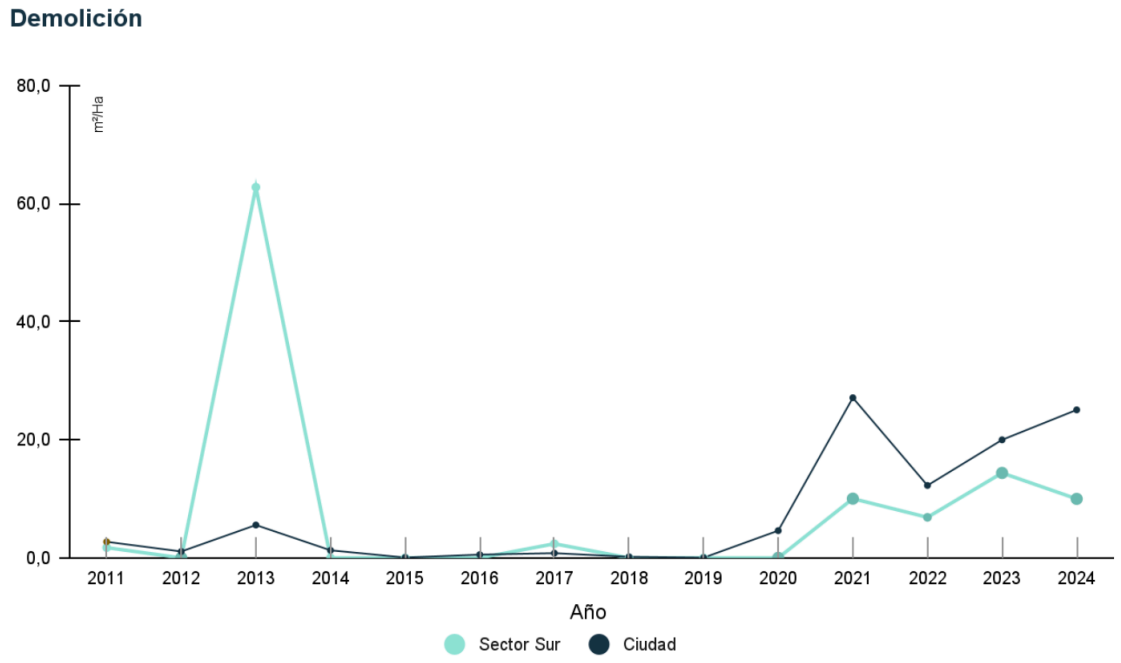
En cuanto a las demoliciones también se registra un máximo en 2013, incluso por encima de los valores de la Ciudad. Posteriormente se observa una fuerte caída, con repuntes puntuales en 2017 y 2024, aunque en ambos casos por debajo de los niveles de la Ciudad.

Por último, la dinámica de ampliaciones y modificaciones muestra incrementos en los años 2014, 2017 y 2024, junto con un marcado amesetamiento entre 2019 y 2023.

Dentro de los 100 metros de la línea F se concentra el 12 % del total de las obras nuevas, una proporción que no resulta significativa en términos generales. De ese conjunto, el 83 % de los permisos fueron solicitados entre 2011 y 2015, y la mayoría de las intervenciones se localizan sobre la avenida Juan de Garay.





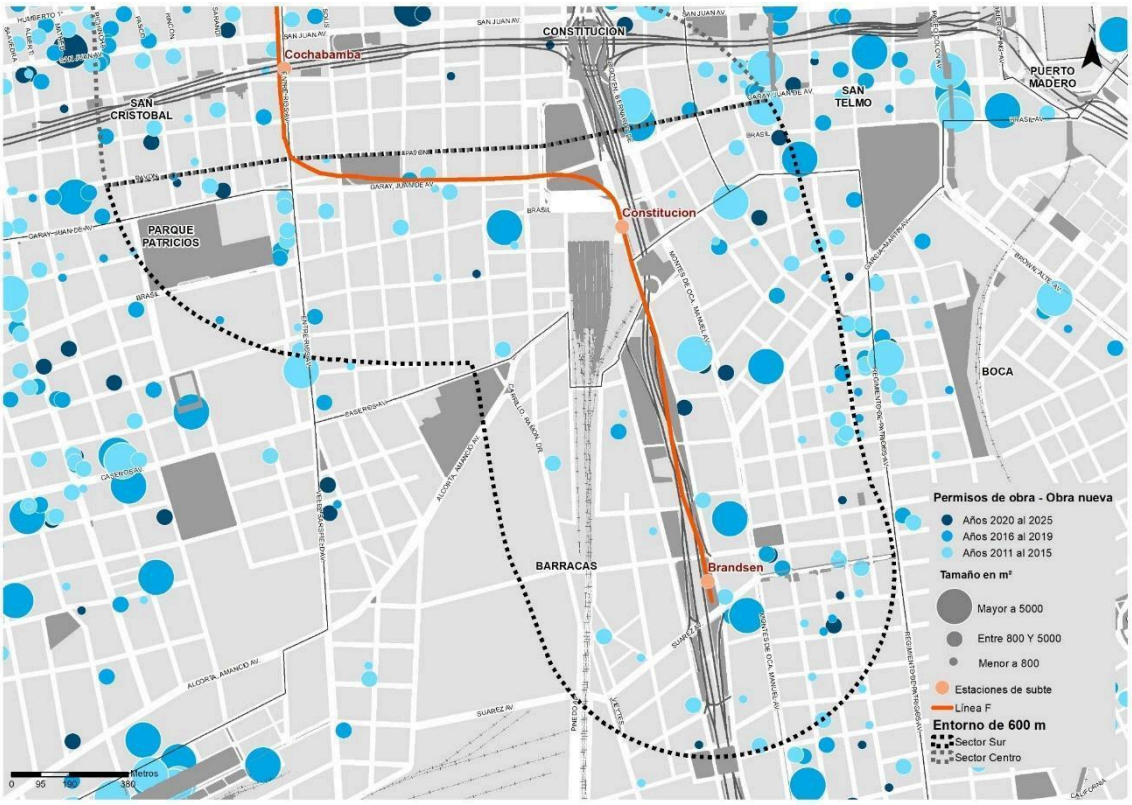


Densidad de permisos de obra nueva, demolición y ampliación y modificación (m2/ha)

En el siguiente mapa se presentan los datos divididos en tres períodos (2011–2015, 2016–2019 y 2020–2022) con el fin de analizar la distribución de los permisos de obra según recorte temporal y tamaño de las construcciones. La mayoría de los permisos de obra nueva se concentraron en el primer período (2011–2015), mientras que en los años posteriores la expansión constructiva presentó menor intensidad.

Al oeste de la avenida 9 de Julio las obras se agrupan principalmente a lo largo de la avenida Entre Ríos, con un perfil edilicio intermedio, entre 800 y 5.000 m², predominando los permisos del período 2011–2015.

En el sector este se destacan proyectos de mayor escala, superiores a los 5.000 m², ubicados tanto sobre la avenida Montes de Oca, en Barracas, como en el área de San Telmo, correspondientes en su mayoría a los períodos más recientes.



Distribución de permisos de obra nueva según año y superficie

Mercado inmobiliario

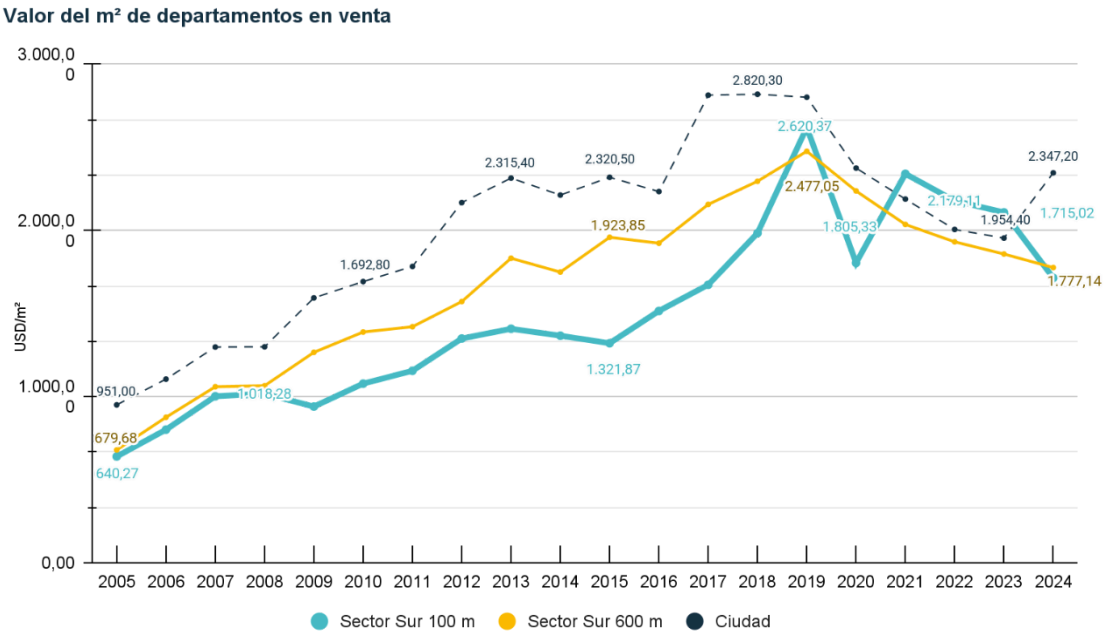
Entre 2005 y 2024, tanto el entorno inmediato de 100 metros como el de 600 metros en torno a la línea F los valores de departamentos en venta presentan una tendencia de crecimiento sostenido, similar a la observada en el conjunto de la Ciudad. Sin embargo, en ambos casos los niveles se mantienen sistemáticamente por debajo del promedio urbano, salvo en algunos momentos puntuales donde se registran valores comparables o superiores.

Entre 2005 y 2024 los valores registrados en el entorno de 100 metros se ubicaron, en promedio, un 14,6% por debajo de los correspondientes al radio de 600 metros y un 40% por debajo del promedio urbano.

Entre 2005 y 2011 se observa una tendencia de crecimiento sostenido, destacándose un incremento entre 2009 y 2011 en el entorno de 600 m y posteriormente la evolución es más estable.

Durante el período 2017–2019 se observa un comportamiento ascendente general, con diferencias en la magnitud y el ritmo de crecimiento entre los inmuebles próximos a la traza (100 m), los del entorno más amplio (600 m) y el promedio de la Ciudad. El valor máximo se alcanza en 2019 con 2620 USD/m^2 para el entorno de los 100 m y 2477 USD/m^2 para el entorno de los 600 m, ambos valores inferiores a la Ciudad (2802 USD/m^2). Para 2019 se registra una concentración de ofertas sobre las avenidas Montes de Oca, Hornos y Suárez, en Barracas, así como a lo largo de Combate de los Pozos y la avenida Juan de Garay, incluyendo el tramo entre San José y Salta.

Entre 2020 y 2024 los valores descendieron como consecuencia de la crisis económica derivada de la pandemia. Hacia 2021 se produjo una leve recuperación en los inmuebles próximos a la traza de 100 m con un valor promedio de 2341 USD/m^2 superior al de la Ciudad (2189 USD/m^2). Sin embargo, en 2024, volvieron a disminuir (1715 USD/m^2) mientras que la Ciudad experimenta un repunte (2347 USD/m^2). En los entornos de 600 metros, la tendencia descendente se profundizó aún más.

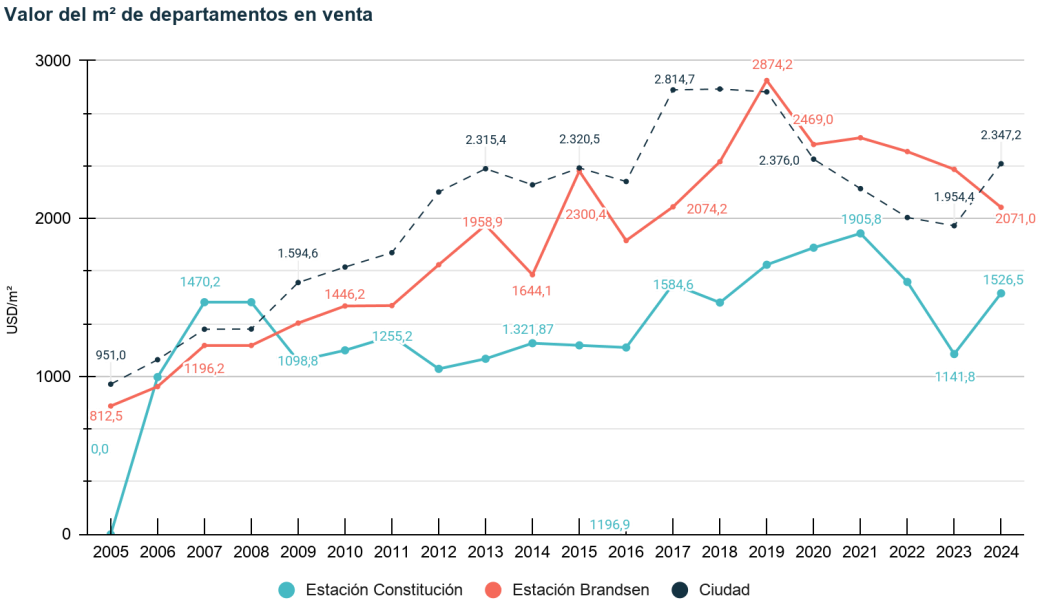


El siguiente gráfico muestra la evolución del valor del metro cuadrado de departamentos en venta entre 2005 y 2024, en el entorno de 200 metros de las estaciones proyectadas de la línea F en el sector sur, en comparación con el promedio de la Ciudad. Entre 2005 y 2013, tanto en los alrededores de la estación Brandsen

como en la Ciudad, se observa una tendencia de crecimiento sostenido. Posteriormente se registran fluctuaciones, alcanzando la Ciudad su valor máximo en 2018 (2.820,3 USD/m²) y Brandsen en 2019 (2.874,2 USD/m²), año en el que incluso supera el promedio urbano.

A partir de 2020 la Ciudad experimenta una caída abrupta en los valores con un repunte a partir de 2024. En cambio, la estación Brandsen muestra una disminución más gradual, alcanzando en 2024 su valor más bajo desde 2018. En términos generales esta estación presenta una evolución de precios más alineada con la tendencia de la Ciudad.

