



TRABAJO DE INVESTIGACIÓN FINAL

“Los efectos económicos sobre los comercios de Av. Cabildo, a un año de la construcción del Metrobús Norte.”

Integrantes:

- Hadad, Marina (LU: 1052385)
- Nozzi, Franco (LU: 1051936)

Tutores:

- Alterson, Martin Andrés
- Sosa, Federico Adrián

Fecha de entrega: 17 de julio de 2017

Día y turno: Lunes - Noche

Resumen ejecutivo:

La construcción del Metrobús Norte provocó efectos económicos sobre los comercios de Avenida Cabildo.

Los objetivos del presente trabajo de Investigación, de tipo descriptiva, son identificar si se alteró el flujo de personas que transitan por las calles linderas al Metrobús, estudiar si tuvo algún impacto en la facturación de los comercios, determinar si los comerciantes lo ven como un beneficio o una amenaza, verificar si alteró la seguridad, la carga y descarga de mercadería e identificar si surgieron nuevas oportunidades de negocios a partir de su construcción. Para esto se utilizaron los métodos de encuestas y entrevistas. Fueron encuestados cien comerciantes de Avenida Cabildo y se realizaron cinco entrevistas. Esto nos llevó a la conclusión, de que en primer lugar hubo una disminución tanto de personas que entran a los comercios como las que transitan por las calles, ya que en su mayoría caminan y esperan en las estaciones del Metrobús, causando una disminución en la facturación. En segundo lugar, concluimos que trajo beneficios en cuanto a la carga y descarga de mercaderías por la implementación de dársenas. Y en tercer lugar, no surgieron nuevas oportunidades de negocios a partir de su construcción, por el contrario, los comerciantes lo ven como una amenaza.

Palabras claves: Metrobús - Comerciantes – Beneficios - Disminución

ABSTRACT

The construction of the “North Metrobús” economically affected the businesses located on Cabildo Av.

The objective of this descriptive research is to answer the following; was there a change in foot traffic on the streets bordering Metrobús? Was there a change in business turnover? Was the construction seen as an opportunity or threat? Did the general safety of the area change? Was there a change in the difficulty of loading and unloading store merchandise? Lastly, to identify if new business opportunities arose from the construction of “Metrobús”. For this investigation, 100 Cabildo Avenue storefront occupants, (owners, associates, employees), were surveyed and five interviews were conducted. This led to the conclusion that there was a decrease in both pedestrians and store entrants. The reason being that most pedestrians preferred to walk to, and wait at, the Metrobús stations causing a decrease in potential and actual business. Additionally, we concluded that this construction did however benefit the loading and unloading process because of the implementation of docks. This examination showed that no new business opportunities emerged from the construction of the “North Metrobús” thus causing the Cabildo Av. traders to see the situation as a threat.

Key words: Metrobús - Traders -Benefits - Decrease

Índice

1. Introducción:	7
1.1. Objetivo principal:	8
1.2. Preguntas de Investigación:	8
1.3. Objetivos particulares:	9
1.4. Metodología y Herramientas de Investigación	9
1.5. Población y Muestra	9
2. Marco teórico:	10
2.1. Modernización del transporte y el Bus Rapid Transit o Metrobús	10
2.2. Sus componentes	10
2.2.2. BRT en Maryland, Estados Unidos	11
2.3. El Sistema de Transporte Argentino	12
2.3.1. Transporte terrestre hasta el 2003:	13
2.3.2. El Transporte terrestre desde 2003:	14
2.4. Transporte urbano y desarrollo de las ciudades	14
2.5. Infraestructura del transporte urbano	15
2.6. Movilidad sostenible	16
2.6.1. Políticas públicas Sostenibles	18
2.6.2. Un ejemplo de movilidad sostenible: Metrobús	19
2.7. El Metrobús	19
2.8. Plan de movilidad sustentable en la Ciudad de Buenos Aires	22
2.9. El Metrobús en la Argentina:	22
2.9.1. Metrobús 9 de Julio	23
2.9.2. Metrobús Juan B. Justo	24
2.9.3. Metrobús Sur	24
2.10. Críticas al Metrobús:	25
2.11. Metrobús Norte:	25
3. Resultados de la Investigación	28
3.1. Delimitación del campo de estudio	28
3.2. Resultados por encuestas	29
3.3. Resultados por entrevista	38

4. Análisis de los Resultados	40
4.1. Distribución de la muestra	40
4.2. Análisis de Resultados	40
5. Conclusiones:	48
6. Bibliografía	50
Anexo I. Encuesta	52
Anexo II. Resultados de encuestas	55
Anexo III. Entrevistas	59
Anexo IV. Presentación Oral (Power Point)	64

Índice de gráficos

Gráfico 1: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, www.buenosaires.gob.ar/noticias/el-Metrobús-norte-se-extiende-por-avenida-cabildo	7
Gráfico 2: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. www.buenosaires.gob.ar/noticias/el-Metrobús-norte-se-extiende-por-avenida-cabildo	8
Gráfico 3: http://www.uab.cat/web/avantatges-de-la-mobilitat-sostenible-1251095197179.html	17
Gráfico 4: Google, https://www.google.com.ar/search?q=medios+de+transporte&source=lnms&tbm=isch&a=X&ved=0ahUKEwiwnliKg_DTAhVDIZAKHf0gAUkQ_AUIBigB&biw=1252&bih=604#tbm=isch&q=medios+de+transporte+bicicla	19
Gráfico 5: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, http://movilidad.buenosaires.gob.ar/metrobus/el-metrobus-en-el-mundo/	20
Gráfico 6: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, http://www.buenosaires.gob.ar/movilidad/Metrobús/servicios-del-Metrobús	23
Gráfico 7: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, http://www.buenosaires.gob.ar/movilidad/Metrobús/Metrobús-norte	27
Gráfico 8: Comercios encuestados	28
Gráfico 9: Sexo	29
Gráfico 10: Edad.....	30
Gráfico 11: Rubro del Negocio.....	30
Gráfico 12: Antigüedad del comercio	31
Gráfico 13: ¿Ve al Metrobús como un cambio positivo o negativo?.....	31
Gráfico 14: ¿A partir de la construcción del Metrobús, se alteró la cantidad de personas que ingresan en su comercio?	32
Gráfico 15: ¿A partir de la construcción del Metrobús, notó algún cambio en las ventas?.....	32
Gráfico 16: ¿El Metrobús produjo algún cambio en la inseguridad?	33
Gráfico 17: Si la respuesta anterior fue afirmativa, ¿su comercio tomó alguna medida adicional?.....	33
Gráfico 18: Si la respuesta a la pregunta 8 fue “Disminuyó”, ¿A qué se debió esto?	34
Gráfico 19: ¿Hubo algún cambio en el flujo de personas que transitan por las calles linderas al Metrobús?.....	34
Gráfico 20: ¿Hubo cambios en la carga y descarga de mercaderías para los comercios?	35
Gráfico 21: Si la respuesta anterior fue “Positivo”, ¿A qué se debió?	35
Gráfico 22: Si la respuesta 13 fue “negativo”, ¿A qué se debió?.....	36
Gráfico 23: ¿Reconoce alguna nueva oportunidad con la construcción del Metrobús?	36
Gráfico 24: ¿Conoce algún comercio que haya cerrado debido a la implementación del Metrobús?.....	37
Gráfico 25: ¿Se incrementó el valor de los alquileres de los comercios?.....	37
Gráfico 26: ¿A partir de la construcción del Metrobús, se alteró la cantidad de personas que ingresan en su comercio?	41
Gráfico 27: ¿Hubo algún cambio en el flujo de personas que transitan por las calles linderas al Metrobús?	41
Gráfico 28: ¿A partir de la construcción del Metrobús, notó algún cambio en las ventas?.....	42
Gráfico 29: ¿Hubo algún cambio en el flujo de personas que transitan por las calles linderas al Metrobús?.....	43

Gráfico 30: ¿Hubo cambios en la carga y descarga de mercaderías para los comercios? ...	44
Gráfico 31: Si la respuesta anterior fue “Positivo”, ¿A qué se debió?	45
Gráfico 32: Si la respuesta 13 fue “negativo”, ¿A qué se debió?	45
Gráfico 33: ¿El Metrobús produjo algún cambio en la inseguridad?	46
Gráfico 34: Si la respuesta a la pregunta 8 fue “Disminuyó”, ¿A qué se debió esto?	47
Gráfico 35: ¿Reconoce alguna nueva oportunidad con la construcción del Metrobús?	47

Índice de Tablas

Tabla 1: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, http://movilidad.buenosaires.gob.ar/Metrobús/%C2%BFpor-que-Metrobús/	21
Tabla 2: Resultados de entrevistas	39

1. Introducción:

El Metrobús permite el desplazamiento rápido, económico, cómodo, seguro y eficiente por la red de transporte. Este método de transporte es innovador para la Argentina, el cual todavía no está lo suficientemente desarrollado.

Se generaron grandes cambios estructurales a partir de su desarrollo. Los comerciantes fueron unos de los primeros en cuestionarlo.

Estos aspectos, junto a otros más, nos condujeron a preguntarnos al respecto. Es por esto que nos abocamos a investigar, entrevistar e indagar la visión que tienen los comerciantes de la zona de Belgrano y Nuñez específicamente. Algunas de las preguntas que nos surgieron: ¿Todos están de acuerdo con el Metrobús? ¿Causó alguna consecuencia para los negocios? ¿Positiva o negativa? ¿El flujo de personas en las veredas, cambió?

Este Trabajo de Investigación descriptiva, pretende relacionar y analizar las consecuencias positivas y negativas que provocó y provoca la construcción del Metrobús Norte en los comercios de la Avenida Cabildo desde 1600 hasta 2800 en la zona de Belgrano y Nuñez. La zona está delimitada por: Avenida Cabildo, es decir un recorrido que va desde la Av. Congreso, hasta José Hernández.



Gráfico 1: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, www.buenosaires.gob.ar/noticias/el-Metrobús-norte-se-extiende-por-avenida-cabildo



Gráfico 2: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. www.buenosaires.gov.ar/noticias/el-Metrobús-norte-se-extiende-por-avenida-cabildo

1.1. Objetivo principal:

Describir los efectos económicos sobre los comercios de Av. Cabildo, a un año de la construcción del Metrobús Norte.

1.2. Preguntas de Investigación:

1. ¿Disminuyó la cantidad de personas que entran en los comercios?
2. ¿Los comercios vieron al Metrobús como una amenaza o un beneficio?
3. ¿Los comercios tomaron medidas respecto a la inseguridad que el Metrobús podría causar?
4. ¿Cambió el flujo de personas que transita por las calles linderas al Metrobús?
5. ¿Tuvo un impacto en la facturación de los comercios?
6. ¿Trajo consecuencias respecto a la carga y descarga de la mercadería?
7. ¿Los comerciantes lo consideran como una externalidad positiva o negativa?
8. ¿Surgieron nuevas oportunidades de negocios a partir de la construcción del Metrobús?
9. ¿Sufrieron un incremento en los alquileres?
10. ¿Cerraron comercios a partir de su construcción?

1.3. Objetivos particulares:

- Analizar si surgieron nuevas oportunidades de negocios a partir de la construcción de Metrobús.
- Determinar si los comercios tomaron medidas respecto a la inseguridad que el Metrobús podría causar.
- Identificar si hubo una disminución o aumento de personas que entran a los comercios.
- Comprobar si produjo una variación en la facturación de los comercios.
- Analizar si hubo cambios en la carga y descarga de mercadería.
- Determinar si produjo una externalidad positiva o negativa.
- Investigar si hubo un cambio en el flujo de personas que transitan por las calles linderas al Metrobús.

1.4. Metodología y Herramientas de Investigación

El presente estudio abordó el fenómeno del Metrobús Norte y su impacto económico a través de una investigación cualitativa. Ya que el interés de la investigación se centra en la descripción de un hecho observado en particular, generando su respectiva interpretación y comprensión, identificando consecuencias y posibles soluciones a los nuevos problemas que se plantean a partir del mismo, a nivel comercial.

La investigación es de tipo descriptiva, dado que se interpretan los datos extraídos de la realidad a través del trabajo de campo.

Las herramientas de Investigación que se utilizaron fueron dos.

En primer lugar, se realizaron encuestas a locales seleccionados al azar dentro de la zona elegida, fueron en total 100 comerciantes.

En segundo lugar, se llevaron a cabo 5 entrevistas para ver la visión que tenían del nuevo sistema de transporte y de qué manera piensan que impactó en los negocios de la zona.

1.5. Población y Muestra

Por un lado, fueron encuestados 100 (cien) comercios sobre Av. Cabildo. Y por el otro, fueron encuestados 5 personas: el presidente del CGP Número 13, un arquitecto partícipe de la construcción del Metrobús Norte, y tres comerciantes de Avenida Cabildo, dueños de sus locales.

2. Marco teórico:

En el marco teórico se intentará explicar qué es el Metrobús, su implementación alrededor mundo y su desarrollo en la Argentina.

Para que esto pueda ser entendido con claridad, se explica el Metrobús en el mundo brindando claros ejemplos en los Estado Unidos. Luego de esto se hace una breve reseña histórica acerca del transporte en la Argentina, para adentrarse a las características del Metrobús, brindando ejemplos, características, beneficios, contras y extensión.

Este apartado finaliza con la explicación y caracterización del Metrobús Norte, lo cual nos guiará en el desarrollo de nuestra investigación para determinar los efectos económicos sobre los comercios de la Av. Cabildo.

2.1. Modernización del transporte y el Bus Rapid Transit o Metrobús

El *Bus Rapid Transit* (BRT) es cada vez más popular como modo de transporte público en el mundo. El BRT es más rápido que el servicio de autobús local convencional. Las características esenciales de un sistema de BRT son la prioridad del autobús y el rápido embarque de pasajeros. Para los gobiernos locales que quieren incrementar el número de pasajeros y la satisfacción de los mismos, BRT ofrece una alternativa al transporte tradicional de autobuses y trenes ofreciendo la misma calidad de viaje, seguridad y confiabilidad. (Amundsen, June, 2001)

2.2. Sus componentes

Los sistemas de BRT son construcciones simples. Se encuentran totalmente en las calles con carriles reservados marcados con diamantes pintados y señales, paradas de autobús y servicio de parada. (Amundsen, June, 2001)

Los costos de operación son relativamente bajos. El BRT cuesta mucho menos que el transporte ferroviario porque utiliza múltiples vehículos, lo que es más eficiente que el uso de algunos vagones, cuesta menos operar y mantener que un sistema ferroviario.

Los factores de un sistema BRT exitoso son:

- Vehículos modernos y eficientes que deben ofrecer un atractivo exterior y un interior moderno con grandes ventanales.
- Derechos de paso exclusivos.
- La calidad estética del entorno de los sistemas, incluyendo el paisajismo, el arte público y las estaciones, debe distinguir el BRT de las vías de acceso tradicionales.

2.2.1. BRT en Cleveland, Estados Unidos

Cleveland, está diseñando uno de los sistemas de BRT más sofisticados de EEUU.

El BRT de Cleveland es parte de un amplio programa de reconstrucción para el corredor de la Avenida Euclid, una de las áreas más antiguas de la ciudad. La remodelación incluye la reconstrucción de la avenida Euclid, con zonas peatonales mejoradas, veredas y jardines medianos en el centro y nueva iluminación de calles. La construcción de la línea BRT conectará el centro de empleo más grande de la región (el distrito central de negocios) con el segundo centro de empleo más grande (el área del Círculo Universitario) a aproximadamente 4,5 millas de distancia.

El objetivo del proyecto es mejorar las restricciones operacionales de la red de calles del centro existente y aumentar el flujo de servicio de autobuses durante los períodos de mayor actividad.

Al considerar el BRT, las ciudades deben sopesar todos los beneficios y desafíos del tránsito rápido. Además de costar menos que construir un sistema ferroviario, el BRT es más fácil de expandir que el ferrocarril. (Amundsen, June, 2001)

2.2.2. BRT en Maryland, Estados Unidos

En julio de 2015, el gobernador de los Estados Unidos de Maryland terminó con los planes para la construcción del ferrocarril de la Línea Roja de la ciudad de Baltimore. Rápidamente, el Gobernador anunció que el Tránsito Rápido en Autobuses (BRT) sería la alternativa. La razón principal por la elección del BRT fue el costo. El tren es notoriamente más caro, con una suma de aproximadamente \$ 150- \$ 250 millones por milla. Comparativamente, el BRT cuesta \$ 10-\$ 30 millones por milla.

Los presupuestos ajustados no son sólo un problema de Maryland o de los Estados Unidos. Agencias gubernamentales de todos los tamaños y Países están buscando maneras de reducir costos y equilibrar presupuestos.

En la Costa Oeste, la congestión en Los Ángeles, Estados Unidos absorbe un total de 207 horas perdidas en el curso de un año sentado en el tráfico.

Reconociendo que la población de todo el país sólo se proyecta para seguir creciendo, esta situación no va a mejorar por sí sola y sin un mayor uso del transporte público.

El BRT, es parte de la solución a un plan general de transporte público. Cumple la Regla 80-20. Esto significa que puede costar 20 por ciento de lo que cuesta un sistema de tren, pero puede capturar del 80 al 85 por ciento de los pasajeros del tren. BRT tiene el potencial de ahorrar a los contribuyentes millones de dólares mientras simultáneamente reduce la congestión del tráfico y provee gran tránsito. Las comodidades son clave, esto no significa resignar calidad por costo ya que tiene las características del ferrocarril moderno.

El BRT no solo ahorra costos o provee una alternativa viable al tren. Existen fuertes beneficios también. No sólo retira los automóviles de la calle, sino que según el Climate Bond Standard Board, se ha demostrado que el BRT de alta calidad está asociado con la mejora de las velocidades del tráfico y el descenso de los flujos de tráfico, lo que lleva a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero. Permite un ordenamiento en el tránsito y una comunidad más verde, sostenible. No sólo puede ayudar a los pasajeros a ahorrar tiempo y dinero, sino también puede conectar a más personas a puestos de trabajo y oportunidades educativas.

