

# Plan prioridad peatón

Por: Demian González Chmielewski

## Introducción

### **Mauricio Macri. Jefe de Gobierno (2007/2015)**

*“La verdad que estamos todos muy contentos y disfrutando de que este paseo peatonal, que es el más importante de la ciudad, de la Argentina, de Latinoamérica, y que es el paseo comercial más importante del país haya recuperado todo su esplendor, porque hace a la identidad de los porteños y de los argentinos, es parte de un trabajo y un cambio fundamental que hemos hecho en todo el microcentro para que sea cada vez más de la gente y menos de los autos. Porque claramente el espacio público lo tenemos que disfrutar nosotros con tranquilidad, en armonía, con respeto y con seguridad. (...) Cada vez vamos a tener un centro en el que cada vez más gente nos quiera visitar, más gente quiera vivir, disfrutar.”*

### **María Eugenia Vidal. Vicejefa de Gobierno (2011/2015)**

*“Lo más importante es lo que decía Horacio. Volver a hacer del microcentro un lugar que cuando uno viene – no como pasaba antes cuando uno se quería ir cuando antes, porque era un lugar lleno de gente, que no podía caminar, que no tenía donde ir – cuando uno ve esta calle, ve que hay más espacio, que uno se siente más cuidado porque hay más Policía Metropolitana, luces nuevas. Un lugar donde dan ganas de salir a caminar, salir a almorzar si uno trabaja en la oficina, sentarse un rato en un banco, conversar con alguien. Recuperar lugares de la ciudad que habíamos perdido con el auto.”*

### **Guillermo Dietrich. SS de Transporte (2009/2015).**

*“Nuestra visión, la visión del Jefe de Gobierno Mauricio Macri, es que la ciudad es para la gente y debemos cambiar el uso de sus calles de los autos para la gente.”*

**Juan José Méndez. Jefe de Gabinete de la SS de Transporte (2011/2015).**

*“Cuando empezamos con este Programa, nuestra meta era convertir 100 cuadras en peatonales. Convertimos 75 cuadras y en los próximos 10 meses tenemos programadas 25 cuadras más. Hay peatones, no hay ruido, no hay polución. Fue un cambio drástico, la gente está más feliz.”*

**Patricio Di Stefano. Subsecretario de Uso del Espacio Público (2011/2015).**

*“Me veo logrando cambios, viendo cómo le cambia la vida a la gente. Todo lo que hicimos en el microcentro, un lugar muy hostil, donde la gente quería salir corriendo antes, terminaba de trabajar y se iba lo más rápido posible. No había nadie en las calles porque nadie se quería quedar en una vereda tan angosta, que pasaba el colectivo, estaban las bolsas de basura. Ver el cambio en la calidad de vida de las personas te genera satisfacción. Mientras lo haga, me veo haciendo eso.”*

*“Atrás de las obras y de las mejoras del espacio público, viene el desarrollo y la inversión. En el microcentro, cada vez abren más locales de ropa y locales gastronómicos que ponen mesas en las veredas para disfrutar. Antes era imposible, para empezar no había gente en la vereda, no había lugar para poner sillas y mesas, en el lugar pasaban colectivos, había ruido.”*

**Andrés Foingeret. Director del Intitute for Transportation & Development Policy – Argentina (2009/2015):** *“Buenos Aires ganó el Premio a la Movilidad Sustentable por los cambios radicales que hizo en términos de movilidad, principalmente por el proyecto de BRT (Bus Rapid Transit) 9 de julio, la promoción del uso de las bicicletas a través de su red de ciclo vías y la peatonalización del área del microcentro”.*

## Marco normativo

El **Plan Prioridad Peatón** es una política pública del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires para el Área Central de la Ciudad, fundamentalmente el microcentro, lugar de alta concentración de trabajadores y profesionales de las finanzas, los servicios y oficinas comerciales. Actualmente se encuentra a cargo de la **Secretaría de Transporte**, dentro de las cuales trabajan en conjunto las Subsecretarías de Tránsito y Transporte y la de Movilidad Sustentable, administrando el espacio transformado entre 2009 y 2015. La Secretaría depende orgánicamente del Ministerio de Desarrollo Urbano, quien brinda los lineamientos generales y el campo de acción para la Secretaría.

