

Aceleran las obras para abrir en mayo el Paseo del Bajo

07 Marzo 2019

El primer día de mayo estará habilitada esta autopista de 7,1 km para tránsito pesado. Será una conexión clave entre la Autopista Buenos Aires-La Plata, la 25 de Mayo, la Illía, el Puerto y la Terminal de Ómnibus de Retiro.



Imágenes: Ignacio Petunchi

Por [Gonzalo Gossweiler](#)
ggossweiler@ambito.com.ar

Las obras del **Paseo del Bajo** se entrevén al otro lado de la Avenida Huergo, a través de un muro de camiones con acoplados, micros y coches bajo el sol bochornoso de una tarde de verano. Una agente de tránsito lidia con los vehículos que se enciman y obstruyen los cruces cuando cambia el semáforo. El peatón debe zigzaguear entre el tránsito detenido y el humo de los escapes. Luego de cruzar todo es terreno en construcción: hacia ambos lados hay una fila interminable de estructuras de hormigón,

maquinaria, obreros, materiales y en el centro un abismo enorme que alojará los carriles de tránsito pesado.

Son las últimas y ajetreadas semanas de construcción del Paseo del Bajo, el cual unirá al sur con la Autopista Buenos Aires-La Plata y la Autopista 25 de Mayo y al norte con la Terminal de Ómnibus de Retiro, el Puerto de Buenos Aires y la Autopista Illia. Será una autopista exclusiva para tránsito pesado sin semáforos, cruces ni obstáculos en un tramo de 7,1 km. Se estima que en la actualidad esa distancia se circula en una hora, en un buen día hábil.

ámbito.com

"A partir del 1° de mayo se va a tardar siete minutos, sin ninguna parada, sin ningún semáforo", ratifica **Franco Moccia, ministro de Desarrollo Urbano y Transporte porteño,** en una recorrida exclusiva con **ámbito.com**. Al nivel de la calle debe hablar fuerte para hacerse escuchar sobre el ruido de tráfico, una estampida continua que pronto viajará a una decena de metros bajo el nivel de la calle. Moccia explica que era una obra retrasada 50 años, heredera del sueño trunco de la Autopista Ribereña. Pese al estado febril e inconcluso de los trabajos, el ministro confirma la fecha límite: "Llegamos al 30 de abril".

Financiamiento

El proyecto contó con **financiamiento de u\$s 400 millones de la CAF** (Corporación Andina de Fomento) al Estado **más u\$s 250 millones** que aportó la **Ciudad**, de los cuales u\$s 165 millones provinieron de la venta de terrenos ferroviarios que les cedió Nación. Los trabajos comenzaron en enero de 2017 y se completarían en 28 meses.

Desde la Ciudad la califican como la obra de infraestructura vial más grande de los últimos 50 años. Al mismo tiempo, también bajo terreno porteño, AySA lleva a cabo la mayor obra pluvial en 70 años, de u\$s 1.200 millones, [el Emisario Sistema Riachuelo](#).

El Paseo del Bajo al igual que los viaductos para eliminar barreras de los trenes San Martín, Mitre y Belgrano Sur son las obras más importantes de la Ciudad y eje de los logros que el jefe de Gobierno porteño [sacó a lucir durante la apertura de sesiones ordinarias en la Legislatura](#). En año de elecciones, serán trofeos brillantes para mostrar en los meses de campaña.

Imágenes: Ignacio Petunchi

Trinchera

Al descender una decena de metros bajo el nivel de la calle el ruido del tránsito desaparece y es reemplazado por el de martillos neumáticos, golpes y amoladoras. Las múltiples escaleras de emergencia aún están en construcción y se accede por unos andamios. Chalecos y cascos de seguridad son obligatorios. El sol oblicuo de la tarde ya no toca el suelo y en el corredor circula aire fresco con olor a cemento.

Según explican sobre la obra, **el Paseo del Bajo se construyó en modalidad "trinchera" para poder circular camiones de combustible y sustancias peligrosas**. Sucede que para lograr la habilitación de un túnel cubierto compatible con ese tipo de cargas se hubiera necesitado una inversión mucho mayor, por eso la solución fue la "trinchera" en la que los carriles están en su mayor parte a la intemperie.

En el interior de la autopista habrá **4 carriles de tránsito pesado**, dos en cada sentido más su correspondiente carril de banquina. **El tránsito liviano irá en un total de 8 carriles** repartidos mitad por las avenidas Huergo-Madero en sentido norte-sur, y la otra mitad al inverso por Antártida Argentina y Alicia Moreau de Justo.

La obra se dividió en tres tramos bajo tres concesiones distintas. A su vez, su estructura utiliza tres modalidades de construcción. Además de la "trinchera" subterránea hay segmentos de viaducto que se elevan varios metros sobre el nivel del suelo para conectar con las autopistas, e incluso hay trechos donde no se pudo excavar —como a la altura de Avenida Córdoba, donde atraviesa un importante triducto pluvio-cloacal— y que se extiende al nivel natural del terreno.

Imágenes: Ignacio Petunchi

La autopista será del estilo "free flow", sin cabinas de peaje, y los vehículos pagarán con telepase. El precio aún no está definido, confirmó el ministro Moccia a **ámbito.com**. El funcionario subrayó que ese costo es combustible que se ahorra por el trayecto veloz e ininterrumpido. Ponderó la inversión "verde" del Paseo del Bajo que implica una reducción en emisiones contaminantes, ruido y accidentes viales.

Espacios verdes

La excavación implicó extraer aproximadamente un millón de metros cúbicos de tierra/arena (la zona fue en un momento la costa del río) y la remoción de caños, cables y hasta un enorme gasoducto que tuvo que ser reemplazado. El material de relleno está siendo aprovechado para ganar terreno al Río de la Plata en el Puerto y en Aeroparque.

Como consecuencia del despeje del terreno a nivel de la calle se creará un corredor verde de 40 metros desde Corrientes hasta la Aduana. Será un total de 60.000 nuevos metros cuadrados de plazas, espacios recreativos y deportivos. También se sumará una flamante red de ciclovías.

ámbito.com

Restaurantes y comercios

"Los restorans van a tener más gente que antes", explicó Moccia al ser interrogado sobre las quejas de los locales gastronómicos de Puerto Madero por la caída de ventas tras los cortes de calles que implicaron los trabajos en la obra. El funcionario se mostró optimista al respecto al destacar el aumento de la accesibilidad en la zona, sumado a los espacios verdes y la consecuente atracción de público.

Por ahora, al mirar desde la calle las obras en el Paseo del Bajo, apenas se vislumbra como quedará al finalizar. El tránsito gotea por los estrechos accesos a cada lado, envuelto en un rugido constante. Sin duda el cambio en el paisaje porteño y en la dinámica vial tendrá un gran impacto en la zona.

Los números de la obra

- Ahorro de tiempo: de una hora a 7 minutos.
- Cero semáforos.
- Corredor vial de 7,1 km
- Beneficio para 135.000 pasajeros.
- 60.000 m2 de espacios verdes.
- 12 carriles: 4 de tránsito pesado y 8 de vehículos livianos.
- Puestos de trabajo generados: 3.500.

ámbito.com