El resultado final: los sistemas de BRT presentan una opción de transporte que es económicamente factible y probada para reducir la congestión del tráfico, mientras que proporciona una solución sólida del tránsito. (Guckert, 2015)

2.3. El Sistema de Transporte Argentino

El Sistema de Transporte constituye un sector estratégico a nivel económico y social si se considera que conforma un 5% del PIB y el 5% de la población activa es empleada en el sector. Concentra además un 40% de la inversión en infraestructura. (Agosta, 2013)

Para poder comprender el presente es necesario conocer la historia. Para tomar las mejores decisiones y asimilar los hechos es preciso entender el rumbo de las circunstancias pasadas. (Fernando G. Martinez, 2014)

Nuestro país ha contado con períodos cambiantes en cuanto al desarrollo económico y social. Ha habido períodos de mayor desarrollo en

cuanto a las inversiones destinadas al transporte, pero, como generalidad, el sistema ha vivido un largo tiempo de inversiones. Se ha considerado necesario aquí realizar un corte temporal a partir de 2003, por entender que en esa fecha comenzaron a implementarse una serie de acciones desde un Estado que ha intentado, con sus más y sus menos, pensar en políticas de largo plazo. Es por ello, que a continuación se expone en esta primera parte sobre la historia de cada medio de transporte dividida en 2 períodos: reseña histórica hasta el 2003 y de 2003 a 2014. (Agosta, 2013)

2.3.1. Transporte terrestre hasta el 2003:

El ferrocarril ha sido el medio de transporte fundamental de nuestro país. Si bien hoy en día tiene un presente problemático, ha tenido un pasado glorioso y cumplió un papel sumamente importante como medio para el desarrollo económico, político y social. El primer ferrocarril de la República Argentina fue creado en 1857 y llamado Ferrocarril del Oeste, antecesor de la línea Sarmiento, financiado por la provincia de Buenos Aires con una extensión de vías de 9,8 km. Cabe marcar que en aquel entonces era un Estado independiente de la Confederación Argentina. Luego en 1864 y con el aporte de capitales ingleses se alcanza las localidades de Luján y Chivilcoy en 1866. Para 1872 se arriba a Dolores gracias al tendido ferroviario del Gran Ferrocarril del Sud de Buenos Aires, antecesor de la línea Roca, alcanzando un ramal secundario la ciudad de Las Flores en 1872. En 1870 se culmina con 722 km. la construcción del ferrocarril Central Argentino, antecesor del Mitre. Se extendían por Santa Fe y Tucumán para enlazar finalmente con Buenos Aires. Además, en estos años comienza a desarrollarse el ferrocarril Andino, antecesor del San Martín. Secretaría de Economía – Secretaría de Desarrollo Productivo

Para 1880 el 80% del transporte de cargas se encontraba en la zona pampeana, trasladando cerca de un millón de toneladas. Ya en 1898 se incorpora el ramal Buenos Aires – La Plata como parte del ferrocarril del Sud. Para este entonces, comienza a hacerse clara la diferencia entre el área pampeana y el interior del país. En la primera, los réditos por el transporte de producción agropecuaria garantizaban la instalación de ferrocarriles privados. En el resto del territorio nacional, esto no ocurría; era el Estado quien fomentaba la construcción de ferrocarriles. Desde 1896 hasta 1914 la crisis económica frenó el crecimiento de la red ferroviaria. Si bien para 1927 el ferrocarril llega a trasladar el 97% de las cargas interurbanas, en la década del '30 la red encontró un competidor feroz: los caminos que se construyeron, en la mayoría de los casos, en forma paralela a las vías. El Estado cambió su prioridad y dedicó recursos y subsidios a la inversión vial. Al comenzar la década del '40 unas 15 empresas ferroviarias fueron reagrupadas en 6 líneas

(Mitre, Roca, Sarmiento, Urquiza, Belgrano y San Martín) luego de la estatización llevada a cabo por la Empresa de Ferrocarriles del Estado Argentino entre 1946 y 1948. De 1958 a 1980 los problemas inherentes por la convivencia de las distintas trochas junto a políticas a favor del desarrollo de la red caminera, hacían muy difícil la evolución del ferrocarril de cargas. Más si añadimos el incremento del levantamiento de vías y clausura de ramales que se dio durante el Proceso de Reorganización Nacional (1976). Finalmente, en 1992 se da paso a la licitación de los transportes de cargas, aunque continúan presentándose problemas similares. El transporte automotor que comenzó a masificarse en la década de 1930, aumentó la accesibilidad de la población gracias a la inversión que financió la red de caminos que, para 1960, se encontraba pavimentada en unos diez mil kilómetros, los cuales se duplicaron hacia el fin de esa década. Por su parte, el Sindicato de Camioneros se crea en 1943 aunque obtuvo la personería jurídica en 1955. Durante los 80`, a partir de la concesión del servicio de limpieza de calles, comenzó a ganar fuerza en relación a otros Sindicatos, aunque puede decirse que es con la dirección de Hugo Moyano en 2004 cuando el Sindicato cobra relevancia nacional, quitándole afiliados a otras agrupaciones de trabajadores, especialmente al Sindicato de Comercio dirigido por Armando Cavalieri. (Agosta, 2013)

2.3.2. El Transporte terrestre desde 2003:

Desde el 2003 en adelante, con la finalización de algunos periodos de concesión, el Estado comienza a intervenir en la gestión, disminuyendo la participación privada. Se crean subsidios directos a operadores de autotransporte, subterráneo y ferrocarril suburbano

Hoy en día, el Estado implementó el Sistema Único de Boleto Electrónico – SUBE-, que se utiliza tanto para colectivos, subtes como trenes adherentes. Ello conlleva diversos beneficios, como la ganancia de tiempo, comodidad, evitar las esperas por búsqueda o cambio de monedas, más seguridad por llevar menos efectivo y la colaboración con el medio ambiente por la menor utilización del papel. (Agosta, 2013)

2.4. Transporte urbano y desarrollo de las ciudades

Las condiciones de deterioro del transporte asociadas al crecimiento urbano desordenado y a la creciente motorización están dañando la economía de las grandes ciudades. Políticas estructurales como una buena planificación de la expansión de la infraestructura del transporte, una desconcentración planificada, una gestión integral de la estructura de uso del suelo, o la liberalización de los mercados de tierras pueden ayudar, pero requieren de una

cuidadosa coordinación de las políticas en el sector transporte dentro de una estrategia más amplia de desarrollo de la ciudad. (Hughes, 1999)

El desarrollo de estrategias en el transporte urbano variará de ciudad en ciudad. Es probable que requiera una visión colectiva compartida entre el gobierno y por los principales grupos de interés de la sociedad civil, un marco estratégico acordado para llevar a cabo esa visión, una capacidad técnica para convertir la estrategia en acciones prácticas; y un sistema fiscal y de financiamiento capaz de movilizar eficientemente los recursos necesarios. Esto puede involucrar grandes inversiones en infraestructura, pero también mejoras en la gestión de la infraestructura para hacerla más productiva.

2.5. Infraestructura del transporte urbano

2.5.1. El transporte metropolitano de Buenos Aires

El transporte urbano constituye un correlato esencial de las políticas de uso del suelo. Es imposible desarrollar una agenda si no se enfatiza la necesidad de inducir, en todas las jurisdicciones, políticas de uso del suelo que favorezcan el empleo racional del sistema de transporte, lo hagan sustentable, y permitan resolver problemas de exclusión e inseguridad.

La filosofía básica de una política urbanística consiste en favorecer la concentración poblacional sobre los corredores de transporte público de alta capacidad, la armonización de usos del suelo residenciales, comerciales y de equipamiento urbano y la integración de sectores sociales diversos.

Las reformas de la década de 1990 carecieron de una orientación estructural en la dirección señalada y favorecieron desarrollos urbanos fuertemente dependientes del uso del automóvil, incrementando la segregación social y agudizando los problemas de delincuencia e inseguridad. (Agosta, 2013)

El sistema de transporte de Buenos Aires debe estructurarse siguiendo los roles que le son propios a cada modo de transporte, caracterizados de la siguiente manera:

- **Ferrocarril suburbano:** como sistema troncal orientado a los flujos masivos.
- **Subterráneo:** proveyendo fundamentalmente accesibilidad y movilidad interna al área denominada Microcentro y Macrocentro, ampliando la malla de red sobre la misma, sirviendo áreas de gran concentración

poblacional localizadas a distancias moderadas del Área Central e incrementando su conectividad con el ferrocarril.

- **Transporte automotor público:** con funciones complementarias de los dos anteriores en corredores radiales, funciones principales en los corredores transversales y claro protagonismo como alimentador del sistema troncal.
- **Automóvil particular:** para flujos fuera de las horas pico y fuera de los corredores principales.

Los terrenos ferroviarios deben preservarse para la potenciación del sistema de transporte masivo, mediante el agregado de vías, la ampliación de estaciones, el desarrollo de centros de trasbordo, etc. En el largo plazo la red ferroviaria suburbana debe ser electrificada.

Para el transporte automotor público de pasajeros, este esquema requiere del desarrollo de un programa de reestructuración de la red que permita eliminar la sobreoferta.

Los subsidios actuales deben acotarse a valores razonables que reflejen en alguna medida los ahorros por externalidades que posibilita el sistema de transporte público. El remanente debería liberar recursos para inversiones en el sistema y reemplazarse progresivamente por subsidios específicos a la demanda focalizados en la población realmente necesitada, para lo cual el sistema de SUBE representa una importante herramienta.

El servicio de ómnibus en las áreas centrales debería recurrir, en algún momento, al empleo de tecnologías que disminuyan la contaminación por gases y ruidos. (Agosta, 2013)

2.6. Movilidad sostenible

La sostenibilidad es "satisfacer las necesidades de la generación actual sin comprometer la capacidad para satisfacer las necesidades de las generaciones futuras"

La movilidad sostenible es por tanto, el modelo de movilidad que permite desplazarse con los mínimos impactos ambientales y territoriales.

El transporte es la actividad que más energía primaria consume (40% del total) y una de las principales fuentes de emisión de gases contaminantes de efecto invernadero de ocupación del territorio y la generación del ruido.

El modelo de movilidad actual es insostenible ya que se basa fundamentalmente en el transporte motorizado y concretamente en el vehículo privado.

Un modelo de movilidad sostenible sería aquél en que los medios que menos energía consumen y menos emisiones producen por kilómetro recorrido y viajero transportado tuviesen más protagonismo (ir a pie, la bicicleta, el transporte colectivo y el coche compartido). (Universidad Autónoma de Barcelona, 2017)



Gráfico 3: <http://www.uab.cat/web/avantatges-de-la-mobilitat-sostenible-1251095197179.html>

Las políticas para potenciar una movilidad sostenible deben contemplar varios objetivos:

- Configurar un modelo de transporte más eficiente para mejorar la competitividad del sistema productivo.
 - Mejorar la integración social de los ciudadanos aportando una accesibilidad más universal.
 - Incrementar la calidad de vida de los ciudadanos.
 - No comprometer las condiciones de salud de los ciudadanos.
 - Aportar más seguridad en los desplazamientos.
- (Universidad Autónoma de Barcelona, 2017)

2.6.1. Políticas públicas Sostenibles

- Las ciudades deben dar una prioridad a una planificación y un diseño urbanístico que favorezca los modos no motorizados, la mezcla de usos urbanísticos, aplicar la proximidad de servicios y no lejanía, en nuevos procesos de urbanización y una regulación responsable del uso del coche en la ciudad.
- Favorecer al uso de la eco-movilidad. Los modos de transporte público, bicicleta, automóvil compartido. Así mismo deberían subvencionarse la adquisición de vehículos eléctricos e híbrido eléctrico, también las bicicletas eléctricas, puesto que son las más eficientes- y de otros vehículos de bajo consumo unitario y de bajas emisiones.
- Cambio en el modelo tarifario del transporte público. Deben evolucionar donde domine el uso de abonos con tarifa plana, bimensuales, trimestrales o anuales.
- Electrificación del transporte público urbano.
- Proyección vial a futuro, la planeación de las infraestructuras urbana tiene que proyectarse a la posterioridad dependiendo el crecimiento poblacional de un determinado sitio.
- Promoción del uso compartido del automóvil mediante leyes que establezcan las pautas de transparencia y eficiencia energética y que no suponga competencia desleal respecto a sectores del transporte público de viajeros. En varios países europeos se han creado redes sociales que permiten contactar a personas para compartir el viaje y sus gastos. Al tratarse de vehículos privados, en los que se comparten los gastos variables del viaje, no hay remuneración al conductor, no existiendo competencia desleal ni parecido respecto a plataformas que compiten ilegalmente con los taxis.

Integración de los modos de transporte:





Gráfico 4: Google,
https://www.google.com.ar/search?q=medios+de+transporte&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiwnliKg_DT AhVDIZAKHf0gAUkQ_AUIBigB&biw=1252&bih=604#tbm=isch&q=medios+de+transporte+bicicla

2.6.2. Un ejemplo de movilidad sostenible: Metrobús

El sistema de autobús de tránsito rápido (Bus Rapid Transit en inglés, BRT), conocido en español también como sistemas de transporte rápidos en autobuses o sistemas de transporte público masivo en autobuses, o Metrobús, es un sistema de transporte masivo basado en autobuses. Un verdadero sistema de BRT en general, tiene un diseño especializado, servicios e infraestructura para mejorar la calidad del sistema y eliminar las causas típicas de demora. A veces mal descrito como un "metro de superficie", el BRT tiene como objetivo combinar la capacidad y la velocidad del tren ligero o del metro con la flexibilidad, menor costo y la simplicidad de un sistema de buses. (Rodríguez, 2013)

2.7. El Metrobús

El Metrobús, es un sistema de transporte público masivo por colectivos de gran capacidad, que pueden ser convencionales, articulados y biarticulados, cubren corredores de alta demanda de pasajeros, garantizando un sistema de viaje más rápido y ecológico, ya que evitan acelerar y frenar constantemente reduciendo el impacto ambiental. Este sistema cuenta con estaciones, centrales o laterales, a una distancia media de 400 metros. La gran mayoría de las líneas de Metrobús en el mundo cuentan hoy, además, con un sistema de vías alimentadoras que tienen la función de unir zonas periféricas de las áreas metropolitanas y conectarlas con las grandes redes troncales que circulan por calles de mayor demanda. Una correcta implementación de esta conexión (alimentadoras y troncales) supone la integración tanto física como tarifaria.

El (Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo) lleva a cabo una evaluación permanente de los BRT alrededor del mundo. Este dice que “es un sistema de transporte público innovador, que combina la eficiencia y la calidad del metro, con la flexibilidad y el bajo costo de los autobuses, al tiempo

que ofrece importantes beneficios ambientales, este sistema alcanza niveles de velocidad, capacidad y comodidad comparables con los sistemas ferroviarios, pero se puede construir en una fracción de su costo y tiempo". Esto tiene que ver con el hecho de que ofrece la posibilidad de construir cada sistema a medida, a veces con el aprovechamiento de la infraestructura y los vehículos existentes.

Este nuevo sistema de transporte público fue implementado exitosamente en más de 150 ciudades alrededor del mundo.

En 1974 se construyó el primer Metrobús en Curitiba, Brasil. Desde entonces hasta 1998 el crecimiento fue lento (menos de 500 km en 27 años).

Entre 1999 y 2010 el crecimiento fue exponencial. En los últimos 10 años se construyeron 1600 km, alcanzando en 2012 aproximadamente, 2.200 km.

Actualmente hay 100 km en construcción y la expectativa de expansión hacia 2023 marca una tendencia creciente muy relevante (de 2.200km a 3.400km, 45% aumento).

En este sentido la inversión pública destinada a la conformación de una red de Metrobús, representa una alternativa de alta eficiencia social, dado su bajo costo relativo y su elevado impacto en la comunidad, de allí el éxito de este tipo de soluciones en las más diversas latitudes.

La extensión de la red de **Metrobús** en el mundo se triplicó en la última década siendo la expectativa de crecimiento para 2025 de 1.200 km más.

(Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, El Metrobús en el mundo, 2010)



Amarillo: países con Metrobús en la actualidad

Gráfico 5: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, <http://movilidad.buenosaires.gob.ar/metrobus/el-metrobus-en-el-mundo/>

El Metrobús permite el desplazamiento rápido, económico, cómodo, seguro y eficiente por la red de transporte. Es un deber del Estado buscar formas de explotación y gestión que logren impulsar y velar por sistemas de esta índole para los usuarios. (Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, ¿Por qué Metrobus?, 2010)

Esto se debe a que:

- Funcionan las 24 horas del día, los 365 días del año.
- Con una frecuencia de 2 a 4 minutos durante el día y de 10 a 15 minutos durante la noche.
- Reduce el tiempo de viaje.
- Las estaciones están preparadas para ancianos y discapacitados.
- Colabora con la seguridad vial al circular por carriles exclusivos en línea recta.
- Reduce la contaminación acústica y atmosférica.
- En combinación con el subte y ferrocarril genera una red integral de transporte público.
- Conecta la ciudad con la provincia de Buenos Aires, beneficiando a 250.000 personas aproximadamente
- Estos puntos destacados son beneficiosos para la comunidad, siempre y cuando no perjudiquen la actividad cotidiana de las personas que lindan a estas nuevas construcciones

Un ejemplo de los grandes beneficios del Metrobús es el siguiente gráfico:



Vehículos	Unidades	Espacio (m2)	Combustible (litros)
	2000	24000	200
	167	8800	80

Table 1: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires,
<http://movilidad.buenosaires.gob.ar/Metrobús/%C2%BFpor-que-Metrobús/>

Para transportar 10.000 personas necesitaríamos 2000 automóviles, a esta misma cantidad de personas las podríamos transportar en 167 colectivos comunes.

2.8. Plan de movilidad sustentable en la Ciudad de Buenos Aires

El plan de movilidad sustentable integra varios programas.

1. Prioridad del Transporte Público: Se busca incentivar el uso del transporte público teniendo en cuenta que un colectivo transporta 40-50 personas y que, en el mismo espacio, dos autos transportan 3-4 personas por auto.

2. Movilidad Saludable: Se busca promover la movilidad saludable en ciclorrودados y peatonal en todo el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires.

3. Ordenamiento de Tránsito y Seguridad Vial: Tiene como objetivo principal reducir los accidentes viales y colaborar en el ordenamiento del tránsito.

