

FUNDACION CIUDAD

**AUDIENCIA PÚBLICA**  
**Análisis del el proyecto "Paseo del Bajo"**  
**EE N° 2016 12462369 -MGEyA-APRA**  
16/09/2016

Andreína de Luca de Caraballo - DNI 3.590.978

La Fundación Ciudad tiene un compromiso con los Espacios Verdes y desde sus inicios propicia la existencia de un corredor verde ribereño que permita la recorrida, con previsibles *by pass* para evitar infraestructuras existentes, incluso superando los límites del distrito hacia la región metropolitana.

La Propuesta nos promete en 4.4 Proyecto de Superficie, Pág.60 de 1063 *Una nueva conexión de la ciudad y el Río de la Plata*. Si a lo que se refiere la redacción equívoca es a una conexión de la Ciudad con el Río de la Plata, no la hemos encontrado.

El denominado *parque lineal en superficie* que se extenderá entre los barrios de La Boca y Retiro parece ser un conector verde, graficado como una avenida con arbolado lineal en veredas de 5 y 4 m respectivamente con un boulevard central de 3m de ancho (Pág. 251/1063). De verde poco, de superficie absorbente menos.

No hemos podido encontrar los *90.000m2 de superficie verde* que promete el párrafo *Nuevos espacios públicos para los vecinos de BA* (Pág. 60/1063). No queda claro si se contabilizan como *plaza seca* los cruces peatonales por sobre las trincheras. Tampoco queda claro cuáles serían los *espacios de esparcimiento y el desarrollo de actividades deportivas, culturales y recreativas*.

Aún cuando el diseño final surja de un concurso realizado por la experimentada Sociedad Central de Arquitectos, el programa para dicho concurso debe surgir del GCBA, como nos enseñó la Arq. Odilia Suárez.

El doc. 0036, firmado por Ariel Iasge Director General de Espacios Verdes, sobre *el destino de las especies arbóreas afectadas*, es un *Informe preliminar sobre la información proporcionada, ya que por la premura del caso no se pudo realizar el relevamiento pormenorizado*. Nos preocupa la premura y los proyectos empujados por tal premura.

## FUNDACION CIUDAD

De los 168 ejemplares afectados, solo 60 estarían en condiciones de ser trasplantados a sitios próximos. Los restantes serían reemplazados por 4740 árboles de menor porte.

Volviendo a la **premura**, nos preocupa que se haya llamado a licitación de los tramos Norte y Sur de viaductos y rampas, cuando no se han escuchado en la Audiencia Pública las preguntas y cuestionamientos, mucho menos se han respondido, y aún no se cuenta por lo tanto con el Certificado de Aptitud Ambiental de APRA.

Las Audiencia Públicas resultan entonces sólo un requisito a tildar para Proyectos que no se revisarán, ni modificarán, una mala copia de un instituto que fue tomado de lugares donde son, realmente, un instrumento para mejorar la políticas públicas.

Hablando entonces de políticas públicas, en el Plan Plurianual aprobado con el presupuesto 2016 no había ningún mandato para hacer esta obra. El artículo 84 de la Constitución de la Ciudad establece que la Legislatura no puede delegar sus facultades. ¿Contra qué recursos y aprobados con qué legitimidad se está asumiendo un compromiso ante terceros en nombre de la Ciudad? La ley de leyes es el instrumento por excelencia para fijar las prioridades, por ejemplo la postergada extensión de la red de Subterráneos y la mejora en la accesibilidad de las estaciones.

El estudio de impacto ambiental nos ilustra sobre los efectos benéficos para el medio ambiente de una intervención para aumentar la circulación de tránsito automotor, tanto en materia atmosférica como de ruido. Una innovación argentina, dado que en el resto del mundo los efectos son los contrarios, especialmente cuando se trata de camiones subiendo por rampas. Un estudio británico acaba de mostrar los efectos que genera en la respiración este tipo de circulación, aún con motores de norma euro de última generación. En Barcelona hubo que invertir 2000 millones de dólares adicionales a la trinchera de las Cortes Catalanas para un muro y un dispositivo anti-ruido en superficie.

## FUNDACION CIUDAD

Nos dicen que la obra sirve para mejorar el acceso a la Terminal para los ómnibus que vienen del Sur. Por lo menos esta justificación es insostenible, dado que bien se podría hacer una terminal en el Sur, sin necesidad de que los ómnibus que van y vienen de esa dirección atraviesen la ciudad en su parte más congestionada. La otra justificación, el acceso de los camiones al puerto, se refiere sólo a un tercio del tránsito pasante hoy en las avenidas Huergo y Madero (estudio UTN). También esto tiene otra solución.

