



El proyecto de autopista elevada frente a los docks de Puerto Madero, una idea del arquitecto Carlos Libedinsky, de Latinoconsult SA

INFRAESTRUCTURA

# La autopista ribereña sigue dividiendo las opiniones

Hay consenso sobre la necesidad de conectar Norte y Sur mediante una vía rápida, pero no cómo resolverla; desde los años sesenta se acumulan 27 propuestas

**Andrés Asato**

Para LA NACION

Debe ser de los proyectos viales que más se discutieron y más anuncios generaron. Y siempre con una gran dosis de polémica. Desde la década del sesenta en adelante se presentaron alrededor de 27 proyectos, a los que hay que sumarle las muchas ideas que anduvieron dando vuelta y los 140 pilotes que quedaron diseminados en la zona del puerto.

La autopista ribereña, una traza de unos 5 kilómetros que pretende unir el Norte con el Sur metropolitano fue indistintamente viaducto,

trincheras, túnel, un proyecto bajo diques y a nivel, sin que se pudiera lograr en todo ese tiempo un mínimo de consenso sobre un proyecto que pretende mejorar la operatividad del transporte pesado y liviano en la zona aledaña al río.

Un grupo de proyectistas y expertos se reunieron recientemente en la sede de la Asociación Argentina de Carreteras (AAC) donde en el transcurso de dos jornadas de discusión técnica fueron analizadas la necesidad y viabilidad de las propuestas que aún están vigentes. Sobre la zona en cuestión, Jorge Abramian, representante del Consejo Profesional de Ingeniería Civil y especialista en puertos, señaló

que "la matriz modal del transporte de cargas está distorsionada con una alta participación del camión, escaso desarrollo del ferrocarril y una baja participación fluvial".

Al puerto de Buenos Aires ingresan por día 3400 camiones de cuatro o más ejes, y pasantes hay unos 5600, lo que hace un total de 9000 camiones por día en el eje Huergo-Madero. En el Río de la Plata se mueven 2.200.000 TEU (unidad de medida equivalente a un contenedor de 20 pies) con una proyección promedio para 2015 de 2.771.000 TEU; para 2025, de 4.371.000 TEU; y para 2030, de 5.400.000 TEU. Mientras que en los puertos de La Plata y del litoral se estima para 2030

un movimiento de 1.200.000 TEU y de 500.000 TEU, respectivamente.

Para atenuar esta situación, Abramian sostiene que se requieren obras para la circulación exclusiva de vehículos portuarios, la resolución de los ingresos por el lado norte y sur del puerto, no tocar la zona del antepuerto, dársena norte y sur e integrar el puerto nuevo con el sur a través de la autopista ribereña, la única solución posible con distribuidores en la avenida Brasil y en la zona de Retiro, con acceso directo a la terminal de ómnibus y a la avenida Castillo donde están las terminales portuarias.

Según Juan Pablo Martínez, consultor especialista en transporte, la problemática de la conectividad norte-sur en el área metropolitana no debe resolverse sin tener en cuenta el conjunto del sistema de transporte, esto es la extensión de la línea C de subterráneos en el Norte de la zona de Retiro (Terminal de Omnibus y Tribunales); y la conexión ferroviaria por Puerto Madero. Además, sostiene que el crecimiento de la villa 31 tornará imposible las operaciones ferroviarias en la zona de las terminales y propone un anillo ferroviario utilizando los derechos de vías existentes.

**Sobrecostos**

De acuerdo con las cifras ofrecidas por Jorge Felizia, de ITS Argentina, sobre un tránsito estimado en la autopista de 100.000 vehículos por día, de haberse concretado la autopista ribereña en 1996 el ahorro en costos operativos ascendería a unos 2.000 millones de pesos a junio de 2009 y por cada año que no se cuenta con la vía la pérdida asciende a 200 millones de pesos. Estos valores no incluyen costos ambientales, de accidentes, confort ni los menores costos que se producirían en las avenidas Huergo-Madero y Alicia M. de Justo, Paseo Colón-L. N. Alem y 9 de Julio por la derivación del tránsito a

**Pros y contras**

**1) Viaducto de doble altura**

- Modifica la visual
- La velocidad directriz es mayor
- Tiene los mejores indicadores de condiciones ambientales
- Incluye bajadas a Puerto Nuevo y Retiro
- Prevé ramas de ingreso y egreso por la avenida Juan de Garay
- Es la menos costosa
- No hay restricción de circulación de vehículos
- Deja libre el subsuelo y los bajos viaductos

**2) Túnel bajo los diques**

- Modifica parcialmente la visual
- La velocidad directriz es opinable
- Altera las napas freáticas en todo el trazado de los túneles
- Incluye bajadas a Puerto Nuevo y Retiro
- Prevé ramas de ingreso y egreso en la avenida Juan de Garay
- Es la más costosa en obras y mantenimiento
- Restricción a la circulación de vehículos que transporten sustancias peligrosas

Todos los proyectos

BA

BienAsegurado

Especialistas en Seguros

- Cargas nacionales e internacionales
- Vehículos de transporte (camiones / utilitarios)
- Responsabilidad civil del transportista
- Seguros de Cauciones
- Seguros Generales

Más de 40 años operando como broker de seguros y asesores de riesgos con oficinas propias en Argentina, Paraguay y Uruguay

Lavalle 1634 Piso 7 - Capital Federal / TE: 5032-2550/51 - ID NEXTEL 214\*1935 / bienasegurado@iplanmail.com.ar

Trazabilidad en toda la cadena

EL OPERADOR REFERENTE EN SOLUCIONES LOGÍSTICAS INNOVADORAS

EXCO LOGISTICA

320.000 m2 en Parques Logísticos.