Por su parte, la estación Constitución exhibe una mayor volatilidad, con alternancia de incrementos y descensos, y ausencia de registros de oferta en los años 2005 y 2015. Además, el entorno de esta estación mantiene una brecha significativa respecto al promedio de precios de la Ciudad. Cabe destacar que en 2017 se inauguró el Centro de Transbordo de Constitución, seguido por una serie de obras de infraestructura en la plaza en los años posteriores.



Línea F – Sector Centro



Sector centro Línea F

El sector centro se desarrolla a lo largo del corredor Avenida Entre Ríos – Avenida Callao, con una extensión aproximada de 2,7 km.

La estación Cochabamba, ubicada en el límite entre Constitución y San Cristóbal, se proyecta en proximidad al Metrobús de la Autopista 25 de Mayo, lo que permitirá su articulación con la red de transporte automotor y la estación Entre Ríos de la línea E.

La estación Chile se sitúa en la intersección de los barrios San Cristóbal, Montserrat y Balvanera, en un entorno consolidado con fuerte presencia de residencias y comercios.

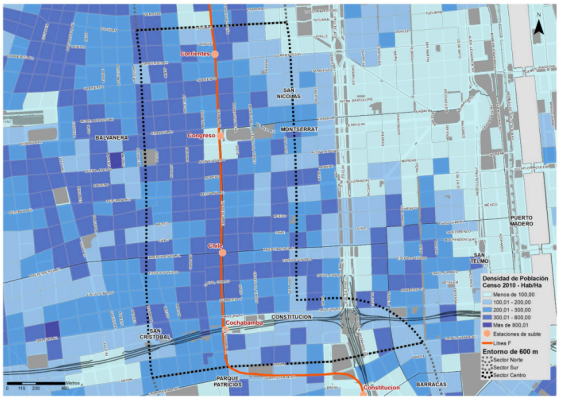
La estación Congreso, en el límite entre Montserrat, San Nicolás y Balvanera, se encontrará próxima a la estación Congreso de la línea A, facilitando una conexión transversal entre ambas líneas.

Por último, la estación Corrientes se ubica entre los barrios de Balvanera y San Nicolás y contará con combinación con la estación Callao de la línea B, reforzando la interconexión entre los principales corredores de la red de subte.

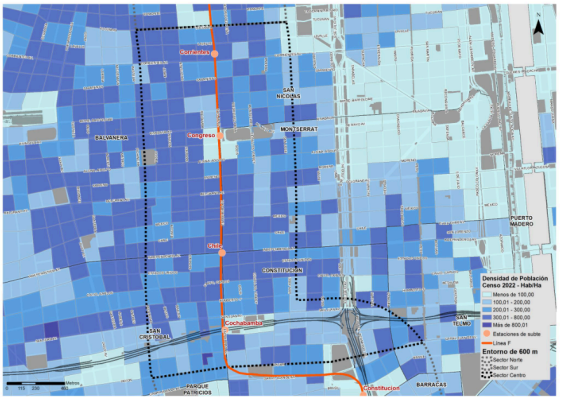
Densidad Poblacional

En 2010 la densidad de población dentro del entorno de 100 metros (347,4 hab/ha) fue significativamente superior a la registrada en el entorno de 600 metros (285,0 hab/ha). Ambas cifras superan ampliamente la densidad promedio de la Ciudad (140,4 hab/ha).

> Línea F - Censo 2010



> Línea F - Censo 2022



Densidad poblacional según Censos 2010 y 2022 (INDEC)

Predominan los radios con densidades medias, sin manzanas que superen los 800 hab/ha. En el sector de San Nicolás se observa una densidad ligeramente inferior; fuera de esta excepción, la población no presenta áreas de concentración homogénea entre radios censales, sino que se distribuye de manera heterogénea a lo largo del sector.

Según el censo 2022, la densidad en el entorno de 100 metros (383,5 hab/ha) supera a la del entorno de 600 metros (316,1 hab/ha), al igual que ocurre en 2010. Ambos entornos se mantienen muy por encima de la densidad promedio de la Ciudad (152,2 hab/ha). Asimismo, las variaciones intercensales en los entornos (10% y 11%, respectivamente) son mayores que la registrada a nivel Ciudad (8%).

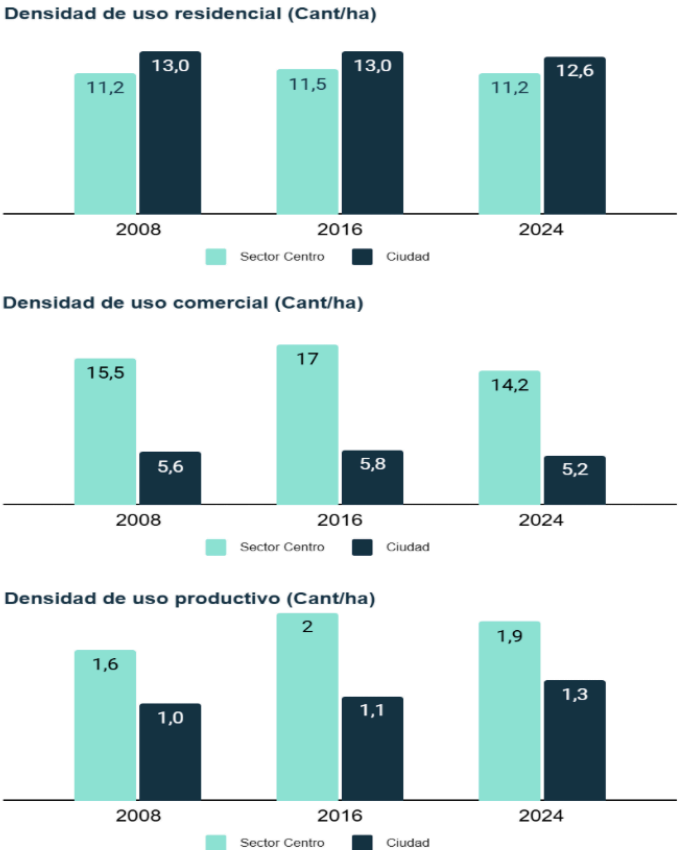
Se destacan los radios censales con densidades comprendidas entre 200 y 300 hab/ha y entre 300 y 800 hab/ha, mientras que los radios de menor densidad se localizan principalmente en el entorno de la Autopista 25 de Mayo.

Usos del suelo

Al analizar la distribución de usos residenciales, comerciales y productivos (oficinas e industrias) en un radio de 600 metros, según los relevamientos de 2008, 2016 y 2024, se observa que el sector presenta una marcada actividad comercial que convive con usos residenciales y, en menor medida, productivos. En los tres períodos se registra un

incremento en 2016 respecto de 2008 y un leve retroceso en 2024, más pronunciado en la actividad comercial.

El uso residencial se mantiene relativamente estable, siempre con valores inferiores a los de la Ciudad. El uso comercial se consolida como el predominante en el área, con valores que superan ampliamente los promedios urbanos, siguiendo la misma dinámica de crecimiento en 2016 y retracción en 2024. La actividad productiva también mantiene valores superiores al promedio de la Ciudad, alcanzando su máximo en 2016 y presentando un leve retroceso en 2024. A diferencia de este comportamiento, en la Ciudad se observa un incremento leve pero sostenido entre 2008 y 2024.



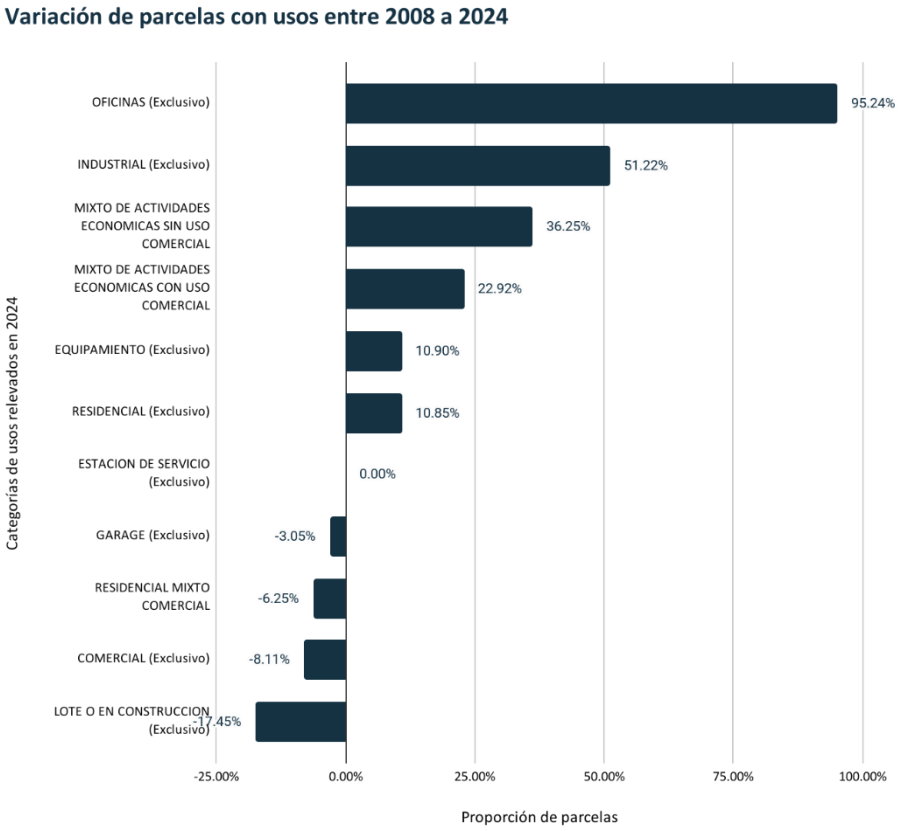
Entre 2008 y 2024 el 31,2 % de las parcelas del sector centro cambiaron su uso. De ese total, el 16 % presentó un cambio parcial de uso, mientras que el 15,2 % tuvo un cambio total. Estos valores superan los registrados en la Ciudad, donde el 9,6 % de las parcelas tuvo un cambio parcial y el 10,4 % un cambio total, alcanzando un 20 % de modificaciones en total.

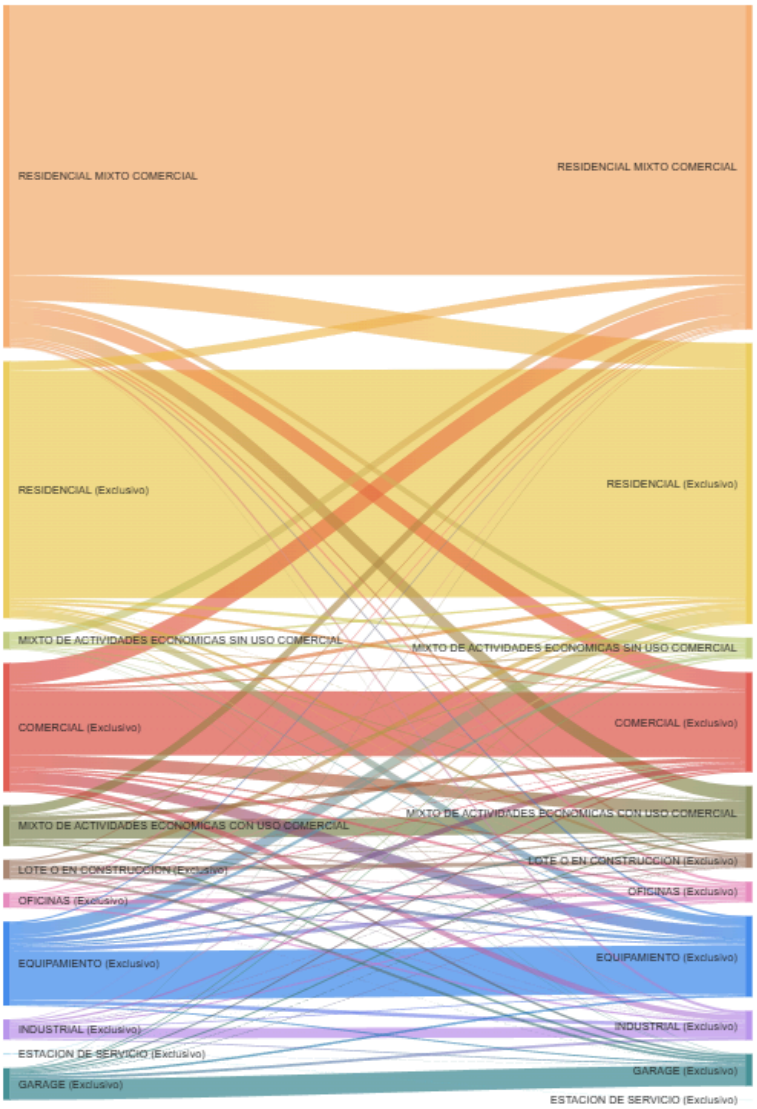
La densidad de cambios en el sector centro fue de 5,3 parcelas modificadas por hectárea, frente a las 4,2 parcelas por hectárea observadas en la CABA durante el mismo período.

En el área de estudio se destaca un incremento del 95,5% del uso de oficinas, con más de 40 parcelas nuevas destinadas exclusivamente a dicho uso, concentradas principalmente en las cercanías de la avenida Corrientes, por la influencia del polo judicial de Tribunales. Las parcelas con uso comercial exclusivo fueron las más afectadas con una caída del 8,11% entre 2008 y 2024, equivalente a un total de 202 parcelas menos, con una leve concentración de esta tipología en torno a la estación proyectada Chile.

Si evaluamos la actividad total de los locales comerciales, tanto aquellos ubicados en parcelas de uso exclusivamente comercial como en aquellas que combinan actividad comercial con otros usos, observamos que la tasa de actividad comercial descendió del 80,1 % en 2008 al 78,3 % en 2024.

Los equipamientos y las industrias se distribuyen de manera diferenciada: los primeros se concentran al norte y las segundas al sur de la avenida Belgrano.



