



Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 9 de marzo de 2016.

## INFORME COMPLETO ANÁLISIS Y CUESTIONAMIENTOS AL PROYECTO PASEO DEL BAJO

El día de hoy, 9 de marzo de 2017, la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires **aprobó en forma definitiva** (en segunda lectura<sup>1</sup>) el **proyecto de Ley N° 3881-J-2016** que<sup>2</sup> otorgará la zonificación necesaria para la **construcción de "El Paseo del Bajo"**<sup>3</sup> y autorizará la venta de tierras públicas que financiarán dicha obra (Conocida como Empalme Norte o Catalinas Norte 2).

### DESCRIPCIÓN DE LA OBRA

El proyecto Paseo del Bajo crea un corredor vial de unos seis kilómetros, entre Alicia Moreau de Justo-avenidas Huergo-Madero, con cuatro carriles exclusivos para camiones y micros de larga distancia.

La traza comenzará al sur de la Ciudad en el empalme con las Autopistas 25 de Mayo y Ricardo Balbín (Buenos Aires-La Plata). Los problemas que supuestamente resolvería son la vinculación por ómnibus entre la terminal de Retiro y el sur, y el acceso de los camiones al puerto. La trinchera para vehículos pesados tendrá dos carriles de circulación por sentido. El proyecto también incluye cuatro carriles en superficie por lado para autos.

---

<sup>1</sup> El proyecto obtuvo Aprobación Inicial el 15 de Diciembre de 2016 resultando publicada en el Boletín Oficial de la Ciudad de Buenos Aires N° 5036 del 29/12/2016.

Con fecha 22 de Febrero de 2017 se realizó la Audiencia Pública, cumpliéndose así lo establecido por los artículos 89° y 90° de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

<sup>2</sup> Este proyecto es complementado con el proyecto de Ley 3882-J-2016 que también fue aprobado en primera lectura el 15 de diciembre de 2016 y cuya audiencia pública ya fue realizada.

<sup>3</sup> Obra vial paisajística cuyo objetivo es la conexión vial rápida entre las zonas norte y sur de esta Ciudad -vinculando la Autopista Illia (Norte) con la Autopista Buenos Aires La Plata (Sur)-.



**PASEO DEL BAJO**

Buenos Aires Ciudad

## El Paseo del Bajo

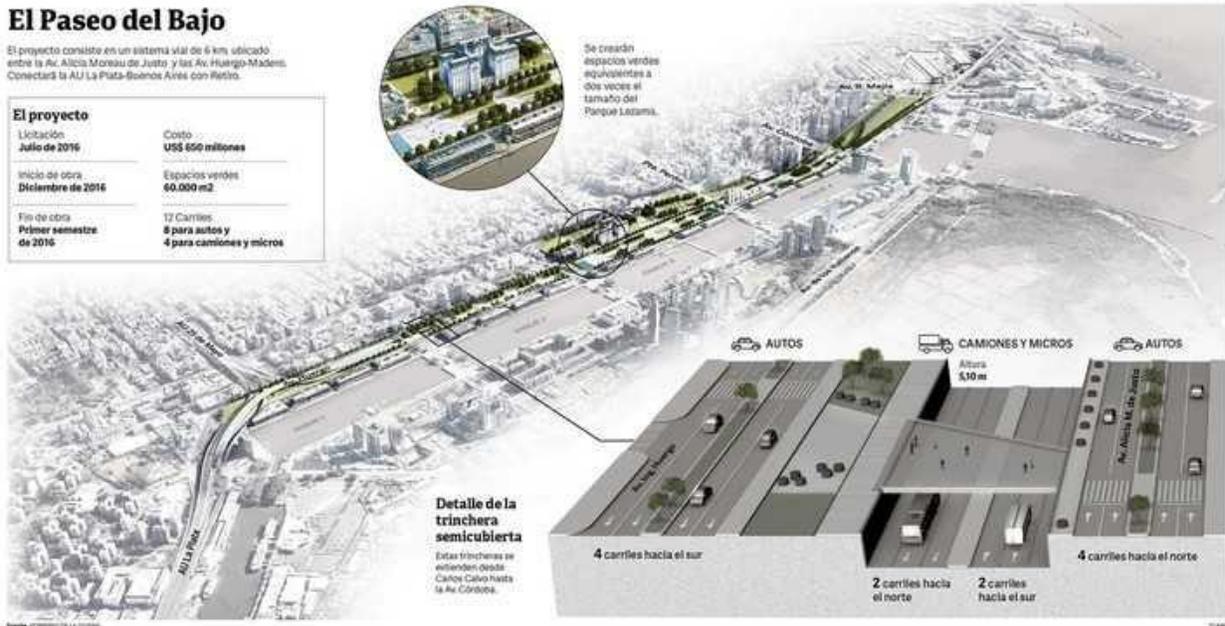
El proyecto consiste en un sistema vial de 6 km, ubicado entre la Av. Alicia Moreau de Justo y las Av. Hurler-Madern. Conectará la AU La Plata-Buenos Aires con Retiro.