El Plan Prioridad Peatón se desarrolla en el marco del **Plan de Movilidad Sustentable** (PMS). El PMS tiene el objetivo de mejorar el tránsito motorizado y no motorizado. Su misión es que las personas experimenten mejores condiciones de traslado en la ciudad. Los tres ejes a través de los cuales se propuso alcanzar esa misión y ese objetivo son: Darle prioridad al transporte público, trazar bicisendas y disponer de bicicletas públicas y darle prioridad al peatón en la vía pública. El primer eje fue alcanzado con el sistema de Bus Rapid Transit (BRT), moviendo los colectivos hacia las avenidas, dándoles carriles exclusivos y construyendo las paradas a modo de refugio a lo largo del Metrobus 9 de Julio. El segundo eje fue alcanzado con las ciclovías y el sistema de bicicletas de la Ciudad, incorporando un medio de transporte más sustentable en términos de energía, más limpio en términos de polución y más saludable en términos de ejercicio físico. El último eje, brindarle prioridad al peatón en la vía pública fue alcanzado con el Plan Prioridad Peatón, que implicó un rediseño de las calles, una inversión en infraestructura a la hora de nivelar las aceras y soterrar los basureros, así como prohibiciones de circulación para vehículos en horarios nocturnos. Los tres ejes se complementan dentro del PMS.

El PMS se enmarca en el **Plan Urbano Ambiental** (PUA) cristalizado como la Ley 2930 de la Ciudad, sancionada en el año 2008. Los artículos 6° y 7° de la ley interpelan directamente al PMS y al Plan Prioridad Peatón, brindándoles herramientas fundamentales para habilitar el rediseño de las trazas de transportes, convertir las calles en vías cohabitadas para colectivos, autos, bicicletas y peatones, así como descentralizar y conectar de forma más eficiente con otros barrios de la ciudad el microcentro. A partir de esta concepción, el microcentro se convierte en un nodo conectado con los barrios de Constitución, Retiro y Puerto Madero, a su vez barrios de trasbordo del Área Metropolitana de Buenos Aires.

El PUA es producto de la decisión política de iniciar un debate y sancionar una ley que permita el desarrollo de la Ciudad. Esta ley brinda el marco para el diagnóstico, el debate, el diseño y la implementación de políticas públicas urbanas en zonas críticas de la ciudad, tanto a nivel poblacional como ambiental. Implicó un trabajo transdisciplinario alimentado de experiencias previas e iniciativas no completadas de gobiernos anteriores.

El PUA no fue solamente un producto de la decisión política, sino que estaba previsto institucionalmente en la **Constitución de la Ciudad de Buenos Aires** (1996) en su artículo 29°, que prescribe:

*“La Ciudad define un Plan Urbano Ambiental elaborado con participación transdisciplinaria de las entidades académicas, profesionales y comunitarias aprobado con la mayoría prevista en el artículo 81, que constituye la ley marco a la que se ajusta el resto de la normativa urbanística y las obras públicas.”*

Los sucesivos gobiernos que siguieron a la sanción de la Constitución de la Ciudad no retomaron este artículo para concretar la sanción del PUA. El Jefe de Gobierno Mauricio Macri (2007-2015) fue el primer mandatario en completar dos términos en base a los tiempos constitucionales, ya que Fernando De La Rúa (1996-1999) renunció para asumir la Presidencia de la Nación, Enrique Olivera (1999-2000) completó su mandato, Aníbal Ibarra (2000-2006) acortó su primer mandato para alinear las elecciones locales con las elecciones nacionales y posteriormente fue destituido por la Legislatura y Jorge Telerman (2006-2007) completó su mandato. Esto marca profundamente la agenda de prioridades políticas y de las obras públicas de cada mandatario, influyendo fuertemente en la posibilidad de dar continuidad a los planes.

## **Surgimiento de la cuestión**

La Ciudad Autónoma de Buenos Aires es el centro urbano más poblado y concurrido de la Argentina. Los resultados definitivos del censo de 2010 estiman la población de la ciudad en 2.890.151 habitantes, y la de su aglomerado urbano, el Gran Buenos Aires, en 12.801.364 habitantes; siendo la mayor área urbana del país, la segunda de Sudamérica, y del hemisferio sur, y una de las 20 mayores ciudades del mundo. Mensualmente, 200 millones de personas hacen uso del transporte público y todos los días ingresan 1.200.000 personas desde el Gran Buenos Aires para trabajar en la Ciudad.

