

Caso Metrobus

Por: Maximiliano Marques.

Introducción

Guillo Dietrich el Subsecretario de Transporte de la Jefatura de Gabinete de Ministros del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires que conduce **Horacio** Rodríguez Larreta dijo: Tras *“la inauguración de una obra histórica para Buenos Aires, como es el Metrobus 9 de Julio, los beneficios que trajo esta medida son innumerables.*

Cuando comenzamos a trabajar en el Plan de Movilidad Sustentable para mejorar la manera en que nos transportamos diariamente por la ciudad, estábamos convencidos del camino que teníamos que tomar. En una ciudad tan dinámica y con millones de personas trasladándose al mismo tiempo, el gran desafío era redefinir quién tenía la prioridad.

Todos sabemos que el transporte público es el medio que utiliza la mayoría de los vecinos: trabajadores, estudiantes y un sinfín de personas que atraviesan el distrito porteño para realizar diferentes actividades.

La visión del gobierno fue construir una ciudad que tenga como eje de sus políticas a la gente. Así, el motor principal de esta transformación comenzó en 2007, con la puesta en marcha de los carriles exclusivos para colectivos y taxis. Y continuó en 2009, con los primeros kilómetros de ciclovías, y en 2011, con el primer Metrobus, en la avenida Juan B. Justo, además de las calles de prioridad peatonal en el microcentro.

Con el Metrobus 9 de Julio no sólo se logró transformar la avenida más emblemática del país, convirtiéndola en un ícono del transporte público, sino que, además, hoy es un espacio donde conviven cientos de miles de personas todos los días: automovilistas, taxistas, choferes de colectivos, ciclistas o peatones, que se amoldaron a una dinámica completamente impensada para muchos. Pero resultó.

Hoy, el Metrobus se encuentra tan incorporado al entorno que parecería que hubiese nacido junto con la avenida 9 de Julio. Es un sistema que esencialmente coloca lo colectivo por sobre lo individual, fomentando la equidad en el uso del espacio público. Integra a quienes tienen dificultad para trasladarse y refuerza nuestro compromiso con las próximas generaciones, trabajando para que Buenos Aires sea una ciudad cada día más “verde”, más orientada al transporte público.”

Antecedentes y normativa

El 22 de agosto de **1994** se aprobó la reforma de la **Constitución Nacional** que en su art. 129 estableció que: “*La ciudad de **Buenos Aires** tendrá un régimen de **gobierno autónomo**, con facultades propias de legislación y jurisdicción, y su jefe de gobierno será elegido directamente por el pueblo de la ciudad. Una ley garantizará los intereses del Estado nacional, mientras la ciudad de Buenos Aires sea capital de la Nación*”. El 23 de diciembre se sanciona la **Ley de Tránsito**.

El 8 de noviembre de **1995** Congreso Nacional sancionó la ley 24.588, llamada ley Cafiero, que garantiza los intereses del Estado Nacional en la ciudad de Buenos Aires, y el 21 de diciembre de 1995 la ley 24.620, llamada ley Snopek, de convocatoria a la elección de un Jefe y Vice Jefe de Gobierno de la ciudad de Buenos Aires y sesenta representantes.

El 24 de Junio de **1996** se crea la **Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT)** que fusiona la Comisión Nacional de Transporte Automotor (CONTA) y la Comisión Nacional de Transporte Ferroviario, que en el estatuto aprobado para el organismo le atribuye como “*funciones sustantivas las de fiscalizar y controlar las actividades y servicios de las empresas de transporte automotor y ferroviario, de pasajeros y de carga, sujetos a la jurisdicción nacional, en materia de seguridad, calidad de servicio, programas de mantenimiento e inversiones y tarifas establecidas*”.

El 30 de junio se celebraron las primeras elecciones porteñas en las que la fórmula Fernando De la Rúa-Francisco Olivera (39,89%) derrotó a la formula Norberto La Porta-Aníbal Ibarra (26,50%); como el sistema electoral no preveía una segunda vuelta la fórmula ganadora resultó electa. El 7 de agosto el senador nacional **De la Rúa se convirtió en el primer Jefe de Gobierno** de la ciudad de Buenos Aires.

Cuatro días antes de la asunción, el 2 de agosto sesionó por primera vez en forma plena la Asamblea Estatuante, cuando fueron elegidas las autoridades y se autodesignó como Convención Constituyente. Tras alrededor de 60 días de deliberaciones en los que la asamblea intentó, aunque sin lograrlo, desconocer las limitaciones impuestas por la ley Cafiero, el 1 de octubre de 1996 fue sancionada la **Constitución de la ciudad de Buenos Aires**.

A principios del año **1998** el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires comenzó a elaborar un proyecto de reordenamiento del tránsito de la ciudad que contemplaba modificar el recorrido de las unidades de transporte público de pasajeros para que sólo circulen por las avenidas por carriles exclusivos hasta la mitad de la calzada, prohibir la circulación de taxis de pasajeros y cambiar el sentido de circulación de algunas arterias. El objetivo era desincentivar el uso de vehículos particulares y agilizar el servicio de transporte de pasajeros. Este proyecto fue ejecutado parcialmente.

El 03 de septiembre en cumplimiento del mandato constitucional que en su artículo 29 establece: “*La Ciudad define un **Plan Urbano Ambiental** (...) que constituye la ley marco a la que se ajusta el resto de la normativa urbanística y las obras públicas*”; se sanciona la ley N° 71 que establece que “*el organismo encargado de la formulación y actualización del mismo será el **Consejo del Plan Urbano Ambiental***”, y el “*objetivo central del Plan Urbano Ambiental será el de servir de*

*instrumento técnico-político de gobierno para la identificación e implementación de las principales estrategias de ordenamiento y mejoramiento territorial y ambiental de Buenos Aires en diferentes horizontes temporales”, y “se regirá por los diferentes criterios orientadores” entre los que se incluye el “Establecimiento de un sistema intermodal con mejoras de la eficiencia y seguridad del transporte de cargas y del **transporte público** de pasajeros tendiente a disminuir la participación del automóvil particular en el tránsito urbano, teniendo en cuenta, entre otros: a. Integración y mejora de grandes infraestructuras de transporte automotor de pasajeros, b. sistematización, ordenamiento e integración progresiva de los diversos modos y redes de transporte público, c. refuncionalización ambiental de los centros de transferencias existentes, creación de los que resulten necesarios, con especial atención a la función de disuasión al ingreso de automotores privados a zonas de fácil congestión vehicular, d. extensión de la red de subterráneos con medidas directas y normativas de índole urbanística, e. mejora y articulación jurisdiccional de la gestión institucional del transporte de pasajeros, y f. desarrollo de nuevos sistemas de transporte público menos contaminantes.”*

El 14 de Octubre de 1998 se crea el organismo interjurisdiccional integrado por el Poder Ejecutivo Nacional, el Poder Ejecutivo de la Provincia de Buenos Aires, la Ciudad de Buenos Aires y los municipios del área metropolitana de Buenos Aires, denominado **Ente Coordinador del Transporte Metropolitano (ECOTAM)**, cuyo objeto es tener a su cargo la planificación y coordinación del sistema de transporte urbano e interurbano interjurisdiccional en el área metropolitana de Buenos Aires. Este Ente nunca se constituyó.

