

LA NUEVA AUTOPISTA

Cinco propuestas y un final incierto

En un histórico y crucial debate para la Región, se define el recorrido del camino que unirá a La Plata con el Conurbano

Obra clave para la integración del Gran Buenos Aires o certificado de defunción para un eje ambiental invaluable -que incluye barrios, quintas y una reserva de biosfera- según el cristal con que se la mire, la "autopista de vinculación" proyectada por el ministerio de Infraestructura nacional sigue levantando polvareda.

A grandes rasgos, el controvertido "Tramo IV" de la Autopista Presidente Perón conecta a través de una veintena de kilómetros la Ruta Provincial 53 -en las inmediaciones de la localidad platense de Buchanan- con la Autopista La Plata-Buenos Aires, usando como eje la zona limítrofe entre los partidos de Florencio Varela, Berazategui y La Plata. De acuerdo con la información oficial, las pautas de diseño y perfiles fijadas por la Dirección Nacional de Vialidad prevén zonas de camino de 120 metros de ancho, que en áreas urbanas "muy comprometidas" se reducirían a 70 metros.

La traza original de la obra, que disparó una avalancha de quejas por parte de vecinos, legisladores, instituciones y funcionarios, se recuesta en el lado sudeste del Parque Pereyra Iraola. En ese sector coexisten predios de pequeños productores frutihortícolas, la Estación de Cría de Animales Salvajes (ECAS), la Estación Biológica de Aves Silvestres (EBAS), montes y arboledas centenarias consideradas por la UNESCO como parte de una Reserva de Biósfera debido a su riqueza ambiental, y el **Instituto Argentino de Radioastronomía (IAR)**, dependencia del CONICET de relevancia internacional.

El fuerte rechazo que generó esta opción, que cosechó reveses judiciales y una reconvenición de la Fiscalía de Estado bonaerense, forzó a Vialidad a buscar otras. Y surgió la de hacer pasar la autopista entre las calles 403 (Santa Rosa) y 405 de Villa Elisa, sobre una franja que combina características productivas y residenciales: incluye predios de floricultores, frondosa forestación, explotaciones hortícolas, casas, campos de deportes de entidades -como la Casa de Portugal "Virgen de Fátima"- y las instalaciones de un gasoducto internacional inaugurado en 2003.

Una tercera alternativa culminaría en la ruta 2, con un distribuidor y obras complementarias en esa vía hasta la rotonda de Alpargatas. No se internaría en el Pereyra Iraola. Hace algunas semanas, autoridades de Vialidad adscribieron públicamente a esta opción asegurando que "no se van a tocar el Parque ni los barrios", pero en la audiencia pública que se realizó en el club Ducilo el 19 de noviembre, se desdijeron aduciendo motivos económicos.

La sección de la discordia fue adjudicada a una unión transitoria de empresas integrada por José Cartellone Construcciones Civiles S. A. y Petersen Thiele y Cruz S.A. -que ya instaló un obrador en ruta 36 y calle 403-; el ministerio de Planificación Federal de la Nación, principal impulsor de la obra cuyo plazo de ejecución es de dos años, desembolsará por su tramo local 386 millones de pesos.

DOS ALTERNATIVAS QUE TERMINAN EN 90

En la convocatoria oficial a la audiencia de Berazategui que se realizó hace poco más de una semana se enumeró la obligación de notificar a decenas de actores, entre ellos especialistas técnicos, entidades de todo tipo, jefes comunales y representantes de universidades. Curiosamente, teniendo en cuenta que una de las trazas propuestas involucra al partido de La Plata, no se mencionó al municipio local. De todos modos éste envió como orador al titular de la Agencia Ambiental, Sergio Federovisky, quien se manifestó a favor de proteger el parque Pereyra y propuso un ingreso por ruta 36 y de ahí a avenida 90 hasta el Puerto (ver aparte).

Por su parte, el diputado provincial por la UCR Sergio Panella -quien también estuvo presente en Ducilo- presentó en la Legislatura bonaerense un proyecto para prolongar la autopista de vinculación hasta el sur platense, evitando las áreas polémicas. El legislador planteó empalmar el nuevo camino, antes de llegar a la ruta 53, con un tramo de la ruta provincial 6 -al sur de Alejandro Korn-; cruzar la ruta 215 en las inmediaciones de Esquina Negra, y pasar por Los Hornos para empalmar la avenida 90 a la altura de la ruta 36. Panella cree que de esta manera "se establecería una conexión viable y fluida con el acceso al Puerto La Plata, trazado original de la 'Ruta del Mercosur'".

El Fiscal de Estado de la provincia de Buenos Aires, Ricardo Szlagowski, expresó en este contexto su rechazo "terminante" a la traza que atravesaría el Pereyra, y consideró "inconveniente" que los trabajos se proyectaran sobre la calle 403. Szlagowski avaló la eventual traza por avenida 90, y subrayó que el resto privilegia "aspectos constructivos que tienen que ver con la disminución de las distancias y el costo de la obra, en desmedro de los aspectos medioambientales y urbanísticos que hacen a la calidad de vida de la población".

De acuerdo con la normativa que regula las audiencias públicas, la decisión final acerca del tema sometido a discusión deberá adoptarse,

"tomando en cuenta la evaluación de las opiniones recogidas", en los treinta días posteriores a la presentación del "informe de cierre" de los encuentros. Ese resumen, señalan en Vialidad, "se agregará a las actuaciones administrativas" y se publicará en el sitio de Internet del organismo (, algo que en el caso de la acalorada audiencia reciente aún no ocurrió.

LOS TRAMOS INICIALES

La "autovía de vinculación" se inicia como continuación del Camino del Buen Ayre, desde su intersección con el Acceso Oeste en Ituzaingó, y recorre alrededor de cien kilómetros hasta alcanzar su cabecera sur -prevista en principio sobre la autopista La Plata-Buenos Aires-.

El primer tramo va del Acceso Oeste hasta el ingreso a la localidad de 20 de Junio en Pontevedra, atravesando los distritos de Ituzaingó, Merlo y La Matanza. Son 25 kilómetros "pegados" en su mayor parte al cauce del río Reconquista.

La segunda sección va desde 20 de Junio a la ruta provincial 58, pasando por La Matanza, Ezeiza y San Vicente. Son poco más de 28 kilómetros en áreas eminentemente rurales.

El tercer tramo, desde la ruta 58 a la 53 -también provincial-, tiene 18 kilómetros y pasa al sudoeste de las localidades de Alejandro Korn y La Capilla, atravesando los municipios de San Vicente, Presidente Perón y Florencio Varela en paralelo con líneas de alta tensión de 500 kw. La zona es rural, pero existen algunos enclaves urbanos.

Me gusta

Sé el primero de tus amigos a quien le guste esto.

Inicio de sesión

Debe iniciar sesión para realizar un comentario

Usuario

Contraseña

Iniciar sesión

IMPORTANTE: Los comentarios publicados en **EIDia.com** son exclusiva responsabilidad de sus autores y las consecuencias derivadas de ellos pueden ser pasibles de las sanciones legales que correspondan. **EIDia.com** no modera los comentarios, los lectores pueden reportar los comentarios que consideren ofensivos. Si las opiniones incluyen algún comentario en contra de las [condiciones de uso](#), la cuenta correspondiente quedará inhabilitada.

Si aún no tiene cuenta en **EIDia.com** o ha olvidado sus datos, ingrese [aquí](#).