



## PROYECTO DE LABORATORIO POLÍTICAS PÚBLICAS UBA

### CONTENIDO

1. Equipo	2
2. Documentos asociados	2
3. Sobre el Desafío	2
4. Validación basada en datos	4
5. Referencias/Antecedentes	7
6. Situación Actual	7
7. Actores	8
8. Gestión y Seguimiento	10
9. Canales	10
10. Prototipado	10
11. Canvas	11
12. Registro Audiovisual	12
13. Links de interés y bibliografía	12
14. Anexos	13

## **1. Equipo: Conectar Esperanza**

- Federico Pellegrino
- Santiago Torrado
- Mercedes Devito
- Arley Fuentes
- Lucía Clara Romero
- Yago Bentivenga
- Tomás Tesei

## **2. Documentos asociados**

[Enlace a presentación](#)

[Enlace a código 1](#)

[Enlace a código 2](#)

[Enlace a Miro](#)

[Enlace al Arquetipo](#)

## **3. Sobre el Desafío**

### **3.1. Problema - ¿Cuál es el desafío a trabajar?**

El desafío es reducir el tiempo de traslado de las personas que se desplazan hacia González Catán desde el barrio Esperanza y el barrio Sarmiento de la localidad de Virrey del Pino, La Matanza. [Ver [Barrio Esperanza a González Catán](#)]

### **3.2. Destinataria/o:**

Los destinatarios son las nueve mil personas que viajan diariamente desde los barrios ubicados al sur de la localidad de Virrey del Pino hacia González Catán.

### **3.3. ¿Por qué es un problema para la/el destinataria/o?**

El problema reside en que la cantidad de tiempo que las personas tardan en trasladarse hasta el tejido urbano más cercano afecta significativamente su calidad de vida. La distancia y la falta de acceso al transporte público acentúa el acceso desigual a la movilidad lo cual profundiza la condición de vulnerabilidad de los barrios afectados. Estos largos tiempos de traslado tienen un impacto negativo en varios aspectos importantes para el bienestar de las personas ya que están lejos de servicios básicos como los hospitales e instituciones de educación superior y ven reducidas sus posibilidades de acceso al empleo. [\[Ver Anexo 2 - Viaje\]](#)

### **3.4. ¿Por qué les parece importante trabajar esta problemática? ¿Qué les motiva?**

Nos parece pertinente abordar esta problemática debido a que el acceso a servicios básicos se ve comprometido para los y las habitantes de estos barrios. Por ejemplo, el hospital más cercano se encuentra a 14 km y llegar allí implica un viaje en dos etapas que puede durar más de 2 horas y media. Esto dificulta el acceso a atención médica oportuna y adecuada. Además, los y las residentes enfrentan dificultades para acceder a servicios bancarios y trámites gubernamentales ya que el banco más cercano, la oficina de ANSES y la municipalidad de La Matanza están a más de 10 km de distancia y también requieren un viaje en dos etapas. El acceso a oportunidades educativas y laborales también se ve afectado: por ejemplo, la universidad pública más cercana, la Universidad de La Matanza, está a 28.74 km de distancia y

llegar allí implica hacer transbordo que toma aproximadamente 1 hora y 45 minutos. Abordar esta problemática es fundamental para mejorar la calidad de vida de los y las residentes, reduciendo el tiempo de traslado y facilitando el acceso a servicios básicos, oportunidades educativas y laborales. Además, esto contribuirá al desarrollo socioeconómico de los barrios, promoviendo la igualdad de oportunidades y mejorando las condiciones de vida de sus habitantes. [\[Ver Anexo 1 - Mapa 1, 2 y 3\]](#)

### 3.5. Objetivos

**¿Cuál es el objetivo principal? ¿Existen objetivos secundarios?**

Objetivos	Indicadores	Validación
<b>Principal:</b> Mejorar el acceso al transporte público en los barrios Esperanza y Sarmiento en dirección a González Catán.	-Cantidad de líneas de colectivo que pasan por los barrios Esperanza y Sarmiento hacia González Catán. -Distancia hasta las paradas de colectivo de los y las vecinas de barrio Esperanza y Sarmiento.	-Datasets Ministerio de transporte (SUBE). -API del Ministerio de Transporte de la Nación. -AMBA DATA
<b>Principal:</b> Optimizar el tiempo de viaje desde los barrios Esperanza y Sarmiento hacia González Catán.	-Cantidad de tiempo que tardan desde los barrios Esperanza y Sarmiento hasta González Catán.	-Datasets Ministerio de transporte (SUBE). -Google Maps.
<b>Principal:</b> Mejorar la frecuencia de las líneas de colectivo que toman los y las habitantes de los barrios Esperanza y Sarmiento para ir hacia González Catán.	-Frecuencias programadas de las líneas de colectivos que pasan por los barrios Esperanza y Sarmiento.	-Datasets Ministerio de transporte (SUBE). -Google Maps.
<b>Secundario:</b> Mejorar el acceso a servicios básicos de los y las vecinos de los barrios Esperanza y Sarmiento.	-Cantidad de hospitales públicos en la zona. -Cantidad de bancos y cajeros automáticos en la zona. -Cantidad de oficinas gubernamentales en la zona. -Cantidad de universitarios y universitarias en los barrios.	-Censo del 2010 (cantidad de habitantes). -Mapa de acceso a bienes y servicios esenciales (Fundación Bunge y Born) -EPH (Encuesta Permanente de Hogares).
<b>Secundario:</b> Acortar el tiempo de viaje hacia Capital Federal.	-Tiempo de viaje desde los barrios Esperanza y González Catán hacia Capital Federal.	-Google Maps.