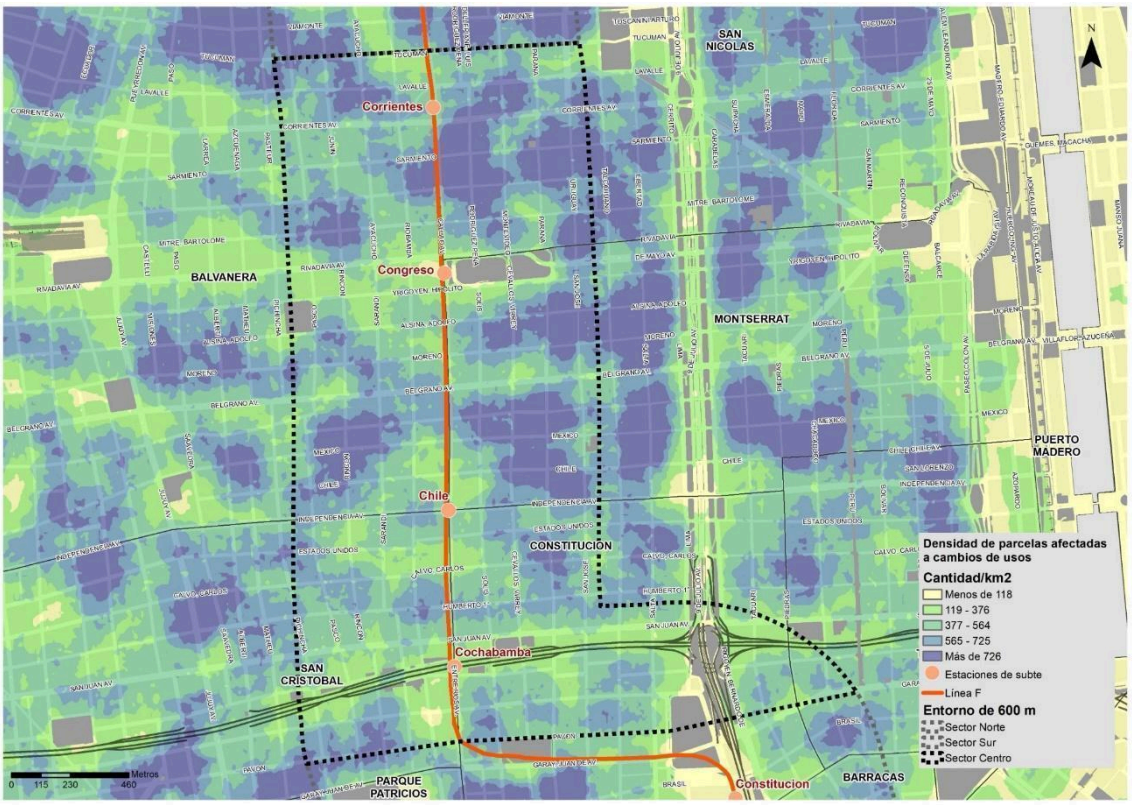


Cambios de uso por parcela según tipo de uso entre 2008 y 2024.

En el siguiente mapa se presenta la distribución de las parcelas que experimentaron algún cambio en su uso residencial, comercial o productivo entre 2008 y 2024.

Los cambios se concentran principalmente en el sector este del área de estudio, en torno a la avenida 9 de Julio, una zona caracterizada por la presencia de actividades administrativas y de oficinas, que podrían estar incidiendo en estas transformaciones.

A lo largo del eje proyectado de la línea F, la intensidad de los cambios es, en general, baja, con excepción del tramo comprendido entre las futuras estaciones Congreso y Corrientes.



Concentración de parcelas que tuvieron algún tipo de cambio de uso según Relevamiento de usos del suelo entre 2008 y 2024 (RUS)

Permisos de obra

En cuanto a permisos de obras nuevas durante entre 2011 y 2024 la densidad de superficie permisada por hectárea se mantuvo constante por debajo de los valores promedio de la Ciudad. El promedio anual de la densidad de superficie permisada (m^2/ha) para el período analizado en el sector es de 14 m^2/ha, mientras que en la Ciudad es de 101.2 m^2/ha.

Entre 2011 y 2018 los valores fueron muy reducidos, con un máximo en 2020, cuando se registraron 83,8 m²/ha. Este comportamiento sugiere un proceso puntual de recambio edilicio, posiblemente vinculado a desarrollos inmobiliarios localizados. Este incremento coincide con una caída marcada en la actividad constructiva del conjunto de la Ciudad, luego del máximo alcanzado en 2018. En los años posteriores, se observan valores más moderados, aunque superiores a los de etapas anteriores.

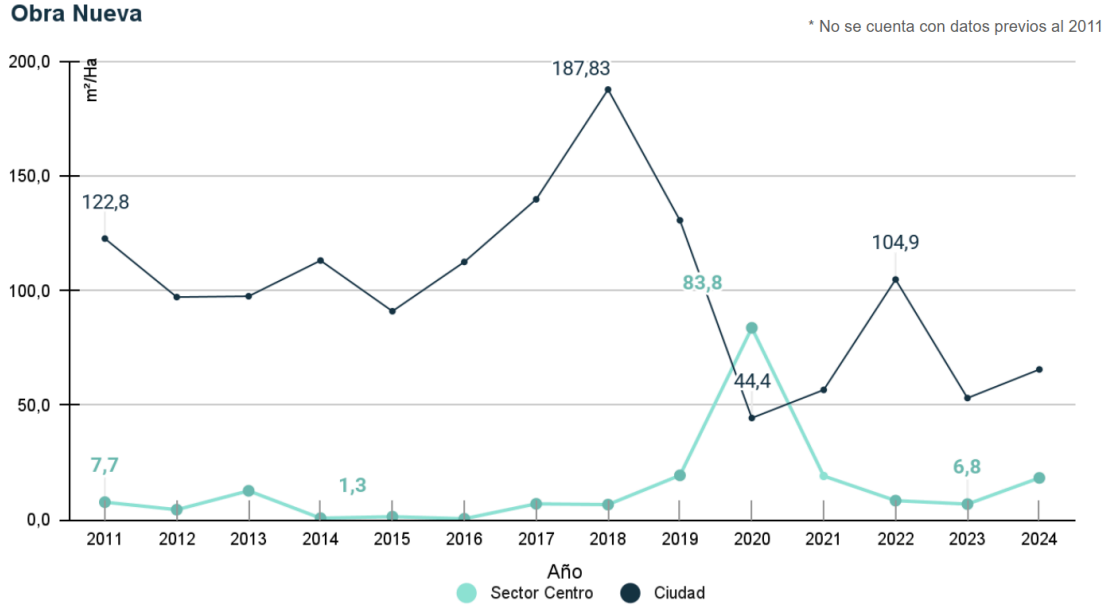
En cuanto a las demoliciones, se destaca un máximo muy marcado en 2020. Fuera de ese año, la serie se caracteriza por niveles de actividad muy bajos, con fluctuaciones menores.

Por último, la dinámica de ampliaciones y modificaciones se mantiene en niveles consistentemente bajos y con escasa variabilidad temporal. Este comportamiento

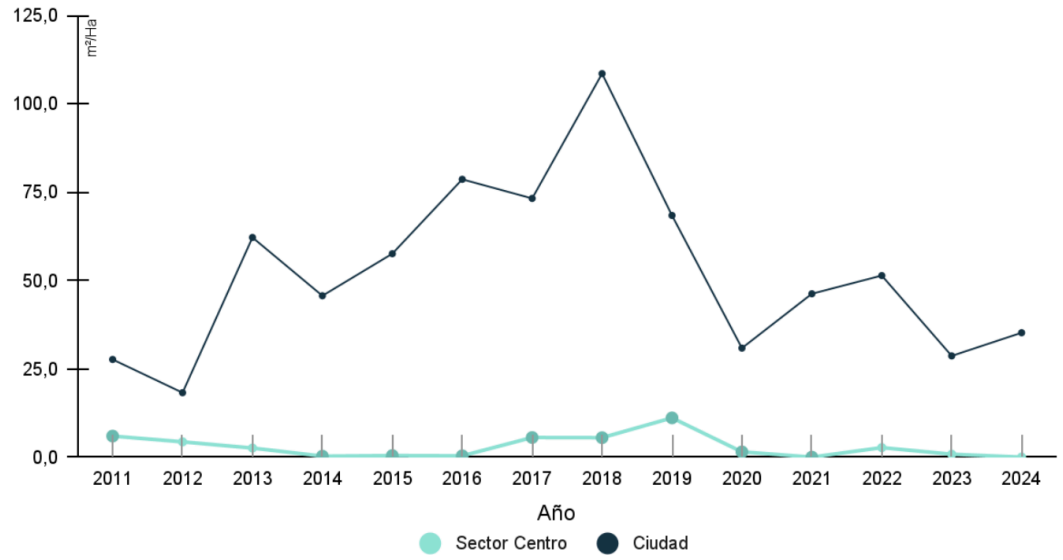
contrasta con el de la Ciudad, que presenta valores sostenidamente más altos y picos más pronunciados a lo largo de la serie histórica.

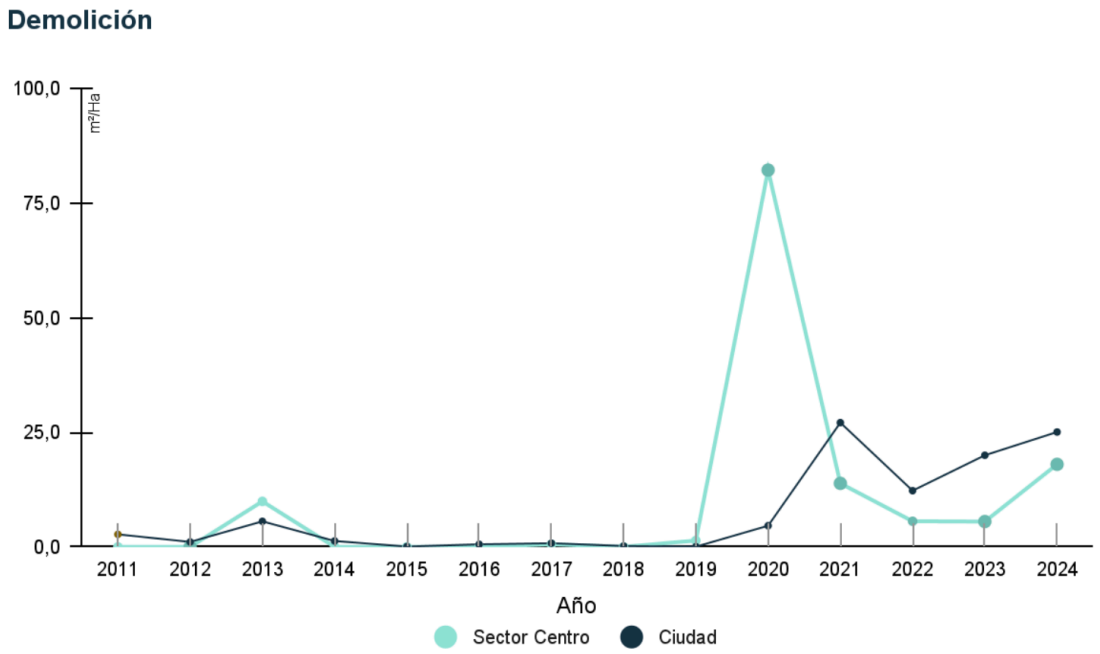
Dentro de los 100 metros de la línea F se concentra el 12,5 % del total de las obras nuevas, una proporción que no resulta significativa en términos generales. De ese conjunto, el 32 % de los permisos fueron solicitados entre 2020 y 2025, y el 71 % correspondió a obras de escala intermedia -entre 800 y 5.000 m²- durante ese mismo período.

Obra Nueva



Ampliación y Modificación





Densidad de permisos de obra nueva, demolición y ampliación y modificación (m2/ha)

El siguiente mapa muestra los permisos de obra nueva otorgados entre 2011 y 2025, diferenciados por período y tamaño de construcción. Se observa una mayor concentración de permisos entre las avenidas Rivadavia y San Juan, donde predominan las obras de tamaño intermedio (entre 800 y 5.000 m²) y, en menor medida, las de gran escala (más de 5.000 m²). En este sector, la actividad constructiva se mantiene a lo largo de los tres períodos, con una presencia particularmente significativa durante el último (2020–2025). En contraste, al norte de la avenida Rivadavia se registra una menor proporción de permisos, correspondientes principalmente a los períodos anteriores (2011–2015 y 2016–2019).



Distribución de permisos de obra nueva según año y superficie

Mercado inmobiliario

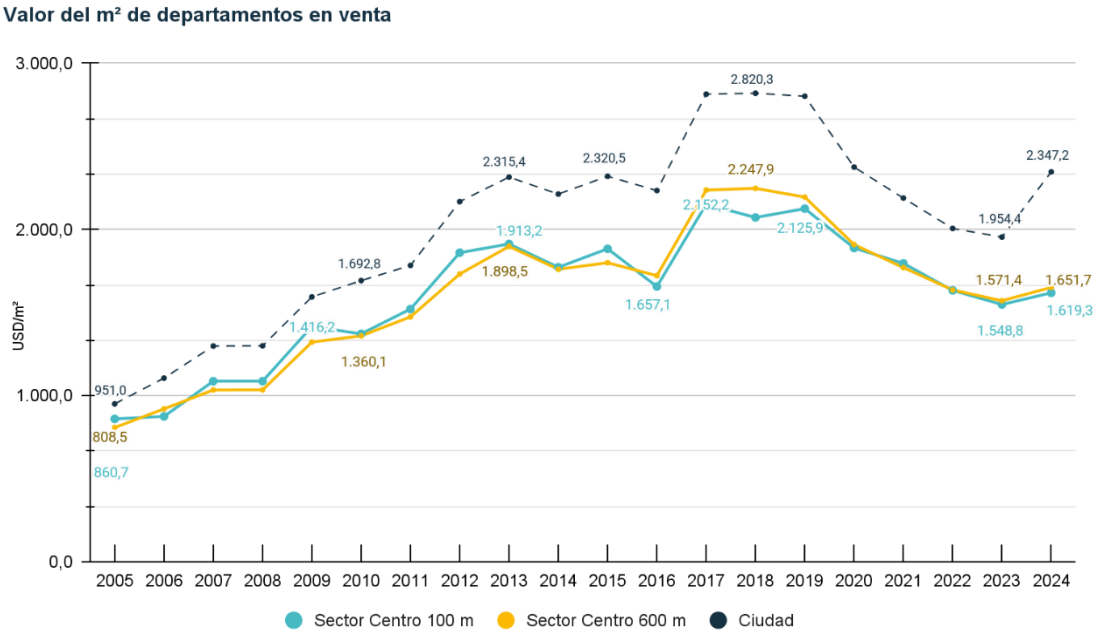
Entre 2005 y 2024 los valores de departamentos en venta en los entornos de 100 y 600 metros de la línea F muestran una evolución similar a la tendencia general de la Ciudad. No obstante, en ambos casos, los precios se mantienen consistentemente por debajo del promedio urbano.