4. Movilidad inteligente: El Sistema Inteligente de Tránsito abarca nuevos instrumentos para el ordenamiento del tránsito y herramientas que facilitan la circulación dentro de la Ciudad de Buenos Aires. (Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Movilidad sustentable, 2010)

2.9. El Metrobús en la Argentina:

El Metrobús forma parte de un plan de movilidad sustentable fomentado por el Gobierno de la Ciudad y la Provincia de Buenos Aires

En la Argentina desde el 31 de Mayo de 2011 funciona el Metrobús. Comenzó por la Avenida Juan B. Justo, con 21 paradas a lo largo de 12,5 kilómetros entre los barrios de Palermo y Liniers. El 24 de julio de 2013, se habilitó un nuevo corredor sobre el recorrido de la Avenida 9 de Julio y, tres semanas después, se inauguró otro ramal que une la Estación Plaza Constitución con el Puente La Noria. Posteriormente un nuevo corredor fue inaugurado en junio del 2015 (primera etapa) y mayo 2016 (segunda etapa), sobre la Avenida Cabildo (lado Capital) y la Avenida Maipú (lado Provincia) En abril del 2016 quedó habilitado el carril exclusivo sobre Avenida San Martín, conectando los barrios de La Paternal y Villa Devoto. Nuevos corredores: Avenida Alem y Avenida Paseo Colón (Metrobús del Bajo), sobre la Ruta Nacional 3 (Metrobús la Matanza) y sobre la Ruta Provincial 8 (Metrobús 3 de Febrero). (Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires , Red de Metrobus, 2017)

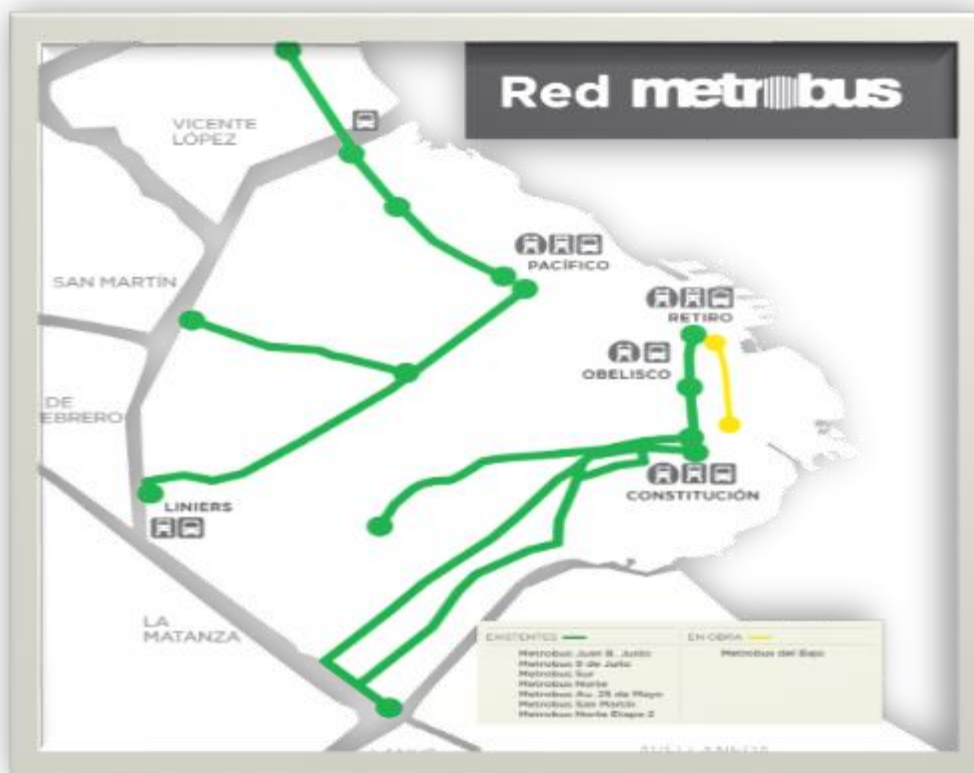


Gráfico 6: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires,
<http://www.buenosaires.gov.ar/movilidad/Metrobús/servicios-del-Metrobús>

2.9.1. Metrobús 9 de Julio

Metrobús 9 de Julio, con 3 km de extensión, permite a sus usuarios ahorrar hasta un 50% de tiempo de viaje. Tiene un impacto positivo sobre el medio ambiente urbano y mejora sensiblemente la forma de moverse en el área central de la Ciudad.

De Constitución a Recoleta

- 3 km de extensión y 17 estaciones.
- 255.000 personas beneficiadas.
- 11 líneas de colectivos: 9, 10, 17, 45, 59, 67, 70, 91, 98, 100 y 129.
- Hasta 50% de reducción de tiempo de viaje.
- Carriles exclusivos desde av. San Juan hasta Arroyo.
- Reducción de un 25% en el uso de combustibles de la flota de colectivos y de un 10% en los vehículos particulares.
- Reducción de 5.612 toneladas en las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI).

Recorridos de colectivos

11 líneas de colectivos circulan actualmente en los carriles centrales de la av. 9 de Julio: 9, 10, 17, 45, 59, 67, 70, 91, 98, 100 y 129. (Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, 2014)

2.9.2. Metrobús Juan B. Justo

Con una extensión de 12 km, 150.000 pasajeros beneficiados y una reducción de 40% en el tiempo de viaje.

De Estación Liniers a Estación Pacífico

- 12 km de recorrido y 21 estaciones.
- El 40% de los usuarios de Juan B. Justo la recorren de punta a punta.
- Demanda actual: 94.000 pasajeros por día.
- Incremento estimado de demanda: 25%.
- Reducción tiempos de viaje estimado: 40%.
- Frecuencia de 2 minutos.
- Reducción en un 20% el uso de combustibles. Al distanciarse las paradas de ascenso y descenso a un promedio de 400 mts. se reducen las aceleraciones y frenadas constantes de los colectivos, reduciendo los factores de combustión y la consecuente emisión de gases, mejorando la calidad ambiental.
- Conexión con Ferrocarriles (Sarmiento y San Martín), Subtes (Línea B y D), estación de bicicletas públicas Pacífico.
- En total son siete líneas de colectivo que usan los carriles. La 166 de punta a punta, la 34 casi en toda su extensión, y las 53, 99, 109, 110 y 172 que la utilizan en distintos tramos. (Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, 2014)

2.9.3. Metrobús Sur

Metrobús Sur beneficia a 250.000 personas y mejora la conexión de la región metropolitana con el Centro de Tránsito Constitución.

Características del corredor:

- 2 ramales: Coronel Roca y Fernández de la Cruz.
- Traza: 23 km.
- 37 estaciones y alrededor de 8 paradas (Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, 2014)

2.10. Críticas al Metrobús:

Hubo múltiples críticas respecto al Metrobús:

- Inundaciones: se talaron árboles, disminuyendo la superficie absorbente de la ciudad, contribuyendo a las inundaciones.
- Monumentos históricos: se cambiaron de lugar.
- Cambios en los recorridos de las líneas de los colectivos: modificando la rentabilidad de los comercios de las calles laterales, ya que la gente deja de transitar para tomar los Buses.
- Aumento de la inseguridad (de las calles laterales).
- Menor flujo de personas caminando sobre los comercios, ya que transitan por la dársena del Metrobús. (Telam, 2013),

2.11. Metrobús Norte:

Es el primero que conecta la Ciudad con la provincia de Buenos Aires y beneficia a más de 250.000 personas todos los días. Mejora la conexión entre el partido de Vicente López y la Ciudad de Buenos Aires, generando una vinculación rápida en uno de los ejes viales más poblados. (Gobierno de la Cdad. de Bs. As., s.f.)

Promueve la combinación del colectivo y el subte, mejorando la conexión de puntos importantes como:

- Zona Norte de la provincia de Buenos Aires.
- Autopista General Paz.
- Subte D.
- Estación Mitre (Ferrocarril Gral. Mitre).
- Estación Maipú del Tren de la Costa.
- Centro de trasbordo Pacífico.
- Estación Palermo FFCC San Martín.
- Metrobús Juan B. Justo.
- Zona comercial Cabildo y Juramento.
- Estación Aristóbulo del Valle FFCC Belgrano Norte.

Tiene una extensión de 5 km sobre Avenida Cabildo, desde Pte. Benjamín Matienzo hasta Avenida General Paz, y 2.2 km en Avenida Maipú, desde Gral. Paz hasta la calle Malaver, en Vicente López.

Con 39 estaciones se benefician 250.000 personas, 32% de reducción de tiempo de viaje y 20 líneas de colectivos: 19, 21, 59, 60, 71, 130, 133, 152, 161, 168, 184, 203, 314, 365, 41, 29, 57, 68 151 y 194.

Dentro de los beneficios que tiene el Metrobús Norte podemos nombrar:

- Mejora la calidad del viaje de los usuarios de transporte público de colectivos.
- Mejora la seguridad vial del corredor.
- Potencia la conectividad del principal eje de vinculación entre la Provincia de Buenos Aires y la Capital Federal.
- Mejora el ordenamiento y circulación de las avenidas Cabildo y Maipú.
- Mejora la operación del servicio de transporte público de pasajeros, al reducir los tiempos de viaje y permitir una mayor regularidad.
- Promueve el cambio modal desde el auto particular hacia el transporte público.
- Mejora la calidad ambiental.
- Genera mayor seguridad vial, con cruces más seguros, accesibles y cómodos. Se acortan los tramos de cruce con apoyos peatonales intermedios en todo el corredor.
- Mejora la calidad urbanística del corredor con la renovación del mobiliario urbano de la zona y la revalorización de las veredas. Al no haber personas esperando el colectivo en la vereda, hay más espacio para caminar y se mejora la operación de frentistas con nuevas dársenas de carga y descarga.

En cuanto a la seguridad vial cabe destacar que durante la construcción del Metrobús Norte se instalaron diversos elementos para mejorarla:

- Carriles exclusivos pintados de rojo intenso en las principales intersecciones: con el objetivo de advertir el cruce de colectivos y evitar el bloqueo de intersecciones de los vehículos que cruzan las avenidas.
- Se colocó tecnología LED en todos los semáforos vehiculares y peatonales que mejora la visibilidad y consume menos energía. Todos los semáforos están centralizados lo que permite su monitoreo constante.
- Semáforos peatonales de cuenta regresiva
- Barandas: para mejorar la accesibilidad a cada estación de las personas con capacidades reducidas.
- Baldosas táctiles para personas no videntes: se colocarán dos tipos de baldosas para personas no videntes.
- Señalización para colectivos: pintadas en la calzada de cada estación que indican dónde se debe detener el colectivo.

En toda la traza de Metrobús Norte quedó prohibido el estacionamiento sobre la av. Cabildo. A raíz de esto se implementaron dársenas para la carga y descarga.

- 68 dársenas de carga y descarga sobre vereda en av. Cabildo.
- 57 cajones azules sobre las calles transversales (capacidad hasta 8 mts).
(Gobierno de la Cdad. de Bs. As., s.f.)



Gráfico 7: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires,
<http://www.buenosaires.gov.ar/movilidad/Metrobús/Metrobús-norte>

3. Resultados de la Investigación

Nuestra investigación se abordó desde un enfoque descriptivo y cuantitativo utilizando encuestas y entrevistas, por medio de las cuáles analizamos las distintas opiniones de los diferentes comerciantes a cerca de como afecto el Metrobús en su giro habitual del negocio.

3.1. Delimitación del campo de estudio

Se aplicó la encuesta con 19 preguntas que fueron contestadas de manera escrita, con una serie de opciones, las cuales eran claras y sencillas para contestar, a 100 comerciantes distribuidos sobre los costados del Metrobús de Cabildo, desde la calle José Hernández, hasta la Av. Congreso. Para resguardar su anonimato, no solicitamos tanto datos personales como del comercio. Sí solicitamos a la población que respondió la encuesta ciertos datos como género, edad, antigüedad, entre otros, ya que los consideramos útiles para el posterior análisis de los distintos factores que influyen en la investigación de nuestros objetivos planteados.

Ejemplos de algunos comercios encuestados:

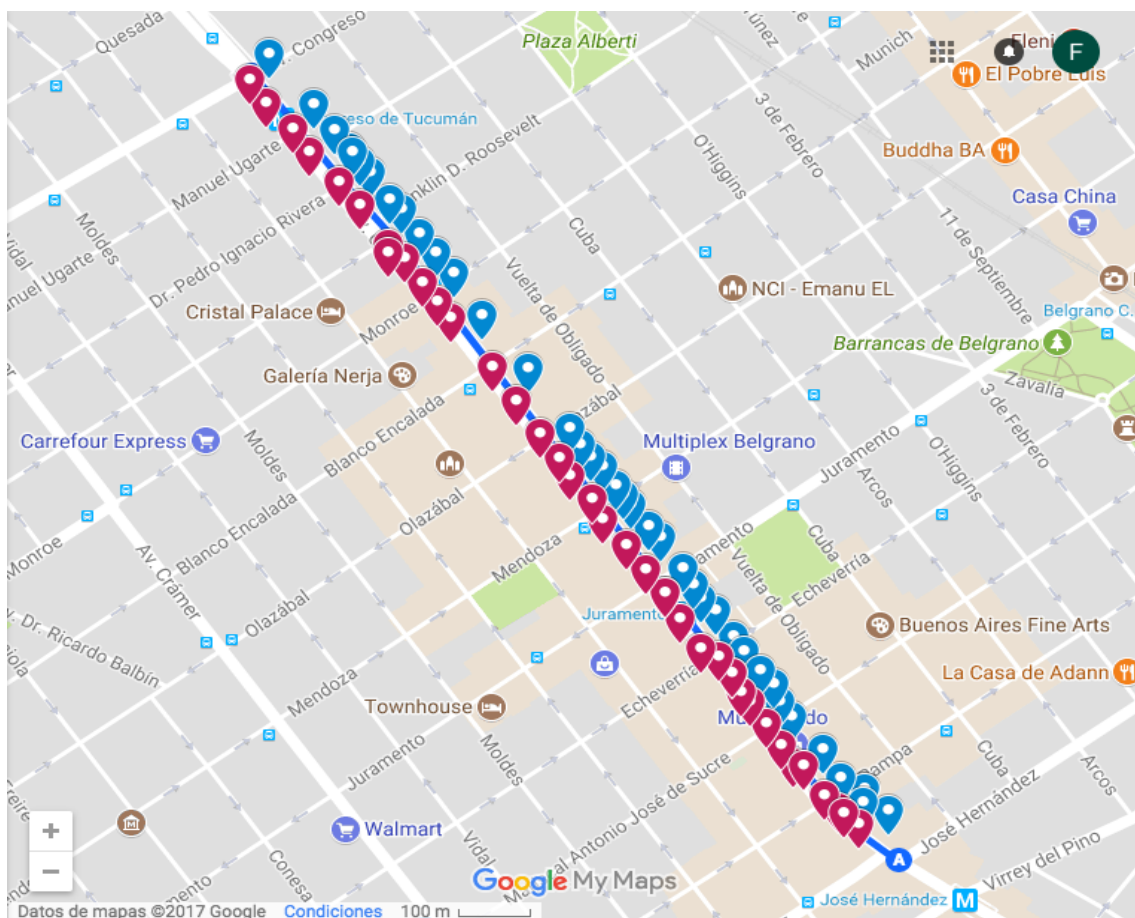


Gráfico 8: Comercios encuestados

También hemos aplicado una segunda metodología para nuestra investigación, las entrevistas. Las mismas se llevaron a cabo a comerciantes y personas relacionadas al Metrobús Norte. Para este análisis hemos utilizado un cuestionario estandarizado de 4 preguntas, logrando así que a todas las personas encuestadas se les preguntara lo mismo. (Véase apéndice)

Listado de personas entrevistadas:

- Gustavo Acevedo – Presidente de la Comuna 13
- Matías Montú- Arquitecto partícipe de la construcción del Metrobús Norte
- Hector Lufrano- Dueño local de Freddo sobre Av. Cabildo
- Daniel- Dueño de Kiosko sobre Av. Cabildo
- Claudia- Dueña de local de ropa femenina sobre Av. Cabildo