## 4. Validación basada en datos

**4.1. ¿Qué datos usaron para validar el problema?**

Datos	Fuente

<ul style="list-style-type: none"> <li>-Cantidad de líneas de colectivo de AMBA</li> <li>-Recorrido de las líneas de colectivo</li> <li>-Cantidad de operaciones de un día hábil promedio con la tarjeta SUBE</li> <li>-Frecuencia de las líneas de colectivo</li> <li>-Mapa de transporte en AMBA <a href="#">[Ver Anexo 1 - Mapa 4]</a></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Dataset del Ministerio de Transporte de Nación</li> <li>-API del Ministerio de Transporte de Nación</li> <li>-Google Maps</li> <li>-AMBADATA</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Modalidad de la movilidad en transporte público en AMBA</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Encuesta de movilidad domiciliaria 2018</li> <li>-Encuesta Origen/Destino a bordo 2014</li> <li>-Informe <i>¿Cómo nos movemos en el AMBA?</i></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>-Cantidad de habitantes en los barrios Sarmiento y Esperanza <a href="#">[Ver Anexo 1 - Mapa 5]</a></li> <li>-Cantidad de universitarios en barrio Sarmiento y Esperanza <a href="#">[Ver Anexo 1 - Mapa 6]</a>.</li> <li>-Información sociodemográfica de la zona</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Mapa barrios populares (RENABAP)</li> <li>-EPH (Encuesta Permanente de Hogares)</li> <li>-INDEC, 2010</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>-Acceso a los servicios esenciales</li> <li>-Acceso a las paradas de colectivo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Mapa de acceso a los servicios esenciales de la Fundación Bunge y Born.</li> <li>-Google Maps</li> <li>-Mapa barrios populares (RENABAP)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>-Indicadores socioeconómicos de La Matanza</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-<i>Empleo en La Matanza</i> (UNLAM, 2013)</li> <li>-EPH, 2022</li> <li>-<i>Accessibility analysis of growth patterns in Buenos Aires: density, employment, and spatial</i>. (Quirós y Mehndiratta, 2014)</li> </ul>

#### 4.2. Describir cómo se validó el problema (describir cómo se trabajaron los datos para hacer el análisis).

Para validar el problema se utilizaron datos e información que categorizamos en dos tipologías: coyunturales y estructurales.

En lo que respecta a los datos coyunturales, utilizamos principalmente el *dataset del Ministerio de Transporte de Nación* con información sobre las transacciones de la tarjeta SUBE y la *API del Ministerio de Transporte de Nación*. A través de esta fuente de datos que nos brindó la **cantidad de líneas de transporte en el AMBA** (Área Metropolitana de Buenos Aires), el **recorrido de los diferentes servicios de colectivos** [\[Ver recorrido\]](#) y la **cantidad de usuarios y usuarias que los utilizan por día** (tomando como referencia un día hábil: miércoles) en esta región, pudimos hacer un recorte geográfico espacial para identificar los servicios activos y sus respectivos recorridos en la zona sur de La Matanza. En el mismo sentido, obtuvimos información sobre la cantidad de usuarios y usuarias por día que se movilizan desde los barrios sureños hacia González Catán, el centro urbano más cercano y el lugar donde se puede acceder a trasbordos que permiten llegar a otros puntos importantes del conurbano y a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. De esta forma pudimos comprobar que alrededor de **9.000 personas** realizan ese viaje en transporte público diariamente [\[Ver: Anexo 1 - Hexágonos\]](#). Este caudal está distribuido durante todo el día, generando horas de

mayor demanda en las que se alcanza un aproximado de **850 personas** en circulación [[Ver Anexo 2 - Circulación en horas pico](#)]. Además, a través de *Google Maps*, que utiliza la *API del Ministerio de Transporte de la Nación*, identificamos que el viaje que realizan los vecinos y vecinas del barrio Sarmiento y Esperanza hacia González Catán (20,3 km) demora un aproximado de **2:30 hs.** y no ingresa a ningún barrio. Esto implica que, además del tiempo de viaje, los y las habitantes de los barrios del sur de La Matanza deban contemplar y resolver su trayecto hasta la ruta en condiciones de oscuridad y potencial inseguridad. Los datos muestran que menos del 15% cuenta con acceso al transporte público a menos de 300 metros de su casa [[Ver Anexo 1 - Mapa 8](#)].

Al corroborar esta información con el recorrido que realiza la **Línea 88**, encontramos que si el o la usuaria desea bajarse en el centro de traslado de González Catán, debe extender su viaje 10km más y tomarse un colectivo para recuperar ese tramo debido a que no hay una parada previa. Esto extiende un aproximado de 50 minutos a los usuarios y usuarias y es un dato que nos reafirma que es una problemática que debe ser abordada con una perspectiva de accesibilidad a un transporte público eficiente. Por su parte, buscamos identificar el origen de las personas que circulan en la zona. El *mapa de barrios populares* que surge de un relevamiento realizado por el *Registro Nacional de Barrios Populares (RENABAP)*<sup>1</sup> y *TECHO* nos dió la pauta de que en el sur de Virrey del Pino, La Matanza se encuentra el barrio Sarmiento y el barrio Esperanza que contienen a aproximadamente **12.000 personas** [[Ver Anexo 1 - Mapa 5](#)]. Además, el relevamiento cuenta con información sobre **infraestructura, acceso al agua, gas y electricidad, nivel educativo** [[Ver Anexo 1 - Mapa 6](#)], y porcentajes relacionados al **acceso rápido y cercano al transporte público** [[Ver Anexo 1 - Mapa 8](#)]. Si bien este mapa nos brindó información fundamental para comprobar que en este lugar efectivamente existe el problema que planteamos en un principio, acudimos al *mapa de acceso a los servicios esenciales* de la *Fundación Bunge y Born* que nos permitió agregar un dato que resultó de gran importancia para nuestro diagnóstico: la **distancia con servicios determinantes para el desarrollo humano** como es la salud y la educación [[Ver Anexo 1 - Mapa 1 Y 2](#)].

