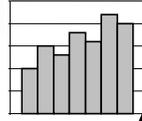




Universidad de Buenos Aires
Facultad de Ciencias Económicas



C E S P A

Centro de Estudios de la Situación
y Perspectivas de la Argentina

De Vicente López a Avellaneda: la Autopista Ribereña

Alberto Müller

Nota Breve Nro. 23

Abril de 2015

Av. Córdoba 2122
2do. Piso, Departamentos Pedagógicos
(C 1120 AAQ) Ciudad de Buenos Aires
Tel.: 54-11-4370-6183 – E-mail: dircespa@econ.uba.ar
<http://www.econ.uba.ar/cespa>
www.blogdelcespa.blogspot.com

El proyecto de la Autopista Ribereña ha vuelto a la primera plana, ante la decisión de tratarlo conjuntamente por parte del Gobierno Nacional y el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

Esta vía rápida debería vincular las actuales autopistas Illia y La Plata-Buenos Aires, atravesando el centro de la Ciudad de Buenos Aires, en una franja que hoy comprende la urbanización de Puerto Madero. Se ha mencionado recientemente en la prensa (artículo de “la Nación del 22/3) la alternativa de construcción en túnel, a un costo del orden de 1.000 millones de dólares. La autopista se desarrollaría por debajo de la red ferroviaria y los estacionamientos actuales en la franja entre la Avenida Moreau de Justo y las Avenidas Madero-Huergo.

El propósito explicitado para la Autopista Ribereña es conectar las zonas Norte y Sur del Área Metropolitana. La consigna es “de Vicente López a Avellaneda en 12 minutos”. Vendría a suplir así un déficit importante de conectividad.

Prevista ya en la década de 1970 (había sido incluso adjudicada a un consorcio denominado Covisur, a cargo de la Autopista La Plata-Buenos Aires), su realización fue postergada por variadas razones. Mientras tanto, el entorno de la obra cambió. Se concretaron las dos autopistas que la Ribereña debía conectar (La Plata-Buenos Aires e Illia). Y además, toda la zona del Antiguo Puerto Madero, abandonada en favor del Puerto Nuevo, cobró nueva vida, de la mano del proyecto de hacer del lugar – como en muchas otras zonas portuarias urbanas en el mundo – un área “paqueta” (o sea, cara). Se preservó y remodeló la mayor parte de los antiguos edificios que habían servido para la transferencia de cargas, y allí aparecieron oficinas, restaurantes, una universidad.

Los refuncionalizados “docks” representan un punto conflictivo para la Autopista Ribereña. Como sabemos, las autopistas se llevan mal con las zonas caras. Y si bien el proyecto de la Ribereña es anterior, y bien conocido, la resistencia de los propietarios de los colorados “docks” fue inmediata, ante cada intento de revivirlo.

Empezaron así a surgir nuevas propuestas, para evitar el alegado daño al entorno que la traza original ocasionaría: una traza por el perímetro de la Reserva Ecológica, una autopista por debajo de los Diques 1 a 4, que emergería en ambas puntas, una traza “super alta” que evitaría la intrusión visual del viaducto. Mientras tanto, los flujos fueron creciendo, y hoy día se manifiesta una clara situación crítica, especialmente en las Avenidas Madero-Huergo, donde la gestión es con frecuencia muy elevada.

Ahora bien: todo tiene solución, también si se trata de preservar el ambiente próximo a los “docks”. Las dificultades técnicas no son sino cuestiones que pueden enfrentarse movilizándolo recursos. Todo puede hacerse, como saben los ingenieros, siempre que no se infrinja la ley de gravedad y otras leyes de los libros de física.

El punto es si conviene destinar esos recursos a una solución “cara”, en relación a los beneficios que podrán lograrse. Adelantando objeciones, no creemos que este proyecto pueda decidirse solamente en base a una convencional ecuación de costo-beneficio, porque efectivamente hay aspectos de muy compleja medición, y no por eso menos importantes. Estamos hablando de una zona muy particular de la Región Metropolitana de Buenos Aires,

que no puede tratarse sin tener en cuenta toda su singularidad. Pero el enfoque que compara costos y beneficios en términos monetarios es insoslayable, en una obra de la que se dice que costaría la friolera de 1.000 millones de dólares.