Desde el año **2003**, la mayoría de los **servicios públicos** urbanos, incluyendo subte, trenes, colectivos y taxis, fueron **desregulados** y fuertemente financiados con **subsídios** estatales para compensar el congelamiento de las tarifas. Hoy en día, estos representan entre el 50% y el 60% de los ingresos de las empresas de colectivos lo que conlleva pocos incentivos para mejorar el servicio. El Ministerio del Interior y Transporte de la Nación es el responsable de la distribución.

En el **2004** sobre la base de los principios del Consejo de Planeamiento Estratégico, se firmó un **Pacto de la Movilidad** entre 28 instituciones para definir un modelo de movilidad, una potestad que, por ahora, es solo de los gobiernos.

El 16 de noviembre de **2006** se aprueba el **Código de Tránsito y Transporte** de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el 17 de abril de **2007** se creó, como autoridad de aplicación de dicho cuerpo normativo, el **Organismo de Coordinación de Tránsito y Transporte** dependiente del Jefe de Gobierno conformado por un **Gabinete de Tránsito y Transporte** integrado por los titulares de los entonces Ministerios de Gobierno, de Planeamiento y Obras Públicas y de Espacio Público.

Nueva etapa

El 24 de junio de **2007** tras los gobiernos de De la Rúa (1996-1999), Enrique Olivera (1999-2000), Aníbal Ibarra (2000-2003)(2003-2006), y Jorge Telerman (2006-2007), se celebró una segunda vuelta electoral en la que resultó electa la fórmula Mauricio **Macri**-Gabriela Michetti (60,9%). El 08 de noviembre, se sancionó la ley de

ministerios que asignó las competencias en materia de gestión y fiscalización del transporte y tránsito al Ministerio de Desarrollo Urbano, en coordinación con el Ministerio de Justicia y Seguridad. Tras la asunción de la fórmula ganadora el 10 de diciembre de ese año, se aprobó la estructura organizativa del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires que estableció como responsabilidad primaria de la **Subsecretaría de Transporte**, dependiente del Ministerio de Desarrollo Urbano, la regulación y el control del transporte y el tránsito de la Ciudad y la coordinación con los Entes y Organismos Interjurisdiccionales, de las acciones que se despliegan en dicha materia.

El 06 de mayo de **2008** se designa a la Subsecretaría de Transporte como autoridad de aplicación del Código de Tránsito y Transporte, facultándola a definir y aplicar las políticas, promover la suscripción de convenios, requerir la colaboración y entender en la coordinación de las acciones de regulación y control del tránsito y transporte con otras áreas, organismos descentralizados y de control del Gobierno de la Ciudad y de jurisdicción nacional, provincial y municipal, así como con los entes interjurisdiccionales involucrados en la materia de su competencia. El 3 de Agosto de **2009** Guillermo “Guillo” Dietrich es designado Subsecretario.

Plan Urbano Ambiental

El 13 de noviembre de **2008**, **doce** años después de la sanción de la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires que abogaba por su confección, y después de varios estudios y discusiones se aprobó mediante una Ley el **Plan Urbano Ambiental** (PUA) cuyos lineamientos estratégicos y acciones constituyen los instrumentos técnico-políticos del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires para la identificación e implementación de las principales estrategias de ordenamiento y mejoramiento territorial y ambiental de la ciudad. Además de aprobar el Diagnóstico, los Objetivos, las Propuestas Territoriales e Instrumentales, esta norma deviene en el soporte del proceso de planeamiento y gestión, que será construido mediante la generación de consensos sobre la Ciudad deseada. Los lineamientos, propuestas y diagnósticos del Plan Urbano Ambiental se organizan a través de seis propuestas temáticas específicas para la Ciudad, las cuales son: Estructura y Centralidades; Transporte y Movilidad; Hábitat y Vivienda; Espacio público; Producción y Empleo y Patrimonio urbano.

Específicamente en el tema **transporte y movilidad** el propósito del PUA (art. 7) es promover un sistema de transporte sustentable que potencie la intermodalidad, tender a la expansión del uso de los medios públicos -en especial, de los medios guiados- mejorando la capacidad y calidad de los servicios, y desalentar el uso de los automotores privados, todo ello a efectos de mejorar las condiciones logísticas de movilidad, seguridad y calidad ambiental. Se subraya la importancia como antecedente conceptual del Pacto de la Movilidad, suscripto oportunamente por diversos sectores involucrados en esta problemática

Plan de Movilidad Sustentable

Referenciado en el PUA se elabora el **Plan de Movilidad Sustentable (PMS)** que integra programas articulados que fueron desarrollados teniendo en cuenta las mejores experiencias a nivel mundial, el aporte de reconocidos profesionales de cada área de referencia y los principales pilares de gestión en materia de tránsito y transporte. El mismo se convirtió en el instrumento que orienta el accionar en materia de movilidad para la Ciudad de Buenos Aires y fue concebido como un conjunto de programas que responden al concepto de Desarrollo Sustentable: es decir aquel que cubre las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer las suyas. El mismo se enmarca en una visión en la cual las políticas públicas en general, y de transporte en particular, deben contribuir al objetivo de humanizar la ciudad, es decir una visión que ubica al hombre en el centro de cualquier problemática urbana. En el mismo orden de ideas y admitiendo que el ambiente es un recurso escaso, el Plan se propone limitar el impacto negativo asociado a la actividad del transporte sobre el medioambiente, impulsando aquellas soluciones que resguarden a este de las externalidades presentes de manera recurrente a la movilidad.

El PMS plantea desde una perspectiva estrictamente ambiental, que la Ciudad debe privilegiar la movilidad de los peatones, los modos no motorizados y el transporte público, por sobre los vehículos particulares. Pero también asume como una afectación ambiental el enorme costo social de la siniestralidad, poniendo especial énfasis en las políticas de Seguridad Vial. Se configuran así los ejes conceptuales del Plan: prioridad transporte público, movilidad saludable, ordenamiento del tránsito y seguridad vial, y movilidad inteligente.

Conceptualmente el PMS ha sido estructurado con la configuración clásica de los Planes de Transporte, desagregado en **Programas** tales como: a. Prioridad peatón del área central de la ciudad; b. Vías preferenciales de transporte público; c. **Metrobus de Buenos Aires**; d. Buenos Aires Mejor en Bici; e. Conectividad; f. Primer bus híbrido de Argentina; g. Control y seguridad; h. Centros de transferencia; i. Conciencia Vial; j. Estacionamiento; k. Subtes; y l. Tránsito inteligente.

Hector Guillermo Krantzer, Director General de Tránsito y Transporte, manifestó: *“el Plan de Movilidad Sustentable de la Ciudad viene abordando con un marcado suceso diversa cantidad de cuestiones, con un enfoque inédito focalizado principalmente en la defensa del transporte público y el resguardo del medio ambiente. Naturalmente las limitaciones jurisdiccionales imponen una seria restricción a los beneficios potencialmente obtenibles, no obstante lo cual, el Plan ha evidenciado un mérito innegable que es haber puesto en crisis los paradigmas aceptados para el tratamiento de los problemas asociados a la movilidad urbana y demostrado que con profesionalismo y generando los consensos adecuados los procesos de transformación son posibles. El camino a recorrer luce largo y complejo, no obstante creemos haber dejado asentada la huella a transitar”.*

El sistema de colectivos en Buenos Aires

Alrededor de 200 millones de pasajeros utilizan mensualmente diferentes medios transporte de urbano y suburbanos, esto incluye tren, subte y colectivos. El principal sistema de transporte público dentro de la Ciudad de Buenos Aires es el colectivo ya que es una opción rápida y barata que es utilizado por el 70% de las personas que viajan en la Ciudad. Hay más de 180 líneas que conectan con los diferentes partidos del Gran Buenos Aires. Las líneas están a cargo de diferentes empresas privadas y cuentan una importante subvención pública.