Adicionalmente, aspiramos a encontrar respuestas respecto a las causas estructurales que llevaron a que el acceso a la movilidad sea una problemática para estas comunidades. En ese sentido, indagamos en estudios e informes que nos brindaron información al respecto. A partir de la *Encuesta Permanente de Hogares (EPH)*<sup>2</sup> encontramos tasas e **indicadores socioeconómicos** de la zona y una orientación respecto al **mercado de trabajo**. Corroboramos que es una zona habitada por familias con **bajos recursos y bajo acceso al mercado laboral** en la cercanías de sus hogares. Para continuar esa línea, acudimos a estudios con enfoque local y realizado por instituciones académicas de la zona. En este caso, un informe realizado por la *Universidad de La Matanza* nos permitió corroborar que el barrio Esperanza y barrio Sarmiento representan la “**zona de mayor vulnerabilidad** ya que aquí, el acceso a los servicios básicos es muy débil (...) y es la parte del partido que había sido

---

<sup>1</sup> (Registro Nacional de Barrios Populares, 2022)

<sup>2</sup> (INDEC ,2022)

tradicionalmente más relegada y por ello presenta la mayor concentración de pobreza”<sup>3</sup> [\[Ver Anexo 1 - Mapa 7\]](#).

Por último, consultamos el estudio “*Accessibility analysis of growth patterns in Buenos Aires: density, employment, and spatial*”<sup>4</sup> donde pudimos encontrar un enfoque que nos permitió conocer la problemática a mayor escala comprendiendo causales previos provenientes del desarrollo urbanístico. El estudio busca demostrar de qué forma la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el conurbano bonaerense ha estado **creciendo de manera ineficiente** desde el punto de vista de la accesibilidad al transporte público. Al comparar el crecimiento poblacional con el desarrollo del mercado laboral, destaca que en algunas áreas, como es La Matanza, se ha experimentado un **aumento significativo en la densidad poblacional** y aún existe un **rezago en cuanto a la provisión de oportunidades laborales efectivas**, especialmente en las zonas periféricas más alejadas. En este contexto, los barrios Sarmiento y Esperanza se distinguen como un ejemplo que sufre la falta de acceso al transporte público. Como resultado, los y las residentes de este barrio se ven obligados a realizar largos desplazamientos hacia zonas urbanas con mayores servicios y oportunidades laborales.

### 4.3 Alcance

#### ¿Cuál es el alcance del proyecto?

El proyecto abarca tanto al barrio Sarmiento y Esperanza como también a los barrios que se encuentran al sur de la localidad de Virrey del Pino, lo que se conoce como el último cordón del Partido de La Matanza. Es una zona semi rural con alto grado de vulnerabilidad por el escaso acceso a los servicios esenciales y mayor concentración de la pobreza<sup>5</sup>. [\[Ver Anexo 1 - Mapa 7\]](#).

Como indicamos anteriormente, los datos del *mapa de poblaciones* del RENABAP indican que en la zona del barrio Sarmiento y Esperanza viven aproximadamente 12.000 personas [\[Ver Anexo 1 - Mapa 6\]](#). A través de los datos abiertos de SUBE<sup>6</sup> cruzados con el mapa de La Matanza pudimos comprobar que 9.000 personas viajan diariamente desde la zona hacia el centro de González Catán. Es necesario recordar, además, que muchas de ellas viajan hacia Capital Federal a sus trabajos y que el mejoramiento del transporte incidirá también en el tiempo que tardan para llegar a C.A.B.A. Esto, por ejemplo, podría alentar a los y las habitantes de la zona a asistir a la universidad y mejorar las oportunidades laborales ya que el tiempo de viaje se vería sustancialmente reducido.

## 5. Referencias/Antecedentes

### Origen / Casos en el Mundo

Casos en el Mundo ¿Qué hacen otros gobiernos frente al problema planteado?

---

<sup>3</sup> (UNLAM ,2013)

<sup>4</sup> (Quirós y Mehndiratta, 2014)

<sup>5</sup> (UNLAM, 2013)

<sup>6</sup> (Min. de Transporte, 2023)

	<b>CASO 1<sup>7</sup></b>	<b>CASO 2<sup>8</sup></b>	<b>CASO 3<sup>9</sup></b>	<b>CASO 4<sup>10</sup></b>
Lugar.	Bogotá, Colombia.	Berlín, Alemania.	San Pablo, Brasil.	Madrid, España.
¿Qué es lo innovador?	<b>El sistema alimentador del transmilenio.</b>	<b>Sistema integrado entre autobuses.</b>	<b>Bilhete Único.</b>	<b>Plan cercanías.</b>
Describí brevemente la idea.	Servicio de transporte cercano a las estaciones para atender a usuarios y usuarias, especialmente aquellas con bajos recursos que viajan largas distancias.	Todos los transportes funcionan de manera integrada con recorridos y horarios organizados, y una tarifa única.	Permite pagar por única vez el autobús en un período de 2 horas e integra el servicio con el metro y el tren a un precio bajo.	Optimización de puntualidad, aumentar capacidad y frecuencias, ampliar la red y renovar estaciones.
¿Qué elementos podrías incorporar a la ideación?	Implementar una línea de transporte con recorridos estratégicos para acercar a la población más vulnerable a la estación de tren más cercana.	Plan de colaboración entre entidades públicas y privadas del transporte para integrar el sistema de transporte en la zona.	Incorporar un único cobro entre la conexión de la nueva línea de transporte y la estación del tren.	Desarrollar nuevas estaciones de trenes.