La primera pregunta que corresponde formular es acerca de la justificación de la obra en términos de los flujos Norte-Sur de personas; en otros términos, es relevante el flujo de pasajeros “de Vicente López a Avellaneda”?

Para esto, contamos con la reciente Encuesta Domiciliaria de Viajes (ENMOD). Más allá de que sus resultados parecen no muy fiables, podemos extraer alguna indicación de interés. El total de viajes que van desde la Zona Norte del Conurbano (desde Vicente López hasta Escobar y Pilar) hacia el Sur (desde Avellaneda hasta Berazategui) es de unos 50.000 pasajeros/día, en ambos sentidos. Esto es una gota en el mar, si se lo compara con los 700.000 pasajeros diarios que ingresan a la Ciudad de Buenos Aires desde el Norte y el Sur. Sin entrar aquí en detalles, no parece estar justificada una autopista hecha y derecha para este flujo, tratándose de una obra de gran costo. Es verdad que se observan flujos importantes de automóviles y omnibuses por las Avenidas Huergo y Madero, como así también por Paseo Colón-Leandro Alem; pero las estadísticas sugieren que buena parte de ellos se van derivando a o provienen de distintas arterias (Córdoba, Corrientes, Avda. de Mayo, Belgrano), y son los menos los que emplearían la Autopista Ribereña “de punta a punta”. De hecho, la avenida Paseo Colón a la altura de Avenida San Juan no suele mostrar una congestión importante.

Pero es verdad que existe un problema circulatorio. Éste parece ser protagonizado en buena medida por los vehículos pesados. Y ellos sí van “de punta a punta”. Los camiones no tienen sencillamente otra opción, hasta la Avenida Nazca, a 10 km del eje Huergo-Madero; y los ómnibus de larga distancia demandan vincular sus depósitos en la Boca y Barracas con la Terminal de Retiro, por lo que tampoco tienen opción (aun cuando parte de ellos en el futuro ser derivarán a la nueva terminal de ómnibus, .

Estas consideraciones sugieren una opción para la Autopista Ribereña: construir una vía elevada de dos carriles por sentido, limitada al tránsito pesado, en la franja entre las Avenidas Madero-Huergo y la Avda. Alicia Moreau de Justo. No serían necesarios más carriles, porque se trata de vehículos que se desplazan a velocidades no muy diferentes (y debería obligárselos a que así lo hagan). Esta alternativa tendría un ancho relativamente reducido (menos de 25 metros), por lo que discurriría en su mayor parte a más de 60 metros de los “docks”, lo que atenuaría bastante la intrusión visual. Su diseño podría responder a algún canon estético, evitando el “bosque” de pilotes que observamos en la AU 25 de Mayo por ejemplo; podría incorporar incluso paneles que atenúen el ruido, como los que hay hoy día en partes de la Panamericana.

Eventualmente, si existiera alguna demanda puntual importante de circulación de automóviles en alguna hora del día (o en un recambio de vacaciones en verano), la Autopista podría ser habilitada para vehículos livianos en forma limitada.

Ésta es una idea, que sólo reclama ser considerada. Somos conscientes de que de todas formas será una obra compleja, y que existen puntos de tratamiento difícil; éste es el caso de la cuadra entre Corrientes-Trinidad Guevara y Lavalle-Victoria Ocampo, donde se localiza una universidad y el Edificio Guardacostas; quizá ambos deberán ser relocalizados, lo que encarecerá el proyecto. Pero esto deberá ser valuado y comparado con otras opciones.