Todos los colectivos tienen un número de línea diferente y están pintados en un conjunto diferente de colores para facilitar la identificación, característica que los distingue de otras ciudades del mundo.

El servicio funciona regularmente 24 horas al día, 7 días a la semana. Sin embargo, después de las 24:00 se reduce la frecuencia que pueden variar de 2 a 40 minutos dependiendo de la línea y el momento del día. Un colectivo puede transportar hasta 70 pasajeros (30 sentados y 40 de pie), mientras que los "colectivos articulados", pueden transportar hasta 150 personas.

El precio del boleto varía en función de la distancia recorrida: los pasajeros pueden informar al conductor en la parada que quieren bajar o pueden simplemente informar cuanto es lo que deben pagar; este se compra con la tarjeta magnética SUBE (un servicio de prepago, que se aplica a todos los medios de transporte público). Hay un subsidio del gobierno que se aplica directamente a los pasajeros que posean la tarjeta SUBE.

Bus Rapid Transit (BRT)¹

Un sistema BRT es, por sus características, un modo operativo que puede tomar formas distintas. Esto tiene que ver con el hecho de que ofrece la posibilidad de construir cada sistema a medida, a veces con el aprovechamiento de infraestructura y vehículos existentes, y eso hace que la solución que una ciudad encuentra pueda tener pocos puntos de contacto con la que se implementa en otro lugar. Es por eso que existen sistemas muy diversos pueden llamarse de esta manera.

La denominación BRT, originada en Estados Unidos durante la década del '70, cobró notoriedad recién a inicios la década pasada, . Habitualmente se considera que el primer antecedente de proyecto de BRT, aún sin esa denominación, data de 1937 en Chicago, Estados Unidos, con un plan que apuntaba a sustituir líneas ferroviarias por servicios de buses expresos. Dos años más tarde, en esa misma ciudad, se implementaron por primera vez los carriles exclusivos de buses, y a partir de entonces varias ciudades implementaron carriles exclusivos de distinto tipo. Sin embargo, hubo que esperar hasta la década del '70 para que existan casos que se consideren como embriones de BRT operativos.

¹ Elaborado en base al documento de la Universidad Tecnológica Nacional - Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial. Implementación del Metrobus en la ciudad de Buenos Aires – Parte 1 - Reflexiones sobre los sistemas BRT

Si bien existen varios casos relevantes de operaciones de carriles exclusivos de buses, o busways, como Runcorn, Reino Unido (1973), o El Monte, cerca de Los Ángeles, California, Estados Unidos (también en 1973, pero desvirtuado poco después al permitir el acceso de otros vehículos), la operación de BRT aún no había madurado como tal hasta 1974, cuando en Curitiba se inauguraron los servicios expresos logrando un gran nivel en sus operaciones y el desarrollo continuado a lo largo de los últimos 40 años.

Desde los '70 en adelante surgieron muchos sistemas interesantes, entre los cuales puede destacarse por ejemplo el de Ottawa en los años '80, aunque no tuvieron la repercusión de lo que vendría: la construcción del TransMilenio de Bogotá, Colombia, en 1998, habiendo tomando como base la experiencia acumulada en Curitiba. A partir de entonces se abrió una etapa de crecimiento exponencial de este tipo de sistemas en todo el mundo.

Esta popularización relativamente reciente del concepto explica que aún reste elaborar con propiedad una única definición.

Una de las acepciones más amplias es aquella que establece que el **BRT** es un modo de transporte automotor que utiliza buses operando en carriles con derecho de paso exclusivo, con el objetivo de aumentar la velocidad comercial, mejorar la confiabilidad de los tiempos de operación y el confort del pasajero. Este sistema puede incorporar medidas tecnológicas y de infraestructura tendientes a maximizar la eficiencia de la operación y reducir la resistencia del pasajero a su utilización, como estaciones con plataformas a nivel, aire acondicionado, pago antes del abordaje, y el desarrollo comunicacional del sistema.

Programa Metrobus de Buenos Aires

En el año 2008, Guillermo Krantzer, Director General de Transportes de la ciudad de Buenos Aires, propuso la implementación de un BRT. Esta consistió en una serie de acciones: a) creación de la Unidad de Proyectos Especiales con el objetivo de coordinar, planificar e implementar el Metrobus; b) firma de un acuerdo con el Institute for Transportation and Development Policy (ITDP); y c) sanción de la Ley 2992 que se aprobó en la Legislatura de la ciudad que: 1. establece la implementación del sistema de tránsito rápido, diferenciado y en red para el transporte público masivo por automotor de pasajeros denominado Metrobus de Buenos Aires, 2. crea las condiciones para la aplicación del sistema de BRT en todo el territorio de la ciudad y, 3. establece el marco legal para el desarrollo de todos los futuros corredores de Metrobus.

La ley consideró oportuno desarrollar un caso testigo que genéricamente se denomina "corredor vitrina", en el cual comienzan a plasmarse algunos de los principios pensados para el sistema de transporte en el largo plazo. Para el caso de Buenos Aires el hecho más destacable de los sistemas analizados de otras ciudades, no pasa por la utilización de vehículos de alta capacidad con estaciones de preembarco (colectivos que transportan muchos pasajeros), sino que el aspecto medular se focaliza en los conceptos de racionalización de servicios competitivos y de integración, a partir de la combinación de rutas alimentadoras con un sistema troncal

(no hay una única línea, sino varias líneas que compiten entre sí pero se integran a una única red). Ello sin dejar de lado la importancia que adquiere la priorización de la circulación allí donde las condiciones del tránsito lo justifiquen. El corredor Juan B Justo fue elegido “corredor vitrina” por su geometría, la limitada cantidad de operadores y la certeza que el entubamiento del Maldonado impide la realización de un subterráneo.

Juan José Méndez, Jefe de Gabinete de la Subsecretaría de Transporte destaca que *“a diferencia de los otros sistemas de BRT implementados en latinoamérica, el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), al igual que Seúl, ya contaba al momento de decidir su implementación, con un sistema de transporte muy amplio y formalizado en el que cada pasajero tenía un transporte a no más de 1 kilómetro de su residencia, por lo que generaba una implementación especial”*. Asimismo destacaba la importancia de la **“flexibilidad micro ambiental que significa que, incluso dentro de una misma ciudad, existen diferencias en los barrios (por ejemplo comerciales frente a residenciales) que son muy importantes para los vecinos por lo que los diferentes Metrobus tienen características únicas que le dan a cada uno su identidad; para ello es esencial contar con un objetivo claro, que actúa como punto de referencia final que es la prioridad del transporte público por sobre los automóviles”**.

Metrobus Juan B. Justo²

El Metrobus de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, inaugurado en mayo de 2011, representa la segunda implementación de un sistema BRT en la Argentina luego de la experiencia del Sistema Integrado de Transporte (SIT) en la ciudad de Posadas, provincia de Misiones, a partir de 2007.