## 6. Situación Actual

**¿Cuál es la situación actual? ¿Existe el proyecto o similar? ¿Es eficiente?**

*En caso de existir algo igual o similar en la misma jurisdicción, ciudad o nivel país, desarrollar el proceso o la situación actual. De lo contrario, no aplica.*

Actualmente, el acceso a la movilidad es muy limitado e inefficiente en los barrios del sur de la Matanza, como el barrio Esperanza y Sarmiento. El aislamiento que esto genera en las comunidades vulnera a los y las habitantes: el tiempo invertido en viajes largos, incómodos e inseguros los obliga a renunciar a la posibilidad de destinar ese tiempo al trabajo, educación, recreación o descanso. Para llegar a González Catán, el centro urbano más cercano, es posible viajar con las líneas de colectivo 218, 88, 620 o 382 que tardan alrededor de dos horas y media [\[Ver Anexo 1 - Mapa 9\]](#). Si bien existe un Metrobús que recorre la Ruta Nacional 3, comienza más cerca del centro. Por su parte, el Ministerio de Transporte de la Nación está desarrollando un megaproyecto de renovación de la línea Belgrano Sur muy ambicioso que conectará la terminal de La Matanza con la estación Constitución. Se espera que alrededor de 25.000 personas se beneficien directamente [\[Ver Anexo 1 - Mapa 10\]](#). Optimizar el viaje de los vecinos y vecinas de la zona sur de La Matanza hacia el centro de trasbordo ubicado en González Catán puede poner en valor este proyecto ya que tener un acceso más rápido a la estación de tren tiene como consecuencia acortar el tiempo de viaje hacia Capital Federal.

<sup>7</sup> (Carlos Felipe Pardo 2009, p17.)

<sup>8</sup> (Arkan Ok 2010)

<sup>9</sup> (Secretaria Municipal de Transporte e Mobilidade Urbana, Brasil, 2022)

<sup>10</sup> (Ministerio de Transportes, movilidad y agenda urbana, España ,2023)

Identificamos un proyecto que funciona actualmente y resulta de una problemática similar: el municipio de Vicente López lleva a cabo una política pública conocida como “Transporte Bicentenario”.<sup>11</sup> Se trata de una línea de colectivos comunal y gratuita que se destaca por ser conducida exclusivamente por mujeres y tiene un recorrido que abarca el municipio de oeste a este con un objetivo: conectar a los vecinos y vecinas con una serie de lugares relevantes dentro del municipio. Su éxito es una realidad: tiene un alcance de 80.000 pasajeros y pasajeras por mes [\[Ver Anexo 1 - Mapa 11\]](#). Es importante tener en cuenta que el municipio de Vicente López, a diferencia de Virrey del Pino, tiene los indicadores socioeconómicos más altos del Gran Buenos Aires. Esta información contextualiza la efectividad del proyecto de “Transporte Bicentenario”, ya que el municipio tiene los recursos económicos y la capacidad para invertir en una política pública de transporte de esta magnitud.

## 7. Actores

### 7.1. Actores Clave

Destacar todas aquellas personas o grupos que serán impactadas o involucradas por el proyecto.

Actores	Influencia (alto/ bajo)	Interés (alto/ bajo)
Personas que residen en Virrey del Pino, al sur del partido de La Matanza y se encuentran a una distancia superior a 1,5 kilómetros de González Catán, el centro urbano más cercano	Bajo	Alto
Usuarios y usuarias del transporte público residentes en la zona sur de La Matanza	Bajo	Alto
Automovilistas usuarios de la Ruta Nacional 3 (Cañuelas – La Matanza)	Bajo	Alto
Municipio de La Matanza	Alto	Alto
Ideal San Justo S.A. (y la empresa operadora de la Línea 88: Expreso Liniers S.A.)	Alto	Bajo
Secretaría General de Espacio Público y Servicios Públicos del Municipio de La Matanza	Alto	Alto
Subsecretaría General de Tránsito y Transporte del Municipio de La Matanza	Alto	Alto
Aplicaciones de transporte	Bajo	Bajo

<sup>11</sup>(Municipio de Vicente Lopez, 2021)