### El proyecto

Licitación <b>Julio de 2016</b>	Costo <b>US\$ 650 millones</b>
Inicio de obra <b>Diciembre de 2016</b>	Espacios verdes <b>60.000 m<sup>2</sup></b>
Fin de obra <b>Primer semestre de 2016</b>	17 Carriles <b>8 para autos y 4 para camiones y micros</b>



Se crearon espacios verdes equivalentes a dos veces el tamaño del Parque Larzára.



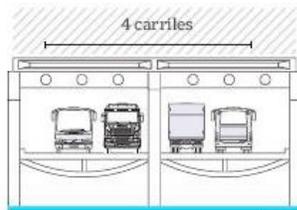
# Obras en el bajo porteño

## CÓMO SERÁ EL PASEO DEL BAJO

Tendrá una extensión de **6,7 km** y enlazará las autopistas Buenos Aires - La Plata e Illia

### TÚNEL PROFUNDO

Funcionará en doble sentido



### TRAMO CON PUENTES PEATONALES

A. Moreau de Justo

4 carriles para autos hacia el Norte

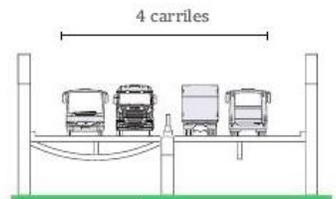
Huergo / Madero

4 carriles para autos hacia el Sur



### EN TRINCHERA ABIERTA

Funcionará en doble sentido



### METROBUS PASEO COLÓN

El corredor será de **2,9 km** y tendrá 25 estaciones

Tramo en obra

La traza total

Fuente: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires / LA NACION

## 1. NEGOCIO INMOBILIARIO CON LO PÚBLICO

**1.1.** El GCBA firmó un Convenio con la Agencia de Administración de Bienes del Estado y con el Ministerio de Transporte de la Nación.

En este convenio, el GCBA se obliga a que la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires disponga la Rezonificación del inmueble conocido como Empalme Norte o Catalinas Norte 2, un terreno ferroviario de 9 hectáreas.

Hoy, 9 de marzo de 2016, La Legislatura cumplirá con dicha obligación permitiendo en dicho inmueble la construcción de siete (7) torres de perímetro libre, dos de 62 m y cinco de 139 m (casi 45 pisos). Otra pared más entre la ciudad y el río.



Predio "Empalme Norte"

**1.2.** Eduardo Constantini ha manifestado que tiene 500 millones de dólares a la espera de la venta de dicho inmueble<sup>4</sup>. Esta obra también revalorizará todas las zonas a lo largo de su trayecto y habilitará grandes emprendimientos inmobiliarios. Esto gracias a la gran inversión pública pero la Ciudad no ha establecido ninguna herramienta urbanística para recuperar un peso de dicha inversión que será apropiada por unos cuantos propietarios<sup>5</sup>.

