

La Plata, Agosto de 2004

Carta abierta al Señor Presidente de la Nación
Excelentísimo Sr. Presidente de la Nación
Dr. Néstor Kirchner:

Los abajo firmantes, entidades, instituciones, organizaciones no gubernamentales, concejales y vecinos de la ciudad de La Plata, queremos manifestarle nuestra posición frente a recientes anuncios del señor Intendente Municipal Dr. Julio Alak, en el sentido de contar con el apoyo de la Nación para la construcción de la Estación Ferroautomotor en las calles 1 y 44 de nuestra ciudad. Queremos advertir a Ud., a las mas altas autoridades de su gobierno y a la ciudadanía platense que rechazamos el emplazamiento y oportunidad de dicho mega proyecto, propuesto obstinadamente por el Sr. Intendente, por las siguientes razones que pasamos a detallar:

I- DESVENTAJAS DE LAS INSTALACIONES SUBTERRÁNEAS

1- Costos de construcción:

Más del 80% del monto total de la obra deriva del costo de las instalaciones subterráneas (trincheras, túnel y estación de 1 y 44 bajo nivel), más las obligadas modificaciones de infraestructura urbana.

Estas obras son:

- a) Construcción de dos trincheras: de 1 y 520 a 1 y 528, y de 1 y 44 a 122 (ramal a Río Santiago).
- b) Construcción del túnel de 1 y 528 a 1 y 44
- c) Gigantescas excavaciones en 1 y 44 para construir prácticamente una nueva estación ferroviaria a casi 10 metros de profundidad: andenes, instalaciones para el público y personal, sanitarios, locales, etc. A todo esto deben sumarse los enormes costos de submuración del edificio histórico, estructuras portantes de hormigón armado, losas, vigas, columnas, bases, tuberías, sistemas de desagües, bombas de desagote, sala de bombas, escaleras mecánicas, generadores alternativos, modificación de cañerías y cableados subterráneos existentes, etc..
- d) Excavaciones y movimientos de tierra derivados de los ítems a, b y c.
- e) Modificación de todo el sistema hidráulico desde las calles 1 a 13 y de 528 a 44, más las zonas afectadas por las trincheras. Está contemplado desagotar todo el caudal mediante un conducto que desemboque en un canal subterráneo debajo de diagonal 74 (vía Punta Lara)
- f) Remoción de cañerías y modificación del trazado del sistema de agua potable, especialmente el conducto principal de 1,20 mts de diámetro en 1 y 38.
- g) Profunda modificación del sistema de gasoducto (1 y 32)
- h) Modificación de cañerías y cableados varios (gas, electricidad, teléfono, etc.) en toda la zona de influencia de la obra.
- i) Sistema de ventilación de alta complejidad en el túnel, dado que circularán locomotoras diesel y no eléctricas.
- j) Instalación de sistemas de iluminación artificial y cámaras de video en el túnel y estación terminal bajo nivel.

Para tener una idea de la incidencia de estas obras , cabe señalar que según el presupuesto original (que no incluye gran cantidad de las realizaciones complementarias indispensables aquí detalladas) de U\$S 23.048.183, las instalaciones subterráneas (viaducto y Estación bajo nivel de 1 y 44) demandarían U\$S19.620.183, es decir, más del 85% del costo total del proyecto.

2- Costos de mantenimiento y funcionamiento:

Resultaría obvio detallar la abismal diferencia en este ítem entre instalaciones subterráneas y de superficie. Permanentemente se deberá trabajar en tareas de impermeabilización, bombeo de desagote, limpieza, recambio de unidades de iluminación, repuestos y reparaciones en los sistemas de bombeo, ventilación y TV, etc. Considerando las actuales condiciones de escasez de recursos, el carecer de partidas para efectuar reparaciones y adquirir repuestos y/o equipos de recambio, no sólo ocasionará gravísimos inconvenientes en el servicio, sino que incluso podría determinar la suspensión de los mismos. Especial gravitación presupuestaria implicará el enorme y permanente gasto de energía ocasionado por estas instalaciones.