Se alegrará que no se obvía totalmente un impacto negativo de la Autopista Ribereña. Podemos decir al respecto que es imposible evitar tales efectos en una zona densa y central como ésta. Áreas de este tipo siempre sufren externalidades negativas de algún tipo, y es menester atenuarlas; pero no puede pretenderse su supresión. Por otro lado, no hay otra opción razonable en superficie, como ya dijimos; habrá que cotejar este efecto con el costo que representa una solución bajo tierra (o bajo agua). Si las opciones en juego representan una demanda de recursos del orden de 1.000 millones de dólares, la solución que aquí sugerimos tendría un costo que estimamos serán en torno de un 1/4 de este valor. Una primera estimación que hemos realizado indica que esta solución podría justificarse si la Autopista Ribereña ocasionara una depreciación de hasta 15-20% de lo construido en los "docks". Notemos al respecto que prevalecen allí los usos no residenciales, menos sensibles a externalidades ambientales tales como ruido o intrusión visual

No faltan quiénes sostienen que la obra no debería hacerse. Lo que recomiendan es desviar a toda costa el tráfico pesado a otras opciones. Este posicionamiento se asocia muchas veces al que afirma que el Puerto Nuevo debe ser relocalizado, lo que disminuiría drásticamente el flujo de camiones.

Al respecto, entendemos que el proyecto de la Autopista Ribereña es relativamente independiente de estas argumentaciones. Por un lado, ya hemos dicho que no parece haber opción razonable para el tránsito pesado para los cruces Norte-Sur; y debe destacarse que sólo una parte de lo que fluye hoy día tiene relación con la actividad portuaria. Por otro lado, cualquier relocalización del Puerto Nuevo es un proyecto que demandará décadas para su concreción; mientras tanto, es imperativo atacar el actual colapso circulatorio, con medidas de efecto más inmediato.

Debemos mencionar, sin embargo, una objeción de mayor alcance a esta propuesta. Una traza elevada en la franja que indicamos (entre las Avenidas Madero-Huergo y la Avenida Alicia Moreau de Justo) implica inutilizar esa tierra a otros fines. El área no ocupada por el viaducto debería ser destinada a usos verdes o a estacionamientos (como ocurre de hecho en la actualidad), porque no cabría otros usos en el espacio residual. Una solución en túnel liberaría entonces esta franja a fines edilicios. Un cálculo muy aproximado indica que la valorización de esta tierra podría en principio compensar el costo mencionado de la obra, si ésta fuera de 1.000 millones de dólares (un valor que no nos parece fuera de escala). Esto quiere decir: habría quién estaría dispuesto a pagar por el costo de la obra (más allá de los mecanismos que se instrumenten a tal fin), a fin de usar los terrenos liberados. Tentativamente, para un Factor de Ocupación del Suelo bruto de 0,25, se requerirían edificaciones de un promedio de 10 plantas.

Esta opción requiere sin embargo ser muy cuidadosamente evaluada, empleando una perspectiva más amplia de la que un convencional cálculo de costos y beneficios. Ella implica impactos circulatorios importantes, con efectos sobre el tránsito y el medio ambiente. La valorización de las tierras de marras supone ocupación en densidades altas, y por lo tanto circulaciones intensas. En definitiva, está en juego algo más que un problema de transporte, que ya en sí es relevante. Se trata de definir una estrategia de largo plazo para toda el área de Puerto Madero. Debería asimismo verificarse si el costo de la alternativa en túnel contempla la posibilidad de edificar en altura sobre éste.

La historia nos sugiere un posible ganador de una lid como ésta. Va un ejemplo de una zona bien próxima. El espacio entre los diques y la Reserva Ecológica fue objeto de propuestas

cuidadosas en cuanto a evitar densificaciones muy elevadas, preservando así el carácter de parque de esparcimiento. La realidad nos muestra hoy día una sucesión de torres altísimas, que vistas desde la ciudad “vieja” parecieran pertenecer a otra urbe, sobre todo cuando se ven envueltas en cierta bruma. Allí, mandó la valorización de la tierra, la verdadera política de Estado de las autoridades de la Ciudad de Buenos Aires o de cualquier municipio de nuestro país.

Esperemos que esta vez podamos asistir a un debate conducente en el interés de todos. A esto pretendemos aportar con estas líneas, que por otra parte no pretenden tomar partido por una opción en particular.