Este volumen poblacional y de tránsito tiene un alto impacto en los sistemas de transporte y en las calles de la Ciudad. Algunos inconvenientes asociados tienen que ver con la polución ambiental y auditiva, el riesgo de accidentes y la restricción a la movilidad de personas con capacidad motriz reducida en calles con difícil acceso. Esto llevó a una histórica frustración de los conductores de autos, del transporte público y peatones en la Ciudad. El PUA se desarrolló en esta línea, como herramienta para respuestas específicas. Asimismo, la Constitución de la Ciudad también prescribía la necesidad de dirigirse a este tema. Sin embargo, no fue sino hasta el año 2012 que se dio inicio a una política específica para rediseñar el entorno urbano en una de las zonas más concurridas de la Ciudad: el Microcentro.

La base de esta política específica fueron tanto las herramientas institucionales brindadas por la autonomía política y la sanción de la ley del PUA, como la decisión

política de generar una respuesta para el malestar de los ciudadanos con la temática desde la Subsecretaría de Transporte de la Ciudad, liderada por Guillermo Dietrich desde el año 2009, quien en declaraciones públicas explica:

*“La gente no pedía esto porque era algo totalmente nuevo. La gente venía pidiendo mejoras en el tráfico sin saber muy bien qué significaba. El camino fue difícil desde el lugar que nosotros planteábamos algo distinto a lo que inicialmente era la expectativa de la sociedad”.*

La principal herramienta de la Subsecretaría de Transporte fue contar con el control de todas las variables involucradas en el plan: presupuesto, jurisdicción, normas de tránsito. Por ejemplo el Metrobus, basado en un sistema de Bus Rapid Transit (BRT), fue un programa que no podía intervenir en la traza de recorridos de los colectivos, limitándose a reencauzar el tránsito. Ya que varias líneas tienen un recorrido interurbano y su administración es privada, un plan para el área involucraba una mayor cantidad de actores y limitaciones. En el caso del Plan Prioridad Peatón, las herramientas mencionadas permitieron abordar el tema de forma integral con un amplio margen de maniobra.

Es así que el primer paso fue asumir la frustración y el enojo de los habitantes de la Ciudad con el tránsito, con las calles, y constituirlos en un problema, al identificar desde el gobierno que se debía abordar una política de reordenamiento vehicular y peatonal. En este sentido podemos ver que la política de Prioridad Peatón implica una propuesta desde el gobierno, que no se origina en una demanda ciudadana específica ni en la propuesta de una ONG.

El gobierno de la Ciudad comenzó a elaborar un cambio urbano desde la planificación, sin prejuicio de posibles limitaciones. Esto implica, que además de identificar el problema, el gobierno comenzó a elaborar su solución desde la innovación, sin limitarse al estado de cosas vigente. Restringir la circulación de vehículos e intervenir la infraestructura del Microcentro son respuestas específicas a un problema no identificado por la ciudadanía. Es así, que políticas como el Metrobus, las Ciclovías y las Bicicletas de la Ciudad, encontraron resistencia en un principio, hasta su plena puesta en marcha. Prioridad Peatón no fue la excepción, ya que requirió, como veremos más adelante, del cierre de calles y veredas muy transitadas para su refacción.

Se comenzó con un trabajo en conjunto con las comunas, para la identificación de las esquinas y calles más conflictivas en términos de tránsito y riesgo peatonal. Los primeros avances estuvieron ligados a las llamadas Intervenciones Peatonales, de rápida ejecución y bajo costo: macetas para demarcar las veredas, pintura reflectiva para delimitar carriles vehiculares, señalización plástica y lumínica. Estas Intervenciones recuperaron los espacios públicos para los peatones y generaron un impacto positivo en el paisaje urbano. Al mismo tiempo, comenzaron a ganar el apoyo de los vecinos en la transformación de la arquitectura y el diseño urbano de la Ciudad. Las Intervenciones permitieron mejorar el flujo de autos, motos y camiones, a través del ordenamiento de los giros y el ancho de las calles. Las encuestas de satisfacción arrojaron resultados

positivos, con alto impacto en la percepción de la seguridad y la predisposición para nuevas mejoras. Estos cambios en las calles permiten no solo que los vehículos circulen a menor velocidad, sino que visibilizan y dejan en claro los ámbitos para que transiten los autos por un lado, los ciclistas por otro y los peatones como prioridad.