El caso de Buenos Aires tiene una singularidad que suma complejidad al análisis, que es la superposición de la Jurisdicción Nacional, reguladora de las líneas de transporte público que conforman el Metrobus, con la del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (GCBA), promotora del sistema y “dueña” de la infraestructura por la que circulan estas líneas (Avenida Juan B. Justo, por ejemplo). Resulta imprescindible tener esto en cuenta a la hora de comprender cómo se ha llegado al actual esquema de funcionamiento del Metrobus.

La Avenida Juan B. Justo atraviesa buena parte de la CABA, uniendo el barrio de Liniers, ubicado sobre el límite oeste, con el de Palermo, que se ubica sobre el corredor norte. No se trata de uno de los corredores radiales de acceso al centro, y por lo tanto los problemas de congestión no presentaban la envergadura de los de otras avenidas. Sin embargo, une dos centros de transbordo de gran importancia: Liniers y Pacífico. La Avenida Juan B. Justo nace en la Av. General Paz, que marca el límite entre la CABA y la Provincia de Buenos Aires, y termina en la Av. Santa Fe, una arteria de penetración al centro de la ciudad. Por debajo de la Av. Juan B. Justo corre entubado el Arroyo Maldonado, que en los últimos años viene siendo objeto de obras de hidráulica que han solucionado los problemas de las inundaciones que aquejaban a

² Extracto del documento de la Universidad Tecnológica Nacional - Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial. Implementación del Metrobus en la ciudad de Buenos Aires - Parte 2 - Reflexiones sobre el corredor de la Av. Juan B. Justo

zonas cercanas a la avenida cuando un volumen elevado de precipitaciones colapsaba su capacidad. Por último, la Av. Juan B. Justo forma parte de la red de tránsito pesado de la ciudad.

A pesar de estas ventajas estructurales, el corredor de la Av. Juan B. Justo del Metrobus fue inicialmente recibido con cierto escepticismo desde algunos sectores, basados mayoritariamente en preconceptos o posturas técnicas o políticas que en nada tuvieron en cuenta un análisis serio de la operatoria del corredor. Entre estos puede contarse a los que critican al BRT *per se* por atribuirle una pretensión ferroviaria que no logra concretar, o aquellos que asocian BRT sólo con sistemas de alta capacidad como el Transmilenio de Bogotá, y que por lo tanto consideran que el Metrobus de Buenos Aires no es un sistema de este tipo. Asimismo, se levantaron otras voces en contra del proyecto (automovilistas y choferes de taxis, remises o camiones), relacionadas con preocupaciones acerca del efecto sobre la circulación que tendría contar con un carril menos; y desde los comerciantes frentistas, por la mayor dificultad que supondría para los clientes detenerse frente a sus negocios y por las mayores dificultades para la carga y descarga de mercadería.

Las **ideas originales** para el proyecto del Metrobus difieren en varios aspectos de lo que efectivamente fue implementado: esto tuvo que ver, principalmente, con la falta de potestad del GCBA sobre las líneas de colectivos. Una modalidad que se contempló fue la prestación de un servicio único de Metrobus que uniera los centros de trasbordo de Liniers y Pacífico. En esta variante ya no hubieran existido –al menos para el usuario- las líneas 34 y 166 dentro del corredor. Una segunda variante similar hubiera sido que el servicio fuera entre la estación Vélez Sarsfield, prevista como centro de transferencia, y la estación Pacífico, con la totalidad del trayecto dentro de la Av. Juan B. Justo.

Muchas de las cuestiones de articulación entre dos empresas y líneas muy distintas demostraron ser de difícil resolución, aunque la principal restricción siempre fue la regulatoria: los servicios son regulados por el Estado Nacional, mientras que la iniciativa del Metrobus es del GCBA. Finalmente, se llegó al compromiso de mantener los ramales preexistentes de ambas líneas, y crear un nuevo “Ramal Metrobus”, compuesto por los vehículos articulados de ambas líneas, que circularía entre Pacífico y la estación Liniers por la Av. Juan B. Justo. Este era el plan del GCBA hasta la inauguración del Metrobus, pero a último momento se negó la aprobación regulatoria desde la Nación para este nuevo ramal, por lo que finalmente los recorridos quedaron tal como estaban antes, sin el nuevo ramal. Si bien no se implementó un servicio único, sino que se mantuvieron las dos líneas, en un momento se previó colocar cartelera del Metrobus en los colectivos articulados; esta iniciativa también fue vetada desde Nación, a pesar de no existir normativa que regule colores y cartelera de los vehículos. Lo que ha resultado de todas estas trabas probablemente sea un servicio mejor del que se hubiera logrado en total ausencia de las mismas, aunque no necesariamente sea el óptimo.

En resumen, la inauguración del Metrobus Juan B. Justo estuvo precedida, hasta último momento, de incertidumbre respecto de cuáles serían los recorridos de las líneas de colectivos, que finalmente quedaron tal como estaban. Antes y después de que el servicio fuera inaugurado se vertieron en los medios opiniones sobre el

proyecto que tenían poco que ver con un análisis de lo implementado, y estaban mayormente basadas en los preconceptos habituales sobre los sistemas BRT³. En los hechos, la percepción del usuario ha sido positiva, y la mayor parte aprecia que el tiempo de viaje ha disminuido. Las estaciones, en general, han causado una impresión agradable, contribuyendo a embellecer el espacio público. También se ha señalado que el desplazamiento de los colectivos presenta menos movimientos bruscos, por existir menor exposición a maniobras imprevistas de otros vehículos, lo cual también es apreciado por los choferes.⁴

La idea del Metrobus 9 de Julio

En el año 2013, Mauricio Macri, Jefe de Gobierno de la CABA dijo: *“El año que viene, o dentro de 5 años, de 10 o de 30 años, no habrá en Buenos Aires ni una calle más de las que hay ahora. Sin embargo, cada vez más vehículos y más personas tendrán que desplazarse por la ciudad. No estoy diciendo nada que no sepas. Lo ves, lo sufrís. Esto nos obliga a hacer cambios reales pensando en la ciudad real. Ampliar las calles y avenidas que podemos, cambiar sentidos de circulación, restringir zonas para el uso de vehículos particulares, alentar el uso de medios de transporte público y, por supuesto, impulsar el uso de bicicletas construyendo ciclovías y ofreciendo bicicletas públicas gratuitas.*

Hace más de un año demostramos que crear vías exclusivas para colectivos produce un efecto positivo en el tránsito que mejora la vida de los pasajeros de transporte público que deben cruzar la ciudad. Eso es el Metrobús de Juan B. Justo. Podés ir a verlo y probarlo. Subite a un colectivo en Liniers y bajate en Pacífico. Ese recorrido lo vas a hacer en menos tiempo que en auto.

Ahora encaramos una solución para la Av. 9 de Julio, un Metrobús como el de Juan B. Justo pero que cruzará de punta a punta la “avenida más ancha del mundo”.