3- Inconvenientes, perjuicios y peligros ocasionados por las instalaciones subterráneas y en trinchera:

a) Inconvenientes en el servicio de trenes

Durante el prolongado período de excavación y construcción (imposible de predeterminedar) el servicio de trenes se verá interrumpido, funcionará con serias dificultades y/o deberá utilizar como terminal la estación Tolosa.

No debe olvidarse que en un contexto económico totalmente distinto, las obras del Teatro Argentino (cuya terminación estaba prevista en 2 años y 8 meses) demoraron 23 años y el Estadio Unico 10 años y todavía ni siquiera puede estimarse la fecha de su terminación definitiva. ¿Durante cuántos años tendremos el servicio de trenes interrumpido o funcionando con serios inconvenientes?.

b) Inconvenientes derivados de las excavaciones y traslados de tierra. Durante todo el tiempo que dure la obra, el incesante movimiento de maquinarias y camiones ocasionará serios trastornos en el tránsito, roturas de pavimento e innumerables accidentes, además de la contaminación sonora y ambiental producida por estos vehículos y además puede provocar serios daños a los frentistas de la calle 1, tal como viene sucediendo con quienes son vecinos al Parador del Sistema Urbano de Transporte (SUT) en la zona de calle 115 y 40. En condiciones ideales estos trabajos demandarían más de 2 años de movimiento continuo de camiones y maquinarias. En estas condiciones, los afortunados vecinos que vivan sobre el recorrido tendrán la inmensa alegría de ver (y sobre todo oír) pasar un camión cargado de tierra exactamente cada 2 minutos, durante 10 horas consecutivas, absolutamente todos los días durante 2 años.

c) Inconvenientes en la circulación. Durante una cantidad de años imposibles de prever, la ciudad quedará cortada al medio por gigantescos cañadones desde 1 y 520 hasta 1 y 44, y de allí hasta la calle 122. Será necesario construir puentes provisorios que luego serán destruidos (¿cada cuántas cuadras?), para el pasaje de peatones y vehículos.

d) Riesgo para la seguridad y salud pública

- Tanto durante la etapa de construcción como una vez terminadas, las trincheras y túnel constituyen un lugar ideal para el refugio y accionar de delincuentes y elementos marginales. Con la cantidad de robos y delitos que se producen en los trenes, no es aventurado suponer el incremento de los mismos ante la posibilidad que tendrán sus autores de escabullirse en estos oscuros lugares.

- En lo que respecta a la salubridad, la limpieza de cada metro cuadrado bajo nivel demandará un costo, tiempo y esfuerzo varias veces superior a una extensión similar en superficie. Observando la suciedad en las calles de nuestra ciudad, fácilmente puede predecirse la acumulación de basurales y la proliferación de roedores que se producirá en las trincheras y túnel.

e) Contaminación ambiental y sonora. Las actuales locomotoras, alimentadas a fuel oil, producirán una enorme concentración de monóxido de carbono dentro del túnel, que será disipada por un costoso y sofisticado sistema de ventilación expulsando los gases al exterior a través de rejillas ubicadas a nivel del suelo.

Para tener una idea del peligro que esto significa, basta señalar que en las principales ciudades del mundo se exige a ómnibus y camiones llevar los caños de escape hasta la altura del techo, ya que la mayor parte de estos gases son inhalados por la población mientras ascienden desde niveles inferiores.

Es tan grande la concentración prevista, que el proyecto de la UTN incluye sensores que detendrán automáticamente el ingreso de trenes cuando los gases dentro del túnel superen los niveles máximos permitidos.

La contaminación sonora será enorme durante la etapa de construcción, no sólo en el lugar de la obra, sino en los trayectos de maquinarias y camiones.

Una vez finalizado el túnel, el nivel de ruido y vibraciones provocados por las locomotoras diesel y vagones afectarán a una gran zona aledaña, tal como viene sucediendo, en una escala mucho menor, con el parador del sistema urbano de transporte de 115 y 41.