En materia de cargas se sigue ignorado el ferrocarril, que tiene menos conflicto con la ciudad, cuesta la mitad que el camión y genera menos contaminantes. No hay propuesta de centro de transferencia de cargas y hay un efecto de inducción de los camiones que van desde La Plata o Bahía Blanca a Rosario para que entren en Plaza de Mayo.

En el plan de acción del presupuesto aprobado para AUSA en 2016 no aparece la obra. El pliego de licitación de AUSA debería haberse incluido en el expediente de la Audiencia Pública.

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.

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 el mutilado barrio de la Boca 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.**

***Dado lo adelantado del proceso licitatorio, aún con débiles esperanzas, aspiramos a que se contesten éstas y otras cuestiones y que las dudas queden resueltas antes de comenzar esta obra de enorme costo y discutible prioridad.***

## **Paseo del Bajo**

Los Lineamientos y las Acciones del Plan Urbano Ambiental - PUA - Ley 2930, constituyen los instrumentos técnico-políticos del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires para la identificación e implementación de las principales estrategias de ordenamiento y mejoramiento territorial y ambiental de la Ciudad de Buenos Aires. La puesta en marcha de las acciones del PUA requiere que las Propuestas Territoriales expuestas se implementen mediante instrumentos de diversa índole.

Desde la sanción y promulgación de esta ley los organismos de planificación, como hoy la Subsecretaría de Planeamiento, han trabajado metódica e instrumentalmente en la identificación e implementación de las principales estrategias y en la consecución de los programas y proyectos emergentes de estas. En dicho contexto, específicamente, se ha trabajado y se continúa trabajando en instrumentos para guiar el desarrollo urbano y social de todas las Comunas, sobre la base del modelo territorial para la ciudad.

El polígono que se afecta a la obra Paseo del Bajo, traza de aproximadamente 6,7 km; se encuentra determinado actualmente como Distrito de Renovación Urbana (RU) que corresponde a áreas en las que existe la necesidad de una reestructuración integral. Estos distritos ofrecen la oportunidad de destinarse a desarrollos urbanos que exigen un plan de conjunto previo, en base a normas y programas especiales. Dichos predios se encuentran hoy en día subutilizados, producto de su afectación a áreas de operación ferroviaria relacionadas con la actividad portuaria que se han visto reducidas en el tiempo, conformando una barrera urbana con afectación al paisaje de la ribera.

Con carácter general el proyecto apunta a una renovación integral del polígono, contemplando la reestructuración y recalificación del espacio público, la integración al tejido urbano circundante y la generación de una imagen urbana que refuerce la identidad de este ámbito de la ciudad. El proyecto que se impulsa propone la activación del artículo 3.1.2 del Código de Planeamiento Urbano, relativo a la Proporción de terreno destinado para Uso y Utilidad Pública.

En relación a la Comuna donde se desarrolla la traza de la obra, los objetivos de intervención apuntan a *la consolidación del Área Central como centro metropolitano, nacional regional e internacional, incrementando la residencialización y la mixtura de usos*. Para ello se promueve la localización de nuevos usos terciarios en el área; para responder a la demanda creciente de oficinas en el Área Central; así como facilitar la articulación de los diversos modos y medios de transporte para reducir o eliminar las disrupciones en el tránsito; definiendo una red circulatoria jerárquica que garantice un vínculo fluido con la obra denominada "Paseo del Bajo".


Los objetivos sectoriales se relacionan con la regeneración urbana del área y el aprovechamiento de la infraestructura existente. Se busca la accesibilidad de las áreas componentes y la integración al entorno productivo, urbanístico y paisajístico; a través de la generación y promoción de empleo.

Entre las acciones planteadas para alcanzar este objetivo, se propone la integración de Catalinas Norte, el Microcentro, el Casco Histórico y Puerto Madero, y su articulación con el Área Multimodal de Retiro-Puerto Nuevo, nodo de intercambio a escala urbana, metropolitana, regional y nacional, promoviendo la revitalización de zonas y corredores comerciales y la instalación de equipamientos. El carácter relevante de la vinculación implica promover variadas estrategias de movilidad sustentable, tales como: alta accesibilidad al transporte público colectivo y guiado, ciclovías seguras, caminabilidad segura y atractiva.