La 9 de Julio fue elegida por ser la avenida más ancha del mundo y más importante de la ciudad, por lo que la decisión de elegir este corredor como el segundo BRT fue de alta exposición pública, además se reforzó el programa de prioridad peatón implementado en el centro de la ciudad, que dio prioridad a las personas por sobre transporte público. Según Juan José Méndez *“la idea era transformar una avenida que fue pensada para los coches a una avenida para la gente, y esto se alineó con la lógica del Plan de Movilidad Sustentable: la gente en el centro como el actor principal de todo lo que sucede en la ciudad y la infraestructura a su servicio”*. En tercer lugar, para ampliar la movilidad en la zona central de la ciudad mediante la mejora de las condiciones de funcionamiento del sistema de colectivos y finalmente porque la 9 de Julio conecta el norte con el sur de la ciudad.

³ <https://youtu.be/d338gifMSG8>

⁴ https://youtu.be/uga_D7OzOxM

Herramientas utilizadas en la planificación y ejecución

Para la planificación y simulación de las diferentes alternativas se utilizaron varias herramientas informáticas entre las que se destacan Vissim y Quadstone Paramics . La primera es una herramienta de software para la simulación microscópica y multimodal del tránsito, mientras que la segunda es un software líder en el tráfico y simulación peatonal microscópica utilizada para la planificación y diseño eficiente de la infraestructura de transporte que permite la evaluación operacional de las condiciones del tráfico actual y futura.

Para la ejecución se utilizó el proceso SCRUM en el que se aplican de manera regular un conjunto de buenas prácticas para trabajar colaborativamente, en equipo, y obtener el mejor resultado posible de un proyecto.

Para llevar a cabo las diferentes actividades que requirió la obra del Metrobus 9 de Julio se utilizó una metodología de seguimiento encabezada por la Jefatura de Gabinete de Ministros en las que se realizaban diferentes tipos de reuniones: las de seguimiento, las de coordinación y las específicas.

Para las reuniones de seguimiento la JGM arma un calendario a fin de mes con aquellas que se realizarán el mes siguiente, de esta manera las jurisdicciones ya saben cuándo las van a tener. La secretaría privada de Horacio convoca a las jurisdicciones. Diez días antes de la reunión, que generalmente son los martes, miércoles y jueves, la DGCONTG envía una propuesta de temario que incluye los temas prioritarios con su camino crítico, incluido los compromisos asumidos en la reunión anterior. En general, dependiendo de cada jurisdicción, dos días más tarde se recibe la devolución con la respuesta que incluye las modificaciones y agregados solicitados; los proyectos prioritarios no se bajan. Se arma la lista de participantes y en conjunto con las jurisdicciones se acuerda a quién a convocar y a quien no, y se analiza si hay que convocar a alguna otra jurisdicción. Generalmente participan los Ministros, el Jefe de Gabinete y sus subsecretarios, y en casos específicos también participan las DGs. Las reuniones de seguimiento son aquellas en las que se toman decisiones. Habitualmente a la reunión se lleva el temario, la minuta de la reunión anterior y la lista de participantes y eventualmente presentaciones y cuadros específicos que deben ser presentados. Durante la misma Horacio Rodríguez Larreta (Jefe de Gabinete de Ministros) comienza a revisar el temario el cual se intenta seguir en orden. Algunas veces, jurisdicciones que no están presentes deben explicar algo por lo que generan la realización en paralelo de las llamadas reuniones de coordinación o específicas que tratan las cuestiones concernientes a los proyectos.

Al estar el seguimiento constante, se pacta en una reunión de coordinación una determinada fecha límite que la jurisdicción se compromete a cumplir ya que afecta el trabajo de otras jurisdicciones. Se genera una nueva reunión, que a veces puede ser dentro de la misma semana para seguir muy de cerca los temas y, en caso de que existan temas de coyuntura que impidan su cumplimiento se pueda trabajar sobre ellos. Se detectan los problemas y se trabaja para solucionarlos identificando los responsables de cada área y se los convoca a nuevas reuniones para que estén involucrados. Luego se evalúa si esa persona puede solucionar todo o si necesita a alguien más, se genera una cadena de ordenamiento. Esta reunión puede generar

reuniones eventuales o específicas que se realizan por única vez para indagar sobre una situación puntual.

En las reuniones de coordinación se arma un temario, pero sin una propuesta previa, se hace una minuta, la lista de participantes y se convoca a la gente; al finalizar se envían los compromisos. Cuando las jurisdicciones son convocadas, se les informa específicamente cual es el requerimiento para la reunión y se asegura contar con referentes empoderados para el tema de referencia; aunque no se cuenta generalmente con detalle técnico, se define claramente cuál es el sentido de la reunión y lo que se busca resolver. Las reuniones de coordinación interjurisdiccionales pueden ser para solucionar un tema específico o realizarse reuniones de coordinación constante, para ver cómo se va avanzando. Las reuniones específicas, son macro, por un tema específico que no necesariamente lleve una coordinación.

Objetivos

Los objetivos de la implementación del Metrobus 9 de Julio fueron: a. potenciar la conectividad del Área Central y de los centros de trasbordo de Constitución, Obelisco y Retiro con la región metropolitana; b. mejorar la movilidad en el área central; c. mejorar las condiciones de operación del servicio de transporte público de pasajeros, al reducir los tiempos de viaje y permitir una mayor regularidad; d. mejorar el ordenamiento y circulación en la av. 9 de Julio y sus laterales; e. promover el cambio modal desde el auto particular hacia el transporte público, mejorando el servicio; f. contribuir a reducir el ingreso de autos particulares al Área Central; y g. mejorar la calidad ambiental del Área Central.

Planificación

Después del éxito del Metrobus Juan B Justo, se propuso en una reunión de seguimiento a principios de 2012 en la que participaron funcionarios de la Subsecretaría de Tránsito y Transporte, hacer el Metrobus 9 de Julio. Se tomó la decisión, no solo por el impulso político que iba a tener, sino también porque se contaba con un sistema de *project management* con una estructura preparada para coordinar área por área las diferentes actividades.

A mediados del año 2012 se empezó a planificar la obra, y se fue tomando dimensión de la implicancia de coordinación que tenía por la gran cantidad de áreas de gobierno que trabajarían al mismo tiempo (jefatura de gabinete, desarrollo urbano, espacio público, y Subterráneos con sus respectivas técnicas, administrativas y legales). Es por ello, que se hizo un gran esfuerzo para lograr que todos los mecanismos de coordinación funcionen de manera fluida; sin embargo, no fue una tarea sencilla. Pablo Di Liscia, Director General de Control de Gestión (DGCONTG) fue el responsable de coordinar todos los organismos. Se identificaron contrapartes de cada una de las áreas involucradas que se comprometían a aportar una partida presupuestaria única concentrada en el área de transporte. Asimismo se generó una coordinación con la Secretaría de Hacienda para que no haya retrasos de pagos; este mecanismo sirvió como punto de partida para otras obras transversales.

La planificación fue desarrollada como una política pública transversal en la que la DGCONTG tuvo una participación fundamental; era algo que iba más allá de la movilidad, tocaba una cuestión urbanística muy importante, por eso uno de los mayores desafíos fue la coordinación horizontal entre varias jurisdicciones y empresas de servicios públicos como EDESUR que debía acortar sus tiempos de trabajo. Se utilizaron diseños urbanísticos dándole características especiales al corredor. Asimismo, se tuvo en cuenta la reducción de costos que implicaba eficientizar y disminuir los tiempos de obra.