II- DESVENTAJAS DERIVADAS DE SU EMPLAZAMIENTO URBANO (1 Y 44)

1- Este predio ofrece una superficie aproximada de 5 hectáreas, absolutamente insuficiente para incluir terminal de buses, terminal ferroviaria y construcciones anexas. La Estación Tolosa (una de las alternativas de localización propuestas y sistemáticamente desoídas por el Sr. Intendente) posee casi 36 hectáreas, más 20 hectáreas que podrían sumarse, correspondientes a los terrenos aledaños al mercado sobre la avenida 520.

2- Al ser de dimensiones reducidas, no existe dentro del predio ni en las calles adyacentes espacio suficiente para estacionamiento de vehículos particulares, taxis, remises, etc.

3- La circulación en las calles aledañas será un verdadero caos debido al tránsito de buses de media y larga distancia, a los que deberán sumarse los de servicio urbano, y al igual que en el párrafo anterior (referido al estacionamiento), taxis, remises y automóviles particulares.

4- Sistema ferroviario – Inconvenientes técnicos derivados de las trincheras.

a) Altimetría y pendiente

En el proyecto se habla de una pendiente de 1/100. Pero la cota de la vía en 1 y 520 es +6,50 mts (algunos informes indican una altura mayor), y el ingreso del túnel en 1 y 528, exige un mínimo de – 7,90 mts. Por lo tanto, sobre una extensión de 920 metros el nivel varía 14,40 mts., lo que produce una pendiente 56% más pronunciada que la indicada. Además de diversos inconvenientes técnicos, esto limitaría el tránsito a formaciones de gran longitud.

b) Barreras urbanísticas

Hay absoluta coincidencia en que la vía sobre calle 1 divide a la ciudad en dos partes, y que es imperioso retirarla. Pero la construcción de las dos trincheras significará un escollo aún mayor en las áreas afectadas.

c) Puentes

Considerando el declive de las trincheras, durante el extenso recorrido en el que la altura del tren superará la altura del suelo, los puentes que la atraviesen deberán construirse elevados. En el caso de los peatonales, con escaleras o rampas de acceso, y para los vehículos con pendientes de extensión variada (según la altura de cada lugar) hacia ambos lados. Esto no sólo implica enormes gastos, sino fundamentalmente graves problemas urbanísticos para todas las zonas afectadas.

5- Terminal de Omnibus

a) Costo del pasaje:

Se incrementa notablemente por el ingreso de los buses a la zona urbana. El costo del tramo desde el distribuidor Pedro Benoit o desde la bajada de la autopista hasta 1 y 44, equivale aproximadamente a tramos de 10 y 15 kilómetros respectivamente en vías rápidas, considerando el tiempo que demanda, el costo hora-hombre del personal, el mayor consumo comparativo de combustible, el desgaste del vehículo, la mayor posibilidad de accidentes, etc.

b) Problemas urbanísticos y ambientales

El ingreso de ómnibus de gran porte al casco urbano implica:

- Congestión del tránsito, ya que son muy escasas las calles adecuadas para este tipo de vehículos en el tramo que lleva a 1 y 44. Asimismo es de prever grandes inconvenientes en los puntos de intersección con las bajadas y accesos de la autopista.
- Rotura del pavimento y deterioro en las construcciones vecinas al trayecto, dado el peso de estos vehículos y las vibraciones que producen.
- Deterioro del patrimonio forestal, debido a la altura de los mismos.
- Enorme contaminación ambiental y sonora.
- Gran incremento del riesgo de accidentes de todo tipo.

Existe consenso unánime de los gravísimos problemas que representa la actual terminal en 3 y 42. Trasladarla 4 cuadras (hasta 1 y 44), donde funcionará en forma conjunta con la terminal ferroviaria, es un absurdo, pues no sólo no representa ninguna solución, sino que se agravarán los inconvenientes.

c) Problemas para los habitantes de zonas aledañas

- Enorme contaminación ambiental y sonora debido a los motores de los ómnibus funcionando durante lapsos prolongados dentro de la Terminal.
- Idem por la gran cantidad de vehículos que circularán por la zona.
- Aglomeración de personas en un predio reducido para las funciones que debe cumplir.