Los insumos para comenzar el diseño de estas políticas involucraron encuestas instrumentadas desde el gobierno a los peatones, consultas con las comunas más afectadas (como ser la Comuna 1, 11, 15, barrios de Montserrat, San Nicolás, Villa del Parque, Agronomía, respectivamente) y el análisis de las calles y cruces de la ciudad. Algunos de los emergentes ponían el foco en la excesiva preponderancia de los automóviles en las calles: Alta velocidad, giros peligrosos, estacionamiento indebido, múltiples movimientos permitidos en la calzada. Estos insumos de consulta permitieron identificar zonas de conflicto sobre las cuales comenzar a trabajar.

La atención viró a la zona más problemática, la del microcentro o Zona Central, que reunía la mayoría de los conflictos relevados en otras zonas, sumándole el mayor tránsito de vehículos y de peatones en el horario laboral. El microcentro sumaba la problemática de las calles angostas, dificultando las vías para los peatones. Las enseñanzas de las primeras intervenciones implicaron realizar cambios en la infraestructura para desalentar a los vehículos y priorizar a los peatones.

Los primeros cambios instalaron la posibilidad de ver estas políticas como una solución, generando que el vecino mire positivamente esta transformación. A partir de las primeras experiencias, las comunas decidieron sumarse, solicitando la revisión de cruces, paseos y calles afectadas.

Desde la iniciativa política del gobierno de la Ciudad, se logró instalar un tema que era una fuente de malestar, pero no se encontraba identificado. Con el insumo de las consultas, relevamientos y análisis, el gobierno propuso ideas bien recibidas una vez que se implementaron. Es así que abordar la problemática del tránsito y el espacio peatonal derivó en reconocerlo como problemática específica, definir la fuente del problema, medirlo, producir un diagnóstico y establecer unos objetivos basados en otorgar mayor espacio al peatón, mayor comodidad en la circulación, ordenar el tránsito, reducir el riesgo de siniestros en la vía pública y mejorar la convivencia de peatones y conductores.

## **Diseño del Plan Prioridad Peatón**

Algunos elementos básicos de planeamiento urbano guiaron el diseño del Plan. Por ejemplo, uno de ellos es la *línea de deseo del peatón*. Esta línea es el camino típicamente elegido por los peatones para desplazarse, siendo en general los caminos más directos. Es por esto que se avanza en reconvertir calles con una continuidad lineal a través de varias intersecciones. Esto también sirve para tomar en cuenta los cruces conflictivos o de acumulación de transeúntes que cruzan de veredas. Otra estrategia

fundamental es la de *traffic calming*, que consiste en reducir la velocidad de los vehículos a través de desvíos, rotondas o isletas. Quitando las calles rectas en la que los vehículos ganan velocidad, se logró que los conductores necesariamente deban disminuir la velocidad para cambiar de calle o retomar vías de circulación.

En base a estos elementos y a las experiencias repasadas, el Plan Prioridad Peatón avanzó sobre terreno seguro, pero implicó una transformación total de las calles. El principal elemento presente en el diseño fue desincentivar la circulación de vehículos en favor de los peatones. Para esto, los elementos de infraestructura y rediseño urbano implicaron:

- Nivelación de la calzada con las veredas, para incentivar la reducción de velocidad de los automóviles al quitar el cordón como línea demarcatoria.
- Ensanchar las veredas para la circulación de peatones.
- Señalización de velocidad máxima permitida en calles de convivencia a 10km/h.
- Señalización lumínica de áreas de tránsito.
- Pintura asfáltica reflectiva para división de vías de circulación.
- Reubicación de paradas de colectivos.
- Instalación de bolardos de hormigón y acero al nivel del suelo.
- Ampliación de la iluminación LED.
- Canteros divisorios del espacio.
- Contenedores de basura soterrados.

Todos estos elementos implican obras que modifican el espacio urbano y requieren de normas tales como:

- Prohibición de la circulación diurna para quienes no sean propietarios de una cochera o residentes.
- Límite de velocidad de 10 km/h.
- Prohibición para estacionar.
- Prohibición para camiones de carga pesada.
- Restricción de horarios de descarga.