**1.3.** La creación del "Paseo del Bajo" significa la extensión de Puerto Madero hacia el norte. Esta obra propende a un desarrollo urbano a la medida de los especuladores inmobiliarios, muchos de ellos beneficiados con el blanqueo de capitales dispuesto por el Gobierno Nacional. La especulación inmobiliaria en la Ciudad está aumentando sistemáticamente el valor del m<sup>2</sup>, imposibilitando el acceso a la vivienda propia para la población trabajadora, y de los alquileres. El resultado del aumento del m<sup>2</sup> y de los alquileres es la expulsión de la población trabajadora de la Ciudad de Buenos Aires.

## 2. NEGOCIO CON LA VENTA DE TIERRA PÚBLICA

**2.1. La obra Paseo del Bajo costará 670 millones de dólares.** Será financiada con un préstamo por 400 millones de dólares por el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) y con la venta de los terrenos conocidos como Catalinas Norte 2 (o Empalme Norte) y de la parcela IQ de Puerto Madero.

En el convenio referido, la AABE se obliga a vender a favor de un tercero los Inmuebles en un plazo máximo de 24 (veinticuatro) meses. El remate o subasta pública se realizará en base a una nueva tasación practicada por parte del Tribunal de Tasaciones de la Nación con posterioridad a la Rezonificación. Así también, deberá aplicar el Mayor Valor<sup>6</sup> obtenido con causa en la Rezonificación exclusivamente al pago de la construcción del Paseo del Bajo.

En este convenio no se establece como condición previa la autorización por el Congreso Nacional de la venta de estas tierras tal como lo ordena el art. 75, inciso 5, de la Constitución Nacional. Cabe advertir

---

<sup>4</sup> Cabe recordar que este espacio superaría a la de Catalinas, el grupo de rascacielos en la zona de Retiro en la que invirtieron millones de dólares empresarios de la talla de Nicolás "Nicky" Caputo, Eduardo Costantini, Eduardo Elsztain y Jorge Brito.

<http://www.lapoliticaonline.com/nota/103933/>

<sup>5</sup> <http://www.lanacion.com.ar/1990808-ultimas-horas-para-entrar-a-los-fondos-que-invertiran-en-proyectos-inmobiliarios>

<sup>6</sup> Se refiere al importe en Dólares Estadounidenses resultante de la enajenación de los Inmuebles, considerados individualmente o en partes subdivididas de cada uno de ellos o todos ellos en conjunto, y que será destinado a financiar la construcción del proyecto Paseo del Bajo, descontado el Valor Recuperable.

que la Ley N° 22.423 (un Decreto Ley de la Dictadura que autorizaba la venta por parte del Poder Ejecutivo de bienes inmuebles nacionales sin pasar por el Congreso) se encuentra vencida desde el año 2010. El Presidente de la Nación ha sido denunciado penalmente, por Izquierda Popular (IP) y el Observatorio del Derecho a la Ciudad (ODC), por la autorización de la venta de 53 inmuebles de la nación a través de tres decretos (952/2016, 1064/2016 y 1173/2016) fundándose en aquél Decreto-Ley no vigente. **Entre los inmuebles puestos a la venta en estos Decretos se encuentra el inmueble del Empalme Norte (o Catalinas Norte 2). Se venderán 9 hectáreas de tierra pública por decisión unilateral del Presidente de la Nación sin autorización legal del Congreso.**

**2.2.** Por otra parte, aún contando con esta autorización del Congreso Nacional, la política de vender tierras del Estado sin compensarlas o adquirir otras es una política contraria a las necesidades de la ciudad y al recorrido que están siguiendo las principales capitales del mundo.

En los últimos 9 años de la gestión de gobierno del Pro se han privatizado aproximadamente 300 ha de tierras públicas. Esto es igual a tres Puertos Maderos.

### 3. CUESTIONAMIENTOS DE LA OBRA EN RELACIÓN A LA PLANIFICACIÓN DE LA CIUDAD

#### 2.1. Contraría la política de Transporte del Plan Urbano Ambiental

El proyecto de ley estimula el ingreso de automóviles al área central por medio de ocho carriles exclusivos a las calles laterales para automóviles. También refuerza el uso intensivo del área central y la monocentralidad metropolitana, violando los mandatos del Plan Urbano Ambiental de la Ciudad (Ley N° 2.930) que ordena que la ciudad se oriente hacia la policentralidad<sup>7</sup>.