Remiserías o servicios de traslado privado	Bajo	Alto
--	------	------

## 7.2. Alianzas Previstas

*¿Con qué actores y/o socios debemos interactuar para sellar alianzas?*

ACTOR / SOCIO	NECESIDAD	PREDISPOSICIÓN
Ideal San Justo S.A. (y la empresa operadora de la Línea 88: Expreso Liniers S.A.)	<b>Planificación:</b> garantizar la viabilidad operativa de los cambios y obtener su compromiso. <b>Implementación:</b> puesta en funcionamiento de la nueva parada estratégica, aumento de frecuencia y extensión del recorrido. <b>Comunicación:</b> divulgación de la iniciativa.	En principio, puede presentar resistencia debido a que el servicio funciona con este recorrido desde hace más de 10 años. Sin embargo, es fundamental para el éxito de la propuesta que esté dispuesta a adaptar su operación para optimizar el servicio.
Municipio de La Matanza	<b>Planificación y regulación:</b> respaldo institucional, asignación de recursos y autorizaciones legales. Además, permisos respecto a la ubicación de la parada e información sobre antecedentes del recorrido de colectivos por la zona. <b>Comunicación:</b> divulgación de la iniciativa.	Esperamos una alta predisposición de las instituciones gubernamentales debido a la favorable relación entre el costo y el impacto de la iniciativa. El proyecto <i>Conectar Esperanza</i> resulta de fácil realización y con bajos costos.
Usuarios y usuarias del transporte público residentes en la zona sur de La Matanza	<b>Planificación:</b> recopilación de información sobre antecedentes del recorrido de colectivos por la zona y las necesidades actuales de los usuarios y usuarias. <b>Testeo:</b> realización de focus group.	Aspiramos a que este actor tenga una alta predisposición debido a que la solución impactaría directamente en su cotidianidad.
Aplicaciones de transporte	<b>Comunicación:</b> actualización de información sobre el recorrido, frecuencia y paradas. Divulgación de la iniciativa y destacar la novedad.	Si bien su predisposición no afectaría la implementación, una alta predisposición facilita la difusión de la iniciativa y pondría en valor rápidamente la solución.

## 8. Gestión y Seguimiento

*Definir cuáles serán los indicadores principales que se van a monitorear para evaluar cómo está impactando el proyecto. ¿Cuál será la fuente de datos para la generación de los indicadores y hacer correcto su seguimiento?*

Los indicadores para evaluar el proyecto serán:

- Seguimiento desde la API del Ministerio de Transporte el nuevo tiempo de viaje promedio que tarda el colectivo 88 desde el barrio Sarmiento y Esperanza hasta Gonzalez Catan así como su frecuencia en hora pico.

- Seguimiento de la construcción de las nuevas paradas.
- Seguimiento del número de pasajeros y pasajeras que utilizan la línea de colectivo 88 después de la implementación del proyecto.

## 9. Canales

*¿Cómo va a ser la relación y los canales de contacto con el destinatario?*

Implementaremos una línea de atención a través de WhatsApp para establecer un canal eficiente de comunicación con los nuevos usuarios y usuarias. Elegimos esta plataforma por su rapidez, amplia adopción y viabilidad económica. Podremos proporcionar respuestas rápidas, compartir información relevante y realizar encuestas para mejorar nuestro servicio. Consideramos que esta herramienta nos proporcionará una retroalimentación valiosa, económica y constante para realizar mejoras en el tiempo de nuestro servicio.

## 10. Prototipado

### 10.1. Atributos de la solución (punteo y breve descripción):

El prototipo consiste en un nuevo mapa de ruta que mostrará de manera clara y detallada el rediseño de una parada estratégica para la línea de colectivo 88. Además, incluirá mejoras en la frecuencia del servicio y la incorporación de dos nuevas extensiones de recorrido hacia los barrios Sarmiento y Cruz del Sur (este último se encuentra unos kilómetros al norte, la intención es que con la modificación se facilite el acceso al transporte a barrios limítrofes).

La nueva parada estratégica estará ubicada aproximadamente sobre Brig. Gral. Juan Manuel de Rosas 14010, B 1758 González Catán. La elección de esta nueva parada se justifica debido a que en la actualidad el colectivo no cuenta con una parada sobre González Catán y, en su lugar, los y las residentes deben desplazarse varios kilómetros adicionales para hacer una conexión con otro colectivo para poder regresar. Al establecer esta nueva parada estratégica se busca reducir las dificultades asociadas con tener que desplazarse largas distancias y depender de conexiones adicionales.

Además, se implementará una extensión en el recorrido con el fin de incluir los barrios Sarmiento y Esperanza en primer lugar, y Cruz del Sur posteriormente unos kilómetros más adelante. El nuevo recorrido será al interior de los barrios, pasando por los lugares más centrales. Esto permitirá que los y las residentes no tengan que caminar distancias tan largas y potencialmente inseguras para acceder al transporte público.

Finalmente, el prototipo también incluirá un rediseño del horario de frecuencia del servicio. En particular, se buscará mejorar la eficiencia del transporte público durante las horas pico, donde se pretende establecer una frecuencia de paso de una unidad cada media hora.

### 10.2. Prototipo y testeo.

*¿Cómo van a construir el piloto y testear? ¿Cómo lo voy a testear y con quién?*

La manera en la cual vamos a testear nuestro prototipo será a través de focus groups. En una primera instancia, se buscará identificar y seleccionar a los y las participantes del proceso de

prueba. Se deben incluir personas representativas de la población objetivo, es decir, usuarios y usuarias habituales del transporte público en el área afectada. Pueden ser residentes de los barrios La Esperanza, Sarmiento o incluso otros vecindarios cercanos. Posteriormente, se buscará organizar sesiones de focus groups con los y las participantes seleccionados. Estas sesiones permitirán recopilar opiniones, ideas y sugerencias sobre el prototipo presentado. Los grupos se dividirán en función de características demográficas relevantes, como la edad, el género o la frecuencia de uso del transporte público. Durante las sesiones, se registrarán cuidadosamente los comentarios, sugerencias y observaciones de los y las participantes sobre el prototipo, la idea central aquí es conectar más en profundidad con las necesidades de los usuarios y usuarias. Una vez recopilada la información, se analizará los datos obtenidos de las sesiones de focus groups. Se buscarán patrones, tendencias y áreas de mejora que sean factibles para la mejora y ajustes de nuestro prototipo. [\[Ver Anexo 2 - prototipo\]](#)

