

➤ 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

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