El proyecto se presentó en la reunión de ministros logrando opiniones a favor y en contra, especialmente con la cuestión del tiempo de ejecución. La decisión final fue tomada a fines de noviembre de 2012. Guillo Dietrich lo planteó en una reunión en la que participó Horacio Rodríguez Larreta y Mauricio Macri.

Se analizaron posibles alternativas y se realizaron estudios con sistemas específicos en el que se mensuraba el tránsito vehicular y peatonal. Se contrató una consultora de transporte y de impacto ambiental externa al Gobierno y se realizaron las audiencias públicas correspondientes. Con los tiempos justos se empezaron algunas obras menores, pero recién el 3 de enero se pudo comenzar la obra debido a que aún faltaban aprobaciones.

Alternativas analizadas en la traza

La Avenida 9 de Julio es el principal eje de vinculación entre el Norte y el Sur de la Región Metropolitana. Es un centro receptor de viajes en el cual se concentran cientos de miles de empleos, múltiples actividades administrativas, judiciales, comerciales, educativas, etc. A su vez, es el principal canalizador de los tráficos hacia el Norte y el Sur con origen o destino en el área central de la Ciudad. Funcionalmente, la avenida es como una autopista (con 7 carriles centrales por sentido y dos colectoras con 3 carriles cada una) instalada en el corazón de la Ciudad, lo que la transforma en una barrera urbanística de 20 carriles.

Cuando se comenzó a planificar el proyecto del Metrobus 9 de Julio se analizaron cada una de las alternativas posibles con el principal objetivo de darle prioridad al transporte público sin perder de vista el funcionamiento de la avenida y todos sus componentes. Las alternativas analizadas fueron:

Circulación de los colectivos por las laterales, con estaciones sobre las veredas. El Metrobus perdería la exclusividad ya que tendría que convivir con interferencias causadas por los garajes, hoteles, bancos y los distintos comercios y establecimientos, así como con la circulación y ascenso y descenso de taxis. Al no poder aislarlo completamente de la circulación general, no se ahorraría tanto tiempo respecto a los tiempos iniciales de los colectivos, por lo que perdería uno de sus grandes activos, la previsibilidad de la duración del viaje. Desde el punto de vista de la ocupación del espacio no se podrían hacer estaciones de calidad como las que el sistema Metrobus requiere, ya que de hacerlas, las anchas veredas de Cerrito/Lima y Pellegrini/Irigoyen perderían gran parte de su espacio quedando los frentistas tapados por estaciones (la vereda tendría un pasillo vidriado que la dividiría en dos). Además habría que reubicar más árboles que en la opción elegida (hay más árboles en las

veredas que en los bulevares centrales). En cuanto al tránsito, se hubieran imposibilitado los giros hacia la derecha de los vehículos particulares, forzándolos a realizarlo desde los carriles centrales, lo cual sería inviable por la congestión que generaría.

Hacer las estaciones en las calles laterales, como el modelo de Juan B Justo, con las estaciones sobre la calle. En la Avenida 9 de Julio por el ancho de las calles laterales esta alternativa resultaba inviable. Los frentistas necesitan al menos dos carriles para el tránsito general, lo cual sumado a los dos para colectivos y las estaciones, obligaba a agregar espacio sacrificando buena parte de la superficie de las plazoletas laterales afectando muchísimo más sus árboles y el paisaje urbano. En las plazoletas laterales hay 893 árboles mientras que en los bulevares centrales había 249.

Hacer los carriles exclusivos para el Metrobus en los carriles centrales con las estaciones en las plazoletas laterales. Esta opción significaba modificar de manera sustancial las plazoletas laterales, prácticamente duplicando el espacio de las estaciones (habría que haber hecho 1 por sentido en lugar de 1 central) afectando más árboles y al uso que a esas plazoletas le dan hoy los vecinos que circulan por la 9 de Julio.

Carriles exclusivos en los carriles centrales con estaciones sobre bulevares centrales. Esta fue la **opción elegida** porque los bulevares centrales casi no poseían uso público y tenían mucho menos árboles a lo largo de todo el corredor de la Avenida 9 de Julio: por ejemplo, entre Av. Córdoba y Venezuela hay muy poca cantidad. Desde el punto de vista de la ocupación de espacio es la opción de menor impacto porque permite contar con una única estación utilizándola en ambos sentidos de circulación mientras que todas las otras necesitaban 2 estaciones por sentido. Lo cual duplicaba la obra y la ocupación del espacio. Permite darle prioridad al Transporte Público destinando 2 carriles exclusivos en cada sentido. Especializa el tránsito ya que los pasantes circularán por los carriles centrales y los que giren lo harán por las laterales. A su vez, no se afecta la operación de frentistas. Pensando en el peatón, esta alternativa le otorgaba a la avenida una dimensión más humana, accesible, cómoda, etc. En este sentido, se acortarían los tramos de cruce con apoyos peatonales intermedios, ya no habría que atravesar 25 metros sin escala, serían sólo 15.

En síntesis, luego de haber estudiado todas las opciones posibles, se definió el proyecto de menor impacto en los espacios verdes y el arbolado, el que generaría mejores condiciones de seguridad vial y redundaría en un servicio de transporte público más rápido, eficiente y sustentable.

La obra

El proyecto y la gestión de la obra del Metrobus Juan B. Justo fue realizada por el Ministerio de Desarrollo Urbano, pero en 2008 se crea en la órbita de la Subsecretaría de Transporte (SST) la Unidad de Metrobus para coordinar todas las jurisdicciones, por lo que ahora era la responsable de hacer todo el proyecto y ejecutarlo. La decisión de llevar adelante la obra desde la Unidad de la SSTT fue un

fuerte desafío ya que, en un principio, no era apoyada por expertos internacionales contratados al efecto.

La obra comenzó en enero de 2013 y debían estar finalizadas en seis meses ya que se trataba de un año electoral, lo que traía fuertes implicancias negativas en caso de llegar a las elecciones con una obra en plena ejecución que afectaba a miles de usuarios. Finalmente demoró seis meses y catorce días. Se hizo a través de un Gantt invertido, siendo el momento límite el mes previo a las elecciones.

El compromiso del Ministro de Espacio Público Diego Santilli, que asistió a todas las reuniones de Seguimiento, junto con el empuje de Franco Moccia demostraba a la organización el alto apoyo político con que contaba el proyecto. La política y la gestión se unieron con la idea que la mejor manera de lograr triunfos electorales es mostrando buenos resultados. Se trabajó en un círculo virtuoso de la política; el poder como un medio al servicio de las personas mostrando que se está cuidando el dinero del contribuyente y no siguiendo lo que Ricardo Hausman llama el dilema “Pollo o Langosta”⁵.

Se utilizaron las licitaciones abiertas del Ministerio de Espacio Público (MEP) y la SST hizo una licitación para las estaciones y para la terminal de combis para lo cual se hizo una negociación ya que la playa subterránea aún se encontraba concesionada. Como cada contrato del MEP tiene 15 empresas se les exigía al máximo, si una no cumplía era reemplazada por otra, y había en algunos casos hasta 5 empresas trabajando a la vez en diferentes obras simultaneas. A los contratistas se les establecían premios por cumplimientos de objetivos lo que permitía generar precedentes de incentivos positivos.