## 11. Canvas

<b>Indicadores:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>El tiempo promedio actual de viaje desde los barrios ubicados al sur de Virrey del Pino hacia González Catán: <b>en promedio el rango de tiempo de viaje es entre 2:30 hs y 2:40 hs.</b></li> <li>Cantidad promedio de usuarios y usuarias que se trasladan diariamente desde el sur de la localidad de Virrey del Pino hacia González Catán: <b>nueve mil usuarios por día.</b></li> </ul>				
<b>Soluciones:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Reorganización de paradas estratégicas.</li> <li>-Nuevas extensiones de recorrido</li> <li>-Reprogramación de frecuencias en hora pico.</li> </ul>	<b>Relación con los destinatarios</b> Establecer una comunicación directa y oportuna con los usuarios y usuarias con el fin de tener una retroalimentación constante.	<b>Destinatario - Definir:</b> Son las nueve mil personas que viajan diariamente desde los barrios ubicados al sur de la localidad de Virrey del Pino hacia González Catán.	<b>Recursos disponibles:</b> Tiempo: Contamos con la disponibilidad horaria para la planificación, el diseño y la implementación del proyecto.	<b>Impacto (medir):</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Comparación del tiempo promedio antes y después de la implementación del proyecto.</li> <li>-Seguimiento del número de pasajeros que utilizan la línea de colectivo 88 después de la implementación del proyecto.</li> </ul>
<b>Actividades concretas:</b> <u>LINEA 88:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Nueva parada sobre Brig. Gral. Juan Manuel de Rosas 14010, B 1758 González Catán</li> <li>-Extensión de</li> </ul>	<b>Canales:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Línea de atención a través de WhatsApp.</li> </ul>		<b>Recursos necesarios:</b> Recursos económicos para la logística, planificación, implementación y seguimiento necesario en la reorganización de	

recorrido sobre los barrios sarmiento y cruz del sur -Aumento de frecuencia en hora pico			las nuevas paradas y la reprogramación de frecuencias.	
PROBLEMA		OBJETIVO		
<b>¿Qué quiero resolver?:</b> el problema que queremos abordar es el excesivo tiempo que los y las residentes de los barrios al sur de la localidad de Virrey del Pino gastan en desplazarse hacia el centro urbano más cercano, González Catán.		<b>¿Qué quiero lograr?:</b> Nuestro objetivo es lograr una reducción significativa en el tiempo que les toma a los y las residentes de los barrios ubicados al sur de la localidad de Virrey del Pino desplazarse hacia el centro urbano más cercano, González Catán.		

## 12. Registro audiovisual

[Registro audiovisual](#)

## 13. Links de Interés y bibliografía

 [Links de Interés](#)

## 14. Anexos

### Anexo 1

#### Mapas

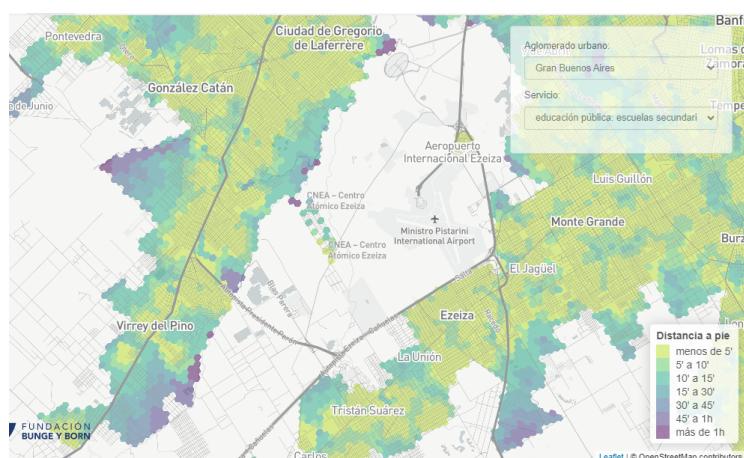
##### Mapa 1

Acceso a los servicios esenciales



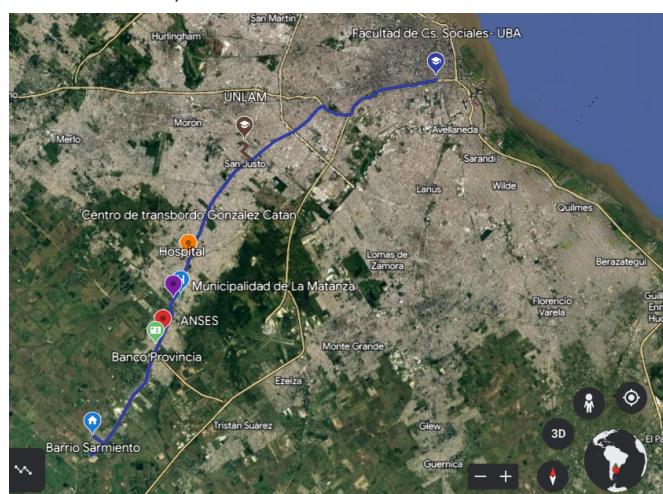
## Mapa 2

Acceso a los servicios esenciales



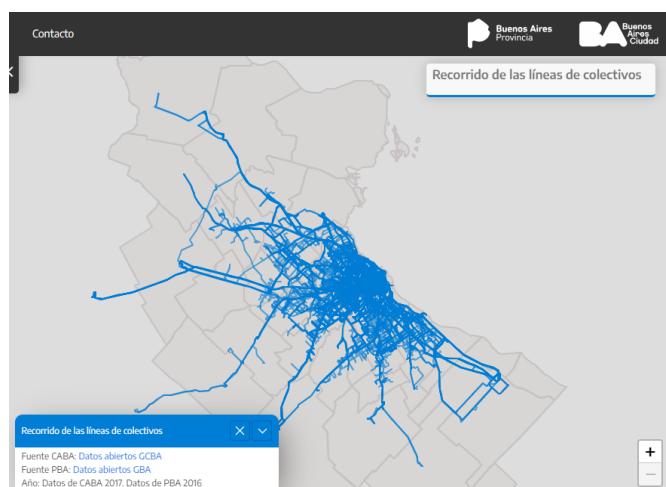
## Mapa 3

Distancia desde Barrio Sarmiento a la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires, C.A.B.A.



