

## LA TRAZA EN LOS ACCESOS A LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

*Elaboración de la propuesta - Planteos Estratégicos - Gestión Operativa y Control*

Autores: **Ing. Roberto R. Cruz y José Parente.**

### **Roberto R. Cruz**

Ingeniero. Profesor de la Facultad de Ingeniería (UBA) y de la Facultad de Ingeniería de la UNLP (UTN), *Master UB*. Subsecretario de Obras Públicas de la Nación (1997), presidente de OCRABA (1994-1999),

subadministrador de Vialidad Nacional (1974-1976). Director de proyectos: Estación Ferroautomotor Multimodal La Plata (2002), Autopista de Integración Nacional (Ecuador 2001-2002), Concesiones en Chile, Uruguay, Honduras y Francia (2002-2003).

Publicaciones varias en Argentina, Estados Unidos, Latinoamérica y Europa.

E-mail: rrcruz@mecon.gov.ar

La ciudad de Buenos Aires y su Área Metropolitana concentran  $\frac{1}{3}$  de la población del país, convergiendo en ella la mayor parte de las grandes rutas nacionales que atraviesan el territorio argentino.

Hoy día ingresan y egresan diariamente hacia y desde la ciudad de Buenos Aires por los cuatro principales accesos (Acceso Norte, Acceso Oeste, Autopista Ricchieri y Autopista La Plata-Buenos Aires) cerca de 600.000 vehículos, o lo que es lo mismo alrededor de un millón de personas, lo que se traduce en unos 350 millones de pasajeros al año transportados entre la Capital y su extensa y poblada Área Metropolitana por este sistema de accesos.

Para entender el fenómeno veamos cuál era la situación hace una década. Para el año 1994 viajar entre el llamado *conurbano bonaerense* y la Capital Federal en las horas pico, era cuestión de caos de tránsito e incertidumbre total respecto de la posible duración del viaje.

Desde el norte se accedía por la vieja Ruta N° 9, la llamada *Panamericana*, una vía de dos carriles por sentido de circulación con serios problemas, en su ya viejo pavimento de hormigón, anegamientos y banquetas de suelo. Por dichas banquetas, en numerosas ocasiones y frente a la falta de capacidad, circulaban vehículos levantando polvaredas que, además de impedir la visibilidad, imprimían al paisaje un toque dantesco.

Desde el oeste, el acceso se realizaba por el par Avenida Gaona - Avenida Rivadavia, con la interferencia que implicaba el Ferrocarril Sarmiento, múltiples

semáforos, alta densidad de colectivos y numerosos viajes locales que hacían incierta la duración de un viaje de media o larga distancia uniendo la Capital Federal con partidos como Morón o Merlo.

Algo similar ocurría con el sur, a través de la Avenida Calchaquí y el Camino Centenario. Un viaje La Plata-Buenos Aires que hoy en día a través de la Autopista La Plata-Buenos Aires se realiza en media hora, podía durar más de una hora y media.

El único acceso con características de autopista era la Autopista Riccheri de tres carriles por sentido, viejo pavimento de hormigón que, más que un acceso, cumplía con la función de conectar la Capital Federal con el Aeropuerto Internacional de Ezeiza.

En la actualidad se transporta por los accesos más del doble de pasajeros que hace una década. Los accesos llegan a centros importantes ubicados más allá del llamado *tercer cordón* del Gran Buenos Aires (caso Pilar, Campana, Luján, Cañuelas y La Plata) abriendo la posibilidad de densificar la red más allá de la Capital Federal (especialmente en lo que a las circunvalaciones se refiere), brindando accesibilidad rápida a cualquier sector del Área Metropolitana. A su vez, este sistema de autopistas puede ser el punto de partida de una verdadera red de autopistas para todo el territorio nacional que implique no solo el acceso a grandes ciudades sino la conectividad entre ellas y la accesibilidad a cualquier región por más distante que ella se encuentre.