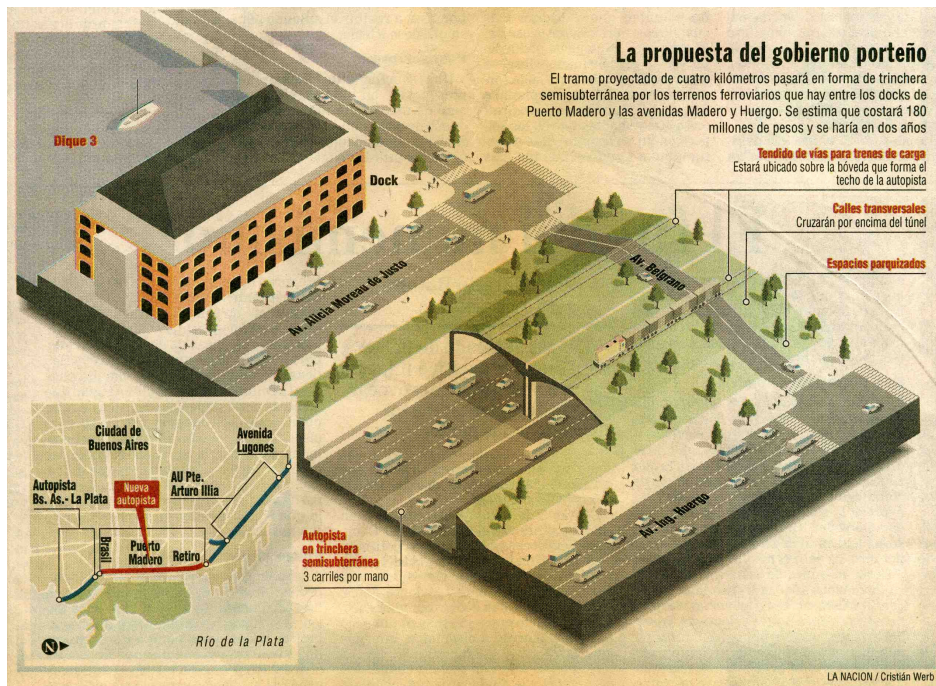
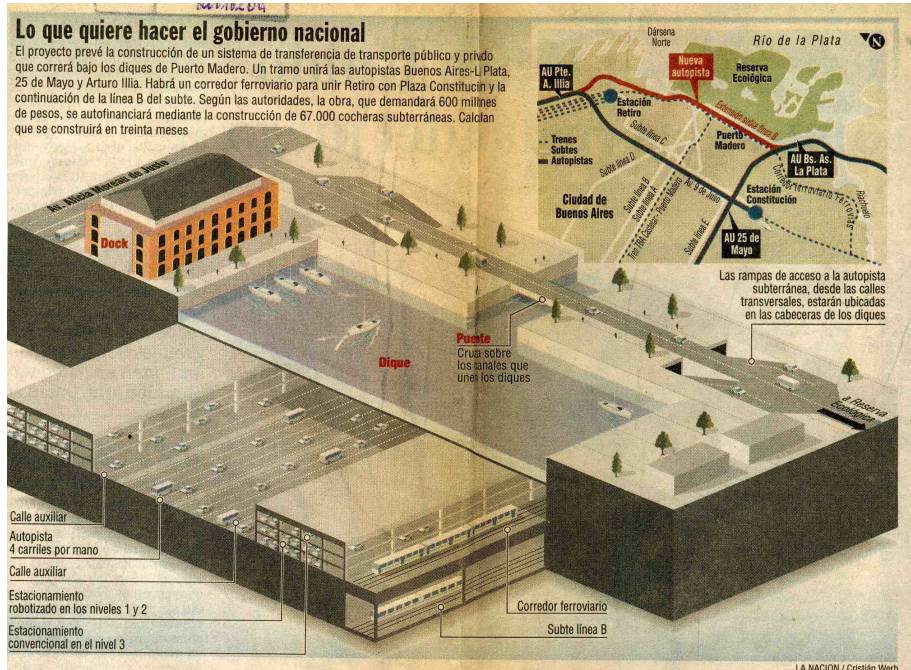


Se demora la construcción de la vía paralela al río

La Casa Rosada y la Comuna se pelean por una autopista

El Presidente quiere que se construya por debajo de los diques y el jefe del Gobierno porteño, en trinchera por delante de los docks de Puerto Madero.



Hace más de un año fue por la venta de los terrenos de Parque Norte. Más tarde, por la transferencia de un sector de la Policía Federal a la ciudad. En las últimas semanas, por la prostitución callejera. Ahora, en medio de la batalla electoral, se viene un nuevo enfrentamiento entre las autoridades nacionales y las del gobierno porteño.

Esta vez la pelea llega por la definición de la traza de la autopista ribereña que unirá la que va a La Plata con la Arturo Illia y que pasará a través de Puerto Madero.

Mientras que el presidente Carlos Menem apoya el proyecto de construcción de una ruta subterránea que corra por debajo de los diques, el jefe de Gobierno, Fernando de la Rúa, defiende con uñas y dientes la idea de que la traza se proyecte en forma de trinchera por delante de los docks, donde actualmente se extienden las vías del ferrocarril.