Entre 2005 y 2024 los valores registrados en el entorno de 100 metros se ubicaron, en promedio, apenas un 0,55% por encima de los correspondientes al radio de 600 metros y un 24% por debajo del promedio urbano.

Entre 2005 y 2013 los mismos alcanzaron cifras cercanas a los 1.900 USD/m² tanto en el entorno de 100 metros como en el de 600 metros, siguiendo la tendencia general de la Ciudad, aunque en niveles más bajos. Durante 2017 y 2018 se registraron los valores máximos, en sintonía con el récord histórico de la Ciudad en 2018, que alcanzó los 2.820 USD/m². Para 2018 en el entorno de 100m se alcanzó un valor de 2072 USD/m^2, mientras que en el entorno de 600m este valor fue de 2249 USD/m^2.

Entre 2020 y 2024 el mercado experimentó una caída pronunciada: hacia 2023, los valores se redujeron hasta mínimos cercanos a 1.550 USD/m² en los entornos de 100 y 600m y 1.954 USD/m² en la Ciudad. Si bien a partir de 2024 se observan señales de

recuperación en los sectores próximos al trazado, la brecha con respecto al promedio de la Ciudad se acrecienta.

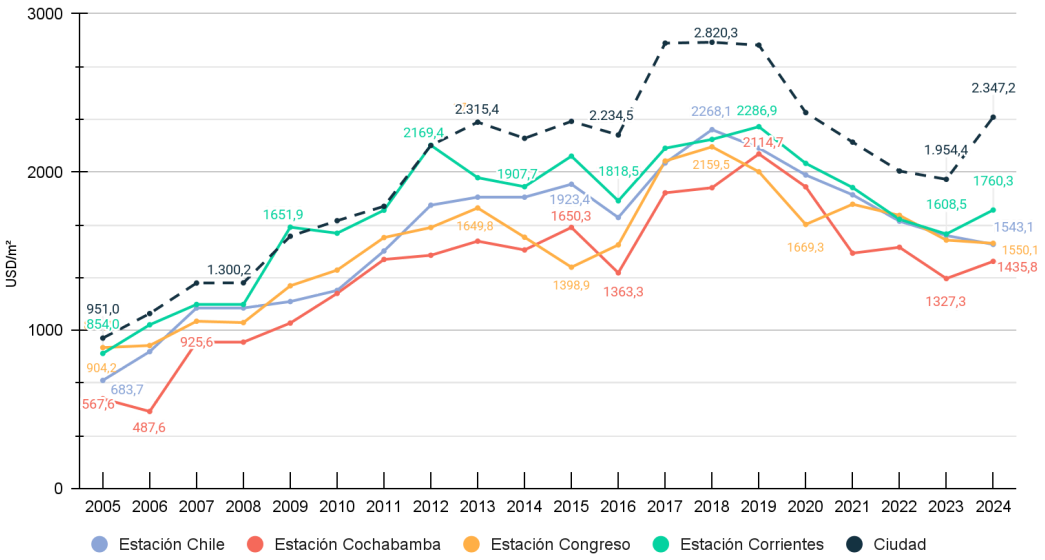


El siguiente gráfico muestra la evolución del valor del metro cuadrado de departamentos en venta entre 2005 y 2024, en el entorno de 200 metros de las estaciones proyectadas de la línea F en el sector centro, en comparación con el promedio de la Ciudad.

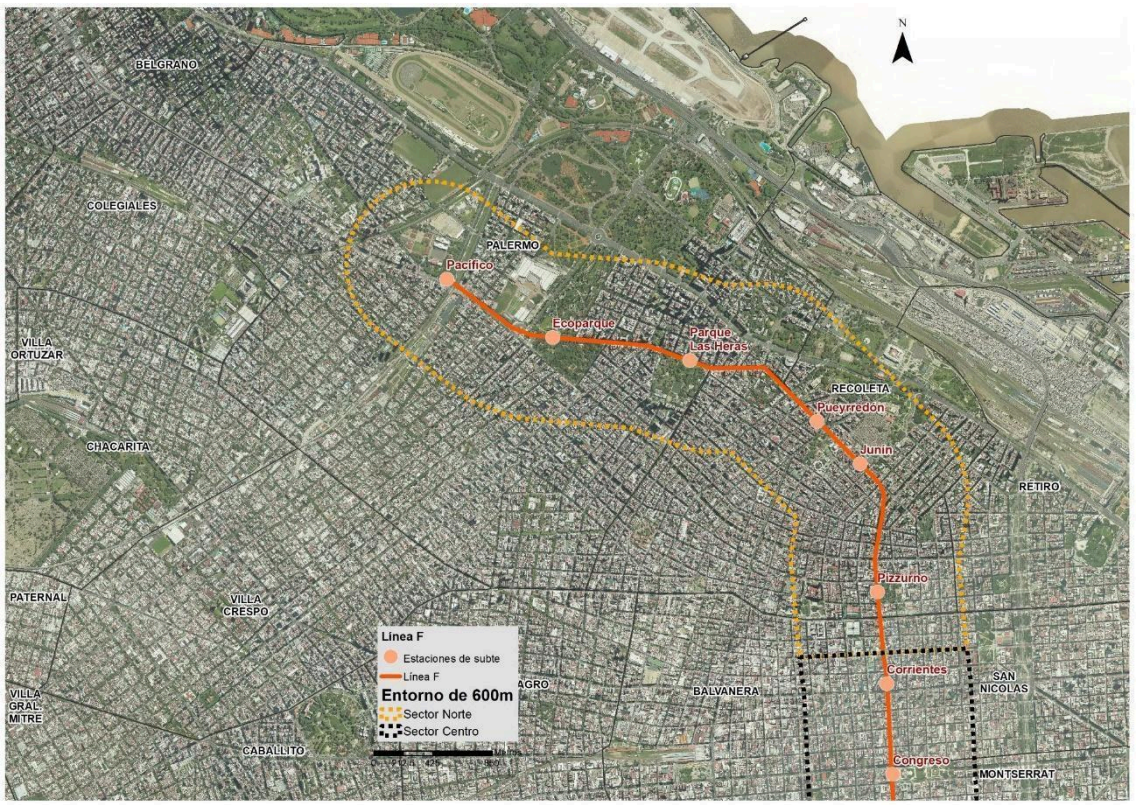
La estación Corrientes se consolida como el nodo de mayor valorización dentro del sector, alcanzando un valor de 2.169 USD/m² en 2012 y superando los 2.287 USD/m² en 2019, cifras cercanas a los promedios de la Ciudad (2.168 USD/m² en 2012 y 2.802 USD/m² en 2019). La estación Chile también mantiene valores relativamente altos, acercándose en varios tramos de la serie a los niveles de Corrientes. En contraste, las estaciones Congreso y, especialmente, Cochabamba presentan valores inferiores. Cochabamba parte en 2005 desde un nivel bajo (568 USD/m²) y, aunque muestra un crecimiento sostenido hasta 2019 (2.115 USD/m²), luego registra una caída abrupta, alcanzando 1.327 USD/m² en 2023. Congreso exhibe una dinámica más moderada y fluctuante, sin lograr converger hacia los valores más altos del sector, aunque en algunos años iguala o supera los precios de Chile.

Estas diferencias pueden reflejar la distinta capacidad de atracción de cada entorno. Corrientes, vinculada a un área de alta centralidad y conectividad, mantiene una dinámica más alineada con el promedio de la Ciudad. En cambio, Cochabamba se configura como un nodo periférico con menor valorización relativa.

Valor del m² de departamentos en venta



Línea F – Sector Norte



Sector norte Línea F

El sector norte atraviesa los barrios de Recoleta y Palermo y tendrá una extensión aproximada de 5 km, conectando la línea F con otras líneas de subte y nodos de transporte estructurantes.

Las estaciones Pizzurno, Junín y Pueyrredón se ubican en Recoleta, sobre un corredor de alta densidad residencial. La estación Pizzurno se localiza próxima a la estación Callao de la línea D, mientras que Pueyrredón se sitúa a corta distancia de la estación Las Heras de la línea H, ampliando así las posibilidades de interconexión de la red.

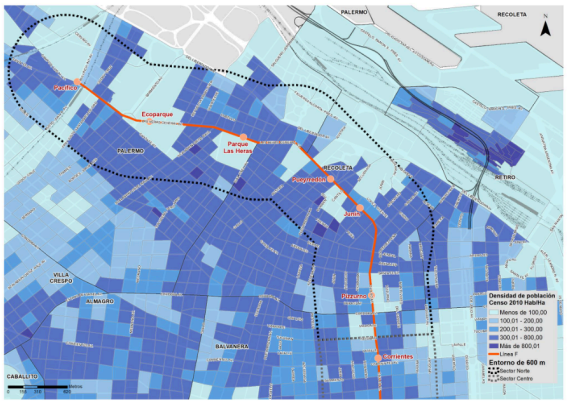
En Palermo, la estación Parque Las Heras se inserta en una zona de usos recreativos y residenciales, cercana a grandes espacios verdes. La estación Ecoparque se encuentra próxima a Plaza Italia, lo que podría permitir una conexión directa con la línea D y múltiples líneas de colectivos.

Finalmente, la estación Pacífico se integra al Centro de Trasbordo Pacífico, conectando con la estación Palermo de la línea D y con el Ferrocarril San Martín, constituyendo un nodo intermodal estratégico dentro de la red.

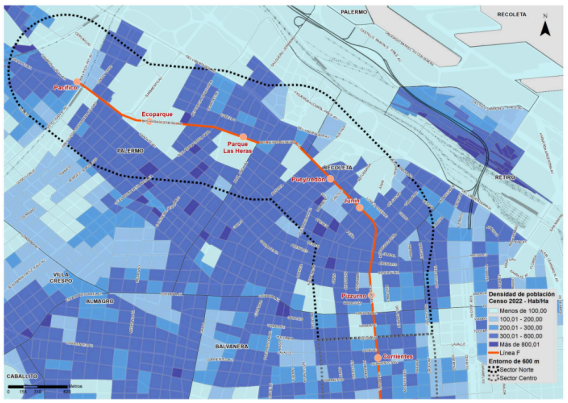
Densidad Poblacional

El área analizada en torno al tramo norte de la proyección de la línea F presenta, según el Censo 2010, una densidad de población elevada en comparación con el promedio de la Ciudad (140,4 hab/ha), con 305,7 hab/ha en el entorno de 100 metros y 329 hab/ha en el de 600 metros. Predominan los radios censales con densidades comprendidas entre 300 y 800 hab/ha, lo que refleja un tejido urbano consolidado y de uso residencial intenso. Las menores densidades se localizan en sectores con grandes equipamientos -como el Ecoparque, el Jardín Botánico, La Rural y el Regimiento de Infantería 1 Patricios-, en espacios verdes y en el entorno de las vías del ferrocarril Mitre y San Martín.

> Línea F - Censo 2010



> Línea F - Censo 2022



Densidad poblacional según Censos 2010 y 2022 (INDEC)

Según el Censo 2022 el sector norte de la línea F mantiene densidades poblacionales muy superiores al promedio de la Ciudad (152 hab/ha), con 341,8 hab/ha en el entorno de 100 metros y 300,0 hab/ha en el de 600 metros.

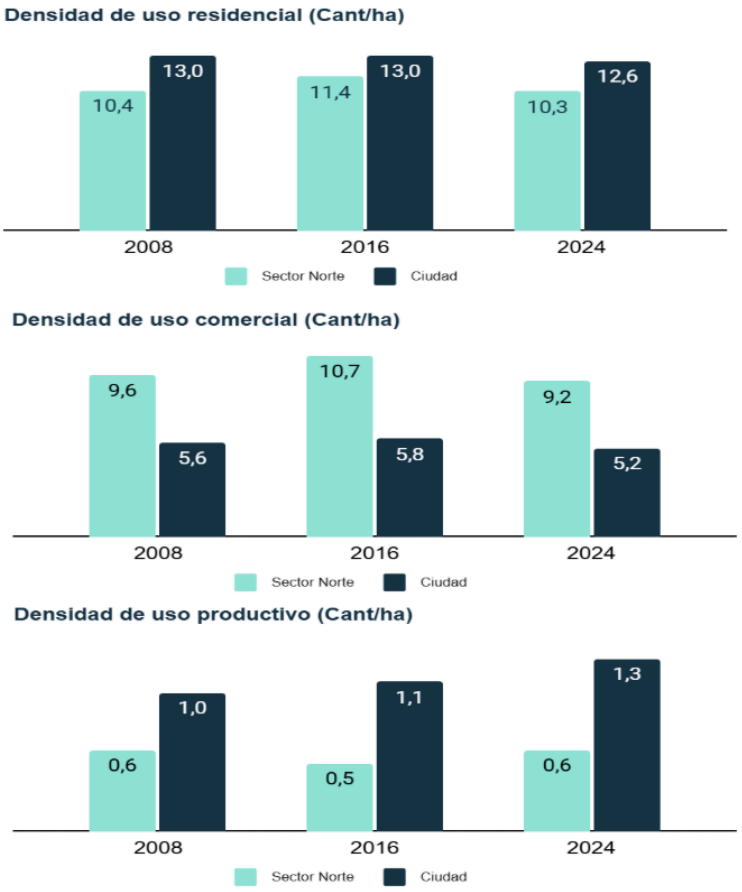
En cuanto a la variación intercensal, la del entorno de 100 metros (11,8%) se encuentra por encima de la de la Ciudad (8%), mientras que la del entorno de 600 metros fue inferior (-9%).

Predominan los radios censales con densidades comprendidas entre 300 y 800 hab/ha, y se incorporan algunas manzanas con más de 800 hab/ha. En el entorno de la estación Pizzurno se observa una mayor heterogeneidad de densidades en comparación con las otras estaciones, posiblemente vinculada a la presencia de equipamientos y oficinas que reducen la proporción de vivienda. En cuanto a los radios de menor densidad, se mantiene la misma lógica registrada en el Censo 2010.

Usos del suelo

El área analizada presenta una mayor mixtura de actividades económicas, manteniendo al mismo tiempo el uso residencial predominante.