3.2. Resultados por encuestas

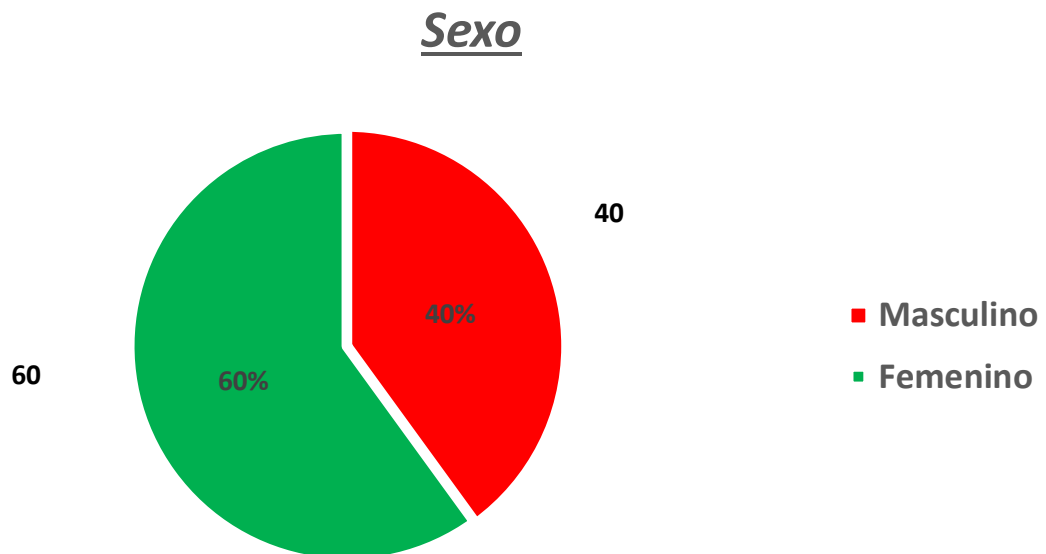


Gráfico 9: Sexo

2)-

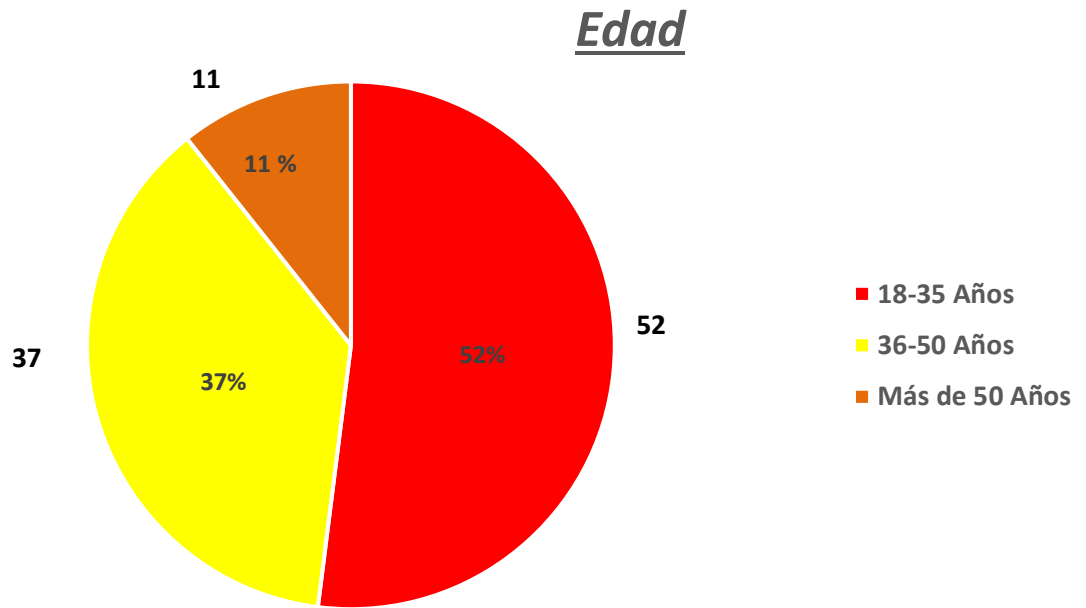


Gráfico 10: Edad

3)-

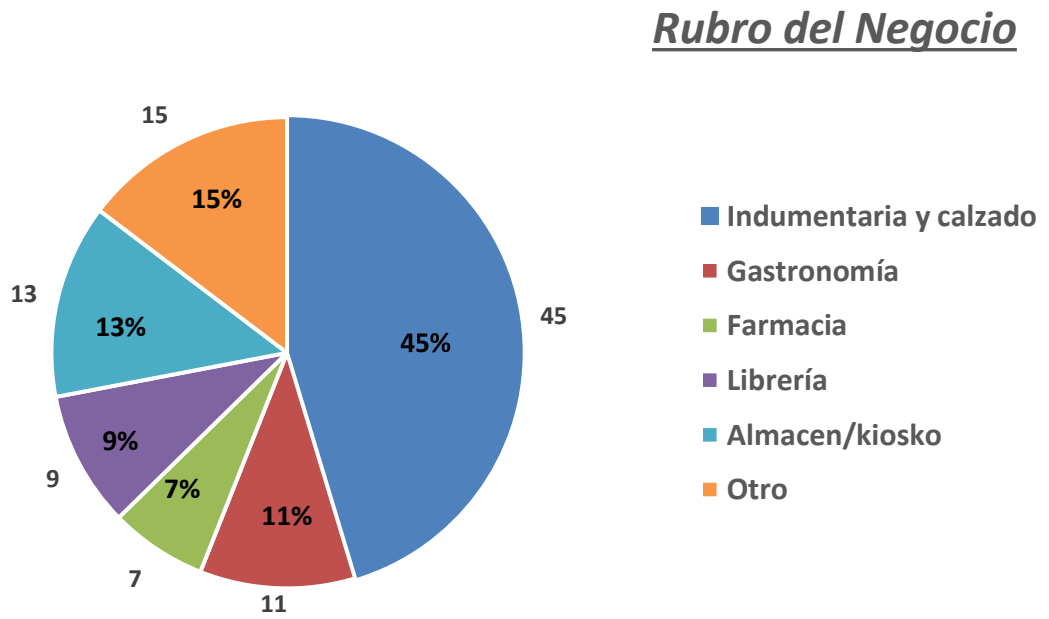


Gráfico 11: Rubro del Negocio

4)-

Antigüedad del comercio

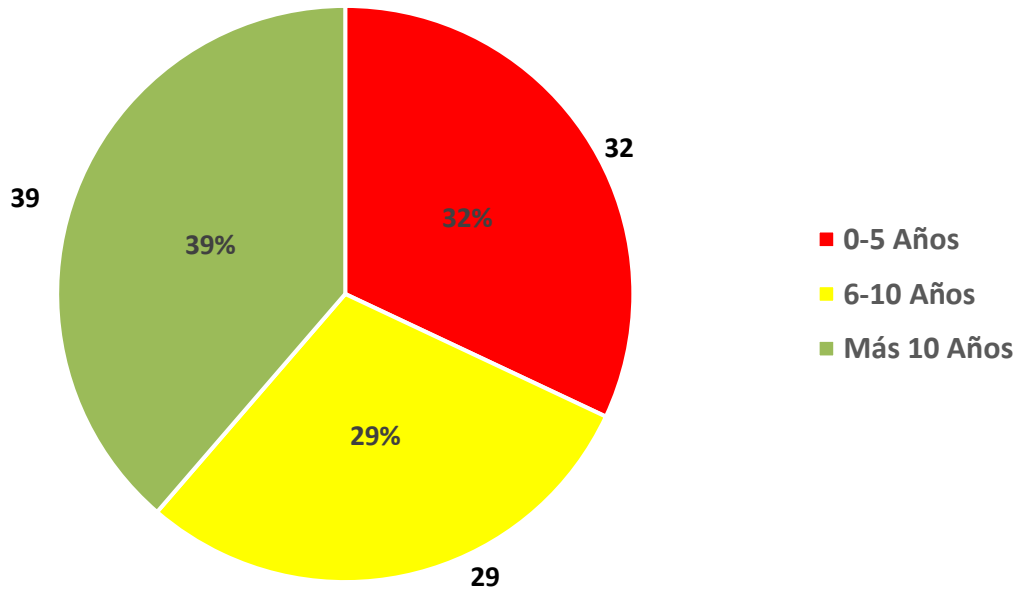


Gráfico 12: Antigüedad del comercio

5)- ¿Ve al Metrobús como un cambio positivo o negativo?

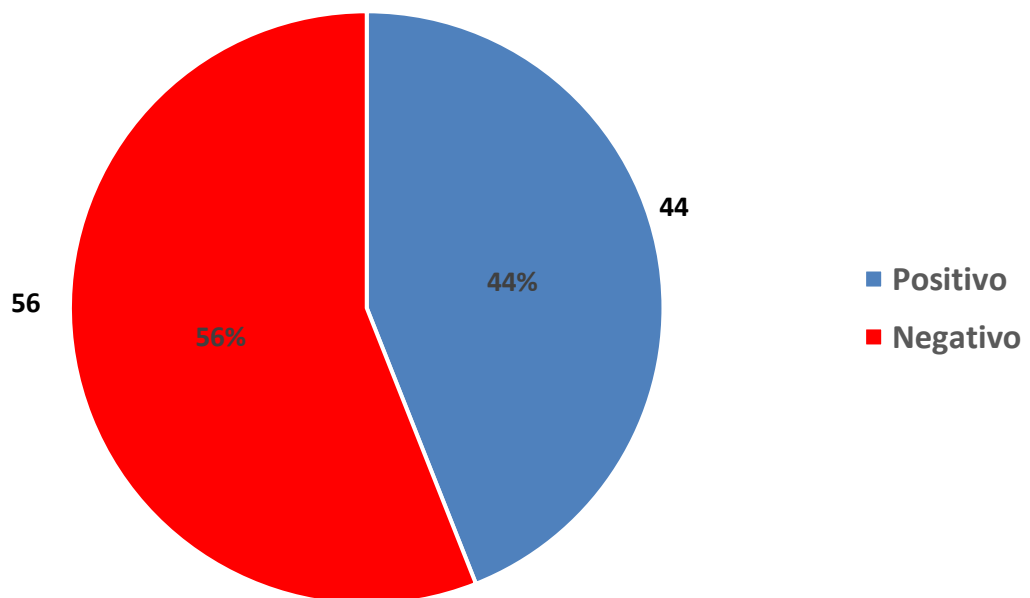


Gráfico 13: ¿Ve al Metrobús como un cambio positivo o negativo?

6)- ¿A partir de la construcción del Metrobús, se alteró la cantidad de personas que ingresan en su comercio?

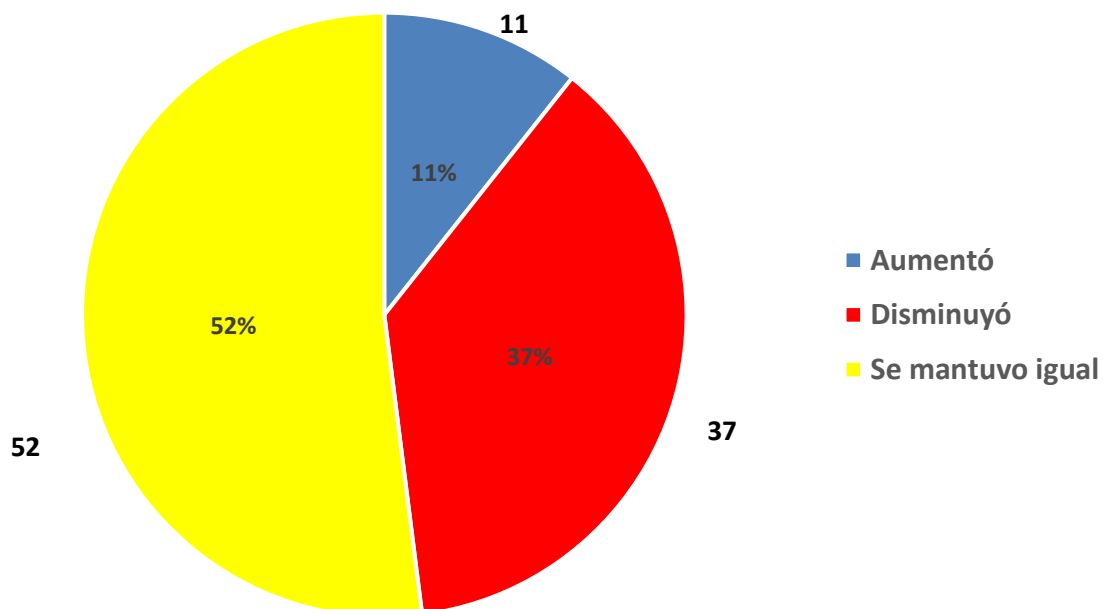


Gráfico 14: ¿A partir de la construcción del Metrobús, se alteró la cantidad de personas que ingresan en su comercio?

7)- ¿A partir de la construcción del Metrobús, notó algún cambio en las ventas?

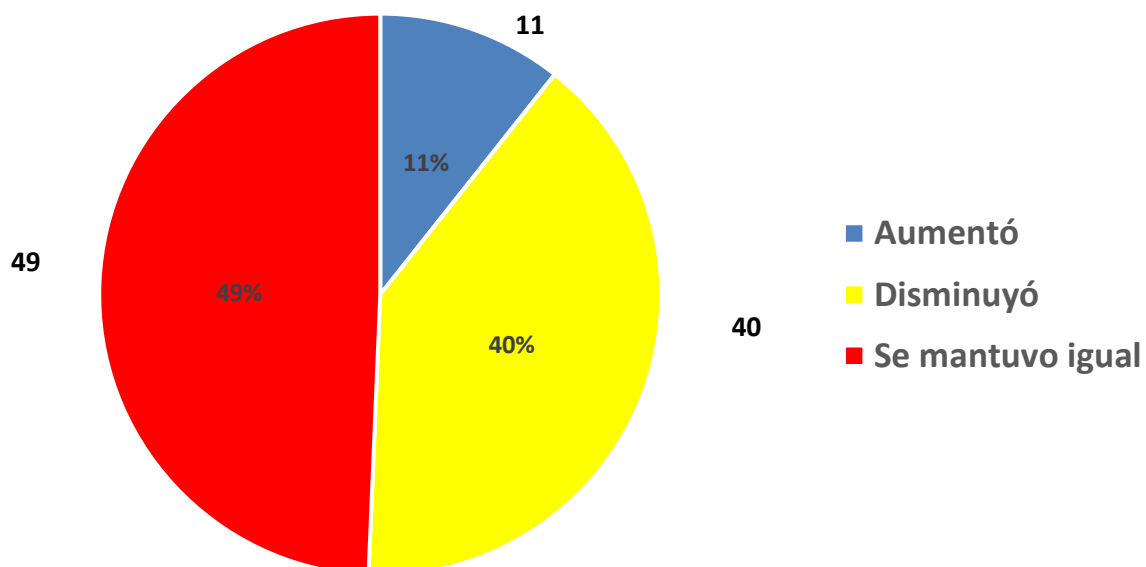


Gráfico 15: ¿A partir de la construcción del Metrobús, notó algún cambio en las ventas?

8)- ¿El Metrobús produjo algún cambio en la inseguridad?

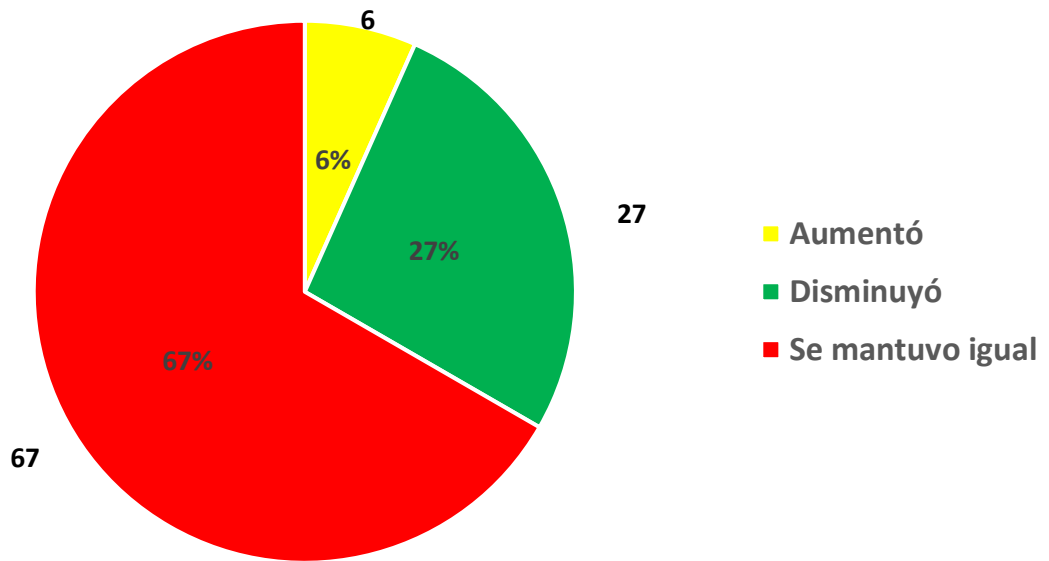


Gráfico 16: ¿El Metrobús produjo algún cambio en la inseguridad?

9)- Si la respuesta anterior fue afirmativa, ¿su comercio tomó alguna medida adicional?

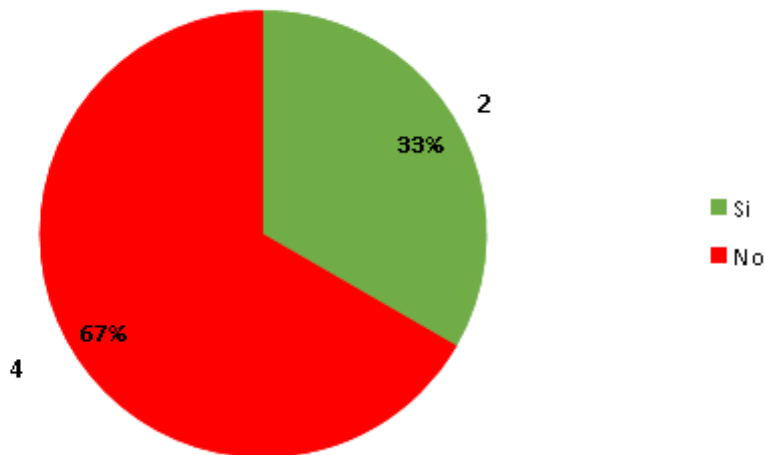


Gráfico 17: Si la respuesta anterior fue afirmativa, ¿su comercio tomó alguna medida adicional?

10)- Si la respuesta anterior fue afirmativa, indique cuáles.

- Cámaras
- Rejas

11)- Si la respuesta a la pregunta 8 fue "Disminuyó", ¿A qué se debió esto?

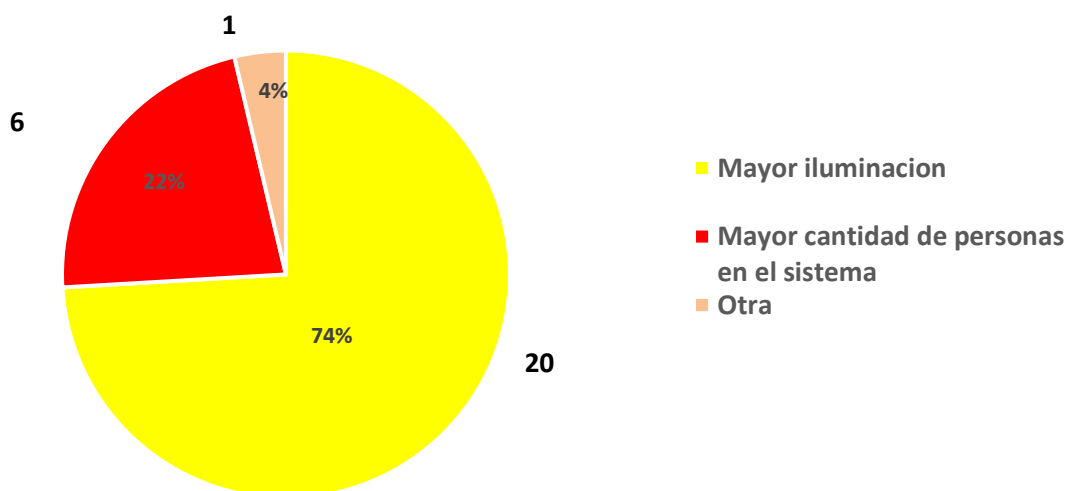


Gráfico 18: Si la respuesta a la pregunta 8 fue "Disminuyó", ¿A qué se debió esto?

12)- ¿Hubo algún cambio en el flujo de personas que transitan por las calles linderas al Metrobús?