Agregar más carriles para el uso de autos implica aumentar el número de vehículos hasta llegar a un nuevo estadio de congestión, especialmente en las áreas centrales (paradoja de Dietrich-Braess).

Además se incumple el artículo N° 7<sup>8</sup> de la Ley 2930 que dispone ***desalentar el uso de los autos en una zona de congestión***". Esta obra duplicará la capacidad vial de tránsito automotor aumentando el

---

<sup>7</sup> Ley N° 2.930. Artículo 6º.- ESTRUCTURA Y CENTRALIDADES.

Es propósito del Plan Urbano Ambiental **transformar la estructura radio convergente y fuertemente monocéntrica de Buenos Aires en una estructura más reticular y policéntrica**, que atienda tanto a la **consolidación del centro actual** como a la promoción de centralidades barriales y secundarias en relación a la configuración comunal y a la integración con el AMBA

A los fines del cumplimiento del propósito enunciado, se establecen los siguientes lineamientos: a. La consolidación del Área Central como centro metropolitano, nacional regional e internacional, a través de las siguientes acciones: 1. **Promover la vitalidad del Área Central y del Casco Histórico a través de su residencialización y la mixtura de usos.**

<sup>8</sup> Artículo 7º.- TRANSPORTE Y MOVILIDAD

Es propósito del Plan Urbano Ambiental **promover un sistema de transporte sustentable que potencie la intermodalidad, tender a la expansión del uso de los medios públicos -en especial, de los medios guiados- mejorando la capacidad y calidad de los servicios, y desalentar el uso de los automotores privados**, todo ello a efectos de **mejorar las condiciones logísticas de movilidad, seguridad y calidad ambiental**. Se subraya la importancia como antecedente conceptual del Pacto de la Movilidad, suscripto oportunamente por diversos sectores involucrados en esta problemática.

A los fines del cumplimiento del propósito enunciado, se establecen los siguientes lineamientos:

**e. La racionalización del uso de los automóviles privados**, a través de las siguientes acciones: 1. **Desalentar su uso en zonas y horarios de congestión;**

**m. El ordenamiento del sistema de cargas**, a través de las siguientes acciones: 2. **Promover la mejora en el acceso ferroviario de cargas al Puerto de Buenos Aires.**

**n. El mejoramiento de la capacidad funcional y calidad ambiental de los equipamientos e infraestructuras del sistema de transporte**, a través de las siguientes acciones: 1. **Prever los espacios requeridos para las operaciones de interfaces, talleres y cocheras del sistema de transporte terrestre, y prever los espacios para actividades logísticas del sistema portuario.**

**congestionamiento de todas las avenidas del centro y los puentes del barrio Puerto Madero. La idea original de la "autopista ribereña" no preveía bajadas/ subidas entre la Autopista Bs As -La Plata y la Autopista Illia.**

Actualmente, en el mundo, se están demoliendo las autopistas. Aquí, la gestión del Pro en vez de construir más red de subterráneos o infraestructura para transporte público avanza en la construcción del Paseo del Bajo y también la obra del cambio de la Traza de la Autopista Illia a la altura de la Villa 31-31 bis.

## **2.2. Prioridad al Transporte de Carga por Ferrocarril**

Como afirma el especialista en cuestiones urbanas, Manuel Ludueña, no se puede dar prioridad al transporte de carga por medio de camiones, porque encarece los productos, aumenta la contaminación auditiva, atmosférica y los gases de efecto invernadero, contrariando los acuerdos internacionales de cambio climático.

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 mantenimiento de la vía actual entre las avenidas Moreau de Justo y Madero-Huergo para uso nocturno, la 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.

En cambio, el proyecto elimina la última parrilla ferroviaria que podía servir al abastecimiento y liberación de cargas al Puerto de Buenos Aires.