Los dos proyectos son diametralmente opuestos y han generado una dura controversia, que está más cercana de la pelea política en un año teñido con los colores de la compulsión electoral que de un análisis técnico sobre las cualidades de uno u otro proyecto.

Presentación judicial

El anuncio de la construcción de la obra por debajo de los diques, que realizó hace dos semanas el secretario de Obras Públicas de la Nación, Raúl Costamagna, les puso los pelos de punta a las autoridades del Gobierno de la Ciudad y de la Corporación Puerto Madero, a tal punto que están estudiando la posibilidad de presentarse ante la Justicia para evitar que se lleve adelante la iniciativa.

Colaboradores de Fernando de la Rúa comenzaron, la semana última, a realizar consultas con el procurador Ernesto Marcer y con destacados juristas para presentar un recurso de amparo y de esa manera paralizar la idea presidencial.

En rigor es el gobierno nacional el que tiene la responsabilidad de la obra, ya que actualmente hay un contrato firmado entre el Organismo de Control de Rutas y Accesos de Buenos Aires (Ocraba) y Covisur, empresa que construyó la vía que va a La Plata y que debe realizar la obra, según la licitación original de la autopista del Sur, que data de 1981 y que fue rectificadas en 1984.

Pero los porteños dicen que tienen directa intervención en el tema de la definición de la traza, por lo que primero pedirán a las autoridades nacionales que revean su posición; si siguen con la idea, irán a la Justicia.

La embestida del gobierno porteño vino por dos frentes: los primeros en salir a la palestra fueron el flamante vicepresidente de la corporación Antiguo Puerto Madero, Alberto Maques, y el secretario de Producción y Servicios, Nicolás Gallo.

"Como el proyecto de Menem tiene directa incidencia en la situación del transporte y en las condiciones urbanas y ambientales de la ciudad, requiere la conformidad del gobierno porteño, pero a nosotros no nos consultaron ni nos notificaron nada", protestó Gallo.

Sin embargo, el arquitecto Julio Torcello, titular del grupo que ideó el proyecto bajo los diques, dijo a *La Nación* que presentó la iniciativa por igual al gobierno nacional y al de la ciudad el 28 de noviembre de 1997.

"Desde entonces, Menem nos citó tres veces para ver los detalles y ni De la Rúa ni sus funcionarios tuvieron 30 minutos para recibirnos, pese a nuestros reiterados pedidos", agregó Torcello.

Aunque Gallo dice que no conocía el proyecto en forma oficial, enumeró una serie de interrogantes sobre la obra que avaló el propio Carlos Menem:

- No tiene resuelta la vinculación con la autopista a La Plata; allí se levanta una gran torre de oficinas y se habla de construir un enorme y peligroso acceso en espiral.
- No se definió qué se hará con los barros contaminados que quedarán al aire libre cuando se vacíen los diques para construir la autopista.
- Tampoco se sabe cómo pasará la traza por debajo de la torre Telecom que, además, tiene un estacionamiento subterráneo de varios niveles.
- Qué se hará con las marinas del Yacht Club Puerto Madero y con los comercios (restaurantes) que miran a los diques.
- Qué pasará con el compromiso contractual que hay con Coviare, empresa que debería construir la autopista y que con esta idea quedaría afuera de la obra.

Las palabras finales de Gallo con miras al futuro fueron lapidarias: "El vertiginoso crecimiento de la zona indica que en el 2001 el tránsito de Puerto Madero colapsará si no se le da una solución urgente y la ejecución del proyecto de la Nación demorará por lo menos cinco años."

Maques no se quedó atrás con las críticas: "Si se lleva adelante esta idea, se para Puerto Madero. La inversión más grande en la historia de la ciudad se perderá en pocos meses; quieren matar al comercio y que se vayan los empresarios. Es una locura".

El representante del Gobierno de la Ciudad en el directorio de la corporación, que comparte con el Estado nacional, calificó la idea como "irrealizable" e insistió en la posibilidad de solicitar un amparo.

"Si no presentan el estudio de impacto ambiental y si no se ajustan a las cuestiones jurídicas y técnicas, vamos a presentar un recurso ante la Justicia", amenazó Maques.

El visto bueno oficial

La Nación quiso hablar con Costamagna, pero su vocero, Gabriela Pagani, dijo que no iba a efectuar declaraciones y que ratificaba la intención del Gobierno de llevar adelante la anunciada obra.

El fundamento más fuerte que dieron las autoridades de Obras Públicas para justificar la obra es que los empresarios se comprometieron a construir la autopista bajo su cargo.

El trabajo demandaría 600 millones de pesos y se le permitiría al concesionario la construcción y explotación de 67.000 cocheras subterráneas por 30 años, como forma de compensación.

"El Estado no pone un peso, ya que el proyecto será autosustentable y se financiará con inversiones privadas", fue toda la explicación que dio Costamagna el 25 del mes último, cuando el Presidente le dio el visto bueno a la obra. .

Andrés Villalonga