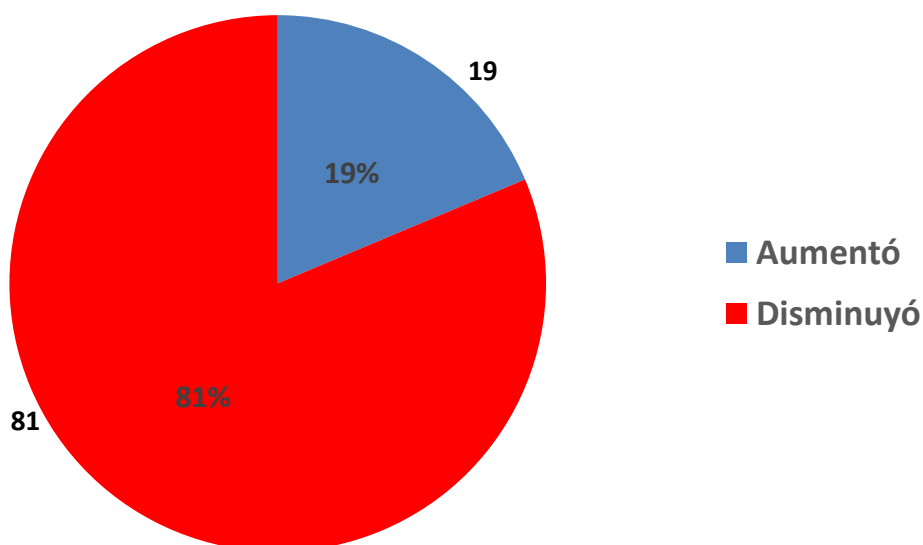


Gráfico 19: ¿Hubo algún cambio en el flujo de personas que transitan por las calles linderas al Metrobús?

13)- ¿Hubo cambios en la carga y descarga de mercaderías para los comercios?

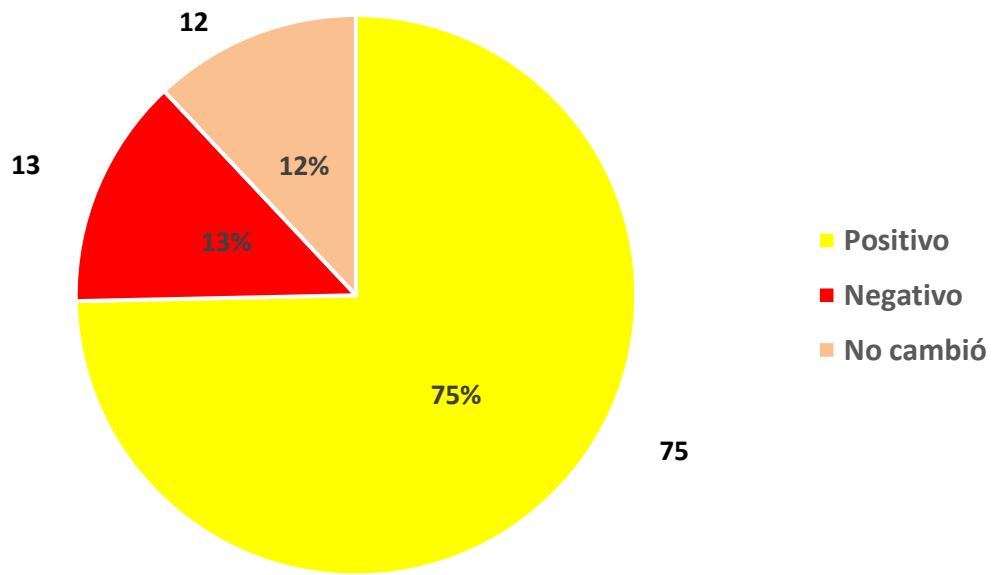


Gráfico 20: ¿Hubo cambios en la carga y descarga de mercaderías para los comercios?

14)- Si la respuesta anterior fue "Positivo", ¿A qué se debió?

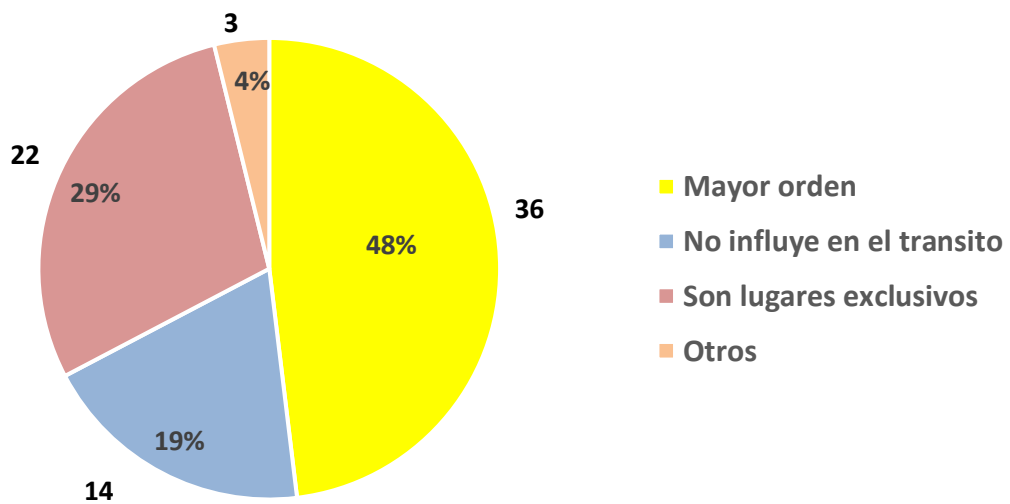


Gráfico 21: Si la respuesta anterior fue "Positivo", ¿A qué se debió?

15)- Si la respuesta 13 fue "Negativo", ¿A qué se debió?

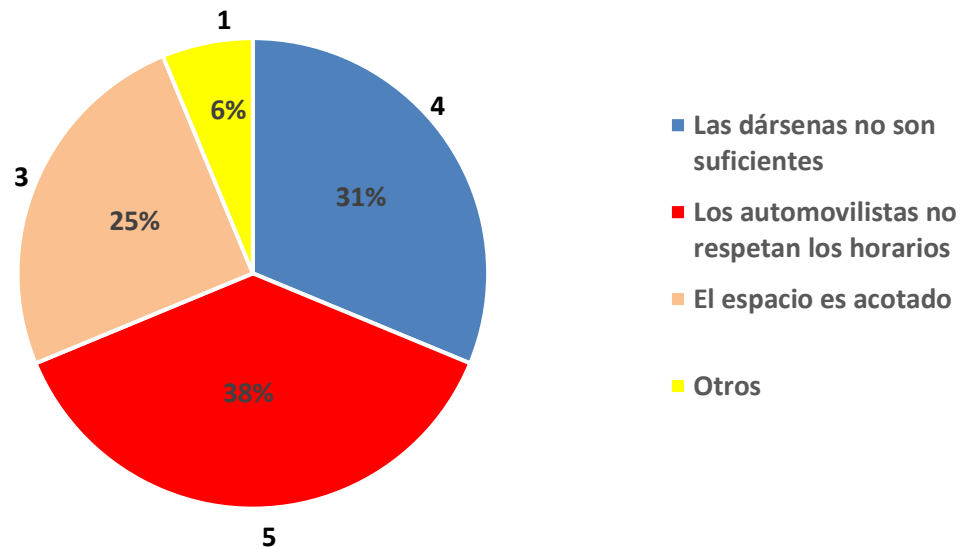


Gráfico 22: Si la respuesta 13 fue "negativo", ¿A qué se debió?

16)- ¿Reconoce alguna nueva oportunidad de negocios con la construcción del Metrobús?

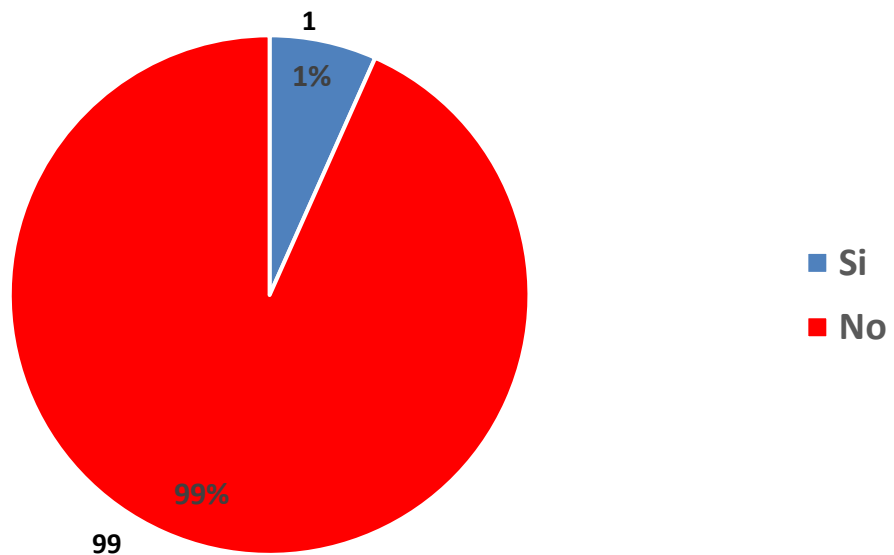


Gráfico 23: ¿Reconoce alguna nueva oportunidad con la construcción del Metrobús?

17)- Si la respuesta fue afirmativa, indique cuáles.

- Cartel en Vereda

18)- ¿Conoce algún comercio que haya cerrado debido a la implementación del Metrobús?

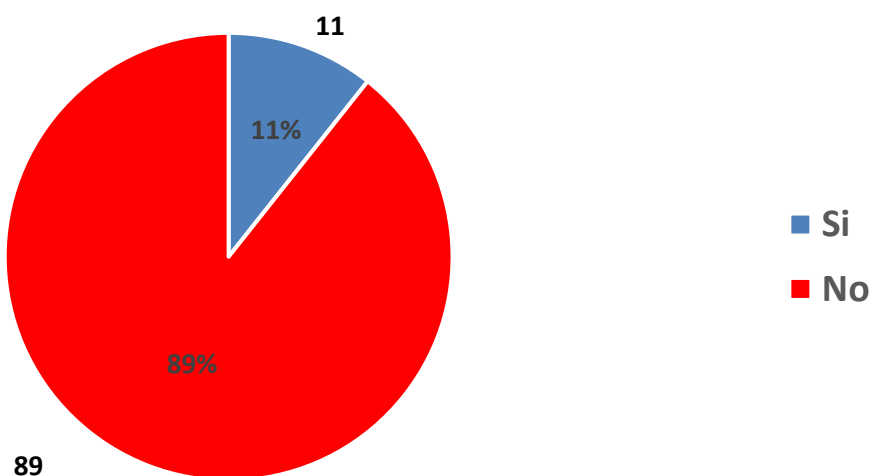


Gráfico 24: ¿Conoce algún comercio que haya cerrado debido a la implementación del Metrobús?

19)- ¿Se incrementó el valor de los alquileres de los comercios?

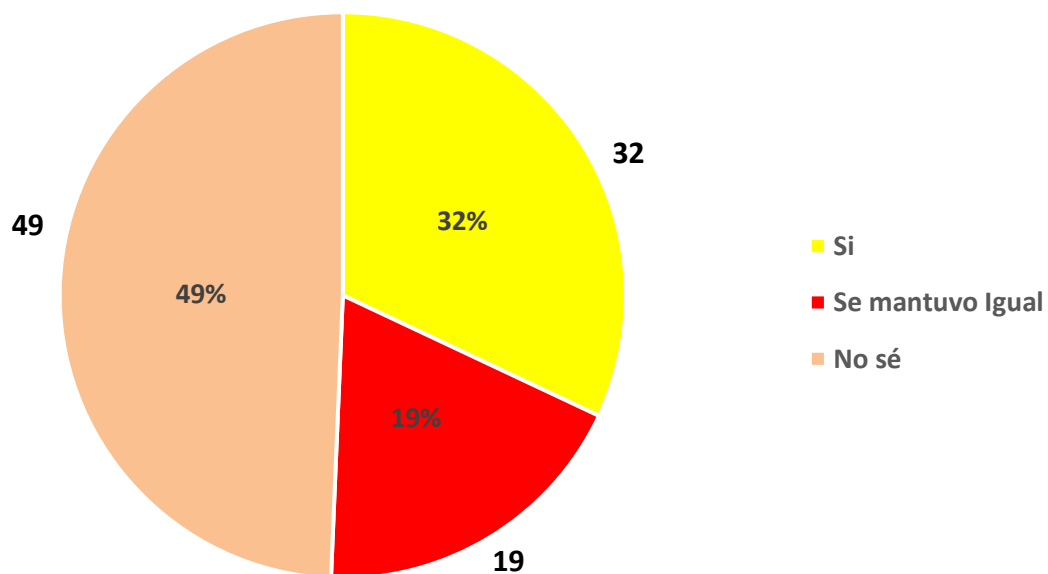


Gráfico 25: ¿Se incrementó el valor de los alquileres de los comercios?

3.3. Resultados por entrevista

Anteriormente fue explicado cómo se realizaron las entrevistas y a qué muestra fueron aplicadas.

Aquí les presentaremos los principales resultados que tomamos para nuestro análisis a través de una tabla, que resume y explica claramente las diferentes respuestas de los entrevistados:

	¿En lo personal que opinión tiene acerca de la construcción del Metrobus?	¿Cambiaría algo del Metrobus?
Gustavo Acevedo (Presidente de la comuna 13)	Fue una excelente construcción porque acelera el tránsito de los ómnibus, las personas ahorran tiempo en el viaje a sus trabajos y o lugares de destinos, razón por la cual es mayor el tiempo para descansar y poder permanecer con sus familias. También pueden llegar antes a sus hogares y con este ahorro de tiempo evitan salir con sus autos particulares para zonas congestionadas en el área que recorre el Metrobús.	Modificaría las distancias entre paradas, porque los vecinos mencionan que algunas están distantes entre sí, por ende, de esta forma deben realizar mayor recorrido para lograr encontrar la parada de los ómnibus que los traslada.
Hector Lufrano (Dueño de Freddo Local Cabildo y Monroe)	Creo que es muy funcional, para la gente que hace uso del transporte público, es una gran conexión entre Capital federal y la provincia de Buenos Aires. Y le permite un acceso directo hasta las redes de subte	No, no cambiaría nada
Matías Montú (Arquitecto - Participo de la construcción del Metrobus Norte)	En lo personal creo que el Metrobus es un proyecto eficiente y sustentable por dos razones por un lado el transporte: Es un medio que lo que hace es diferenciar y ordenar los vehículos de los colectivos por lo cual aumenta la seguridad vial tanto para los vehículos como para el transporte general, agiliza el traslados de la personas y reduce el tiempo de desplazamiento de un lugar a otro. Y segundo Lo urbanístico: Son corredores que tienen un impacto sobre la traza urbana mejorando área degradadas, incorporando vegetación, seguridad, unificación de los corredores y accesibilidad para los vecinos.	Siempre hay cosas para mejorar y cada Metrobus nuevo incorpora modificaciones con el efecto de siempre hacerlo mas eficiente, yo como usuario mejoraría por ahí el tema de los cruce transversales sobre todo para los vehículos e incorporaría sistema de protección entre los paradores y la traza, aumentaría los elementos arquitectónicos que contribuyen con el medio ambiente.
Daniel (Kioskero de local sobre Av. Cabildo)	En lo personal creo que "es lo que hay", un subte no se podría haber hecho porque es mucha plata. Políticamente es conveniente, ya que deja a muchas personas contentas.	No tengo una vista crítica como para poder modificar algo para que mejore la prestación, habría que ver otros Metrobuses en otros países como funcionan, que características tienen y ver que se podrían trasladar a la Argentina para mejorarlo.
Claudia (Dueña de local de ropa femenina sobre Av. Cabildo)	Como pasajera del Metrobús te diría que es muy bueno, ya que viajo más rapido, pero como comerciante estoy totalmente en contra de este.	Como pasajera que las paradas no estén tan alejadas unas de otras

	¿En qué aspectos, piensa que benefició o perjudicó el Metrobús Norte a los comercios de Av. Cabildo?	¿En lo particular, qué reformas estructurales haría en beneficio de los comerciantes de Av. Cabildo?
Gustavo Acevedo (Presidente de la comuna 13)	Beneficia a los comercios por su circulación, pero los perjudica ya que al no tener las paradas sobre la vereda, el público quizás no se detiene con tanta frecuencia a ver los precios, promociones u ofertas que los mismos puedan exponer en sus escaparates.	En este caso habría que aumentar la cantidad de dársenas para que los vehículos particulares puedan permanecer y de alguna forma favorecer la circulación sobre la avenida Cabildo. Esta sería una vía para que el público pueda observar vidrieras, promociones y encontrar el bien o servicio que estén buscando
Hector Lufrano (Dueño de Freddo Local Cabildo y Monroe)	A mi parecer, la mayoría de los locales se vieron perjudicados cuando la obra finalizó, dado que disminuyó el tráfico de autos y de personas porque ahora también caminan por las estaciones del metrobus.	Creo que el peor perjuicio que tienen los comercios con el metrobus es el tiempo que se tarda en preparar y reparar las veredas. Puede ser que tarden hasta un mes para terminar tu vereda, mientras es casi imposible acceder al local comercial. Habría que ver hasta qué punto es fundamental realizar ese cambio, y de ser fundamental que se realice en el menor tiempo posible.
Matías Montú (Arquitecto - Partícipe de la construcción del Metrobus Norte)	Con respecto al beneficio de los comercios yo creo que aumento la seguridad piensa que el metrobús mueve miles de personas por día, está siempre iluminado de noche hace que circulen más cantidad de personas sobre el sistema , para mi hace que más personas pasen por al frente de las vidrieras para tomar el colectivo en los paradores. Hay usuarios que usaban otro medios y actualmente se movilizan con Metrobús.	Para beneficio de comerciantes por ahí a nivel proyecto incorporaría más dársenas de estacionamiento, propondría hacer los paradores más permeables para que los usuarios mientras esperan el colectivo pueden visualizar los comercios.
Daniel (Kioskero de local sobre Av. Cabildo)	El metrobus para mi Kiosko funciona como una FRONTERA, la gente que viene del otro lado de Cabildo no necesita pisar mi vereda para poder "vivir, moverse, ir a trabajar", ya que todo lo puede desarrollar moviéndose hasta el medio de Cabildo donde estan los andenes tanto de ida como de vuelta	Lo que beneficiaría mi kiosko sería sacar los paneles de vidrios que tiene todo el Metrobus y las hidrelécticas que no bloquearan el paso de luz o de visión de un lado a otro
Claudia (Dueña de local de ropa femenina sobre Av. Cabildo)	Lo perjudicó, ya que antes tenía una parada justo afuera de mi local, donde la gente se paraba ahí y hacia tiempo entrando a mi local, hoy en día ya no cuento con eso, y la cantidad de gente que entra, bajo considerablemente	Creo que para mi local es una "barrera visual", y mucha gente entra a mi local por lo que mira en la vidriada, asique mi reforma estructural sería en base a eso, que mi vidriada se pueda ver desde el Metrobús.