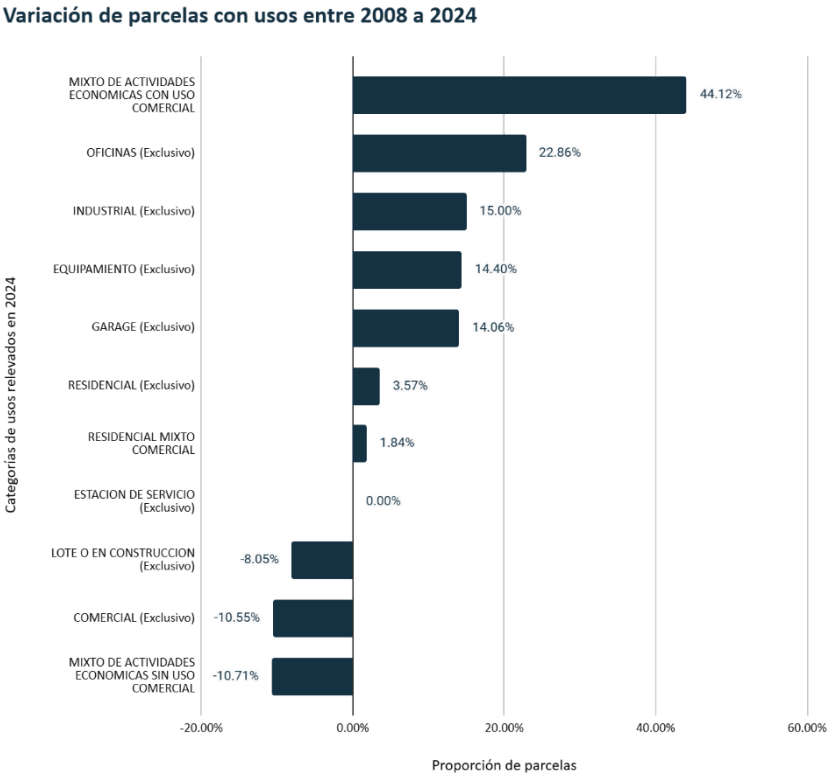
Al analizar la distribución de usos residenciales, comerciales y productivos (oficinas e industrias) en un radio de 600 metros, según los relevamientos de 2008, 2016 y 2024, se observa un entorno donde conviven usos residenciales y comerciales, y en menor medida, actividades productivas y de servicios. La densidad residencial se mantiene relativamente estable entre 2008 y 2024, aunque con valores levemente inferiores al promedio de la Ciudad. El uso comercial supera de manera sostenida los valores urbanos, siguiendo una dinámica de crecimiento entre 2008 y 2016, y de retroceso hacia 2024. Por último, la actividad productiva presenta valores bajos y estables durante todo el período, siempre por debajo de los niveles de la Ciudad, lo que indica una incidencia limitada de estas actividades en el sector.

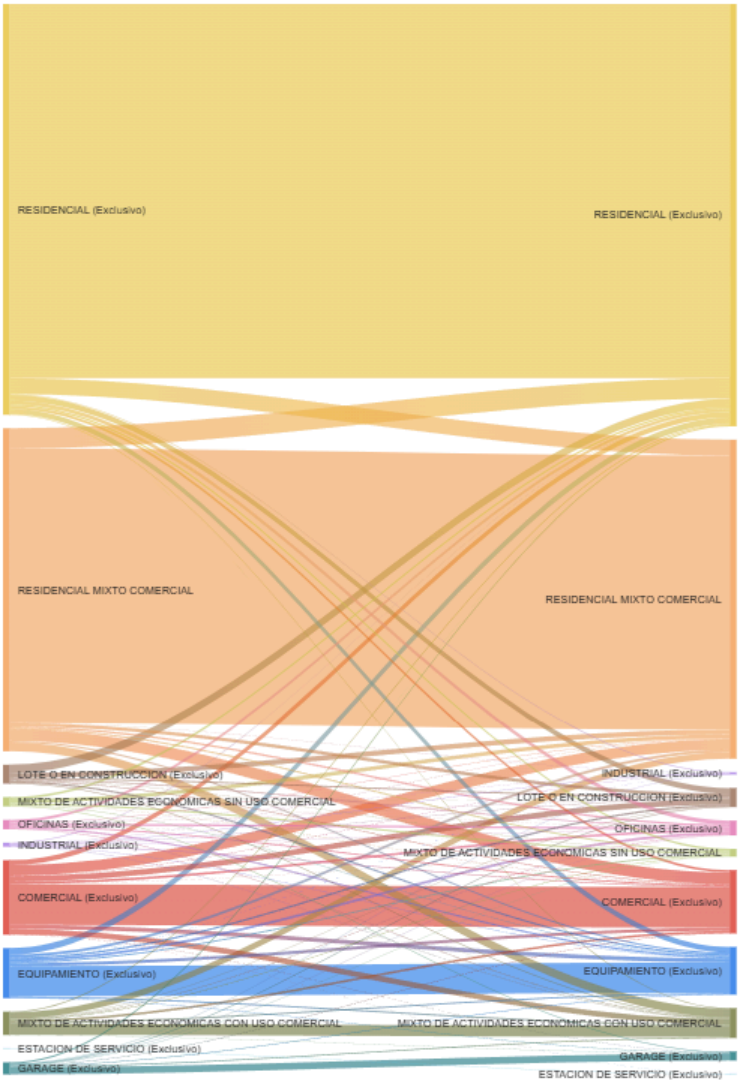


Entre 2008 y 2024, el 21,2 % de las parcelas del sector experimentaron algún tipo de cambio en el uso del suelo. De ese total, el 10,8 % presentó un cambio parcial de uso y el 10,4 % un cambio total. Estos valores son similares a los registrados en la Ciudad , donde el 9,6 % de las parcelas tuvo un cambio parcial y el 10,4 % un cambio total, alcanzando un 20 % de modificaciones en total.

La densidad de cambios en el sector fue de 2,7 parcelas modificadas por hectárea, lo que representa una densidad un 36 % inferior a la observada en la CABA, que fue de 4,2 cambios por hectárea en el mismo período.

El mayor incremento se observa entre las parcelas con usos económicos mixtos y actividad comercial, con un aumento del 44,12%. Le sigue en incremento el uso de oficinas con un 22,86%, localizadas especialmente en el sector comprendido entre las avenidas Corrientes y Santa Fe. Además, la tasa de actividad comercial se mantiene elevada, pasando del 90,9% en 2008 al 91,9% en 2024.



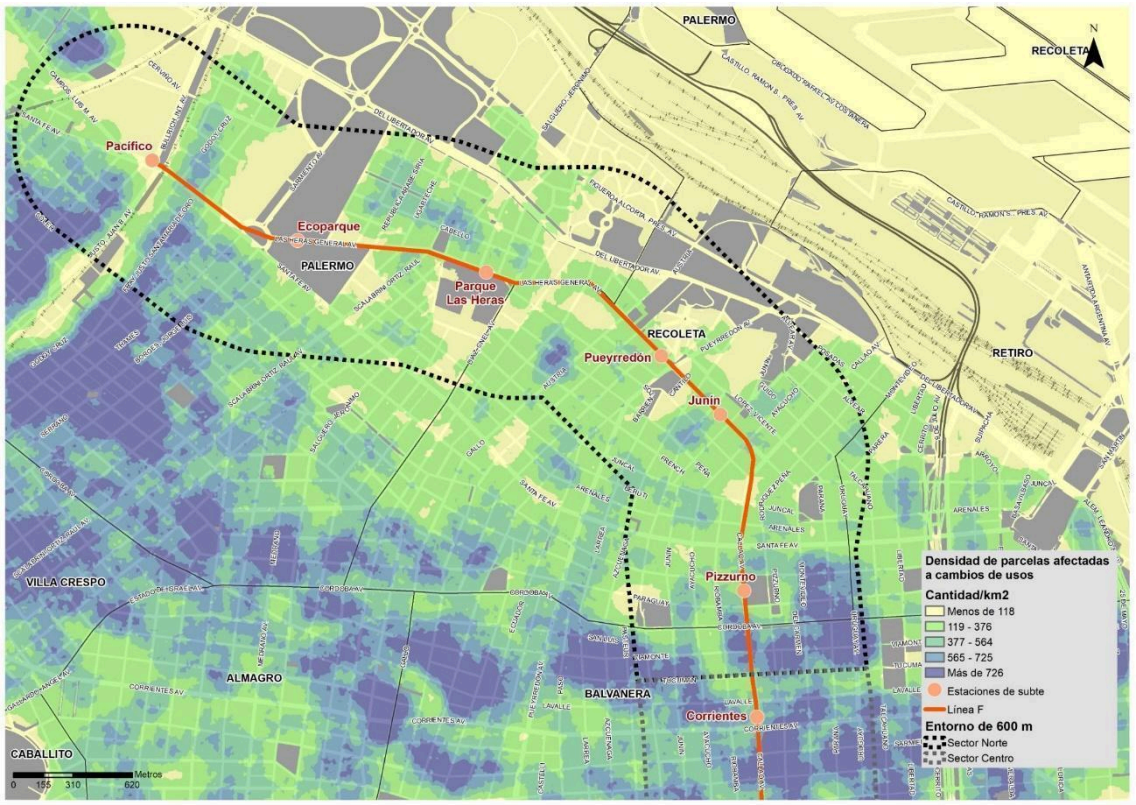


Cambios de uso por parcela según tipo de uso entre 2008 y 2024.

El siguiente mapa muestra la distribución de aquellas parcelas que experimentaron algún cambio en los usos residencial, comercial y productivo entre 2008 y 2024.

En el entorno de 600 m, se observa principalmente una marcada estabilidad en los usos del suelo, lo que refleja un área urbana mayormente consolidada.

Los focos de cambio se localizan hacia los extremos del área de influencia, en las proximidades de las estaciones proyectadas Pizzurno y Pacífico, y por fuera del área, con mayor concentración en los barrios de Palermo y Villa Crespo.



Concentración de parcelas que tuvieron algún tipo de cambio de uso según Relevamiento de usos del suelo entre 2008 y 2024 (RUS)

Permisos de obra

En cuanto a permisos de obras nuevas durante entre 2011 y 2024 la densidad de superficie permisada por hectárea se mantuvo en términos generales por debajo de los valores promedio de la Ciudad, aunque se destacan algunos momentos puntuales. El promedio anual de la densidad de superficie permisada (m^2/ha) para el período analizado para el sector es de 28,2 m^2/ha, mientras en la Ciudad es de 101,2 m^2/ha.

Se identifican tres momentos destacados en términos de densidad de superficie permisada entre 2011 y 2025. El primero corresponde a 2011, con un registro de 44,8 m²/ha. El segundo se da en 2021, cuando se observa un repunte tras un período de baja actividad. Finalmente, en 2024 se alcanza el valor más alto del período, con 127 m²/ha, superando ampliamente el promedio de la Ciudad, seguido por una caída en 2025.

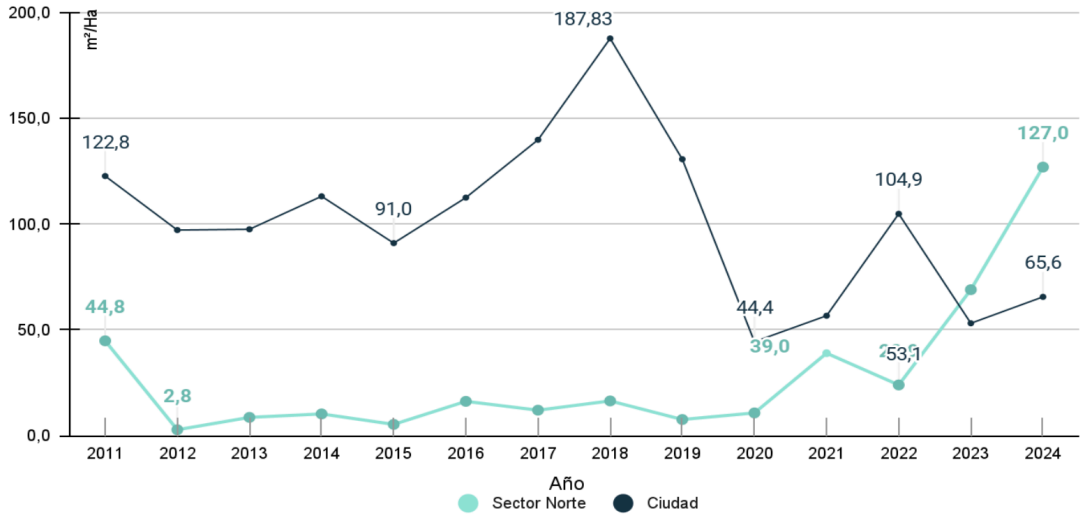
En el caso de las demoliciones, se repiten los mismos tres momentos (2011, 2021 y 2024), aunque en este caso las densidades superan en todo el período a las registradas a nivel de la Ciudad.

Respecto a las ampliaciones y modificaciones, el sector presenta valores bajos y con escasa variabilidad temporal, lo que contrasta con el comportamiento de la Ciudad,

donde se observan niveles sostenidamente más altos y picos más marcados a lo largo de la serie histórica.

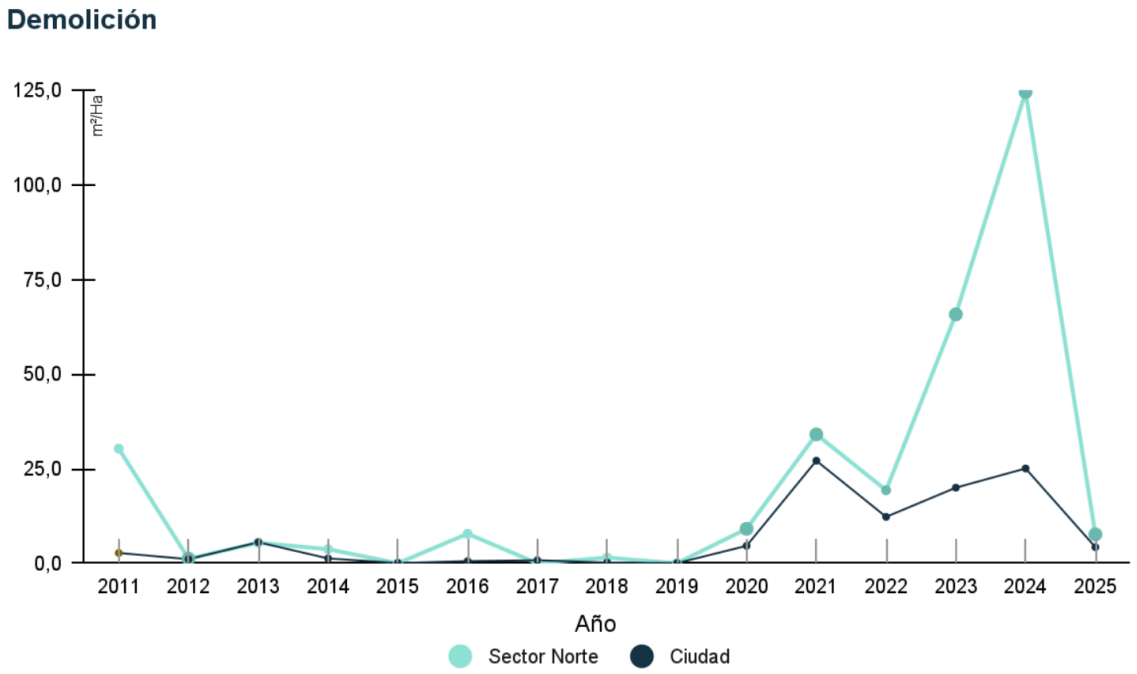
Dentro de los 100 metros de la línea F se concentra el 11,5 % del total de las obras nuevas, una proporción que no resulta significativa en términos generales. De ese conjunto, el 28 % de los permisos fueron solicitados entre 2020 y 2025, y el 80 % correspondió a obras de escala intermedia -entre 800 y 5.000 m²- durante ese mismo período.