Además **desobedece otro mandato del Plan Urbano Ambiental, el que se promueva un transporte sostenible por medio de sistemas guiados -en este caso, el ferrocarril de carga-**. Esta ley explicita que se debe ***"promover la mejora en el acceso ferroviario de cargas al Puerto de Buenos Aires" "y prever los espacios para actividades logísticas del sistema portuario" como es Empalme Norte.***

## **2.3. Falta de Planificación Integral**

Denota la ausencia de una planificación integral, ya que en caso de que el puerto sea trasladado o que el volumen de cargas disminuya convertirá a esta megaobra en un sinsentido. Aún no ha finalizado la discusión sobre el destino que tendrá el Puerto de Buenos Aires a futuro.

Por otra parte, Interponer una barrera más de torres de perímetro libre planteado en el proyecto de ley, entre la ciudad y el estuario del Plata significa la eliminación de la posibilidad de "ventilar" el sector céntrico de la ciudad y, por lo tanto el aumento del efecto "isla de calor" de este importante sector de la ciudad.

## **2.3. Soluciones Alternativas**

El soterramiento es innecesario porque se puede resolver a nivel, con carriles exclusivos para camiones y ómnibus. La solución al problema podría haber pasado por mejorar la circulación de los trenes de carga por la noche. También, se podría haber pensado en ampliar el espacio para los trenes de carga (tanto hacia el norte como hacia el sur) para disminuir sensiblemente la cantidad de camiones que circulan.

Además, podría haberse implementado un sistema de circulación de camiones también de noche y adaptado las operaciones del puerto a las vías disponibles. Una alternativa inmediata sería que el tránsito de camiones se realice de 20 a 7 horas por Avenida Madero-Huergo.

También deberían mejorarse las rutas de circunvalación a fin de redireccionar el 50% del tránsito de carga que solo es pasante. Así se debió facilitar la conexión del Acceso Sudeste con la Autovía 27 de Febrero, optimizar la Ruta 4 –segunda circunvalación metropolitana– y finalizar la Ruta 6 –tercera circunvalación metropolitana–.

El acceso de los ómnibus a la terminal de Retiro desde el sur sería mejor satisfecho con otra terminal bien conectada por transporte público. Justamente esta terminal existe pero no se encuentra en funcionamiento, es la Terminal Dellepiane<sup>9</sup>.

### 3. CUESTIONAMIENTO TÉCNICO A LA OBRA DEL PASEO DEL BAJO

#### 3.1. Vulnerabilidad de la Obra

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..

Los 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). Cabe aclarar que en la evaluación de impacto ambiental no participaron los investigadores del IPCC argentinos -de la Facultad de Ciencias Exactas de la UBA-.

**3.2.** Esta autovía subterránea impedirá la deseable futura conexión de trenes subterráneos (prolongación de las líneas A y B), que deberían tener estaciones terminales en Puerto Madero para mejorar sus pobres medios de salida y acceso.

**3.3.** El sector en túnel profundo que sigue al sector trinchera puente peatonal tendrá en su ejecución una formidable y costosa obra de ingeniería para atravesar el antiguo triducto de ladrillo por el que hoy desagua toda la cloaca y red pluvial del sector antiguo de la Ciudad. En el caso de hacer subir los carriles para pasar sobre el triducto, la pendiente desde debajo de la calle Córdoba superaría la admitida por Vialidad, las normas internacionales y el sentido común.

**3.4.** El hecho de que contenga una parte en túnel cerrado provocará que haya que inspeccionar la carga de los camiones con la consiguiente demora en el flujo, ya que, según normas internacionales, por un túnel no pueden circular sustancias malolientes, inflamables, peligrosas, etc. No hacerlo sería peligroso. Se hace notar que uno de cada 8,5 camiones que circulan por Huergo-Madero son tanques que transportan inflamables (mayormente todo combustible de las refinerías de Dock Sud) o equivalentes en disfunción.

