

AUDIENCIA PÚBLICA

EE N° 3882-J-2016 – PLANEAMIENTO URBANO

Normas Urbanísticas para desarrollar un corredor vial para conectar el Puerto y la AU Buenos Aires La Plata con la AU Illia – Ref: Paseo del Bajo

24/02/2017

Andreína de Luca de Caraballo

Para financiar el discutible Paseo del Bajo, discutible tanto por su necesidad como por su diseño, tenemos al Estado vendiendo nuevamente tierra pública.

El **Paseo del Bajo incumple** con la Ley 2930 que plantea desalentar el uso de los autos en una zona de congestión, al duplicar la capacidad vial de tránsito automotor aumentando el congestionamiento.

El Arq. Martín Orduna, hoy Secretario de Planificación de la Movilidad Urbana Sustentable de Transporte de la Ciudad, nos convenció en 2008 de que la necesidad no era tal. Se preguntaba *¿por qué seguimos trabajando con la bendita Autopista Ribereña?*

Hoy se están demoliendo las autopistas, desde San Francisco a Nueva York, desde Seúl a Río de Janeiro, de Portland a Vancouver. Sin embargo, aquí se insiste con lo que fracasó en el mundo, en un proyecto contratado por la empresa de autopistas.

Si se decidiera finalmente la conexión Norte Sur en la traza propuesta, es difícil encontrar un proyecto tan cuestionable, que llena de viaductos y rampas y propone trincheras en zona de relleno, el río estaba allí antes, y con interferencias difíciles de salvar. Por cierto, la ingeniería tiene soluciones técnicas. La economía tiene que pagarlas luego.

La opción en viaducto, al no tener ingresos y egresos a la ciudad, era una mejor opción. También significativamente menos onerosa.

En el largo título de este expediente *“Normas Urbanísticas para desarrollar un corredor vial para conectar el Puerto y la AU Bs. La Plata con la AU Illia – Ref: Paseo del Bajo”*, nos hablan de la conexión con el Puerto.

FUNDACIÓN CIUDAD

Si el objetivo de la obra fuera, por una parte, mejorar el acceso de los camiones a la zona portuaria y, por otra, una solución para los ómnibus que van y vienen del Sur a la terminal de Retiro, claramente no se justifica.

Para lo primero hay que recordar que sólo el 14,4 % del tránsito de Huelgo-Madero corresponde a camiones con destino Puerto. Con gestión se resuelve, sin gastar una fortuna ni inducir más tráfico pasante. Para lo segundo alcanza con una terminal alternativa en el Sur, conectada por transporte público.

Se insiste con la descripción del Paseo del Bajo como Corredor Verde o Parque lineal. La Arq. Diana Balmori, Profesora en la Universidad de Yale que tantos proyectos realizó relacionados con estos temas decía:

Los parques lineales son los parques del siglo 21 por excelencia. Sus implicancias son enormes: por una suma de dinero relativamente pequeña, estos angostos corredores pueden conectar distintas partes de la ciudad, extendiéndose democráticamente, uniendo distintas áreas.

Pueden estar al costado de arroyos, ríos o playas, generando bordes blandos y restaurando humedales. Funcionan como vías para que la gente viaje a pie o bicicleta, no como auxiliares de una avenida de autos.

A todas vistas la Autopista Ribereña no es un Corredor Verde ni un Parque Lineal, tampoco tiene un costo modesto. Su nuevo nombre de Paseo maquilla avenidas y trincheras contaminantes. Por otra parte, el ruido, la contaminación y la ruptura urbana que generará irán mucho más allá de la franja en cuestión. Todo esto para no resolver un problema y crear otros nuevos.

Nos preocupa fundamentalmente la falta de Evaluación conjunta de todos los megaproyectos que se anuncian para la Ciudad y la Región Metropolitana

Hace años venimos intentando sin éxito, desde el Consejo del Plan Estratégico de la CABA, la sanción de una Ley de Evaluación Ambiental Estratégica que evalúe Políticas, Planes y Programas y no sólo Proyectos puntuales.

Los efectos acumulados de proyectos que no han sido analizados juntamente alteran la movilidad urbana y la calidad de vida de los vecinos.

Preguntamos entonces:

- ¿Se han analizado las interacciones en tiempo y espacio de las obras: Paseo del Bajo; RER; Soterramiento del Ferrocarril Sarmiento; Colector Margen Izquierdo del Plan Integral de Saneamiento de la Cuenca Matanza Riachuelo y corrimiento de la Illia?
- ¿Se han analizado las interacciones en tiempo y espacio del desplazamiento de los camiones con tierra, provenientes de esas obras y de las del Plan Hidráulico, circulando por vías ya colmatadas?
- ¿Se han analizado alternativas sustentables para la disposición de la tierra o terminará siendo el relleno ribereño el destino más próximo y por lo tanto más económico, aunque atente contra la dinámica costera?
- La Agencia Metropolitana de Transporte, que parece tomar nuevo impulso ¿ha analizado y priorizado esta obra?
- Es más, el incipiente Gabinete Metropolitano ¿ha priorizado en el tiempo esta obra *vis a vis*, por ejemplo, las obras de saneamiento, dado que los recursos económicos son por definición escasos?
- ¿En qué parte de los presupuestos de la Ciudad y la Nación se encuentran previstos los recursos de la venta de estos terrenos? ¿En qué momento se puso a disposición de los legisladores el tratamiento de prioridades alternativas, como corresponde a una ley de leyes? ¿Por qué hay dinero para proyectos contaminantes y anacrónicos de autopista y no para expandir la red de subterráneos, entre otras medidas?

No hay un plan de transporte metropolitano. Es maliciosa la referencia al Plan Urbano Ambiental, que nada dice sobre esta forma concreta de unir el Norte con el Sur.

Para la construcción del Paseo del Bajo, que seguramente requerirá más que los millones presupuestados, el Estado vende los terrenos de Catalinas Norte 2. Las buenas ciudades, lejos de vender tierra, la compran para implementar sus políticas, entre ellas la de vivienda y Buenos Aires tiene un déficit significativo en esa materia.

Repetimos entonces como lo hicimos en Audiencias anteriores:

A los legisladores, les pedimos que no aprueben este proyecto.