Obra Nueva



Ampliación y Modificación

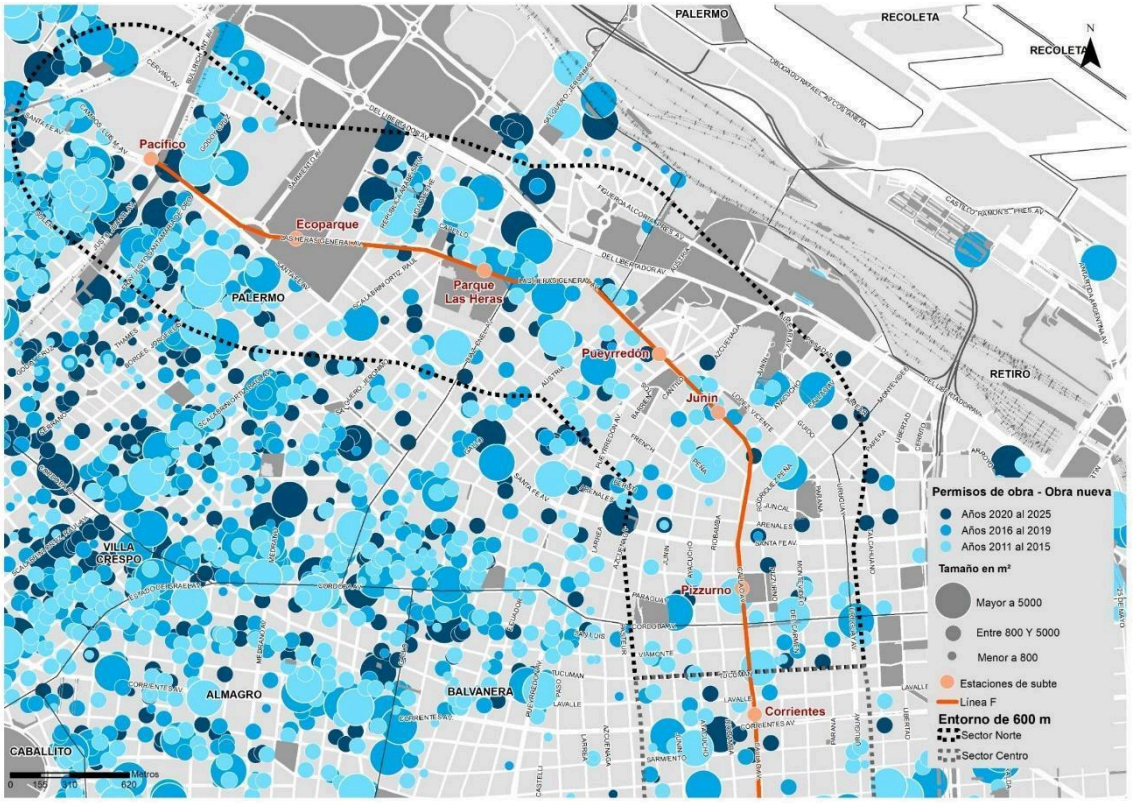




Densidad de permisos de obra nueva, demolición y ampliación y modificación (m2/ha)

Dentro del entorno de 600 metros se identifican dos sectores con mayor concentración de permisos de obra nueva. Uno de ellos se ubica en las cercanías de la proyectada cabecera norte (estación Pacífico), como continuación de un importante agrupamiento que se extiende fuera del entorno, abarcando Palermo y, posteriormente, Villa Crespo y Almagro. El otro sector se localiza en torno a la proyectada estación Parque Las Heras.

En ambos espacios predominan los permisos otorgados entre 2011 y 2015, correspondientes principalmente a obras intermedias y de gran escala (superiores a 800 m²). En el resto del entorno, la distribución es más dispersa, aunque también se destacan los permisos de ese mismo período.



Distribución de permisos de obra nueva según año y superficie

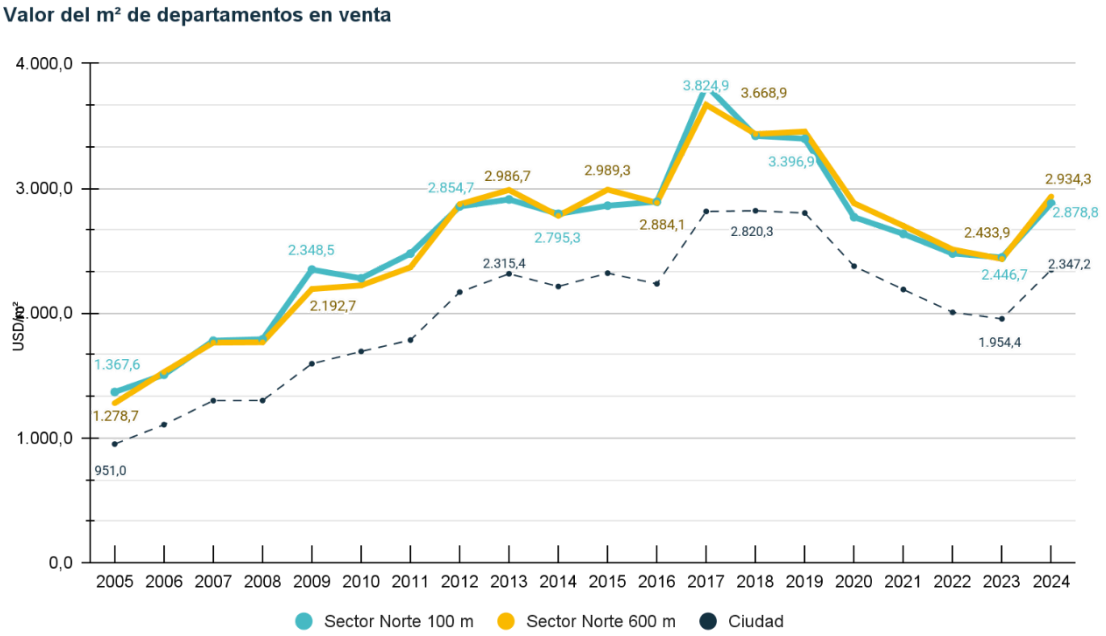
Mercado inmobiliario

A lo largo de todo el período, los valores de los departamentos en venta en el sector norte -tanto en el entorno de 100 metros como en el de 600 metros- se ubican por encima del promedio de la Ciudad. Esta diferencia responde a una tendencia histórica del mercado inmobiliario, en la que el norte de la Ciudad ha mantenido consistentemente niveles de valorización superiores.

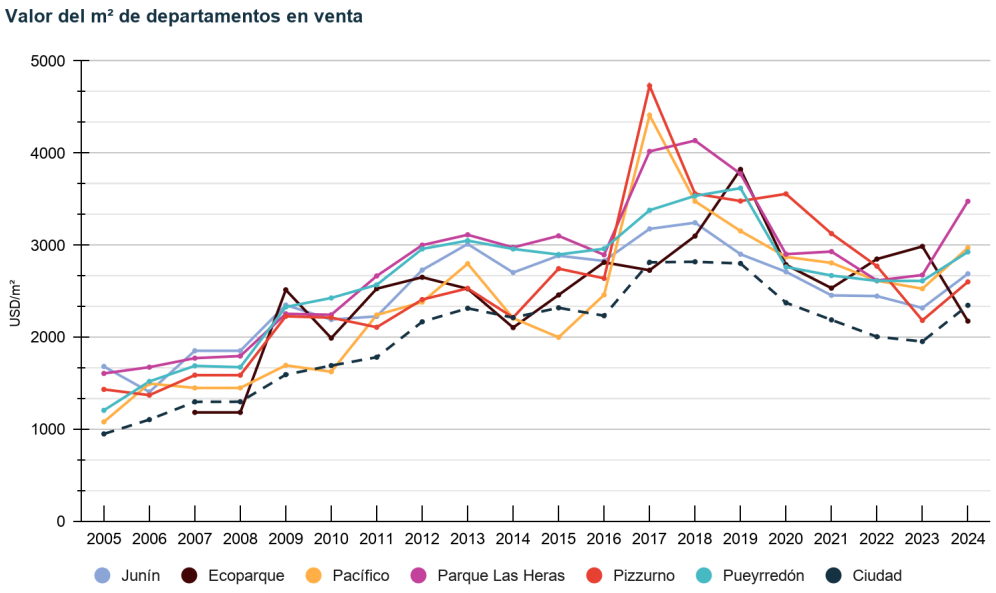
Entre 2005 y 2024, los valores registrados en el entorno de 100 metros se ubicaron, en promedio, apenas un 0,34% por encima de los correspondientes al radio de 600 metros y un 23% por encima del promedio urbano.

Entre 2005 y 2017, los valores inmobiliarios mostraron una tendencia de crecimiento sostenido. Durante 2018 y 2019 se registraron los valores más elevados, alcanzando en el entorno de 100 metros los 3.420,5 USD/m² y en la Ciudad 2.820,3 USD/m², mientras que en 2019 los inmuebles del entorno de 600 metros alcanzaron los 3.454,4 USD/m².

Entre 2020 y 2024 se observa una fase descendente que se mantiene hasta 2023, año en el que se registran los valores mínimos del período. A partir de 2024 los precios muestran una recuperación, acompañando la recuperación del mercado en el resto de la Ciudad con valores que alcanzan en 2024 los 2878 USD/m^2 para el entorno de los 100 m y 2943 USD/m^2 para el entorno de los 600 m.



El siguiente gráfico presenta la evolución del valor del metro cuadrado de departamentos en venta entre 2005 y 2024, en el entorno de 200 metros de las estaciones proyectadas de la línea F en el sector norte, comparado con el promedio de la Ciudad.



En el sector norte, los valores de venta de departamentos en el entorno de 100 metros de las estaciones proyectadas muestran una evolución que acompaña la tendencia general de la Ciudad, aunque con valores consistentemente superiores. Se observa un proceso sostenido de valorización que alcanza sus máximos entre 2017 y 2019, dependiendo de la estación, superando ampliamente los precios promedio de la

Ciudad en esos años. Estaciones como Pizzurno y Pacífico se destacan por registrar los valores más altos del período -4.731,8 USD/m² y 4.412 USD/m² en 2017, respectivamente-, mientras que Parque Las Heras y Pueyrredón también exhiben niveles elevados.

La estación Junín acompaña la tendencia general, aunque con valores más moderados, mientras que Ecoparque presenta una serie más irregular, con años sin registros, pero con picos igualmente altos hacia 2019. A partir de ese año se observa un descenso pronunciado que replica la dinámica del mercado en general, aunque sin revertir la valorización sostenida que caracteriza al sector norte.

Conclusiones del análisis de la evolución del entorno línea F 2005-2025

El diagnóstico realizado sobre el entorno proyectado de la futura Línea F entre 2005 y 2025 permite identificar un escenario urbano con altos niveles de consolidación y densidad, pero también con oportunidades de transformación. Los datos censales muestran que los tres sectores analizados —sur, centro y norte— presentan densidades superiores al promedio de la Ciudad, con incrementos intercensales que superan el crecimiento urbano general. En el sector centro, la densidad alcanza los 383,5 habitantes por hectárea y en el norte los 341,8, valores que duplican la media de la Ciudad (152 hab/ha).

En cuanto a los usos del suelo, se observa una marcada mixtura funcional en toda la traza, con predominio residencial multifamiliar y presencia sostenida de actividades comerciales y administrativas. Entre 2008 y 2024, los cambios de uso superaron los valores promedio de la Ciudad en los sectores sur y centro, destacándose el incremento de oficinas en torno a Tribunales y la persistencia de usos industriales en en el sector sur. El sector norte, en cambio, mantiene una estabilidad funcional que refleja un tejido urbano consolidado, aunque con focos de reconversión hacia usos mixtos y comerciales.

La dinámica constructiva, medida a través de permisos de obra, se mantiene muy por debajo del promedio urbano, con densidades de superficie permisada entre 14 y 28 m² por hectárea frente a los 101 m² por hectárea registrados en la Ciudad. Esta baja intensidad indica que, hasta el momento, no se han producido procesos significativos de renovación edilicia en el área de influencia directa de la línea. Los permisos se concentran en avenidas estratégicas como Montes de Oca, Entre Ríos, Callao y Las Heras, con predominio de obras de escala intermedia.

En el mercado inmobiliario, los valores de venta muestran una evolución similar a la tendencia general de la Ciudad, aunque con diferencias marcadas por sector. En los tramos sur y centro, los precios se mantienen sistemáticamente por debajo del

promedio urbano, con picos puntuales en 2018 y 2019. En contraste, el sector norte exhibe valores históricamente superiores, alcanzando máximos de más de 4.000 USD/m² en el mismo período, lo que confirma su alta valorización estructural. En los últimos años la brecha entre los entornos próximos a la traza y el promedio de la Ciudad se amplía, especialmente en los sectores sur y centro.

En síntesis, la futura Línea F atraviesa áreas heterogéneas: sectores consolidados con alta densidad y valorización, como el norte, y otros con dinámicas más flexibles y oportunidades de reconversión, como el sur y el centro. La baja intensidad constructiva y la estabilidad funcional sugieren que la materialización de la línea podría actuar como catalizador de inversiones y reconfiguración urbana, especialmente en los tramos donde existe mayor margen para la transformación.