## Mapa 4

Líneas de colectivo en AMBA



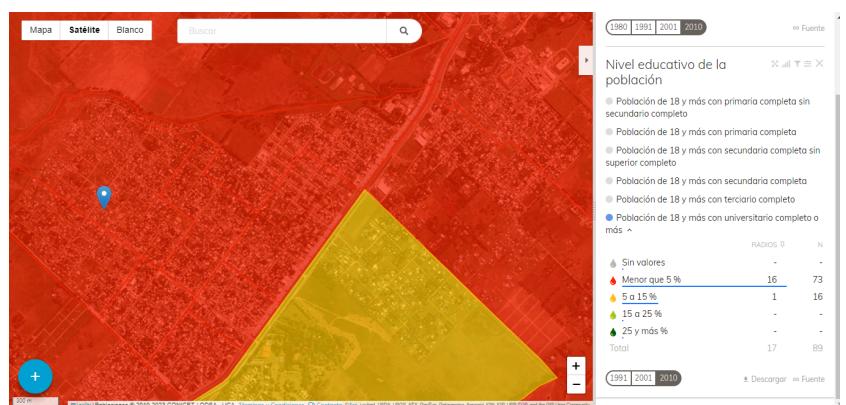
## Mapa 5

### Cantidad de habitantes en la zona



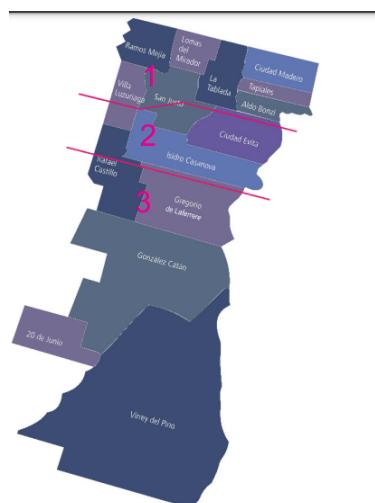
## Mapa 6

### Cantidad de universitarios en la zona



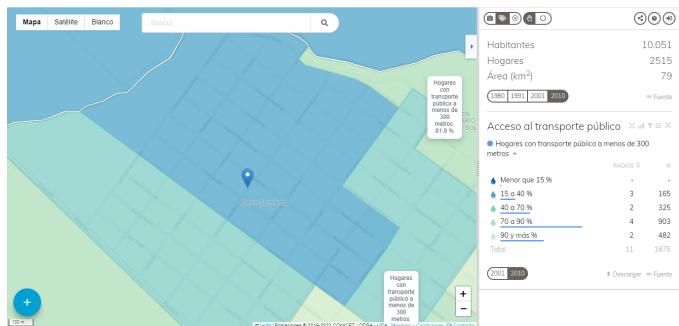
## Mapa 7

### Mapa de la división de La Matanza según indicadores socioeconómicos



## Mapa 8

### Acceso a paradas de colectivo desde la zona



## Mapa 9

### Mapa del Metrobús Corredor del Sudoeste - Juan Manuel de Rosas (RN 3) - La Matanza - CABA



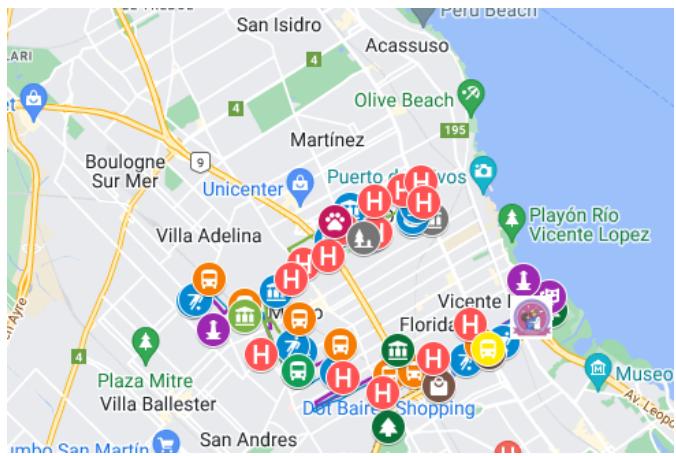
## Mapa 10

### Línea de tren Belgrano Sur (incluye proyecto de ampliación)



## Mapa 11

### Mapa de servicios y recorrido del Transporte Bicentenario en Vicente López

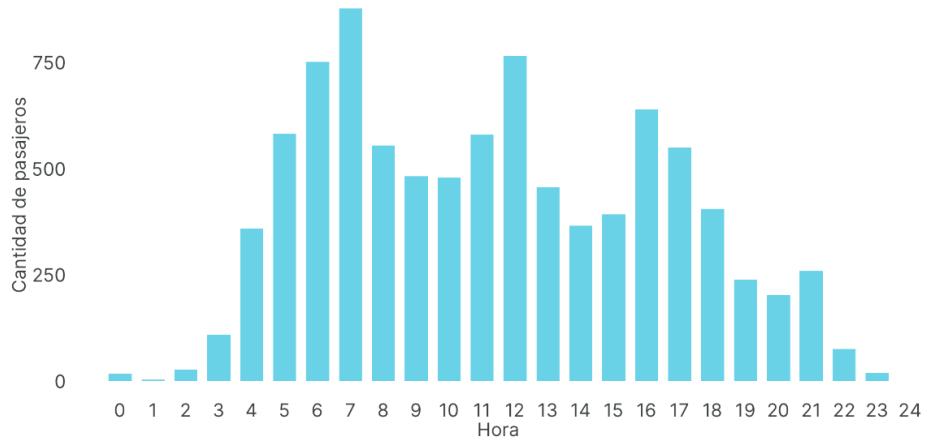


## Anexo 2

### Gráficos, prototipado y otros

#### Anexo: *transacciones de SUBE a lo largo del día dividido por horas*

Viajes en colectivo desde el barrio en 1 día dividido por horas



#### Anexo: *cantidad de transacciones de SUBE repartidas geográficamente*



## Anexo: Ficha técnica de la implementación del Metrobus Corredor del Sudoeste - Juan Manuel de Rosas (RN 3) - La Matanza - CABA.

### FICHA TÉCNICA:

Extensión	16 km + Centro de Transferencia (40 estaciones).	Estaciones de trenes próximas	5: San Justo, Isidro Casanova, Independencia, Eva Duarte y Ramos Mejía.
Líneas	21	Paradores	40. Con rampa y señales braille.