Todas las posibles contingencias fueron estudiadas en detalle; había un proceso de información de amparos, un diseño específico de los tiempos de obra y qué hacer en caso de que se produzcan atrasos. Se iba construyendo el proyecto y de ahí salían nuevas tareas a ser desarrolladas, lo que permitía un trabajo simultaneo con distintos grados de avance. Por ejemplo, mientras se avanzaba en las obras, se fueron eliminando los giros cada 20 días con una comunicación masiva, los agentes de tránsito fueron colocados en cada giro, una vez que los autos ya sabían de esa prohibición se pasaba a otro.

Una cuestión importante fue la generación de consensos para permitir desviar el tránsito de colectivos hacia la 9 de Julio, especialmente teniendo en cuenta los pocos canales de diálogo encontrados en el Gobierno Nacional y la eliminación de mercados cautivos como eran los corredores Esmeralda, Suipacha y Maipú. Como parte del Plan de contingencia estaba comenzar con las obras del “Plan prioridad peatón” que cerraba las arterias antes mencionadas para lograr su peatonalización.

Se confió mucho en el personal que venía trabajando en el desarrollo de actividades urbanísticas dentro del Gobierno de la Ciudad, con una gran sensación de trabajo en equipo. Había un fuerte involucramiento personal en el que se trabajaba fuera de horas y fines de semana; y en las reuniones de los viernes, el personal de la SSTT estaba todo el día, mostrando lo importante que era la reunión de coordinación. También, dos veces por semana se visitaba la obra para tomar decisiones en el lugar.

⁵ Si yo sé que cuando salgo a comer con otras personas cada uno se paga su cena pido pollo, pero si pagamos entre todos pido Langosta.

Este era el proyecto emblemático, era parte esencial del legado a la ciudad, por lo que tenía máxima prioridad.

Una complicación adicional fue el corrimiento de los monumentos ya que su emplazamiento se realiza a través de una ley. Dos hechos demuestran cómo se trabajó: 1. un artista plástico tuvo que hacer su obra nuevamente fuera de la traza, pero hasta que no estuvo completamente satisfecho no permitió que se derribara la anterior, por lo que en algún momento convivieron dos obras iguales a sólo metros de distancia; 2. otro caso fue el corrimiento de obras dentro de una misma esquina teniendo en cuenta que la ley habla de cruces y no de ubicaciones específicas.

La obra pudo desarrollarse a pesar de contar con una legislación de la década del 60 que no contempla los avances en materia de gestión.

Los amparos

Durante la implementación de las obras del Metrobus 9 de Julio se presentaron varios amparos que intentaron detenerlas, sin embargo, se fueron generando respuestas a los mismos lo que permitió seguir avanzando. Los puntos más relevantes fueron:

Sobre la línea C de subte y las calles laterales. Se desestiman expresamente los argumentos tendientes a impugnar la obra en base a una supuesta “competencia” con la línea C de subterráneos y con el hecho de que el Metrobus debiera ir por las calles laterales y no por las centrales.

Sobre la posible destrucción del paisaje urbano de la 9 de Julio y la Plaza de la República. Se dice expresamente que las obras sobre la Plaza de la República no destruyen el patrimonio cultural y simbólico de la Avenida 9 de Julio ni de la Plaza. La Plaza de la República no tiene una protección patrimonial que la torne intocable y además su morfología ha variado en muchos sentidos a lo largo de los años. Si bien el proyecto contempla un recorte de sus veredas, al mismo tiempo la estira en dirección norte y sur.

Sobre el traslado de monumentos. No está previsto en la Ley que la Legislatura tenga que intervenir para autorizar los movimientos de los monumentos, porque todos serán emplazados en el eje de la Avenida 9 de Julio.

Sobre la posible existencia de restos arqueológicos bajo tierra. Los demandantes nunca aportaron precisiones sobre los restos que se hallarían debajo de la avenida. Además la obra es mucho más superficial que otras que han cavado más profundamente (cómo diversas líneas de subte o playas de estacionamiento subterráneas).

Sobre la poda y extracción de árboles. EL GCBA presentó un plan aportando información sobre el impacto ambiental positivo que lograría la construcción del corredor y el aumento de la cantidad de árboles que quedarían en el mismo una vez terminado. Esto fue demostrado empíricamente con la finalización de las obras.

Fluidez vehicular

Para la Subsecretaría de Tránsito y Transporte porteña, cuando todavía no se habían iniciado los trabajos, los automóviles demoraban entre 28 y 35 minutos— dependiendo de la dirección en la que fueran— en recorrer los tres kilómetros de extensión que tiene la avenida en horario pico (de 8 a 10 y de 17 a 19). En sentido Sur-Norte, los tiempos siempre fueron mayores. Las demoras entre Santa Fe y Libertador eran frecuentes antes de los carriles exclusivos y lo siguen siendo ahora, con su implementación. Pasadas las 8, y desde el cruce con la avenida San Juan hasta la calle Arroyo, esos 35 minutos se redujeron a casi 25.

Según indicaron desde el Gobierno porteño, el flujo vehicular que transita por la 9 de Julio no sufrió variaciones. Desde el Sur ingresan al corredor unos 6.300 vehículos cada 60 minutos en hora pico (3.500 provenientes de Puente Pueyrredón, mil de la Autopista Buenos Aires-La Plata y 1.800 de la 25 de Mayo). Pero de ese total, se estima que un 33,3% (unos 2.098 coches) circulan menos de diez cuadras por la avenida. El resto, 66,7% (unos 4.202 autos) salen más adelante o forman lo que se denomina “tránsito pasante”, es decir aquellos que no tienen como destino la zona del centro.

En dirección opuesta, suman un total de 6.500 por hora: (4.500 desde la Autopista Illia y dos mil se incorporan por Libertador o Alvear). Entre este grupo, un 39% (2.548 autos) abandona el corredor central a las pocas cuadras. El resto, 60,8% (unos 3.952 coches) lo hace a la altura del Obelisco o recorre toda su extensión.

“El tránsito está bastante más fluido. En Juan B. Justo, el Metrobús funcionó bien para los colectivos, pero no para los autos. Ojalá acá siga así”, opinó José, que conduce uno de los 300 taxis que circulan por hora en la avenida.

Concluido el primer viaje se procedió a medir los tiempos del regreso, hacia el extremo sur, por los carriles centrales. En este caso, las estimaciones que maneja el Gobierno porteño marcan que debían emplearse al menos 28 minutos para hacerlo. Sorpresivamente, se recorrió el trayecto en un tiempo similar al que lo hacen los colectivos: solamente 15 minutos y 10 segundos, casi sin disminuir la marcha más que para detenerse en los semáforos. De hecho, entre la avenida San Juan y el Obelisco, la demora fue de apenas 6 minutos y 50 segundos.