G O B I E R N O DE LA C I U D A D DE B U E N O S A I R E S

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número: IF-2026-31217798-GCABA-DGANU

Buenos Aires, Lunes 6 de Julio de 2026

Referencia: INFORME - ANÁLISIS Y CARACTERIZACIÓN DEL ENTORNO URBANO DE LA FUTURA LÍNEA F DE SUBTE EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 99 pagina/s.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.06 16:20:47 -03:00

Anibal Del Olmo
Director General
D. G. ANTROPOLOGÍA URBANA
MINISTERIO DE MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.06 16:20:56 -03:00

G O B I E R N O DE LA C I U D A D DE B U E N O S A I R E S

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Informe

Número: IF-2026-31593486-GCABA-DGTALMMI

Buenos Aires, Miércoles 8 de Julio de 2026

Referencia: EX-2026-25298351- -GCABA-DGCCN - S/ rta. RESOLUCIÓN 120-2026

Nos dirigimos a Ustedes en el marco de la solicitud de información que tramita por Resolución N° 120/2026, en tal sentido informamos que el llamado a Licitación Pública Nacional e Internacional de Etapa Múltiple N° 10241-0094-LPU25 que fue autorizada por Resolución 568/MIGC/2025 se encuentra en etapa de proceso y, toda la documentación correspondiente al mismo esta incorporada al Portal BA Obras. Asimismo, las consultas ingresadas hasta la fecha y las que en el futuro ingresen los oferentes son resueltas mediante Circulares con Consulta.

Corresponde resaltar que atento la complejidad del proyecto de arquitectura e ingeniería, que tuvo como consecuencia la elaboración y emisión de más de 2.600 documentos técnicos (planos, informes y memorias); la necesidad de reformular los pliegos con la incorporación de institutos y figuras jurídicos y económico-financieras que favorecieran una amplia participación de empresas interesadas, todo ello con la finalidad de asegurar una amplia concurrencia de oferentes con cotizaciones adecuadas para la obra, por Resolución 175/MMIGC/2026 se postergó la apertura de sobres para el día 10 de Septiembre de 2026 a las 13:00 horas.

En referencia al Proyecto de arquitectura e ingeniería, adjudicado al consorcio UTE UPU y Asociados – IATASA. – ATEC; se hace saber que el desarrollo de la contratación se está realizando de acuerdo con los plazos contractuales previstos. En estos momentos, se encuentra en progreso la Etapa 4 (asistencia en la contestación a Consultas de interesadas y potenciales Oferentes, a través del Portal BA Obras), habiéndose procedido a contestar más de 350 Consultas formuladas por empresas interesadas en el Portal BA Obras. Asimismo, se preveé una Etapa 5 (final), destinada al asesoramiento y asistencia técnica sobre los antecedentes y ofertas técnicas a presentar por los Oferentes, una vez realizada la Apertura de Ofertas.

Por su parte, el estudio de impacto ambiental y social de la Línea F - Sistema Integrado de Movilidad, fue presentado ante la Autoridad de Aplicación - Agencia de Protección Ambiental, el día 29/04/2026 y tramita por Expediente EX-2026-20211143- -GCABA-APRA, con fecha de audiencia publica programada para el 18 de agosto de 2026 a las 12:30 hs.

En referencia al cronograma de obra, el mismo se encuentra publicado en el Portal BA Obras.

La fecha programada para el inicio de la ejecución de las obras, acorde al cronograma anteriormente mencionado, es Enero 2027. En dicho cronograma tambien se podrá observar las fechas previstas de habilitación de estaciones. Se estima que el servicio se encontrará disponible para el segundo semestre de 2031.

Sin perjuicio de lo expuesto, todo lo relacionado con fecha y etapas de la presente obra puede consultarse en el cronograma disponible en el Portal BA Obras: PBCP-Rev.1 (PLIEG-2026-30055586-GCABA-SSPO) aprobado por

Resolución N° 210/MMIGC/26.

Financiamiento

Toda información relacionada al financiamiento por competencia será respondida por el Ministerio de Hacienda y Finanzas. En tal sentido, mediante Nota NO-2026-30925137-GCABA-DGTALMMI se sugirió a la DGCCN la intervención del referido Ministerio.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.08 16:31:32 -03:00

FERNANDO CODINO
Director General
D.G. TECNICA ADMINISTRATIVA Y LEGAL
MINISTERIO DE MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.08 16:31:31 -03:00

G O B I E R N O DE LA C I U D A D DE B U E N O S A I R E S

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Informe

Número: IF-2026-31596750-GCABA-DGTALMMI

Buenos Aires, Miércoles 8 de Julio de 2026

Referencia: EX-2026-25298351- -GCABA-DGCCN - RESOLUCIÓN 120-2026

DIRECCIÓN GENERAL COORDINACIÓN Y CONSOLIDACIÓN NORMATIVA

Tengo el agrado de dirigirme a Usted en el marco del Expediente EX-2026-25298351- -GCABA-DGCCN, por el cual tramita el PDI – Resolución N° 120/2026.

En tal sentido habiendo tomado intervención las áreas competentes, se acompañan los siguientes informes:

IF-2026-31340734-GCABA-SBASE obrante en orden 8.

IF-2026-31556253-GCABA-DGDPM obrante en orden 9.

IF-2026-31574032-GCABA-DGANU e IF-2026-31217798-GCABA-DGANU obrante en ordenes 12 y 13.

IF-2026-31593486-GCABA-DGTALMMI obrante en orden 14.

Sin otro particular, saluda a Usted Atte.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.08 16:45:31 -03:00

FERNANDO CODINO
Director General
D.G. TECNICA ADMINISTRATIVA Y LEGAL
MINISTERIO DE MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.08 16:45:33 -03:00

Buenos Aires, 14 de mayo de 2026.-

RESOLUCIÓN 120/2026

Artículo 1º.- El Poder Ejecutivo informará, a través de los organismos correspondientes, en un plazo máximo de treinta (30) días de recibida la presente, sobre los aspectos vinculados a la planificación, financiamiento, ejecución y encuadre urbano-territorial de la futura Línea F de subterráneos, conforme el siguiente detalle:
I. Sobre el proceso de licitación y construcción de la infraestructura

A) Estado del proceso licitatorio

1. Estado actual del proceso licitatorio correspondiente a la obra civil.
2. Motivos de la postergación de la apertura de sobres oportunamente prevista para el 14 de julio del corriente año.
3. Indicar si se prevén nuevas postergaciones, detallando fundamentos.

B) Proyecto de arquitectura e ingeniería

1. Estado de avance del proyecto adjudicado al consorcio UTE UPU y Asociados – IATASA. – ATEC.
2. Fecha prevista de entrega de la documentación completa necesaria para la licitación de la obra.
3. Indicar si los plazos contractuales se encuentran cumplidos o presentan demoras, especificando en su caso las causas.

C) Evaluación de Impacto Ambiental y Social

1. Estado de avance del Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental y Social.
2. Indicar si se mantiene el plazo de finalización previsto para septiembre de 2025 conforme al cronograma oficial anunciado en febrero de 2025, o si ha sido modificado.

D) Cronograma de obra

1. Cronograma actualizado y vigente de la totalidad de la obra, detallando los siguientes hitos:

a)Fecha de apertura definitiva de la licitación de obra civil;
b)Fecha de inicio efectivo de las obras;
c)Fechas estimadas de habilitación de cada estación;
d)Fecha estimada de inicio de servicio;
e)Fecha estimada de finalización de la primera etapa.

2. Indicar si el cronograma original anunciado en febrero de 2025 —que preveía inicio de obras en 2026 e inicio de servicio en 2031— se mantiene vigente o ha sido modificado, especificando en su caso las nuevas fechas y las causas de dichas modificaciones.

E) Financiamiento

1) Plan financiero plurianual detallado para la totalidad de la obra, especificando:

a) Monto que se prevé desembolsar con recursos propios de la Ciudad en cada ejercicio presupuestario hasta la finalización de la obra, desagregado por año;
b) Si las tareas previstas para 2026 se condicen con la partida presupuestaria de 285.164 millones de pesos aprobada para ese ejercicio, o si dicha partida resulta insuficiente para sostener el ritmo de obra previsto;
c) Cómo se prevé asignar los recursos propios en los ejercicios 2027, 2028, 2029 y 2030, y si existe un plan plurianual aprobado o en elaboración;
d) Si para financiar el aporte de recursos propios se prevé aumentar impuestos, recortar gastos en otras áreas o aplicar saldos de ejercicios anteriores, y en qué magnitud.

2) Estado de las gestiones para obtener el financiamiento externo de la obra, detallando:

a) Identificación del organismo multilateral, bilateral o institución financiera con el que se prevé contratar el financiamiento de la obra, incluyendo monto, tasa estimada y plazo;
b) Si existe carta de intención, memorando de entendimiento o acuerdo preliminar firmado con algún organismo o institución financiera, y en caso afirmativo, remitir copia de dicho documento;
c) Cronograma de gestiones previsto para cerrar el acuerdo de financiamiento externo antes del inicio de las obras civiles.

F) Equipamiento

1) Estado del proceso de adquisición del material rodante, incluyendo:

a) Especificaciones técnicas del material rodante previsto;
b) Cronograma de licitación y adjudicación;
c) Fuente de financiamiento específica para esta adquisición;
d) Si existe algún acuerdo o negociación en curso con proveedores, y en caso afirmativo, con quiénes y en qué términos.

2) Estado del proceso de adquisición del sistema de señales y potencia, incluyendo cronograma de licitación previsto y fuente de financiamiento específica.

G) Información general
1) Monto actualizado de la inversión total estimada para la primera etapa, desagregado por rubro: obra civil, material rodante, señales, potencia y otros;
2) Cualquier otra modificación sustancial respecto de las condiciones técnicas, financieras u operativas anunciadas en febrero de 2025.

II. Sobre la planificación urbano-territorial y la gestión de las valorizaciones inducidas:

A) Delimitación técnica del área de influencia

1) Indique cuál es el área de influencia directa e indirecta de la intervención, explicitando los radios de cobertura adoptados.
2) Indique la metodología utilizada para su delimitación. (criterios de accesibilidad, modelos de demanda, u otros).
3) Informe la caracterización de línea de base del área, detallando:

- densidad poblacional y constructiva
- estructura parcelaria
- usos del suelo predominantes
- indicadores socioeconómicos

B) Planificación urbana asociada a la infraestructura de transporte
1) Indique si se ha formulado un plan integral y/o proyectos urbanos sectoriales para el área de influencia de la traza.

2) En caso afirmativo, detalle:

- Estrategias de Desarrollo Orientado al Transporte (Transit-Oriented Development – TOD) previstas.
- Criterios de revisión y/o modificación de los parámetros urbanísticos (densidad e intensidad constructiva, mixtura de usos del suelo, etc.) y su articulación con el Plan Urbano Ambiental y el Código Urbanístico.
- Políticas de movilidad sostenible, contemplando intermodalidad, conectividad y desarrollo de redes peatonales y ciclistas.
- Intervenciones orientadas a la ampliación y mejora del espacio público, especificando estándares e indicadores tales como superficie por habitante (m²/hab), accesibilidad universal y calidad ambiental.
- Estrategias vinculadas a la infraestructura verde-azul, incluyendo indicadores de permeabilidad del suelo y cobertura vegetal
- Estrategias de preservación y revalorización patrimonial

C) Sistema de monitoreo urbano

1) Indique si se ha implementado o se prevé implementar un sistema de monitoreo de las dinámicas urbanas en el área de influencia; con el objeto de registrar, analizar y evaluar de manera longitudinal los cambios físicos, sociales y económicos en el territorio.

2) Detalle los indicadores relevados y su evolución, a partir de las series temporales previas y posteriores al anuncio de la traza, incluyendo como mínimo:

- Situación dominial y catastral
- Parámetros urbanísticos y normativos aplicables
- Nivel de consolidación y homogeneidad morfológica
- Usos del suelo
- Valores de suelo
- Volumen y tipología de transacciones inmobiliarias
- Permisos de obra (tipo de obra, superficie aprobada, altura, destino)
- Procesos de desplazamiento poblacional y/o gentrificación
- Dinámica del mercado de alquiler (niveles de precios, variación y accesibilidad).
- Estructura y comportamiento del mercado, incluyendo mecanismos de anticipación especulativa (land banking), concentración de la propiedad, y cambios en la composición de actores.

3) Indique la metodología y fuentes de información utilizadas.

4) Específicamente para el área de influencia correspondiente al barrio de Barracas, indique y detalle:

- Si se identifican actualmente procesos diferenciales de valorización del suelo respecto de otras áreas de la traza.
- Evolución de indicadores clave de mercado (valores de suelo, transacciones, permisos de obra) en términos comparativos.
- Existencia de operaciones de adquisición anticipada de suelo y/o procesos de concentración de la propiedad.
- Medidas implementadas o previstas para mitigar procesos especulativos y efectos de desplazamiento poblacional.

D) Análisis de valorización inducida e instrumentos de gestión del suelo

1) Detalle los estudios realizados o en curso, para dimensionar la valorización inducida atribuible a la transformación urbanística.

2) Indique si se ha planificado la implementación de instrumentos de captura de plusvalías

3) Indique si se ha estimado una plusvalía generada por la/s intervención/es; y si se prevé la reasignación de los recursos capturados, especificando su eventual destino a:

- infraestructura urbana
- producción de vivienda asequible
- mejora del espacio público
- movilidad sostenible

Art. 2º.- Comuníquese, etc.

CLARA MUZZIO
PABLO JAVIER SCHILLAGI

ES COPIA

Firmado digitalmente por Jorge Ignacio CESANI
Fecha:27/05/2026 13:47:44
Director de Despacho Parlamentario

G O B I E R N O DE LA C I U D A D DE B U E N O S A I R E S

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Hoja Adicional de Firmas
Normativa

Número: INLEG-2026-30945122-GCABA-DGCCN

Buenos Aires, Viernes 3 de Julio de 2026

Referencia: RES 120-26 N

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 4 pagina/s.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.03 15:32:53 -03:00

Vanesa Alejandra Gaetani
Asistente administrativo
D.G. COORDINACION Y CONSOLIDACION NORMATIVA
AREA JEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.03 15:32:52 -03:00

Expte. 1161-D-26 y 1349-D-26-.

NOTA Nº 264 / 2026

Buenos Aires, 14 de mayo de 2026

Señor Jefe de Gobierno:

Tengo el agrado de dirigirme al señor Jefe de Gobierno, a efectos de hacerle llegar copia autenticada de la Resolución aprobada por la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en la sesión del día 14 de mayo ppdo, registrada bajo el Nº 120 / 2026.

Saludo al señor Jefe de Gobierno con toda consideración.