Table 2: Resultados de entrevistas

4. Análisis de los Resultados

En primera instancia, analizamos las respuestas obtenidas en base a las encuestas y luego a las entrevistas, tomando aquellas respuestas que consideramos más significativas para la realización del análisis y la presentación de los resultados.

4.1. Distribución de la muestra

A partir de las respuestas de los comercios encuestados encontramos que la mayoría de ellos tiene una antigüedad de más de 5 años, por lo que podemos deducir que estos comercios estuvieron y están operando aún con la construcción del Metrobús. En cuanto al perfil de las personas encuestadas, el 40% son hombres y el 60 % mujeres y la mayor población, el 52%, poseen entre 18 y 35 años. Todos estos comercios pertenecen a una misma zona, desde José Hernández hasta la Av. Congreso y prevalece el rubro de Indumentaria y Calzado con el 45%.

4.2. Análisis de Resultados

1. Identificar si hubo una disminución o aumento de personas que entran a los comercios.

Del total de los comercios encuestados, el 52% expresó que “se mantuvo igual”, mientras que el 37% de ellos sostuvieron que “disminuyó”. Solamente el 11% consideró que hubo un aumento en el tráfico de personas que entran en los negocios.

A partir de estos datos, notamos que la mayoría de los comercios consideran que no hubo un cambio significativo en el tráfico de clientes, pero, sin embargo, podemos notar que muy pocos comerciantes, apenas 11, se expresaron a favor en su respuesta. También hay que destacar que gran parte de los comerciantes se manifestaron en contra, expresando su desacuerdo, disconformidad y enojo con el Metrobús, ya que les trajo consecuencias negativas en cuanto al flujo de personas que ingresan a sus comercios.

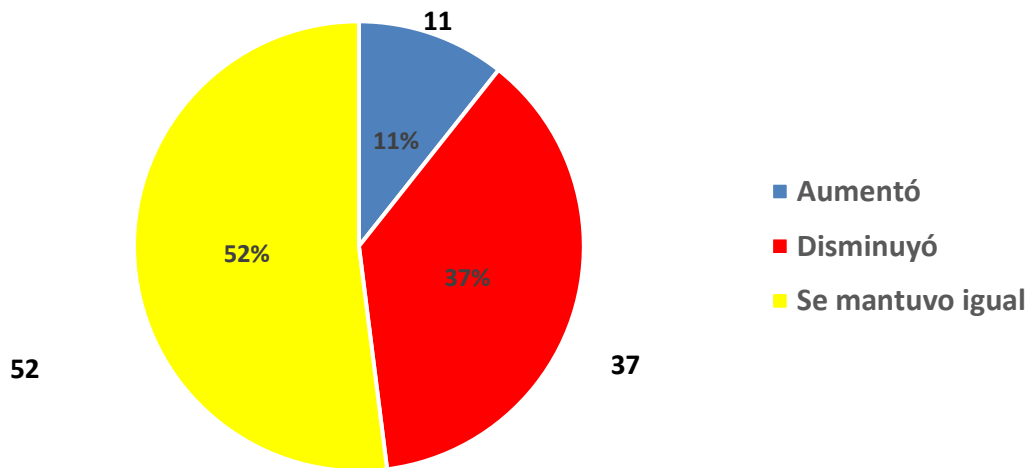


Gráfico 26: ¿A partir de la construcción del Metrobús, se alteró la cantidad de personas que ingresan en su comercio?

Además de esto, podemos agregar, a partir de las entrevistas efectuadas, que luego de la construcción, los usuarios del Metrobús comenzaron a transitar por sus estaciones y no por las veredas, afectando directamente a los comerciantes. Asimismo, el tráfico de autos también disminuyó. Dos de los entrevistados, expresaron su particular desacuerdo, en que se les quitó la parada de colectivo de la entrada del comercio, perjudicando enormemente el flujo entrante de personas, ya que al esperar al colectivo tenían fácil acceso a las vidrieras del mismo y a sus precios.

Podemos relacionar lo dicho anteriormente con la pregunta nro. 12 de la encuesta realizada, ya que su respuesta se inclinó mayormente por una disminución en el flujo de personas que transitan en las calles linderas al Metrobús, limitando aún más la cantidad de potenciales clientes para los comercios.

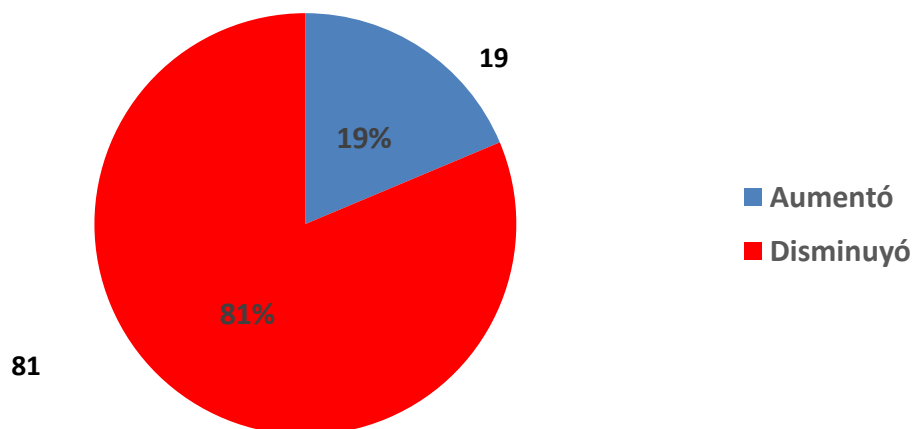


Gráfico 27: ¿Hubo algún cambio en el flujo de personas que transitan por las calles linderas al Metrobús?

2. Comprobar si produjo una variación en la facturación de los comercios.

Este objetivo está estrechamente relacionado con el anterior, ya que la facturación se relaciona con la cantidad de personas que entran al local.

Según los datos de las encuestas, el 49% respondió que la facturación no varió, mientras que un 40% expuso que su facturación disminuyó. Solo un 11% dijo que la facturación aumentó a partir de la construcción del Metrobús.

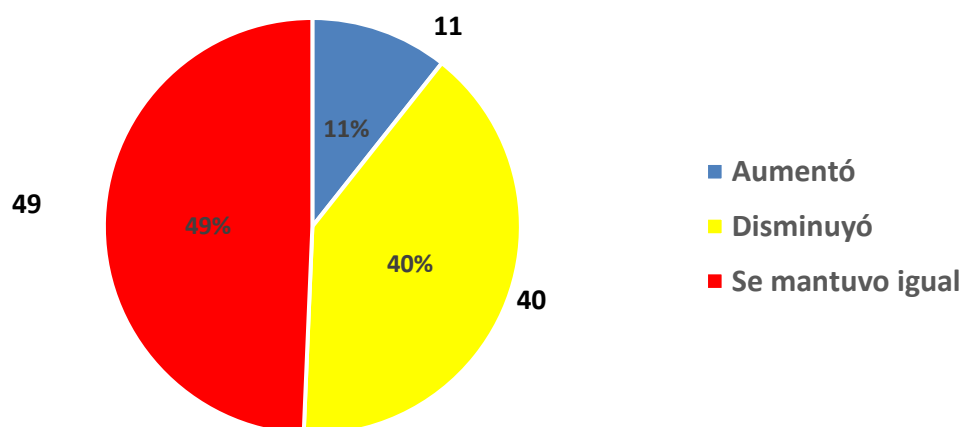


Gráfico 28: ¿A partir de la construcción del Metrobús, notó algún cambio en las ventas?

El porcentaje que sostuvo que hubo una disminución, coincide casi perfectamente con la respuesta a la pregunta nro. 6 de la encuesta (¿Se alteró la cantidad de personas que ingresan en su comercio? Un 37% afirmó que disminuyó), según los comerciantes de Av. Cabildo.

Con respecto al 40% de los encuestados que coincidieron que sus ventas disminuyeron a raíz de la construcción del Metrobús, podemos atribuirlo, a la disminución en el flujo de personas que transitan por las calles linderas al Metrobús, generando así, un impacto negativo en el ingreso de potenciales clientes, y como efecto dominó un descenso en la facturación.

3. Determinar si produjo una externalidad positiva o negativa para los comercios.

Este objetivo puede contestarse a través de las entrevistas realizadas, ya que creemos que la pregunta 19 de la encuesta (¿Se incrementó el valor de los alquileres de los comercios?) no es significativa para llegar a una conclusión precisa.

Según los entrevistados, el Metrobús trajo con su construcción una serie de consecuencias negativas para los comerciantes. Por un lado, la visibilidad es limitada desde las estaciones del Metrobús hacia los comercios, ya que los paneles que se encuentran en las estaciones no permiten una visión clara hacia los negocios. Por otro lado, el menor espacio para los automóviles, trajo un impacto negativo en el movimiento de personas en la zona comercial. Además de esto, los comerciantes afirman que el Metrobús actúa como una “frontera”. Las estaciones están en el medio de la Avenida Cabildo y los usuarios no precisan ir a la vereda de enfrente, como lo hacían anteriormente, para tomarse un colectivo de vuelta. De esta forma, se evita la interacción que tenían los potenciales clientes con los comercios.

4. Investigar si hubo un cambio en el flujo de personas que transitan por las calles linderas al Metrobús.

El resultado de las encuestas arrojó que, un 81%, es decir la gran mayoría, sostuvo que disminuyó el flujo de personas que transitan por las calles linderas al Metrobús, a partir de que las paradas de colectivos se encuentran en el medio de la Avenida Cabildo, y no en las calles como solían estar.

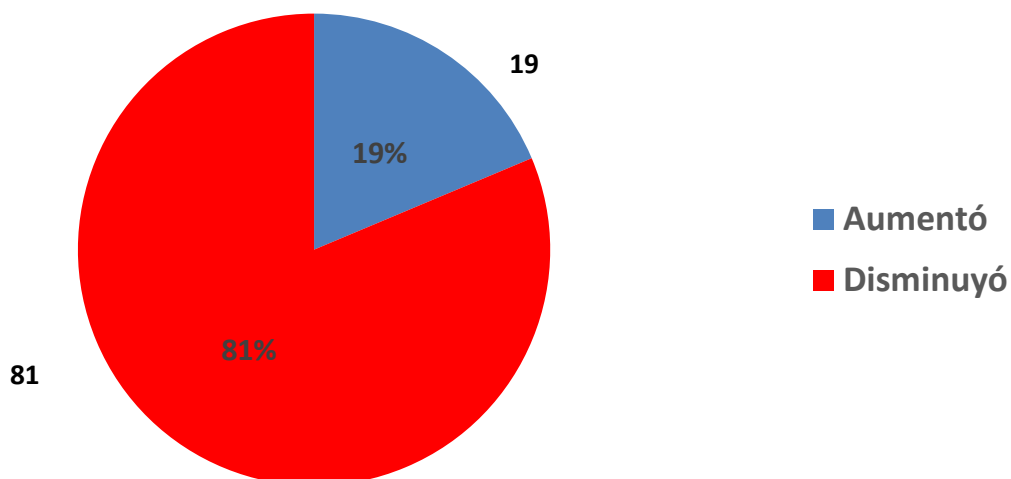


Gráfico 29: ¿Hubo algún cambio en el flujo de personas que transitan por las calles linderas al Metrobús?

La disminución del flujo de personas y el cambio de lugar de las paradas de los colectivos, las cuales se encontraban muy cerca de las vidrieras de los comercios, generó que las personas no se detengan a ver los precios, ofertas y demás productos. Esto sucede ya que las estaciones se encuentran más alejadas y su visión hacia los comercios es muy limitada.

Otro dato a destacar, es que durante la construcción del Metrobús, el tiempo que se tarda en preparar y reparar las veredas es muy extenso, y es casi imposible acceder al local comercial durante ese período, provocando pérdidas irre recuperables y un gran descontento entre los comerciantes.

5. Analizar si hubo cambios en la carga y descarga de mercaderías.

A partir de los resultados de las encuestas, un 75% de los encuestados expresó que hubo un cambio positivo, mientras que un 13% sostuvo que fue negativo. El restante 12% consideró que la modificación no trajo ni beneficios ni contras en cuanto a la carga y descarga de mercadería.

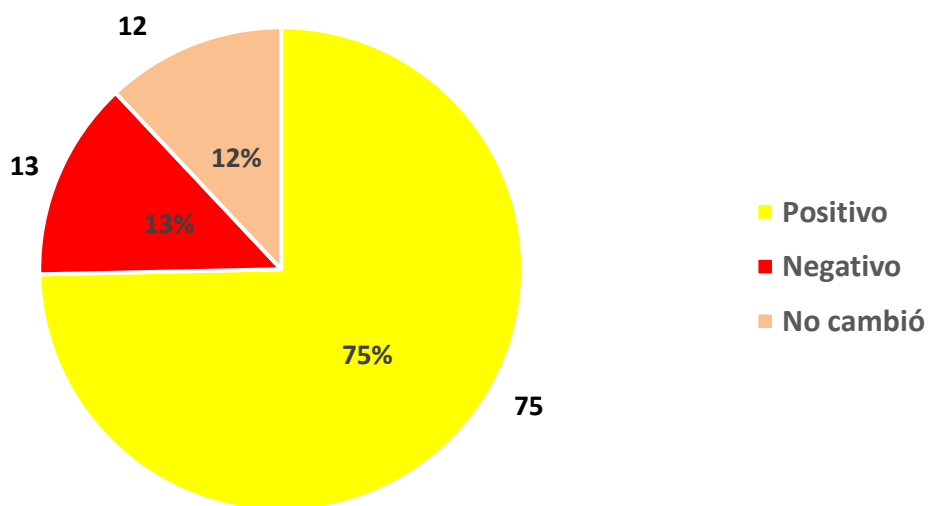


Gráfico 30: ¿Hubo cambios en la carga y descarga de mercaderías para los comercios?

Las respuestas que obtuvimos considerando que hubo un cambio positivo, se debieron a distintos factores. El 48% contestó que, con las nuevas dársenas exclusivas para poder realizar la tarea de cargar y descargar mercadería, existe un mayor orden. El 19% adjudicó esto a que ahora el proceso de cargar y descargar no incide en empeorar tráfico. El 29% dijo que la creación de dársenas exclusivas para ello fue algo positivo e innovador.

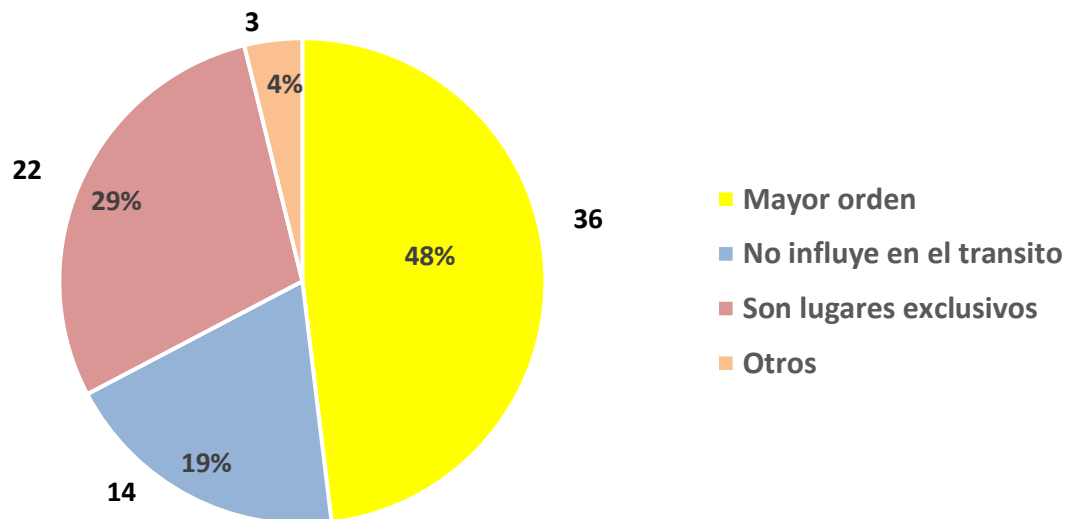


Gráfico 31: Si la respuesta anterior fue "Positivo", ¿A qué se debió?

Con respecto a los comerciantes que contestaron negativamente, es decir que hubo un cambio negativo, un 38% dijo que los automovilistas no respetan los horarios ni tiempos límite que se permite, por lo que trae problemas a la hora de realizar el proceso de carga y descarga. El 25% dijo que el espacio de las dársenas es acotado, por lo que se deberían haber hecho unas dársenas con mayores dimensiones. El 31% de las personas que contestaron a esta pregunta, adjudicó el cambio negativo a que las dársenas no son suficientes.

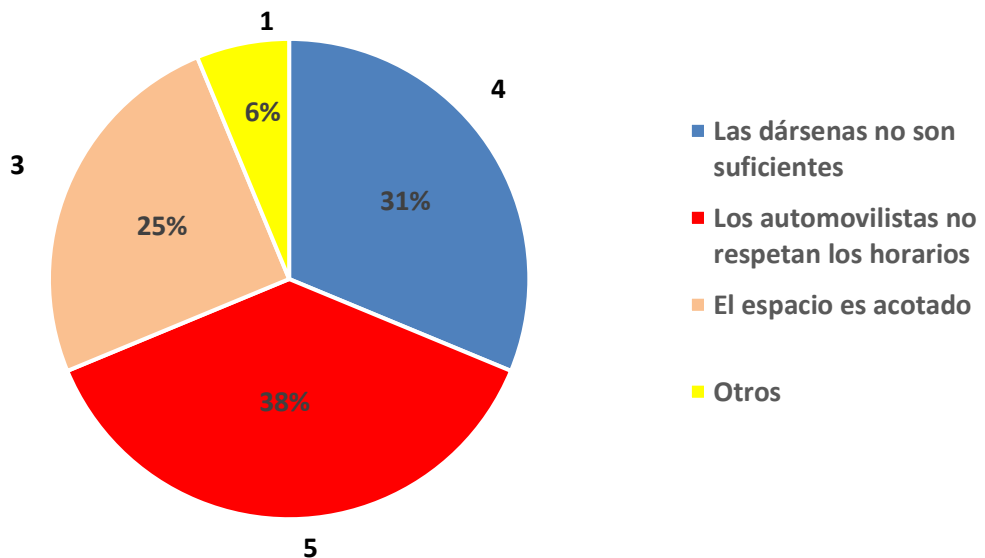


Gráfico 32: Si la respuesta 13 fue "negativo", ¿A qué se debió?