Asimismo se tiene como premisa la mejora del espacio público y la conformación y conexión de corredores verdes, potenciando la peatonalidad y el uso de transporte público a través de estacionamientos disuasorios y el mejoramiento de los índices de caminabilidad por la incorporación de los espacios públicos. Todo lo expuesto, incorporando además, criterios de sustentabilidad.

En relación al Proyecto del Paseo del Bajo, la subsecretaria de Planeamiento - SSPLANE-del Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte - MDUyT - GCBA, identifica las siguientes acciones positivas en materia urbanística respecto a su concreción. En esta línea el Paseo del Bajo permitirá:

- cerrar el anillo de circunvalación a la Ciudad de Buenos Aires en el sector paralelo al Río de la Plata.
- Obtener la continuidad norte - sur para el tránsito pasante de ómnibus y fundamentalmente camiones, que no tienen otra alternativa razonable y eficiente.
- Aliviar la congestión del tránsito liviano sentido norte-sur, que se incorpora especialmente al par Paseo Colón- L.N. Alem y a la avenida 9 de julio.
- Canalizar el tránsito con origen y destino a la Terminal de Ómnibus de Buenos Aires y fundamentalmente a toda la zona portuaria y permitir un acceso directo a ellas.
- Permitir la creación de un par circulatorio entre las actuales avenidas Alicia Moreau de Justo y Huergo - Madero entre Retiro y av. Brasil con sentido sur norte para la primera y norte sur para la segunda.
- Dar solución definitiva a la actual congestión del nudo Brasil - Huergo - Garay para el tránsito que ingresa o egresa a este sector de la ciudad por las autopistas Bs.As. - La Plata y 25 de Mayo en especial en los horarios pico matutinos y vespertinos (colas que alcanzan los 4 km).
- Ordenar el tránsito en la zona de Retiro, como consecuencia de la segregación entre el tránsito pasante del local.
- Promover la conexión entre la ciudad y el Río de la Plata - Costanera sur.
- Generar un parque lineal con aportes de nuevas áreas de uso público.
- Concretar un conector verde de los parques existentes en el entorno: Micaela Bastidas, Mujeres Argentinas, Paseo Colón, la Reserva Ecológica, la Plaza San Martín y el Parque Lezama.
- Aumentar la superficie absorbente de la zona, (120.000 nuevos metros cuadrados de parquización que se suman a los 300.000 existentes en el entorno).
- Expandir y optimizar la red de bicisendas existente.

  
CARLOS E. CURY  
SubSECRETARÍA Planeamiento  
MDUyT  
DUE 18032642

#### EL SOTERRAMIENTO ES INNECESARIO

- **Se puede resolver a nivel** con carriles exclusivos para camiones y ómnibus.
- El proyecto facilita el ingreso de **más automóviles** al Área Central por medio de ocho (8) carriles exclusivos a las calles laterales.
- Refuerza el uso intensivo del Área Central y la **Monocentralidad Metropolitana**, contrariando al Plan Urbano Ambiental de CABA (Ley 2930) que, por el contrario, alienta la policentralidad.
- El costo de la obra y el endeudamiento público son inadmisibles y no contempla al Convenio 42/ 2006.
- El proyecto no es una autopista ribereña, es una "arteria multicarril" compuesta por carriles exclusivos para autos, a nivel y soterrados para el transporte de gran porte.

#### UNA ALTERNATIVA INMEDIATA

- Sería que el tránsito de camiones se realice en hora valle (20 a 7 horas) por Av. Madero – Huergo.

#### 1º REDIRECCIONAR AL 50% DEL TRÁNSITO DE CARGA QUE SOLO ES PASANTE

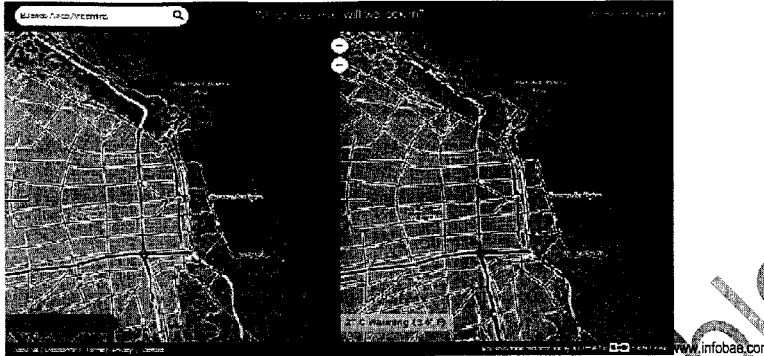
- Facilitar la conexión del Acceso Sudeste (en Avellaneda) con la autovía 27 de Febrero (en CABA), para conectar con Av. Gral. Paz.
- Optimizar la Ruta 4, 2da circunvalación metropolitana.
- Finalizar la Ruta 6, 3ra circunvalación metropolitana.