Estos elementos responden a varios objetivos del diseño y del espíritu de la política. En primer lugar, nivelar la calzada y ensanchar las veredas apuntan a generar áreas de convivencia. Estas áreas hacen más segura y disponible la vía pública para el peatón, objeto principal del Plan. En segundo lugar, las señalizaciones lumínicas,

asfálticas y de máximos de velocidad, junto con la reubicación de paradas de colectivos y la instalación de bolardos, apuntan a redirigir el tránsito. Desviar el tráfico de las calles del microcentro era condición necesaria para transformar las calles, por lo que cambiar las vías de circulación desde las calles internas hacia las avenidas fue un elemento fundamental en el diseño propuesto. En tercer lugar, la iluminación LED para aclarar el campo visual y los cancheros como divisorios del espacio público, se pensaron para el objetivo de proteger al peatón, brindando espacios claramente delimitados. Por último, el objetivo ambiental se proponía alcanzar con el desvío de la circulación en calles angostas y de edificios altos que atrapaban las emisiones de carbono. Sin embargo se buscó identificar todas las fuentes de polución ambiental, por lo que se propuso soterrar los contenedores de basura, ganando en espacio y en limpieza de las calles.

Es así que el diseño del Plan Prioridad Peatón va más allá de las Intervenciones Peatonales, implicando cambios en la infraestructura e inversiones en obra pública. A diferencia de las primeras experiencias, el gobierno debió avanzar en reformas del espacio público extendidas en el tiempo, que implican el cierre a la circulación en el período de obra y un alto nivel de gasto. Esto se debe a que el desafío es mayor en la Zona Central que en el resto de los barrios, siendo un proyecto más ambicioso.

En la zona del microcentro se debieron tomar en cuenta también los locales comerciales y gastronómicos que se encuentran sobre calles de convivencia. En este sentido se brindaron permisos y ampliaciones de veredas para extender el alcance de las actividades culturales y sociales, formando parte fundamental de los objetivos de recuperación. A diferencia de las primeras etapas de propuesta e implementación del Metrobus, donde los comerciantes con locales a la calle levantaron quejas porque las dársenas tapaban sus negocios, Prioridad Peatón fue recibido con entusiasmo en el Microcentro, brindando la posibilidad de ampliar la cantidad de peatones, tanto porteños como turistas, en una zona de mucho atractivo y actividad comercial.

## **Implementación**

### **Alcance**

El Plan Prioridad Peatón en el Microcentro intervino el 90% de las calles. En total, las intervenciones peatonales lograron reconvertir 9.792 m<sup>2</sup> de superficie. Esto significa que las propuestas ambiciosas asentadas en los objetivos del diseño, se extendieron a su implementación, afectando muchísimas cuadras de la Ciudad.

Los resultados de estas transformaciones son alentadores. Por ejemplo, algunos casos de éxito son las cinco esquinas, entre las calles Juncal, Libertad y Quintana, donde los peatones ganaron 148m<sup>2</sup>. Otros dos casos emblemáticos son los de Diagonal Norte (Avenida Roque Sáenz Peña), en donde se ganaron 1500m<sup>2</sup> para los peatones a lo largo de siete cuadras, y Diagonal Sur (Avenida Presidente Julio Argentina Roca), en donde se ganaron 1584m<sup>2</sup> para los peatones a lo largo de 3 cuadras.



### Transformación de calles: veredas y calzadas

Las principales calles que se reconvirtieron en base al esquema de transformación de la vía pública fueron:

- Esmeralda, entre Avenida Santa Fe y Avenida de Mayo.
- Moreno y Adolfo Alsina, entre Avenida Presidente Julio Argentino Roca y Defensa.
- Tte. Juan D. Perón, entre Avenida Leandro N. Alem y Carlos Pellegrini.
- Maipú, entre Avenida de Mayo y Marcelo T. de Alvear.
- La intersección de Bolívar y Alsina.
- 25 de mayo.
- Bartolomé Mitre entre las avenidas Roque Sáenz Peña y Leandro N. Alem.
- Marcelo T. de Alvear entre Carlos Pellegrini y Avenida Leandro N. Alem.
- Perú entre Avenida Belgrano y Avenida Presidente Julio Argentino Roca.
- Reconquista entre el Pasaje Rojas y la Avenida Rivadavia.
- Balcarce entre Avenida Belgrano e Independencia.
- Suipacha entre Avenida de Mayo y Avenida Santa Fe.
- Defensa.
- Pasaje Carabelas, ubicado entre Diagonal Roque Sáenz Peña y Juan Domingo Perón.
- Peatonal Lavalle.
- Pasaje Zelaya.
- San Martín, desde la Avenida Rivadavia hasta Florida.
- Sarmiento entre Avenida Roque Sáenz Peña y Leandro N. Alem.