Desarrollo tecnológico de avanzada

www.exco-logistica.com

Alberti 1760, Dock Sud, Avellaneda (1871) Buenos Aires Argentina. / Tel.: 5171 7400

➤ SERVICIOS ESPECIALES Y SOLUCIONES A MEDIDA  
PARA EL SECTOR TRANSPORTE.

➤ AUDITORIA DE PROCESOS,  
DOCUMENTAL Y TECNICA.

Av. San Juan 777 - 2° Piso, (C1147AAF)  
Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina  
Tel. (54-11) 4631-8888 / 4361-7525  
info@ivetra.com.ar | www.ivetra.com.ar

**ivetra**  
Instituto Verificador del Transporte



Los edificios a construirse debajo de la autopista ayudarían a financiar la obra



La avenida Huergo, habitualmente atestada de camiones, podría verse así

la autopista ribereña.

De las alternativas posibles, fueron presentadas la de Latinoconsult, que propone construir una autopista elevada, entre las avenidas Alicia Moreau de Justo y Madero-Huergo, que se financiaría con la construcción de edificios de cuatro pisos debajo de ella, enfrentados y de características similares a los depósitos reciclados de Puerto Madero.

Esta autopista correría sobre las actuales playas de estacionamiento, próximas a las vías, que pasarían a construirse en su actual ubicación

pero en los subsuelos de los edificios. En relación a la cuestión ambiental, la autopista contará con cerramientos laterales en policarbonato y una malla metálica interna, más una vegetación con canchales que permitirán aislar la contaminación sonora de los autos, a la vez que compensará con oxígeno las emisiones de anhídrido carbónico de la combustión de esos vehículos.

En relación a la opción de construcción en túnel propuesta por la empresa Consultores Argentinos Asociados, se analizaron las objeciones referidas

a la seguridad en la operación que requieren los transportes de sustancias peligrosas o tóxicas. Al respecto, se explicó que la clasificación y separación del tránsito en cada túnel antes del ingreso mitigaría sustancialmente dichos inconvenientes y hasta sería posible analizar franjas horarias especiales para esos casos.

Por otra parte, la tecnología actual permite el diseño y mantenimiento de medidas de seguridad y contención ante eventuales accidentes en los túneles, con rampas de escape y sistemas de ventilación especiales.

### Pros y contras

#### 3) Solución en trinchera

- Modifica parcialmente la visual
- La velocidad directriz es opinable
- Presenta restricción de actividades e incompatibilidad con infraestructuras
- Faltan bajadas directas al puente y Retiro
- No incluye bajadas y subidas en Juan de Garay
- Inutiliza el subsuelo

#### 4) Variante por costanera

- Mayor longitud de trazado, más costos operativos
- El distribuidor en Brasil es técnicamente inaceptable
- Debe construirse un nuevo puente sobre el Riachuelo, en el cruce con Brasil
- Debe construirse un gran puente en el cruce de Dársena Norte
- Se afecta un amplio sector de la reserva ecológica o de la costanera sur

Todos los proyectos

Se hizo también hincapié en las ventajas al no precisar de medidas adicionales que ayuden a contrarrestar el impacto social, visual y acústico al momento de construcción de la obra en cuestión.

Por su parte Consulbaires planteó como alternativas posibles las soluciones por viaducto convencional en un nivel, por viaducto convencional en dos niveles, el viaducto en dos niveles con obenques y en trinchera. En dicho proyecto la autopista fue planteada básicamente como pasante, sin que fuera su función fun-

damental hacer de distribuidor de tránsito para el microcentro, sino más bien con el objetivo de posibilitar la conexión norte-sur y facilitar los accesos al puerto de Buenos Aires. En consecuencia, se han planteado ramas de conexión en los extremos: con la Autopista Illia y acceso a Puerto Nuevo, con la Autopista Buenos Aires-La Plata y la Autopista 25 de Mayo por el Sur. Solo se plantearon ramas de conexión con los viales aledaños en la zona de Av. Córdoba-Dársena Norte.

Para el presidente de la Asociación Argentina de Carreteras, Miguel Angel Salvia, "cuando apareció Puerto Madero mucho se discutió sobre si la autopista no combatía estéticamente aquel proyecto, pero lo cierto es que en casi todo el mundo hay ciudades con un desarrollo de autopistas, algunos mejores que otros. Y cuando uno observa la zona hoy se pregunta si no es mayor barrera urbana la densidad de camiones pesados que por allí circulan, sin siquiera entrar a analizar el impacto ambiental y los costos operativos que ello trae para el comercio por la complejidad del tránsito. No es racional que no se quiera avanzar por diferencias jurisdiccionales, o por resistencias ambientales, que deberán ser atendidas en cualquiera de los proyectos, lo mismo que la cuestión social con la villa 31".

"Hay muchos temas operativos por resolver aún—según la opinión del presidente de la AAC2, pero en el país se están haciendo obras viales muchas más caras. El costo de inversión de la autopista que permite la continuación del Camino del Buen Ayre, por ejemplo se ha estimado en US\$ 1900 millones, y aunque es otro tipo de obra es muchísimo más de lo que se tiene presupuestado para la autopista ribereña, en 400 millones, aproximadamente, si se tiene en cuenta la alternativa más cara que es la del túnel. Así que no se trata de una cuestión financiera y las primeras conclusiones que podemos sacar de estas charlas técnicas es que el peor proyecto es que no hagamos nada para revertir la conectividad crítica del sector Norte-Sur".

**Gelhorn**  
Fortaleza plástica



[www.gelhornplasticos.com](http://www.gelhornplasticos.com)

Av. Triunvirato 2999 - (1427) Cap. Fed. Tel. 4553-5262 mail.: [ventas@gelhornplasticos.com.ar](mailto:ventas@gelhornplasticos.com.ar)