Firmado digitalmente por Maria Clara MUZZIO
Fecha:27/05/2026 13:26:47
Presidente

Firmado digitalmente por Pablo Javier Schillagi
Fecha:27/05/2026 12:55:43
Secretario Parlamentario

Al Señor
Jefe de Gobierno
de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires
Sr. Jorge Macri
S. / D.

G O B I E R N O DE LA C I U D A D DE B U E N O S A I R E S

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Hoja Adicional de Firmas
Informe externo

Número: IF-2026-30945504-GCABA-DGCCN

Buenos Aires, Viernes 3 de Julio de 2026

Referencia: RES 120-2026 E

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 1 pagina/s.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.03 15:34:12 -03:00

Vanesa Alejandra Gaetani
Asistente administrativo
D.G. COORDINACION Y CONSOLIDACION NORMATIVA
AREA JEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.03 15:34:12 -03:00

G O B I E R N O DE LA C I U D A D DE B U E N O S A I R E S

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Número: NO-2026-30925137-GCABA-DGTALMMI

Buenos Aires, Viernes 3 de Julio de 2026

Referencia: EX-2026-25298351- -GCABA-DGCCN - RESOLUCIÓN 120/2026

A: Joaquin Giannuzzi (DGCCN), MARCOS BUSTILLO (DGCCN),

Con Copia A:

De mi mayor consideración:

GERENCIA OPERATIVA DE ASUNTOS LEGISLATIVOS

Nos dirigimos a ustedes en referencia a la **Resolución 120/2026 LCABA, l**a que se acompaña como archivo embebido, y que tramita por EX-2026-25298351- -GCABA-DGCCN.

En lo que respecta al **Punto "E) Financiamiento", todos sus sub puntos 1 y 2 y sus correspondientes incesos** del aludido pedido de informe, desde esta repartición se recomienda dar intervención al Ministerio de Hacienda y Finanzas, a fin de completar lo requerido desde la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, toda vez que resulta ser el área competente y desde la cual se trabajó e impulsó el Proyecto de Ley de Financiamiento.-

Sin otro particular saluda atte.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.03 14:30:34 -03:00

FERNANDO CODINO
Director General
D.G. TECNICA ADMINISTRATIVA Y LEGAL
MINISTERIO DE MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.03 14:30:37 -03:00

G O B I E R N O DE LA C I U D A D DE B U E N O S A I R E S

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Informe

Número: IF-2026-30951891-GCABA-DGCCN

Buenos Aires, Viernes 3 de Julio de 2026

Referencia: EX-2026-30944575-GCABA-DGCCN - Res 120/2026 - Informes relacionados con la construcción de la Línea F de subterráneos.

MINISTERIO DE HACIENDA Y FINANZAS

Me dirijo a usted en el marco de la Resolución de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires N.º **120/2026**, sancionada el día **14/05/2026**, cuya copia se encuentra agregada al presente Expediente Electrónico, mediante la cual tramita un Pedido de Informe al Poder Ejecutivo, enmarcado en el artículo 83 de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Se deja constancia que la mentada Resolución establece un plazo de **30 días hábiles** para remitir a la Legislatura la respuesta al pedido, operando su vencimiento el día **14/07/2026**. En este sentido, se solicita tenga a bien dar curso al presente Expediente Electrónico en el ámbito de su Ministerio para la elaboración de la respuesta, a partir de la información obrante en el/las área/s competente/s, y devolver las presentes actuaciones a esta Gerencia Operativa Asuntos Legislativos **antes del día 08/07/2026**, **a fin de dar respuesta al pedido en cuestión**. Se solicita asimismo que, al remitir las actuaciones, tenga a bien hacer constar en los actuados **con claridad y precisión la documentación que debe remitirse a la Legislatura como respuesta al Pedido de Informe que por los presentes obrados tramita**.

En este sentido, se solicita tenga a bien elaborar un Informe que dé cuenta de la intervención de las áreas que se encuentran bajo el ámbito de competencia de su Ministerio, e identifique el/los Documento/s que debe/n ser remitido/s a la Legislatura, **indicando a tal efecto el Número SADE de el/los Documento/s Electrónico/s a remitir y el número de orden bajo el cual obran agregados al Expediente**.

Asimismo, si usted considera que el pedido de información requiere, a los fines de dar una respuesta completa, de la intervención adicional de otro Ministerio o área de gobierno, se agradece tenga a bien notificar a esta repartición mediante Nota (módulo Comunicaciones Oficiales) en el plazo de TRES (3) DÍAS HÁBILES de recibida la presente, a fin de que se dé intervención a dicho organismo.

Si tiene alguna consulta, no dude en comunicarse con esta Gerencia Operativa a asuntoslegislativos@buenosaires.gob.ar o al 5091-7444.

Sin otro particular lo saluda a Ud. atentamente,

Se informa que la presente Resolución ha sido remitida, asimismo, al Ministerio de Movilidad e Infraestructura, a los fines de su debida intervención y respuesta. Recibidas las respuestas del área interviniente,

esta Gerencia Operativa procederá a consolidar la información y respuestas recibidas a fin de remitir lo actuado a la Legislatura de la CABA.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.03 15:57:19 -03:00

Joaquin Giannuzzi
Gerente Operativo
D.G. COORDINACION Y CONSOLIDACION NORMATIVA
AREA JEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.03 15:57:19 -03:00

G O B I E R N O DE LA C I U D A D DE B U E N O S A I R E S

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Número: NO-2026-30962383-GCABA-DGTALMHF

Buenos Aires, Viernes 3 de Julio de 2026

Referencia: EX-2026-30944575-GCABA-DGCCN - Res 120/2026 - Informes relacionados con la construcción de la Línea F de subterráneos.

A: Lorena Flores (SSHA), Leandro Matías Martinez (SSHA), Eloy Manuel Aguirre Rebora (SSFIN), Lucas Ariel Nocito (DGCPUB), Patricia Beatriz Blanca Heras (SSFIN),

Con Copia A: SOLEDAD INES GONZALEZ (DGTALMHF), María Cecilia Taladriz (DGTALMHF), Martin Saul Perez (DGTALMHF),

---

De mi mayor consideración:

1. Atento lo solicitado por la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, mediante Resolución N° 120/2026, identificada como INLEG-2026-30945122-GCABA-DGCCN, y teniendo en cuenta lo manifestado en el orden 6 de autos, IF-2026-30951891-GCABA-DGCCN, se remiten los presentes para su intervención.

2. Déjase constancia que la información solicitada por la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires en las presentes actuaciones, debe remitirse a la Gerencia Operativa Asuntos Legislativos antes del día 08/07/2026 a fin de dar respuesta al pedido en cuestión. Operando su vencimiento el día 14/07/2026.

3. Se solicita otorgar al presente **MUY URGENTE TRÁMITE.**

msp

MCT

Sin otro particular saluda atte.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.03 16:45:58 -03:00

JUAN ROJAS
Director General
D.G.TECNICA ADMINISTRATIVA Y LEGAL MHFGC
MINISTERIO DE HACIENDA Y FINANZAS

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.03 16:46:01 -03:00

G O B I E R N O DE LA C I U D A D DE B U E N O S A I R E S

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Número: NO-2026-31385107-GCABA-SSFIN

Buenos Aires, Martes 7 de Julio de 2026

Referencia: S/Resolución 120/26 Legislatura Ciudad Autónoma de Buenos Aires

En respuesta a: NO-2026-30962383-GCABA-DGTALMHF

A: JUAN ROJAS (DGTALMHF),

Con Copia A: Martin Saul Perez (DGTALMHF), María Cecilia Taladriz (DGTALMHF), SOLEDAD INES GONZALEZ (DGTALMHF), Patricia Beatriz Blanca Heras (SSFIN), Lucas Ariel Nocito (DGCPUB), Lorena Flores (SSHA), Leandro Matías Martinez (SSHA),

---

De mi mayor consideración:

Atento al requerimiento efectuado por la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en el punto E) 2, incisos a, b y c de la Resolución N° 120/26, se informa lo expuesto a continuación respecto de las competencias de esta Subsecretaría y de las Direcciones Generales que de ella dependen, de acuerdo con sus responsabilidades asignadas.

En ese sentido, se pone en su conocimiento que la autorización de operaciones de crédito público destinadas al proyecto de infraestructura que contempla la ingeniería, construcción y equipamiento de la Línea F de la red de subterráneos de la Ciudad fue otorgada mediante la Ley N° 6.960, de fecha 18 de junio del corriente año. Al respecto, se mantienen reuniones con diversas instituciones y organismos multilaterales de crédito con el objeto de obtener dicho financiamiento, sin que hasta la fecha se haya instrumentado un documento definitivo sobre el particular.

Es dable señalar que dicho crédito también podría obtenerse mediante la emisión de títulos en el mercado local y/o internacional, constituyendo esta una de las alternativas evaluadas para la captación de fondos. Por último, se prevé en el pliego de bases y condiciones particulares que tramita bajo la Licitación de Obra Pública N° 10241-0094-LPU25 la posibilidad de que el proveedor ofrezca financiamiento, siempre que este contemple los requisitos allí solicitados.

Habiendo brindado respuesta en lo que respecta a esta área, se remiten las presentes actuaciones a los fines que estime corresponder.

Sin otro particular saluda atte.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.07 16:16:20 -03:00

Eloy Manuel Aguirre Rebora
Subsecretario
SUBSECRETARIA DE FINANZAS
MINISTERIO DE HACIENDA Y FINANZAS

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.07 16:16:22 -03:00

G O B I E R N O DE LA C I U D A D DE B U E N O S A I R E S

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Número: NO-2026-31538828-GCABA-SSHA

Buenos Aires, Miércoles 8 de Julio de 2026

Referencia: S/Resolución 120/26 Legislatura Ciudad Autónoma de Buenos Aires

A: JUAN ROJAS (DGTALMHF),

Con Copia A: María Cecilia Taladriz (DGTALMHF), SOLEDAD INES GONZALEZ (DGTALMHF),

---

De mi mayor consideración:

Atento a lo solicitado en Resolución 120/26 de Legislatura Ciudad Autónoma de Buenos Aires, se remite la información en lo prespectivo al Inciso E punto 1.

En el ejercicio 2026 se ha asignado una partida presupuestaria de pesos 285.164 millones, destinada al Ministerio de Infraestructura para las primeras etapas de ingeniería, obra civil inicial y equipamiento.Para los ejercicios 2027–2030, la asignación de recursos propios se encuentra en elaboración conforme a los cronogramas de ejecución de obra y requerimientos técnicos que se detallarán una vez adjudicada la licitación de obra civil.

La partida aprobada de pesos 285.164 millones constituye la primera parte de una inversión total que, en total, alcanzaría los USD 1.500 millones de dólares para toda la línea. Las tareas de 2026 (ingeniería complementaria y preparación de obra civil) se encuentran contenidas dentro de esta asignación, sin requerimientos adicionales en este ejercicio más allá de lo presupuestado.

Atendiendo a que la mayor parte del financiamiento provendrá de deuda externa autorizada, la afectación del presupuesto anual de la Ciudad será moderada. No se prevé recurrir a aumentos impositivos específicos ni recortes presupuestarios en otras jurisdicciones para sostener el plan financiero de la Línea F.

Los recursos provendrán de las correspondientes asignaciones presupuestarias ordinarias del Ministerio de Infraestructura y del financiamiento externo conforme se coloque en mercados locales e internacionales.

Sin otro particular saluda atte.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.08 13:43:31 -03:00

Lorena Flores
Subsecretario
SUBSECRETARIA HACIENDA
MINISTERIO DE HACIENDA Y FINANZAS

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.08 13:43:32 -03:00

G O B I E R N O DE LA C I U D A D DE B U E N O S A I R E S

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Informe

Número: IF-2026-33613708-GCABA-DGTALMHF

Buenos Aires, Jueves 23 de Julio de 2026

Referencia: EX-2026-30944575- -GCABA-DGCCN - Res. 120/26 - Planificación, financiamiento, ejecución y encuadre urbano-territorial de la futura Línea F de subterráneos.

DIRECCION GENERAL COORDINACION Y CONSOLIDACIÓN NORMATIVA

Atento el requerimiento de información efectuado por la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en relación a la Resolución N° 120/2026, teniendo en cuenta lo informado por las áreas competentes, se devuelven las presentes actuaciones para la prosecución de su trámite.

Cabe indicar que consta en orden 9, NO-2026-31385107-GCABA-SSFIN, el informe emitido por la Subsecretaría de Finanzas. Mientras que, en orden 10, NO-2026-31538828-GCABA-SSHA, obra el informe de la Subsecretaría de Hacienda.

Atento lo expuesto, se remite para la prosecución de su trámite.-

msp

AG

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.23 14:04:25 -03:00

JUAN ROJAS
Director General
D.G.TECNICA ADMINISTRATIVA Y LEGAL MHFGC
MINISTERIO DE HACIENDA Y FINANZAS

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.23 14:04:25 -03:00

G O B I E R N O DE LA C I U D A D DE B U E N O S A I R E S

"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"

Informe

Número: IF-2026-34722780-GCABA-DGCCN

Buenos Aires, Viernes 31 de Julio de 2026

Referencia: EX-2026-25298351-GCABA-DGCCN y EX-2026-30944575-GCABA-DGCCN s/ Res 120/2026 - Informes relacionados con la construcción de la Línea F de subterráneos.

LEGISLATURA DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES

SECRETARÍA PARLAMENTARIA

Atento lo solicitado por la Legislatura mediante Resolución 120/2026, se elevan por intermedio de esta Dirección General Coordinación y Consolidación Normativa, las respuestas formuladas los organismos intervinientes, las que se detallan a continuación:

MINISTERIO DE MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA

- IF-2026-31340734-GCABA-SBASE
- IF-2026-31556253-GCABA-DGDPM
- IF-2026-31574032-GCABA-DGANU
- IF-2026-31217798-GCABA-DGANU
- IF-2026-31593486-GCABA-DGTALMMI
- IF-2026-31596750-GCABA-DGTALMMI

MINISTERIO DE HACIENDA Y FINANZAS

- NO-2026-31385107-GCABA-SSFIN
- NO-2026-31538828-GCABA-SSHA
- IF-2026-33613708-GCABA-DGTALMHF

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.31 12:24:43 -03:00

Joaquin Giannuzzi
Gerente Operativo
D.G. COORDINACION Y CONSOLIDACION NORMATIVA
AREA JEFE DE GOBIERNO

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2026.07.31 12:24:43 -03:00