#### 3.5. No aportará los espacios verdes que se prometen

---

<sup>9</sup> [http://www.clarin.com/ciudades/estacion-dellepiane-mismo-dueno-problema-micros-quieren-ir\\_0\\_HJF1ZoJYe.html](http://www.clarin.com/ciudades/estacion-dellepiane-mismo-dueno-problema-micros-quieren-ir_0_HJF1ZoJYe.html)

El Código de Planeamiento actual establece que para que un lugar sea considerado espacio verde debe permitir que el agua de lluvia llegue a las napas. Los espacios verdes que el proyecto aborda son terrazas de una autopista subterránea, por lo tanto, no cumplen con esta condición.

Por otra parte, de acuerdo a las imágenes que se aportan del proyecto, la superficie "verde" estará mayormente cementada.

En definitiva, el proyecto establece que se genera un paseo de 60.000 metros cuadrados de espacios verdes. En realidad, con la venta del Empalme Norte se eliminan 91.000 metros cuadrados de terreno absorbente que no serán compensados.

## **4. NEGOCIO FINANCIERO - ENDEUDAMIENTO**

### **4.1. La obra Paseo del Bajo costará 670 millones de dólares**

Será financiada con un préstamo por 400 millones de dólares por el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) y con la venta de los terrenos conocidos como Catalinas Norte 2 (o Empalme Norte) y de la parcela IQ de Puerto Madero.

La obra generará un endeudamiento innecesario. En la documentación recibida, el costo de la obra es de 670 millones de dólares, es decir, 93 millones de dólares el kilómetro. Cabe considerar que la autopista elevada costaría 150 millones de dólares y, a nivel, menos de 50 millones de dólares.

### **4.2. No se establecen mecanismos de recupero de la Plusvalía generada**

En los proyectos de ley que autorizan el Paseo del Bajo y su financiamiento no se establece ningún mecanismo para recuperar la inversión de 670 millones de dólares que hará la ciudad. Esta obra generará el aumento del valor del suelo a lo largo de toda la traza del Paseo del Baro que será únicamente capitalizado por los propietarios aledaños. Inversión pública aumentando la riqueza de unos pocos. Son varios los megaemprendimientos inmobiliarios que se están anunciando en la zona para aprovecharse de esta situación.

## **5. NEGOCIO CON LA OBRA PÚBLICA**

### **5.1. Licitación y Adjudicación dando por hecho la aprobación legislativa**

Se adjudicó la obra antes de que se haya aprobado por esta legislatura el cambio de zonificación necesaria para su construcción y el cambio de zonificación de los inmuebles que serán vendidos para su financiamiento. Es decir, se llamó a licitación pública y se adjudicó mientras la Legislatura sigue aún discutiendo si autoriza o no la obra y su mecanismo de financiamiento (zonificación de las tierras del Estado a vender).

### **5.2. Nuevamente se contrata a la empresa IECSA de Angelo Calcaterra, primo del Presidente de la Nación.**

La empresa constructora en la parte más importante (Tramo C - trinchera semicubierta norte) será IECSA, cuyo dueño es Angelo Calcaterra, primo hermano del Presidente Mauricio Macri. El tramo que construirá Calcaterra representa una inversión de \$ 3.183 millones de pesos.

En tanto, el tramo "A" serán las obras de los viaductos, esta parte se la quedo Corsan Corviam Construcción S.A por \$1.500 millones. El tramo "B" de la trinchera semicubierta sur, fue adjudicada a Green - CEOSA por \$1.600 millones.

Cabe recordar que la empresa IECSA estuvo involucrada en pagos irregulares cuando construyó los túneles aliviadores del Arroyo Maldonado. En virtud de este hecho, la Justicia suspendió la obra durante meses.

Actualmente existen acusaciones del pago de coimas para que se le adjudique las obras del Soterramiento del Sarmiento de acuerdo a informaciones que surgen en Brasil de las investigaciones de los procesos de corrupción conocido como "Lava Jato".

**CONTACTO:**

**Observatorio del Derecho a la Ciudad:**

Jonatan Baldiviezo: (011) 15 3266-7008

Nahuel Eduardo Morandi Bel.

Especialista en Transporte Urbano (011) 15 5023 0841

observatorioderechoalaciudad@gmail.com

<http://www.observatoriociudad.org/>