Desde la Subsecretaría de Tránsito y Transporte porteña explican que la agilización del tránsito obedece al reordenamiento impulsado a partir del Metrobús. *“Al estar prohibidos casi todos los giros a la izquierda, los autos que van por el centro no tienen interrupciones”.*

Por las laterales. Los tiempos también sorprenden si se unen los extremos Sur y Norte por las calles Bernardo de Irigoyen y Carlos Pellegrini y Cerrito y Lima. Para estos casos, el Gobierno de la Ciudad no dispone de datos anteriores para comparar. Sin embargo, con un carril más y ya sin combis en la zona del Obelisco y del Teatro Colón (ahora estacionan y cargan pasajeros en la nueva terminal subterránea), el trayecto Sur-Norte demandó 30 minutos y 25 segundos. Y en sentido contrario 15:50. Aliviado por la descongestión en la zona, Ariel, un chofer de combi opinó que *“hay veces que es mejor ir por Carlos Pellegrini que por los carriles del medio”.*

Beneficios logrados⁶

Con sus 3 km de extensión, 17 estaciones, y 11 líneas de colectivos beneficia a 240.000 pasajeros que, con una reducción de tiempo de viaje de hasta un 50% que ahorran 40 minutos todos los días. Tiene un impacto positivo sobre el medio ambiente urbano ya que la ubicación de las estaciones evita que los colectivos aceleren y frenen constantemente lo que produjo: 1. reducción del 25% en el uso de combustibles de la flota de colectivos y de un 10% en los vehículos particulares; y 2. reducción de 5.612 toneladas en las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI).

La avenida cuenta con un paisaje uniforme de punta a punta, árboles de especies nativas que complementan el paisaje urbano, convirtiéndolo en un verdadero corredor sustentable. El cuidado de estos árboles se realiza a través de un sofisticado sistema de riego. De los 1440 árboles que había en la Avenida 9 de Julio, 169 fueron trasplantados dentro de la misma avenida, 108 fueron trasplantados a parques y plazas cercanas y solo 28 no pudieron ser trasplantados por malas condiciones fitosanitarias o por alguna particularidad de la especie. Durante la obra se plantaron 550 árboles nuevos en toda la avenida. Así la avenida cuenta con 1854 árboles, o sea: 414 árboles más que antes de la obra.

El traslado de colectivos de Esmeralda y Maipú hacia la avenida generó un ambiente más sano, aire más limpio, menos ruido y mayor seguridad vial para caminar en Microcentro. El peatón ganó espacio en un ambiente más saludable y de mayor bienestar.

Las paradas de colectivos en estaciones confortables mejoraron la calidad de la espera con refugios accesibles, confortables y seguros y están equipadas con cámaras de seguridad, pantallas que brindan información en tiempo real y servicio de WiFi.

Al ir por carriles exclusivos los colectivos no interactúan con otros vehículos ni los sobrepasan, por lo que mejoró la seguridad vial.

⁶ <http://www.lanacion.com.ar/1604034-mauricio-macri-inauguro-el-metrobus-en-la-9-de-julio>

Bibliografía

Dietrich, Guillermo (2013) Facebook Metrobus 9 de julio

<https://www.facebook.com/guillermodietrich/posts/221197861354107>

Plan Urbano Ambiental

<http://www.cedom.gov.ar/es/legislacion/normas/leyes/ley2930.html>

Que es el plan de movilidad sustentable

<http://www.buenosaires.gob.ar/movilidad/que-es-el-plan-de-movilidad-sustentable>

Krantzer, Guillermo. El plan de movilidad sustentable para la Ciudad de Buenos Aires

<http://www.codatu.org/wp-content/uploads/El-plan-de-movilidad-sustentable-para-la-Ciudad-de-Buenos-Aires-Hector-Lostri-Guillermo-Krantzer.pdf>

Universidad Tecnológica Nacional - Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial. Implementación del Metrobus en la ciudad de Buenos Aires - Reflexiones sobre los sistemas BRT

Ley 71/98

Diario La Nación. <http://www.lanacion.com.ar/1560829-una-obra-de-impacto-positivo>

Diario La Nación <http://www.lanacion.com.ar/1560828-la-justicia-habilito-a-que-prosiga-la-obra-del-metrobus-en-la-9-de-julio>

Modelo Territorial. Marco Normativo

http://www.ssplan.buenosaires.gov.ar/MODELO%20TERRITORIAL/0.%20Marco%20normativo/0_marco_normativo.pdf

Ley Snopek. <http://www.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/30000-34999/31825/norma.htm>

Ley Cafiero. <http://infoleg.mecon.gov.ar/infolegInternet/anexos/30000-34999/30444/norma.htm>

Diario La Nación. <http://www.lanacion.com.ar/168061-la-estatuyente-desafia-al-gobierno>

Constitución de la Ciudad de Buenos Aires.

<http://www.cedom.gov.ar/es/legislacion/institucional/constbsas/>

Ley 25031 ente transporte. <http://www.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/50000-54999/54210/norma.htm>

Decreto 660. Creación CNRT <http://www.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/35000-39999/37574/norma.htm>

Decreto 1388/96 Estatuto CNRT

Dietrich, Guillermo (2014) Un sistema que mejoró la vida de los vecinos.
[file:///C:/Users/123/Google%20Drive/Articulos/Metrobus/Pacto de Movilidad 0.pdf](file:///C:/Users/123/Google%20Drive/Articulos/Metrobus/Pacto%20de%20Movilidad%200.pdf)

Decreto 1195/GCABA/08 - Creación UPE-Unidad de Proyectos Especiales de Transporte Masivo de Buses Rápidos en la Órbita de Jefatura de Gobierno
Decreto 390/GCABA/09 - UPE de Transporte Masivo de Buses Rápidos con su patrimonio - presupuesto y personal a la jefatura de Gabinete de Ministros, modifica anexos I- II del Decreto 2075/GCABA/07

Decreto 498/GCABA/08, publicado en el BOCBA N° 2926 del 09/05/2008. Se designa a la Subsecretaría de Transporte como autoridad de aplicación del Código de Tránsito y Transporte

Case Study: Public Transport Value network in the City of Buenos Aires por Jaqueline Pels (UTDT) y Francisca Gomez Cisterna (UTDT)

Decreto 532/07 BOCBA 2665 Publicado el 17 de Abril de 2007. Organismo de Coordinación de Tránsito y Transporte

Ley 2.148. Aprueba Código de Tránsito y Transporte
<http://www.cedom.gov.ar/es/legislacion/normas/leyes/ley2148.html>

Decreto 2.075/07 Aprueba estructura organizativa del Gobierno de la Ciudad.
http://www.buenosaires.gob.ar/areas/leg_tecnica/sin/normapop09.php?id=111719&qu=h&ft=0&cp=&rl=0&rf=1&im=&ui=0&printi=&pelikan=1&sezion=2347221&primera=0&mot_toda=&mot_frase=&mot_alguna

Ley 2.930. Plan Urbano Ambiental. Sancionada el 13 de noviembre de 2008, promulgado el 12 de diciembre de 2008, publicado en el BOCBA N° 3091 el 08 de enero de 2009.

Scrum. <http://www.proyectosagiles.org/que-es-scrum>

Paramics. <http://www.paramics-online.com/index.php>

Vissim. <http://vision-traffic.ptvgroup.com/en-us/products/ptv-vissim/>

REUNIONES MANTENIDAS

Facundo Cruz, Asesor de la subsecretaría de planificación y evaluación del gasto

Pablo Hernán Di Liscia, Director general de control de gestión (SSPLyCG)

Hector Guillermo Krantzer, Director General de Tránsito y Transporte

María Manuela López Menéndez, Responsable de la Unidad de Proyectos Especiales
Transporte Masivos Buses Rápidos

Juan José Méndez, Jefe de Gabinete de la Subsecretaría de Transporte
Franco Moccia, Subsecretario de planificación y evaluación del gasto