III. EXISTENCIA DE PROYECTOS Y PROPUESTAS DE LOCALIZACIONES ALTERNATIVAS NO ANALIZADAS

1. Pese a la existencia de proyectos alternativos para la construcción de una Estación Ferroautomotor, con objetivas ventajas tanto en la disponibilidad de superficie total aprovechable para un emprendimiento integral, como la sensible reducción de la inversión necesaria para su construcción, el Ejecutivo Municipal ha desoído sistemáticamente toda propuesta de discusión amplia y pública de los mismos y a optado inexplicablemente por la opción mas costosa de todas, desoyendo lo aconsejado por la Fundación CEPA que, en un estudio encargado y pagado por el propio municipio y nunca dado a conocer públicamente, así lo establece.

2. El pretendido argumento de aprovechar la accesibilidad al centro de la ciudad del emplazamiento previsto, es falaz ya que otras propuestas contemplan la implementación de un servicio municipal de vehículos de transporte de pasajeros, de bajo nivel de contaminación, cuya implementación no solo puede contemplar un boleto combinado con el ferroviario, sino que resultaría aún menos onerosa que la mega obra prevista.

3. Las actuales deficiencias en la prestación de servicios básicos, presentes en nuestro municipio vuelven incomprensible la realización de una inversión de tal envergadura que corre el riesgo de sumarse a otras obras ya realizadas en el distrito, como el Estadio Único, cuya belleza no puede ocultar el tremendo costo que implicó para el Estado Provincial y el propio Municipio y la persistencia de desacuerdos con las principales instituciones deportivas de la ciudad (que impiden, todavía hoy, concretar el fin previsto originariamente y que el mantenimiento adecuado no recaiga en las debilitadas arcas del estado).

4. La ciudadanía platense, que en tiempos recientes ha visto azorada cómo desaparecía el Banco Municipal, frente a la indiferencia del actual Ejecutivo Municipal, no sabe aún quién se hará cargo de la administración y mantenimiento de la Estación Ferroautomotor prevista y cuáles serán los costos que recaerán sobre el Municipio, la Provincia y la Nación.

Sr. Presidente, en los delicados momentos que vive nuestro país, compartimos el propósito que el estado nacional promueva la realización de obras públicas necesarias y genere puestos de trabajo dignos, reactivando una fuente multiplicadora de empleo como es la industria de la construcción. Tampoco negamos que nuestra ciudad necesita más y mejores obras de infraestructura vial que faciliten su vinculación con el territorio provincial y nacional. Lo que rechazamos es un proyecto costosísimo y arbitrario cuya realización no cuenta con el consenso mayoritario de la ciudadanía y cuya oportunidad es a todas luces inadecuada frente a las urgencias alimentarias, sanitarias, habitacionales y de transporte público que pesan en la realidad cotidiana de muchos ciudadanos platenses.

Apelamos a su alta investidura y su sentido común para habilitar una discusión pública, amplia y racional, antes que se concrete un proyecto de estas características. Es nuestra última posibilidad como ciudadanos a quienes asiste el derecho constitucional de petionar, mas allá de la eventualidad futura de recurrir a la justicia y solicitar amparo frente a esta grave situación.

A continuación se anexa un listado, no exhaustivo, de instituciones y ciudadanos que avalan y acompañan esta presentación.

- Arq. Daniel Pusso, vocal de CAPBA , DISTRITO 1- LA PLATA, Arq. Daniel Almeida, Arq. Laura Cerisola, Arq. Gabriel Giordano, Arq. Maria Elena Mansilla, Asamblea de Barrio Hipódromo, Asamblea Vecinal de Barrio Norte, Concejal Edgardo Gonzalez - Partido Socialista, Concejal Teresa Razzari vecinos de Parque Saavedra, Maria Inés Sasiain Presidente Seccional Hospital Rossi de CICOP – La Plata - (calle 116 y 37 de barrio hipódromo), Arq. Maria Teresa Risso