Todas estas calles se reconvirtieron nivelando la calzada con la vereda, extendiendo la exclusividad para peatones, bicicletas o regímenes especiales para autos y motos. Pero no todas las calles fueron hechas peatonales o de convivencia, por lo que a la hora de implementar su plan, la Ciudad dispuso de una tipología de calles para el microcentro, según la accesibilidad y la posibilidad de realizar un área exclusiva para peatones, así como también tomando elementos del Código de tránsito y transporte de la ley 2148 de la Ciudad: *Calle tipo*, con calzada y acera en diferentes niveles, que da derecho a la circulación de vehículos motorizados. La velocidad de los vehículos se restringe a 40 km/h. El ancho de la calzada está comprendido entre 5 y 13 m. Se distribuye equitativamente la circulación de vehículos y peatones. Este tipo incluye los subtipos de calle *con ciclo vía*, cuando se destina un carril en la calzada para la circulación de bicicletas, y calle *con bici senda*, cuando el carril para bicicletas está emplazado en la vereda.

*Calle tránsito pasante o de convivencia*, es la que cuenta con calzada y acera niveladas sobre una única plataforma. Prioriza al peatón y protege al ciclista, eliminando

el transporte colectivo y restringiendo la circulación de automóviles a una velocidad máxima de 10 km/h.

*Calle Prioridad Peatón*, en donde se encuentran niveladas la acera y la calzada sobre una única plataforma. Prioriza al peatón y, eliminando el transporte colectivo y la circulación de automóviles, permite el acceso sólo para emergencias (ambulancias y bomberos) y frentistas, restringiendo la velocidad máxima a 10 km/h.

*Calle peatonal*, exclusiva para peatones.

### **Restricción vehicular**

A diferencia del Metrobus, un plan que interviene en las grandes avenidas desincentivando el uso de autos particulares, Prioridad Peatón se propone transformar el rol del automóvil en las calles radicalmente. Para esto, no solamente se desincentiva la circulación de automóviles, sino que se la restringe.

En primer lugar, los días hábiles, días en los que el microcentro cuenta con mayor caudal de peatones y automovilistas, se restringe la circulación de automóviles entre las 11:00 y las 16:00hs. Esta previsión descomprime el tráfico, haciendo la zona más segura para los peatones. Los criterios de restricción son muy específicos para esos horarios y exceptúan solamente a los siguientes automovilistas:

- Propietarios, locatarios o usuarios de chocheras emplazadas en la zona del microcentro. Para esto deben presentar título, contrato o autorización firmada por el propietario al inquilino de la cochera, junto con la cédula verde o azul del vehículo.
- Remises de la Provincia de Buenos Aires. Para tener el permiso deben presentar constancia de la habilitación del local y los vehículos de la empresa.
- Remises y taxis de la Ciudad. Exentos de presentar documentación.
- Ambulancias y vehículos que atienden una emergencia.

Estas previsiones para obtener el Permiso de Ingreso que otorga la Secretaría de Transporte para circular en el radio comprendido entre las avenidas de Mayo, Córdoba, Leandro N. Alem y la calle Carlos Pellegrini, se refuerzan mediante mecanismos de control como el material brindado por cámaras de seguridad, la solicitud de documentación y el trabajo de oficiales de tránsito y policía.

Un segundo elemento normativo utilizado para restringir la circulación es el de la velocidad máxima. A diferencia de las calles tipo, donde la velocidad máxima permitida es de 40 km/h, en las calles prioridad peatón o tránsito pasante, el máximo es de 10km/h. El refuerzo de esta previsión también se realiza mediante las cámaras y los oficiales de tránsito y policía, pero también a través de una fuerte presencia de

señalización. Respetar esta velocidad máxima permite no sólo evitar accidentes, sino caminar y disfrutar del espacio público sin polución auditiva.

Estas acciones permiten que los peatones dispongan del espacio público de una forma más amplia y son medidas agresivas en la restricción del tránsito.