6. Determinar si los comercios tomaron medidas respecto a la inseguridad que el Metrobús podría causar.

La mayoría de los comerciantes no notaron un cambio en la inseguridad luego de la construcción del Metrobús.

El porcentaje que respondieron afirmativamente, es decir, que sí trajo más inseguridad no fue muy significativo ya que apenas fue del 6%. Algunas de las medidas que tomaron fueron las de incorporar cámaras en sus locales y rejas para evitar posibles robos.

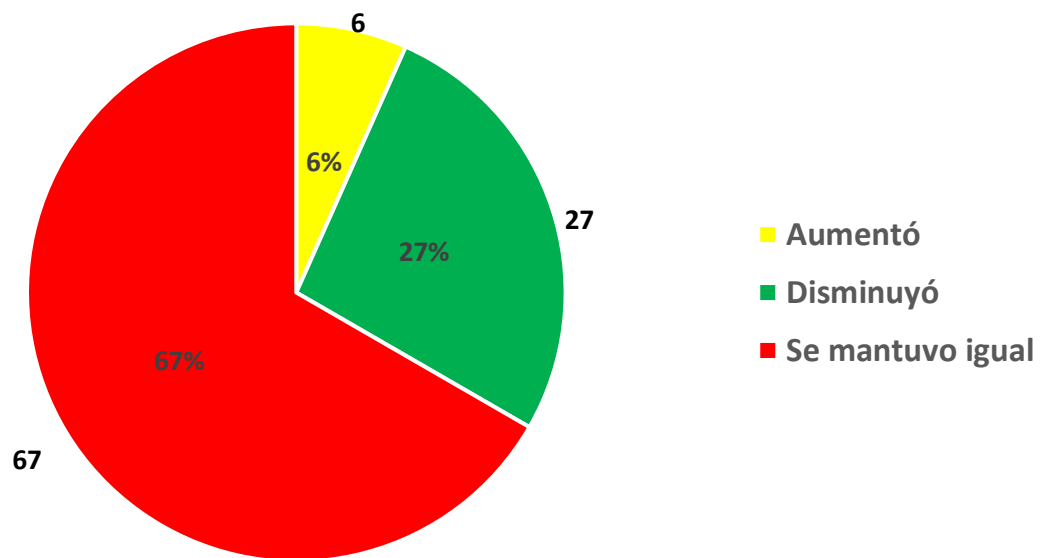


Gráfico 33: ¿El Metrobús produjo algún cambio en la inseguridad?

Con respecto al 27%, los cuales respondieron que la inseguridad disminuyó, lo atribuyeron a la mayor iluminación lo cual coincide perfectamente con el marco teórico: el Metrobús trae consigo mayor seguridad, ya que tiene tecnología LED, que mejora la visibilidad y permite el monitoreo constante. Además de esto, 6 encuestados atribuyeron la disminución en la inseguridad a la mayor cantidad de personas que se encuentran ahora en el sistema, y disminuyendo las posibilidades de algún robo.

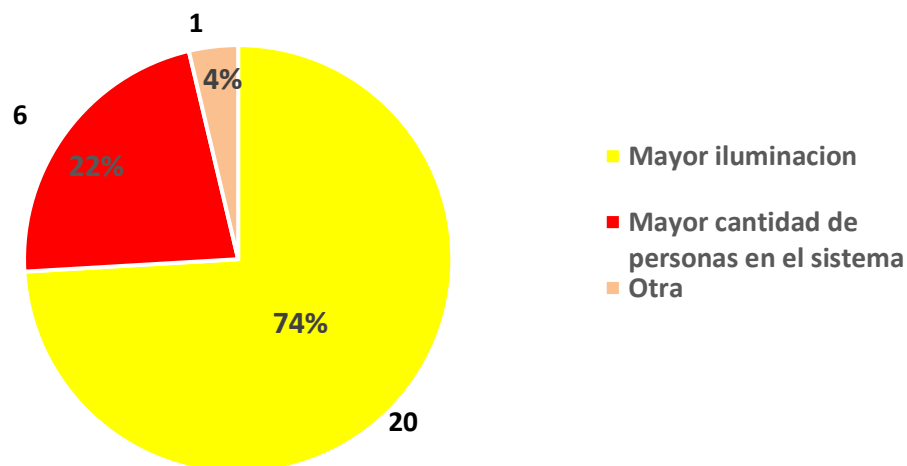


Gráfico 34: Si la respuesta a la pregunta 8 fue "Disminuyó", ¿A qué se debió esto?

7. Analizar si surgieron nuevas oportunidades de negocios a partir de la construcción del Metrobús.

El 99% de los comerciantes no reconoció ninguna nueva oportunidad a partir de la construcción del Metrobús Norte. Solo el 1% de ellos, es decir un solo 1 comercio, le surgió la idea de una nueva oportunidad:

- Cartel en vereda

A través de esto datos, nos damos cuenta que los comerciantes no registran nuevas oportunidades luego de la construcción del Metrobús. Por el contrario lo ven como una amenaza, ya que lo definen como una "barrera visual".

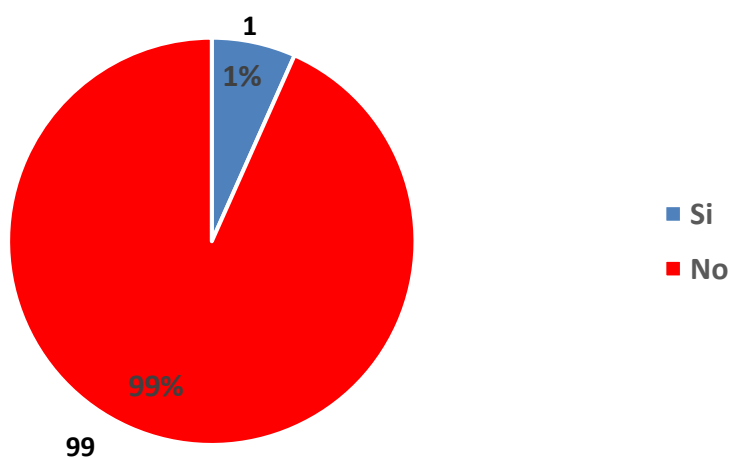


Gráfico 35: ¿Reconoce alguna nueva oportunidad con la construcción del Metrobús?

5. Conclusiones:

Objetivo: Identificar si hubo una disminución o aumento de personas que entran a los comercios.

- No aumentó el ingreso de personas a los comercios, más bien hubo una disminución.
- Razón principal: las personas esperan los colectivos sobre las estaciones del Metrobús, en vez de en la vereda.

Objetivo: Comprobar si produjo una variación en la facturación de los comercios.

- Se comprobó que hubo una variación en la facturación de los comercios, y esta disminuyó.
- Sin importar el rubro del mismo, todos los encuestados coincidieron que la razón principal fue el menor flujo de personas que transitan por las veredas y también que la espera de los colectivos ahora sucede en las estaciones, en lugar de en las veredas como se hacía anteriormente. De esta forma, los potenciales clientes no se detienen en la vidrieras para ver los precios, promociones y diferente productos.

Objetivo: Determinar si produjo una externalidad positiva o negativa.

- Para los comerciantes de Av. Cabildo, el Metrobús produce una externalidad negativa que los perjudica.
- A partir del análisis de las entrevistas pudimos concluir que por un lado el Metrobús actúa como una “frontera”, ya que al encontrarse las estaciones en el medio de la calle, los usuarios no necesitan cruzar a la vereda de enfrente en su trayecto de ida y vuelta a casa. Y por el otro lado, este también actúa como una “barrea visual”, ya que los paneles del Metrobús son muy oscuros, imposibilitando a los pasajeros ver las vidrieras de los comercios de Av. Cabildo desde las estaciones.

Objetivo: Investigar si hubo un cambio en el flujo de personas que transitan por las calles linderas al Metrobús.

- Existe un cambio en el flujo de personas que transitan por las veredas linderas al Metrobús, y según los resultados obtenidos, este es menor.
- Los encuestados, en su gran mayoría, coincidieron que la consecuencia principal es que, sin las paradas de colectivos en la puerta de sus comercios, la cantidad de personas en las veredas disminuyó y los potenciales clientes no se detiene a ver los precios, ofertas y demás productos que estos exhiben.

Objetivo: Analizar si hubo cambios en la carga y descarga de mercaderías.

- Hubo cambios positivos en la carga y descarga de mercaderías para los comerciantes.
- Razones principales: mayor ordenamiento, dársenas exclusivas para esta tarea y que el proceso de carga y descarga de mercaderías ahora no influye en el tránsito habitual de la ciudad.

Objetivo: Determinar si los comercios tomaron medidas respecto a la inseguridad que el Metrobús podría causar.

- Los comerciantes sostuvieron que el Metrobús no trajo mayor inseguridad. Por el contrario, un porcentaje considerablemente alto, coincidió que la inseguridad disminuyó.
- Principales razones: mayor iluminación y mayor flujo de personas en el sistema.

Objetivo: Analizar si surgieron nuevas oportunidades de negocios a partir de la construcción del Metrobús.

- No surgieron nuevas oportunidades de negocios a partir de la construcción del Metrobús.
- Los comerciantes, lejos de buscar nuevas oportunidades a partir de la construcción del mismo, lo ven como una consecuencia negativa y una amenaza, ya que lo definen como una “barrera visual”.

6. BIBLIOGRAFÍA

- Agosta, R. (2013). El Sector Transporte en Argentina. *Exposición en el Seminario de Transporte y cambio Climatico en la Argentina*. Argentina.
- Amundsen, C. (June, 2001). *Bus Rapid Transit: Everything old is new again*. Obtenido de The American City & County, 118(8), 44-53:
<https://search.proquest.com/docview/195956780?accountid=147831>
- Defensoria del Pueblo. (s.f.). *Sistemas BRT: Ciudades Suramericanas*. Obtenido de <http://www.defensoria.org.ar/institucional/pdf/informemetrobus.pdf>
- Fernando G. Martinez. (2014). *CECRED*. Obtenido de EL SISTEMA DE TRANSPORTE EN ARGENTINA: <http://www.cecreda.org.ar/archivos/nNiKb.pdf>
- Global BRT Data* . (s.f.). Obtenido de www.brtdata.org
- Gob. de la Ciudad de Buenos Aires. (2010). *El metrobus en el mundo*. Obtenido de <http://movilidad.buenosaires.gob.ar/metrobus/el-metrobus-en-el-mundo/>
- Gobierno de la Cdad. de Bs. As. (s.f.). *Metrobus Norte*. Obtenido de <http://www.buenosaires.gob.ar/movilidad/metrobus/metrobus-norte>
- Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires . (2017). *Red de Metrobus*. Obtenido de <http://www.buenosaires.gob.ar/movilidad/metrobus/red-de-metrobus>
- Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. (2010). *El Metrobús en el mundo*. Obtenido de <http://movilidad.buenosaires.gob.ar/metrobus/el-metrobus-en-el-mundo/>
- Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. (2010). *Movilidad sustentable*. Obtenido de <http://www.buenosaires.gob.ar/movilidad>
- Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. (2010). *¿Por qué Metrobus?* Obtenido de <http://movilidad.buenosaires.gob.ar/metrobus/%C2%BFpor-que-metrobus/>
- Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. (2014). *Metrobus 9 de Julio*. Obtenido de <http://www.buenosaires.gob.ar/movilidad/metrobus/metrobus-9-de-julio>
- Guckert, W. P. (2015). *Bus Rapid transit System: Aviable transit solution*. Obtenido de Institute of Transportation Engineers:
<https://search.proquest.com/docview/1733614997?accountid=147831>

Hughes, G. y. (1999). *Economic Reform and Environmental Performance in Transition Economies*. Washington, DC.

Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo. (s.f.). Obtenido de <https://www.itdp.org/>

ISTAS. (2009). *Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud*. Barcelona.

Rodriguez, D. A. (Enero de 2013). *Sistemas de transporte público masivo tipo BRT (Bus Rapid Transit)*. Obtenido de <http://www.lincolninst.edu>

Telam. (2013). *Telam*. Obtenido de <http://www.telam.com.ar/notas>

Universidad Autónoma de Barcelona. (2017). *El medio ambiente*. Obtenido de <http://www.uab.cat/web/avantatges-de-la-mobilitat-sostenible-1251095197179.html>.

Anexo I. Encuesta

Marque con una "x" la opción correcta.

1) Sexo

Masculino

Femenino

2) Edad

18-35

36-50

Más de 50

3) Rubro del negocio

Indumentaria y Calzado

Gastronomía

Farmacia

Librería

Almacén/kiosko

Otro. Indique cual.....

4) Antigüedad del comercio

0-5 Años

6-10 Años

Más de 10

5) ¿Ve al Metrobús como un cambio positivo o negativo?

Positivo

Negativo

6) ¿A partir de la construcción del Metrobús, se alteró la cantidad de personas que ingresan en su comercio?

Aumentó

Disminuyó

Se mantuvo igual

7) ¿A partir de la construcción del Metrobús, notó algún cambio en las ventas?

Aumentó Disminuyó Se mantuvo igual

8) ¿El Metrobús produjo algún cambio en la inseguridad?

Aumentó Disminuyó Se mantuvo igual

9) Si la respuesta anterior fue afirmativa (Aumentó), ¿su comercio tomo alguna medida adicional?
¿Cuál?

Si No

10) Si la respuesta anterior fue afirmativa, indique cuales.

.....

11) Si la respuesta a la pregunta 8 fue "Disminuyó", ¿A qué se debió?

Mayor iluminación Mayor cantidad de personas en el sistema Otra

12) ¿Hubo algún cambio en el flujo de personas que transitan por las calles linderas al Metrobús?

Aumentó Disminuyó

13) ¿Hubo cambios en la carga y descarga de mercaderías para los comercios?

Positivo Negativo No cambió

14) Si la respuesta anterior fue "Positivo", ¿A qué se debió?

Mayor orden

No influye en el tránsito

Son lugares exclusivos

Otros

15) Si la respuesta 13 fue "negativo", ¿A qué se debió?

Las dársenas no son suficientes

Los automovilistas no respetan los horarios

El espacio es acotado

Otros

16) ¿Reconoce alguna nueva oportunidad de negocios con la construcción del Metrobús?

Si No

17) SI la respuesta fue afirmativa, indique cuáles.

.....

18) ¿Conoce algún comercio que haya cerrado debido a la implementación del Metrobús?

Si No

19) ¿Se incrementó el valor de los alquileres de los comercios?

Si No se Se mantuvo igual

Anexo II. Resultados de encuestas

1.

Sexo	
Masculino	Femenino
40	60

2.

Edad (Años)		
18-35	36-50	Más de 50
52	37	11

3.

Rubro del negocio	
Indumentaria y calzado	45
Gastronomía	11
Farmacia	7
Librería	9
Almacen/kiosko	13
Otro	15

4.

Antigüedad del comercio		
0-5 Años	6-10 Años	Más 10 Años
32	29	39

5. ¿Ve al Metrobús como un cambio positivo o negativo?

Positivo	44
Negativo	56

6. ¿A partir de la construcción del Metrobús, se alteró la cantidad de personas que ingresan en su comercio?

Aumentó	11
Disminuyó	37
Se mantuvo igual	52

7. ¿A partir de la construcción del Metrobús, notó algún cambio en las ventas?

Aumentó	11
Disminuyó	40
Se mantuvo igual	49

8. ¿El Metrobús produjo algún cambio en la inseguridad?

Aumentó	6
Disminuyó	27
Se mantuvo igual	67

9. Si la respuesta anterior fue afirmativa, ¿su comercio tomó alguna medida adicional?

Si	2
No	4

10. Si la respuesta anterior fue afirmativa, indique cuáles.

- Cámaras
- Rejas

11. Si la respuesta a la pregunta 8 fue “Disminuyó”, ¿A qué se debió esto?

Mayor iluminación	20
Mayor cantidad de personas en el sistema	6
Otra	1

12. ¿Hubo algún cambio en el flujo de personas que transitan por las calles linderas al Metrobús?

Aumentó	19
Disminuyó	81

13. ¿Hubo cambios en la carga y descarga de mercaderías para los comercios?

Positivo	75
Negativo	13
No cambió	12

14. Si la respuesta anterior fue “Positivo”, ¿A qué se debió?

Mayor orden	36
No influye en el tránsito	14
Son lugares exclusivos	22
Otros	3

15. Si la respuesta 13 fue “Negativo”, ¿A qué se debió?

Las dársenas no son suficientes	4
Los automovilistas no respetan los horarios	5
El espacio es acotado	3
Otros	1

16. ¿Reconoce alguna nueva oportunidad de negocios con la construcción del Metrobús?

Si	1
No	99

17. Si la respuesta fue afirmativa, indique cuáles.

- Cartel en Vereda

18. ¿Conoce algún comercio que haya cerrado debido a la implementación del Metrobús?

Si	11
No	89

19. ¿Se incrementó el valor de los alquileres de los comercios?

Si	32
Se mantuvo igual	19
No sé	49

ANEXO III. ENTREVISTAS

ENTREVISTA A GUSTAVO ACEVEDO – PRESIDENTE DE LA COMUNA 13

1- ¿En lo personal, qué opinión tiene acerca de la construcción de Metrobús Norte?

Fue una excelente construcción porque acelera el tránsito de los ómnibus, las personas ahorran tiempo en el viaje a sus trabajos y o lugares de destinos, razón por la cual es mayor el tiempo para descansar y poder permanecer con sus familias. También pueden llegar antes a sus hogares y con este ahorro de tiempo evitan salir con sus autos particulares para zonas congestionadas en el área que recorre el Metrobús.

2- ¿Cambiaría algo del Metrobús?

Modificaría las distancias entre paradas, porque los vecinos mencionan que algunas están distantes entre sí, por ende, de esta forma deben realizar mayor recorrido para lograr encontrar la parada de los ómnibus que los traslada.