#### 1º LAS OBRAS FERROVIARIAS PREVISTAS POR EL PLAN ESTRATEGICO DEL PUERTO DE BUENOS AIRES

- No se puede dar prioridad al transporte de carga por medio de camiones: encarece los productos, aumenta la contaminación auditiva, atmosférica y los gases con efecto invernadero, contrariando los Acuerdos Internacionales de Cambio Climático (Protocolo de Kioto, 2006; Acuerdo de París 2015).
- El Plan Estratégico del Puerto de Buenos Aires, con un presupuesto de solo 40.000.000 de dólares, prevé el funcionamiento del ferrocarril mediante el:
  - Manteniendo la vía actual entre las Av. Moreau de Justo y Madero –Huergo para uso nocturno; y,
  - Construcción de accesos ferroviarios al Puerto de Buenos Aires y una Estación de Transferencia, a través del Acceso Ferroviario Junín, así como a la playa de camiones en el Mercado Central y de la playa de Kilómetro 5.

#### LA OBRA SOTERRADA ESTARÁ INUNDADA PERMANENTEMENTE

- Soterrar es aumentar la vulnerabilidad, por la baja cota del nivel del suelo y por estar en el área de relleno del río de la Plata.
- Además, científicos internacionales de Naciones Unidas presagian que es irreversible el aumento de la temperatura global, en 2º centígrados hacia 2030, con el consiguiente aumento de las aguas -superior a los 4 metros sobre los niveles actuales-, y de la presión de la napa freática (IPCC, 2015).



#### GENERA UN ENDEUDAMIENTO INNecesario

- En la documentación recibida el costo de la obra es de **670.000.000 de dólares, 93.000.000 dol/km**. Cabe considerar que: la autopista elevada costaría 150.000.000 de dólares, a nivel menos de 50.000.000 de dólares.
- Además, como afirmó el Ing. Guillermo Dietrich, recientemente, es **"crítica la situación fiscal por la que atraviesa actualmente el Estado argentino"**.
- Las inversiones innecesarias son un espejismo que solo favorece momentáneamente a sus promotores y constructores.
- Antes de crear más carriles para uso exclusivo de los autos hay que cambiar las pautas de movilidad (ejemplos: alentar los no motorizados; mayor ocupación de los autos; cambios de horario y/o de itinerarios fuera del Área Central).

#### ¡¡NO!! A MEGA OBRAS DE TRANSPORTE QUE FACILITAN EL TRÁNSITO AUTOMOTOR INDIVIDUAL AL ÁREA CENTRAL

- El Proyecto facilita el tránsito de los autos hacia el Área Central por medio de ocho (8) carriles para vehículos motorizados livianos.
- Es contrario a la idea de la autopista elevada, sin ingreso directo de los autos al Área Central; solo tenía ingreso/egreso en sus extremos, Av. Brasil y Retiro.
- El proyecto Paseo del Bajo desatiende la Ley 2.638 - Convenio N° 42/ 2006 que estipulaba: una "conexión vial por autopista entre las autopistas Illia y Buenos Aires-La Plata", así como se comprometían "a realizar los mayores esfuerzos para destinar **fondos propios** para la realización de la Obra".
- Académica y prácticamente está demostrado que: agregar más carriles para el uso de autos, implica aumentar el número de vehículos hasta llegar a un **nuevo estadio de congestiónamiento**, especialmente en las Áreas Centrales (paradoja de Dietrich Braess). En este caso se pasa de 10 a 12 carriles.
- Asimismo, el "Informe Buchanan" (paradigma de la ingeniería de tránsito) fundamentó que **"la accesibilidad no siempre debe discurrir por el camino más corto"**, así como que **"los movimientos de paso por el centro de la ciudad han de impedirse"**.



**G O B I E R N O D E L A C I U D A D D E B U E N O S A I R E S**  
2016-Año del Bicentenario de la Declaración de Independencia de la República Argentina

**Hoja Adicional de Firmas**  
**Informe gráfico**

**Número:**

Buenos Aires,

**Referencia:** Material Participantes

---

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 7 pagina/s.