### **Transformación ambiental**

El nivel de polución ambiental en la zona del microcentro era muy alto: gases emitidos por los vehículos, basura en las calles y frentes de los locales y un paisaje de concreto. Con este desafío en vista, la transformación ambiental también fue una acción dentro de la política de Prioridad Peatón. En declaraciones públicas, Horacio Rodríguez Larreta, Jefe de Gabinete de Ministros (2007/2015), explicita la agenda ambiental:

*“Seguimos avanzando mucho con las obras para hacer todo el microcentro peatonal. Se redujo mucho la cantidad de autos que circula por acá, cosa de que la gente lo pueda disfrutar. Además le damos un carácter muy verde a toda esta zona. Fijate que venimos plantando árboles que no había en todas las calles. Restringiendo el uso del auto también hay menos emisión de polución, se promueve el uso de bicicleta, que la gente camine. Ya empiezan a aparecer bares en la calle para que la gente además pase un rato disfrutando de esta lindísima ciudad que tenemos. Estamos poniendo contenedores de basura soterrados, cosa de que en vez de quedar basura en la calle, quede bajo tierra y lo levanten con un camión especial.”*

El primer elemento de transformación ambiental fue resolver la dispersión de residuos en la vía pública que afectaba el frente de los locales, la valorización de la zona y la higiene. En un espacio reducido y calles angostas, esto fue más que un desafío. Para resolverlo, se avanzó en soterrar los contenedores de basura. Existen 52 contenedores soterrados en 18 islas. Este sistema permite tener el buzón de depósito de residuos en la superficie y el contenedor bajo tierra, lo cual aísla los olores y exime a los trabajadores de la basura de manipular bolsas. El sistema de recolección se mantiene en los horarios de la noche y la madrugada mediante camiones especiales con un brazo hidráulico (sistema Clip) que permite elevar el contenedor desde abajo del nivel de la acera y volcar su contenido para deshecho en el camión. Con este sistema se resuelve la contaminación ambiental y visual que producía el sistema anterior, al mismo tiempo que permite la separación de residuos para reciclaje en origen.

El segundo elemento de transformación ambiental fue el de incluir maceteros, canteros y árboles en el paisaje del microcentro. Este elemento también cumplió un propósito ambiental y visual. Por un lado permite la absorción de gases y la liberación de oxígeno y por otro lado alivia un paisaje seco, en donde predominan los edificios que en algunos casos bloquean la luz natural. Esta mejora en el ambiente incentiva también las actividades de dispersión y ocio en la zona, atrayendo peatones a un ambiente amigable.

Por último, todas las medidas implementadas que se mencionan más arriba para restringir el tránsito vehicular, permite despejar la zona de gases nocivos, ruidos molestos y riesgos de accidente. Canalizar el tránsito por las avenidas aledañas permite descomprimir una zona reducida como el microcentro. Cabe notar que la circulación de aire es escasa debido a los edificios altos y la característica de las construcciones y las vías de tránsito. Es por esto que las avenidas permiten una mejor circulación de aire y una alternativa para desagotar la contaminación.

Aunque la campaña ambiental dominó en menor medida la retórica del plan, a diferencia de la restricción del tránsito, tuvo un impacto predominante en la predisposición de los peatones para usar el espacio público y funciona como incentivo para la mejora de la zona.

## **Evaluación**

El plan Prioridad Peatón se planteó objetivos ambiciosos, tanto a nivel general como específico. En términos generales se propuso mejorar la calidad de vida de millones de personas que transitan las calles. En términos específicos se propuso darle prioridad al peatón sobre los vehículos en la vía pública. Junto con esto, se avanzó en materia de tránsito, seguridad, ambiente, como pudimos ver más arriba. El plan logró alcanzar los objetivos que se propuso, después de cambiar el diseño de las calles. Asimismo, logró revitalizar la zona a nivel socio-cultural con la expansión y apertura de bares, locales gastronómicos, comerciales y de entretenimiento. Es decir, los objetivos alcanzados lograron ir más allá del diseño urbano propuesto originalmente, impactando en la predisposición de comerciantes y clientes para apostar en la zona.

A partir de datos cuantitativos de la calle Reconquista se pueden ponderar los beneficios de Prioridad Peatón en el microcentro. Cuando se solicitó a la Secretaría de Transporte resultados medibles de Prioridad Peatón, decidieron destacar el impacto de su implementación a través de indicadores económicos y ambientales.

En primer lugar, a lo largo de la calle Reconquista, entre Pasaje Rojas y Av. Rivadavia, se revalorizó monetariamente la zona como consecuencia de las obras en aproximadamente \$ 45.800.000 (pesos cuarenta y cinco millones ochocientos mil) en base a los precios de venta de locales y departamentos. El valor agregado que toma en cuenta la Ciudad es de \$ 42.350.000 (pesos cuarenta y dos millones trescientos cincuenta mil), ya que la inversión de la obra fue de \$ 3.450.000 (pesos tres millones cuatrocientos cincuenta mil).