3- ¿En qué aspectos piensa que benefició o perjudicó el Metrobús Norte a los comercios de Av. Cabildo?

Beneficia a los comercios por su circulación, pero los perjudica ya que al no tener las paradas sobre la vereda, el público quizás no se detiene con tanta frecuencia a ver los precios, promociones u ofertas que los mismos puedan exponer en sus escaparates.

4- ¿En lo particular, qué reformas estructurales haría en beneficio de los comerciantes de Av. Cabildo?

En este caso habría que aumentar la cantidad de dársenas para que los vehículos particulares puedan permanecer y de alguna forma favorecer la circulación sobre la avenida Cabildo. Esta sería una vía para que el público pueda observar vidrieras, promociones y encontrar el bien o servicio que estén buscando.

Entrevista a Matías Montú – Arquitecto partícipe de la construcción del Metrobús Norte

1-¿En lo personal, qué opinión tiene acerca de la construcción de Metrobús Norte?

En lo personal yo creo que el Metrobús es un proyecto eficiente y sustentable básicamente por dos puntos:

* El transporte: Es un medio que lo que hace es diferenciar y ordenar los vehículos de los colectivos por lo cual aumenta la seguridad vial tanto para los vehículos como para el transporte general, agiliza los traslados de la personas y reduce el tiempo de desplazamiento de un lugar a otro.

* Lo urbanístico: Son corredores que tienen un impacto sobre la traza urbana mejorando área degradadas, incorporando vegetación, seguridad, unificación de los corredores y accesibilidad para los vecinos.

2-¿Cambiaría algo del Metrobús?

Siempre hay cosas para mejorar y cada Metrobús nuevo incorpora modificaciones con el efecto de siempre hacerlo más eficiente, yo como usuario mejoraría por ahí el tema de los cruces transversales sobre todo para los vehículos e incorporaría sistema de protección entre los paradores y la traza, aumentaría los elementos arquitectónicos que contribuyen con el medio ambiente.

3-¿En qué aspectos piensa que benefició o perjudicó el Metrobús Norte a los comercios de Av. Cabildo?

Con respecto al beneficio de los comercios yo creo que aumentó la seguridad pensá que el Metrobús mueve miles de personas por día, está siempre iluminado de noche hace que circulen más cantidad de personas sobre el sistema, para mi hace que más personas pasen por al frente de las vidrieras para tomar el colectivo en los paradores. Hay usuarios que usaban otros medios y actualmente se movilizan con Metrobús.

4-¿En lo particular, qué reformas estructurales haría en beneficio de los comerciantes de Av. Cabildo?

Para beneficio de los comerciantes por ahí a nivel proyecto incorporaría más dársenas de estacionamiento, propondría hacer los paradores más permeables para que los usuarios mientras esperan el colectivo pueden visualizar los comercios.

ENTREVISTA A HÉCTOR LUFRANO – DUEÑO DE HELADERÍA FREDDO
SOBRE AV. CABILDO

1-¿En lo personal, qué opinión tiene acerca de la construcción de Metrobús Norte?

Creo que es muy funcional, para la gente que hace uso del transporte público, es una gran conexión entre Capital federal y la provincia de Buenos Aires. Y le permite un acceso directo hasta las redes de subte.

2-¿Cambiaría algo del Metrobús?

No, no cambiaría nada.

3-¿En qué aspectos piensa que benefició o perjudicó el Metrobús Norte a los comercios de Av. Cabildo?

A mi parecer, la mayoría de los locales se vieron perjudicados cuando la obra finalizó, dado que disminuyó el tráfico de autos y de personas porque ahora también caminan por las estaciones del Metrobús.

4-¿En lo particular, qué reformas estructurales haría en beneficio de los comerciantes de Av. Cabildo?

Creo que el peor perjuicio que tienen los comercios con el Metrobús es el tiempo que se tarda en preparar y reparar las veredas. Puede ser que tarden hasta un mes para terminar tu vereda, mientras es casi imposible acceder al local comercial. Habría que ver hasta qué punto es fundamental realizar ese cambio, y de ser fundamental que se realice en el menor tiempo posible.

ENTREVISTA A DANIEL – KIOSKERO SOBRE AV. CABILDO

1-¿En lo personal, qué opinión tiene acerca de la construcción de Metrobús Norte?

En lo personal creo que "es lo que hay", un subte no se podría haber hecho porque es mucha plata. Políticamente es conveniente, ya que deja a muchas personas contentas.

2-¿Cambiaría algo del Metrobús?

No tengo una vista crítica como para poder modificar algo para que mejore la prestación, habría que ver otros Metrobuses en otros países como funcionan, que características tienen y ver que se podría trasladar a la Argentina para mejorarlo.

3-¿En qué aspectos piensa que benefició o perjudicó el Metrobús Norte a los comercios de Av. Cabildo?

El Metrobús para mi Kiosko funciona como una FRONTERA, la gente que viene del otro lado de Cabildo no necesita pisar mi vereda para poder "vivir, moverse, ir a trabajar", ya que todo lo puede desarrollar moviéndose hasta el medio de Cabildo donde están los andenes tanto de ida como de vuelta.

4-¿En lo particular, qué reformas estructurales haría en beneficio de los comerciantes de Av. Cabildo?

Me beneficiaría mi Kiosko sacar los paneles de vidrios que tiene todo el Metrobus y las hidroeléctricas que no bloquearan el paso de luz o de visión de un lado a otro

ENTREVISTA A CLAUDIA – DUEÑA DE LOCAL DE ROPA FEMENINA SOBRE
AV. CABILDO

1- ¿En lo personal, qué opinión tiene acerca de la construcción de Metrobús Norte?

Como pasajera del Metrobús te diría que es muy bueno, ya que viajo más rápido, pero como comerciante estoy totalmente en contra del Metrobús

2- ¿Cambiaría algo del Metrobús?

Como pasajera que las paradas no estén tan alejadas unas de otras.

3- ¿En qué aspectos piensa que benefició o perjudicó el Metrobús Norte a los comercios de Av. Cabildo?

Lo perjudicó, ya que antes tenía una parada justo afuera de mi local, donde la gente se paraba ahí y hacía tiempo quizás entrando a mi local, hoy en día ya no cuento con eso, y la cantidad de gente que entra, bajo considerablemente

4- ¿En lo particular, qué reformas estructurales haría en beneficio de los comerciantes de Av. Cabildo?

Creo que para mí local es una "barrera visual", y mucha gente entra a mi local por que lo mira en la vidriera, asique mi reforma estructural sería en base a eso, que mi vidriera se pueda ver desde el Metrobús.

ANEXO IV. PRESENTACIÓN ORAL (POWER POINT)

Trabajo de Investigación Final

“Los efectos económicos sobre los comercios de Av. Cabildo, a un año de la construcción del Metrobús Norte.”

Integrantes:

-Hadam Marina
-Nozzi Franco

Tutores:

Alterson, Martin Andrés
Sosa, Federico Adrián

ÍNDICE:

- INTRODUCCIÓN – OBJETIVOS



- MARCO TEÓRICO



- METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN



- ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS



- CONCLUSIONES



EL Metrobús Norte

- Pasajeros: Innovador, rápido, económico, cómodo, seguro y eficiente.
- Comerciantes de Av. Cabildo: ¿Están de acuerdo con el Metrobús?



Objetivos Particulares



- ✓ Aumento o disminución de personas que entran a los locales.
- ✓ Variación en la facturación de los comercios.
- ✓ Cambios en la carga y descarga.
- ✓ ¿Generó una externalidad positiva o negativa?
- ✓ Cambio en el flujo de personas que transitan por las calles de la Avenida.
- ✓ Identificar si hubo cambios en la seguridad y que medidas se tomaron.
- ✓ Analizar si surgieron nuevas oportunidades de negocios.

MARCO TEÓRICO

EL METROBÚS – BRT (A NIVEL MUNDIAL):




- Primer Metrobús: 1974 en Curitiba, Brasil
- Se implementó exitosamente en más de 150 ciudades alrededor del mundo.
- Gran crecimiento exponencial mundial a partir del año 2000



Beneficios del Metrobús:

- Funcionan las 24 horas del día, los 365 días del año
- Frecuencia de a 2 a 4 minutos durante el día, y de 10 a 15 de noche.
- Reduce el tiempo de viaje.
- Reduce la contaminación acústica y atmosférica
- Colabora con la seguridad vial
- Estaciones preparadas para ancianos y discapacitados

- ✓ Para transportar 10.000 personas se necesitan:

Vehiculos	Unidades	Espacio (m2)	Combustible (litros)
	2000	24000	200
	167	8800	80
	71	3550	40

Metrobús en la Argentina

- Primer Metrobús: 31 de mayo de 2011
1. Metrobús Juan B. Justo
 2. Metrobús 9 de Julio
 3. Metrobús Sur
 4. Metrobús Autopista 25 de mayo.
 5. Metrobús Del Bajo
 6. Metrobús San Martín
 - 7. Metrobús Norte**

METODOLOGÍA

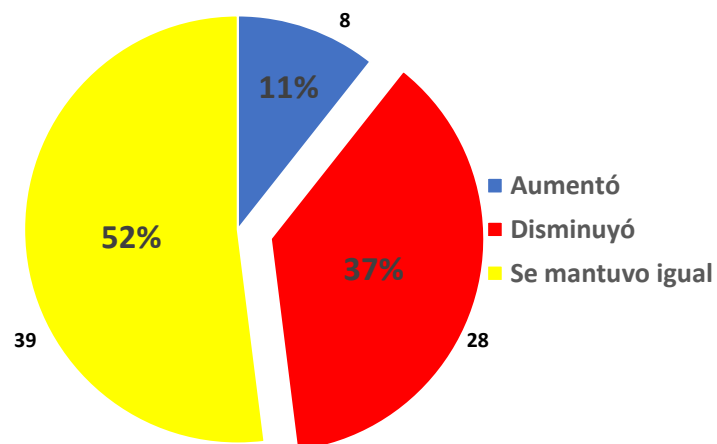
Encuestas: 75 locales de Av. Cabildo

Entrevistas: 5 personas (comerciantes, y personas relacionadas al Metrobús)

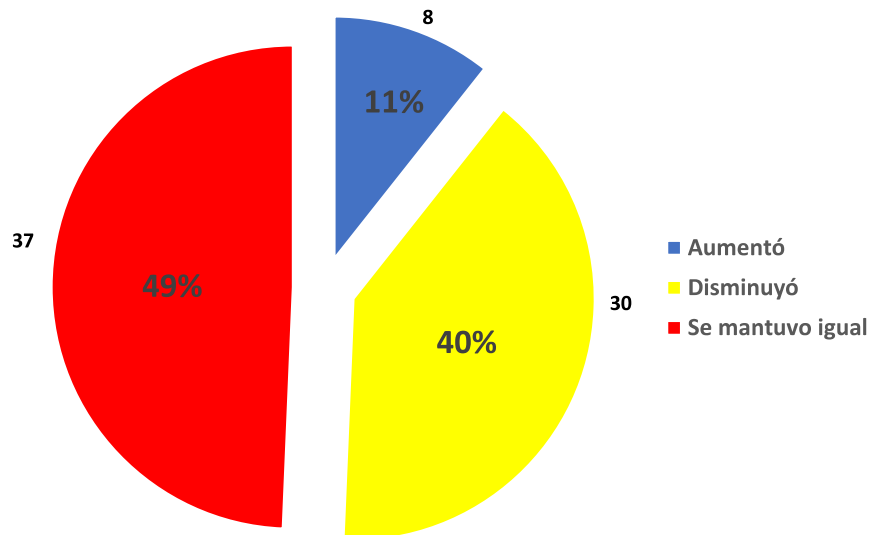


ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS

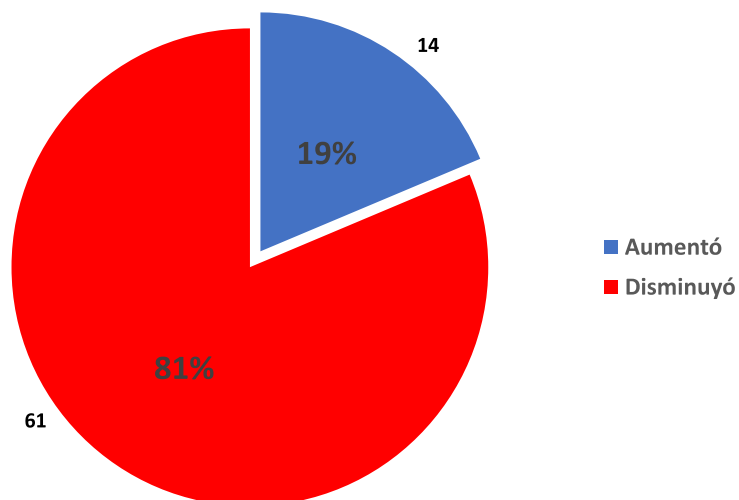
✓ Identificar si hubo una disminución o aumento de personas que entran a los comercios



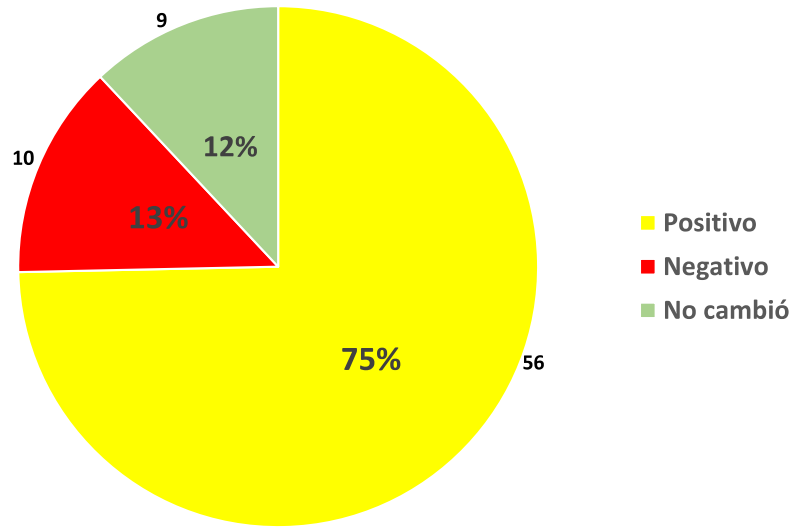
- ✓ Comprobar si produjo una variación en la facturación de los comercios



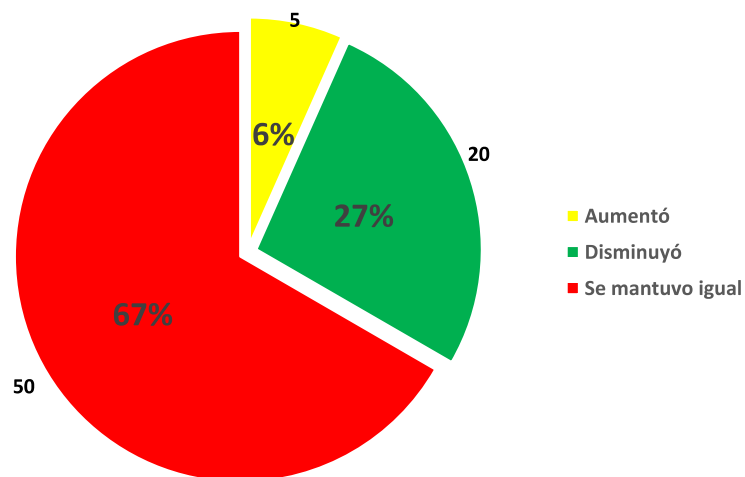
- ✓ Analizar si hubo un cambio en el flujo de personas que transitan por las calles linderas al Metrobús.



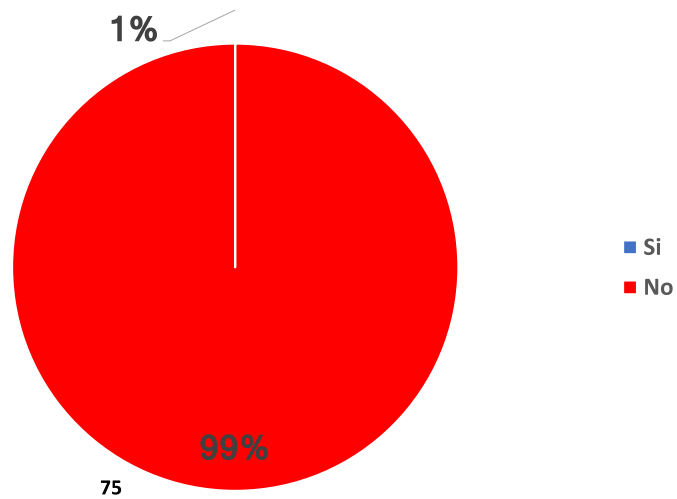
- ✓ Analizar si hubo cambios en la carga y descarga de mercaderías



- ✓ Identificar si hubo cambios en la seguridad y que medidas se tomaron.

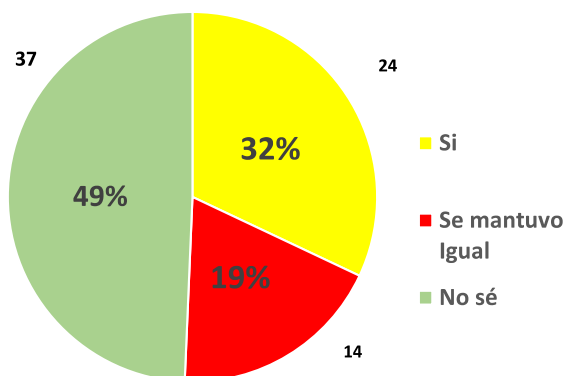


- ✓ Analizar si surgieron nuevas oportunidades de negocios a partir de la construcción del Metrobús.



- ✓ Determinar si generó una externalidad positiva o negativa.

¿Se incrementó el valor de los alquileres de los comercios?



Paneles Oscuros



CONCLUSIONES

1- No aumentó el ingreso de personas a los comercios, más bien disminuyó.



2- No hubo aumento en la facturación de los comercios, más bien disminuyó.

3- Genera externalidades negativas que repercuten a comerciantes.



4- Menor flujo de personas que transitan por las calles linderas al Metrobús.

5- Cambios positivos en la carga y descarga de mercaderías.



6- No se tomaron medidas contra la inseguridad.



7- No surgieron nuevas oportunidades de negocios a partir de la construcción del Metrobús.