Beneficiarios	240.000 usuarios de transporte público por día y los vecinos de los barrios.	Estaciones	17
Barrios revalorizados	6 Localidades conectadas (Lomas del Mirador, San Justo, Isidro Casanova, Gregorio de Laferrere, González Catán y Virrey del Pino)	Árboles Plantados	1390
Finalización	El MTB fue inaugurado a principios de mayo de 2017; y el Centro de Trasbordo, estará a mediados de 2017.	Plantas colocadas	44.000.
Monto de obra	1.721 millones de pesos.	Puentes Carreteros	2
Financiamiento	30% Local / 70% Banco Mundial.	Asfalto	54.000m <sup>2</sup>
Reducción de tiempo de viaje	• Vehículos particulares: 5.7 minutos de ahorro (15%). Tiempo sin proyecto: 38 minutos. Con proyecto: 32.18 minutos. • Buses: 12 minutos de ahorro (27%). Tiempo sin proyecto: 45 minutos. Con proyecto: 33 minutos.	Hormigón	78.000m <sup>3</sup>
Escuelas vinculadas	13	Luminarias Led	1100
		Rampas	613
		Veredas	70.000 m <sup>2</sup>
		Refugios	80
		Empleo Directo	1.000
		Acero	1.060 Tn

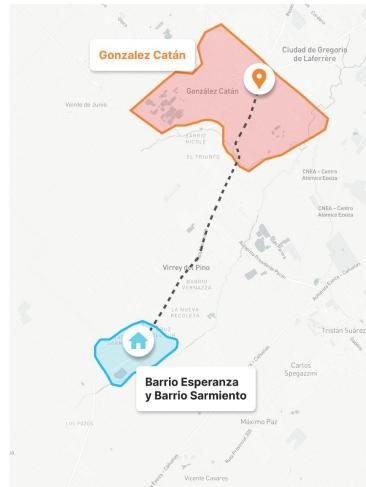
## Anexo: viaje desde el sur de La Matanza a González Catán

Desde Barrio Esperanza y Barrio Sarmiento a González Catán

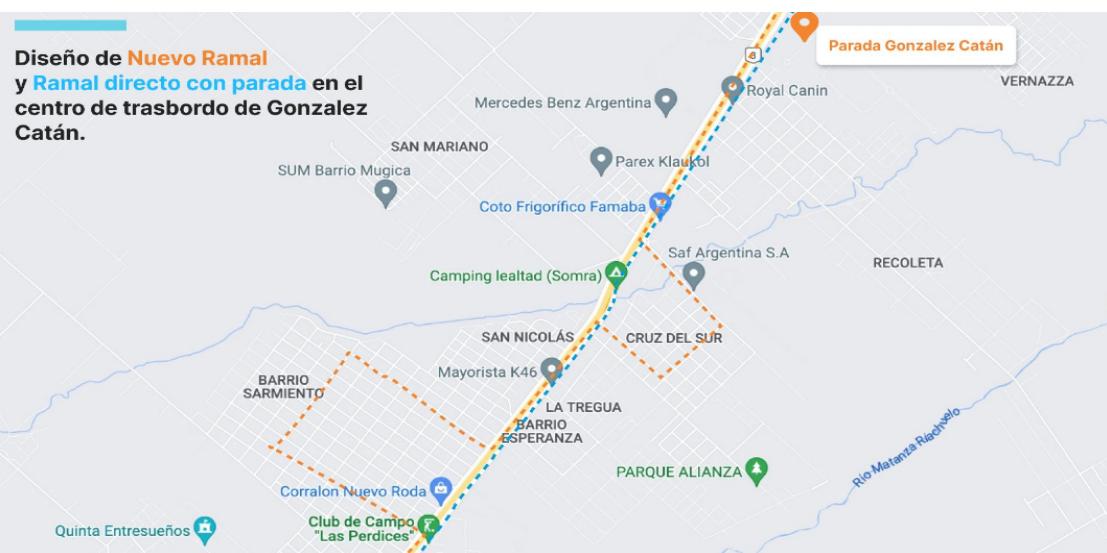
20,3 km  
De distancia

2 Trasbordos  
Dos colectivos

2:30hs - 2:40hs  
Tiempo de viaje aproximado



## Anexo: prototipo Conectar Esperanza





## Rediseño el esquema de frecuencia

🕒 En hora pico:

🚌 Una unidad cada media hora.