El mejor indicador son los precios de venta de locales comerciales que, según un relevamiento de la Ciudad, mostraban en los doce meses previos a la obra un precio promedio de U\$S 2.096 (dólares dos mil noventa y seis) por metro cuadrado. En los doce meses posteriores se incrementó, llegando a U\$S 2.539 (dólares dos mil quinientos treinta y nueve) el metro cuadrado, lo cual representa un aumento de 22 %.

Este porcentaje representa un 11.1% más que el promedio de valorización de los locales en toda la Ciudad, que por el contexto local aumentaron 10.9% en el mismo período. Las parcelas afectadas directamente por las obras suman un total de 8.955 metros cuadrados destinados a la actividad comercial y la valorización total de los locales frentistas en el tramo supera los U\$S 4.000.000 (dólares cuatro millones). Los departamentos del entorno muestran un incremento en su valor del 12.3%. En el año 2008 el valor promediaba los U\$S 1.884 el metro cuadrado; en la actualidad alcanzan los U\$S 2.116 el metro cuadrado. Parte de ese aumento responde a los movimientos del mercado inmobiliario, resultando una valorización neta de 6.2%. El total de los departamentos, sólo en las parcelas frentistas al tramo peatonalizado reúnen 85.134 metros cuadrados.

En segundo lugar, encontramos mejoras notables en la calidad del aire. La Ciudad realizó estudios que analizaron la relación de la concentración de dióxido de carbono (CO) y otros contaminantes con la ocurrencia de vientos con posterioridad a las reformas, demostrando que cuando se miden picos alarmantes cercanos a las 40ppm (siendo el máximo tolerable por ocho horas de 50ppm), los vientos o corrientes de aire permiten disminuir rápidamente la concentración. Desagotar las calles del tránsito fue fundamental para evitar la concentración en vías angostas y de escasa salida en altura, ya que los edificios bloquean la dispersión hacia arriba. El tránsito que se desvió de las calles internas fue absorbido por las avenidas, por ejemplo Córdoba. Aunque junto con el tránsito se traslada la polución, la concentración ppm (Partes Por Millón) de gases como el CO es menor debido al ancho de las avenidas y las esquinas que permiten el flujo de aire.

Estas mediciones se retomarán para el resto de las calles intervenidas y cuya intervención se encuentre planificada, a modo de poder definir la mejor estrategia para reducir la polución ambiental.

Habiendo obtenido datos mensurables, en materia ambiental y económica, y observables, en materia de funcionalidad y movilidad del tránsito vehicular y los peatones, se puede tomar al plan Prioridad Peatón como una política exitosa al mismo tiempo que un caso de éxito de políticas urbanas que permite proyectar esta experiencia en otras áreas de la ciudad. A menudo una política pública puede verse incompleta, ser mal recibida por la población objetivo o no ser eficiente en términos económicos. Los datos relevados y las experiencias analizadas indican que Prioridad Peatón demostró ser una política sustentable con bajísimos costos de mantención y escasa necesidad de seguimiento por parte de las autoridades actuales del Gobierno de la Ciudad.

## Fuentes online

**Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires:**

[http://www.infoleg.gob.ar/?page\\_id=166](http://www.infoleg.gob.ar/?page_id=166)

**Plan Urbano Ambiental:**

[http://ssplan.buenosaires.gob.ar/libros/ley\\_2930/index.html](http://ssplan.buenosaires.gob.ar/libros/ley_2930/index.html)

**Ejes del Plan de Movilidad Sustentable:**

<http://www.buenosaires.gob.ar/movilidad>

**Análisis del Plan de Movilidad Sustentable:**

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

**Relevamiento de calles afectadas:**

<http://www.buenosaires.gob.ar/desarrollourbano/humanizando-la-ciudad/renovacion-urbana/prioridad-peaton>

**Intervenciones peatonales:**

<http://www.buenosaires.gob.ar/movilidad/caminandoporlaciudad/intervenciones-peatonales>

## Funcionarios consultados

Pedro Scarpinelli, Asesor en Seguridad Vial de la **Subsecretaría de Movilidad Sustentable**.

Julieta Peruzzo, Asesora de la **Dirección General de Movilidad Sustentable de la Subsecretaría de Movilidad**