



DIRECCIÓN DE
VIALIDAD

MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA
Y SERVICIOS PÚBLICOS



GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE
BUENOS AIRES



**OBRA: REPAVIMENTACIÓN DE CALZADA Y
BANQUINAS EN R.P. N° 205**

TRAMO: R.P N° 58 – R.P. N° 6
SECCIÓN: Puente s/A° Aguirre – R.P. N° 6
LONGITUD: 21.730 m

PARTIDOS: EZEIZA – CAÑUELAS
PROVINCIA DE BUENOS AIRES
REPÚBLICA ARGENTINA

RESUMEN TÉCNICO DEL PROYECTO

AGOSTO 2021

ZONA DE IMPLANTACION DEL PROYECTO: UBICACIÓN

La Ruta Provincial N° 205, antiguamente Ruta Nacional N° 205, es una carretera interurbana pavimentada de 38 km de extensión en el suroeste del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), que vincula la Ruta Provincial N° 4 en Luis Guillón con la Ruta Nacional N° 3 y la Ruta Provincial N° 6 en Cañuelas, atravesando las localidades de Monte Grande y Ezeiza.

En su recorrido atraviesa los partidos de:

- Partido de Esteban Echevarría (PK 0+000-8+000).
- Partido de Ezeiza (PK 8+000-21+000).
- Partido de Cañuelas (PK 21+000-38+030).



Ubicación del proyecto en Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA)



El alineamiento de la actual Ruta Provincial N°205 es paralelo al ramal ferroviario “Constitución-Cañuelas” de la Línea General Roca (LGR), siendo determinante la influencia del ferrocarril en el desarrollo de la actividad y el tránsito de la R.P. N°205.

Así la ruta atraviesa todas las poblaciones asentadas y desarrolladas alrededor de las estaciones y apeaderos ferroviarios, algunas de las cuales hoy constituyen ciudades numerosas.

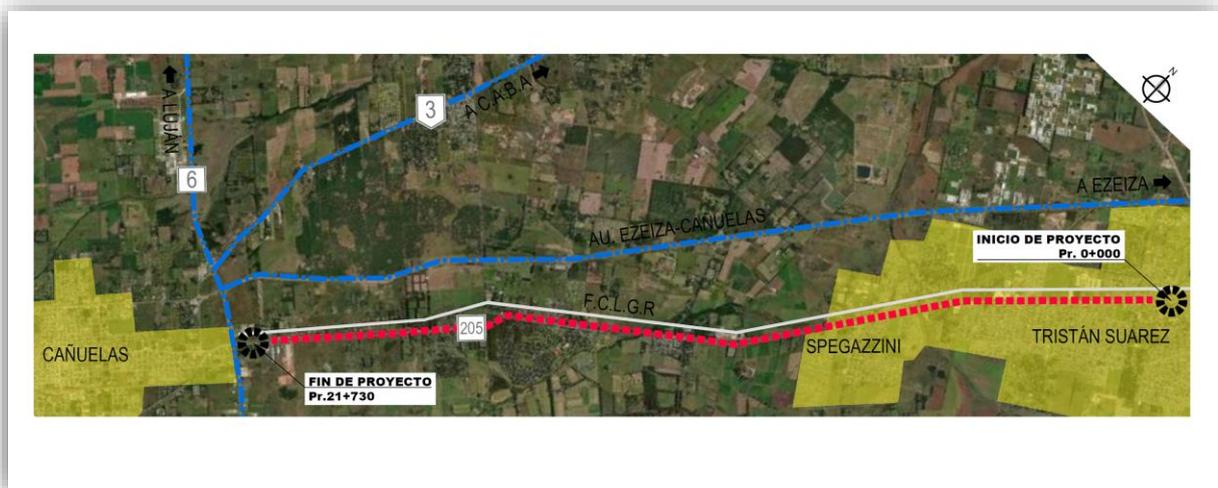
El tramo por intervenir y en sentido ascendente de progresivas kilométricas cruza los ejidos de Tristán Suarez, Carlos Spegazzini, Máximo Paz, Vicente Casares, Alejandro Petión y Doctor Levene.

De este modo, el entorno en que se desarrolla la traza posee características urbanas en gran parte del tramo a intervenir, desde su inicio (Puente sobre Arroyo Aguirre) hasta finalizar el cruce por el ejido urbano de la localidad de Máximo Paz, a partir de donde la tipología de uso del suelo muestra sectores caracterizados por un desarrollo suburbano a rural, intercalados con sectores urbanos de baja densidad hasta su fin en la intersección con la Ruta Provincial N° 6.

En lo que a tránsito se refiere, es de mencionar que la Autopista “Ezeiza Cañuelas” (R.N. N°205), emplazada con una alineación paralela entre 1,3 km a 2,5 km al norte del trazado de la ruta provincial, sirve al tránsito troncal que procede del sur de la provincia de Buenos Aires y de la Patagonia Atlántica con origen o destino a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, mientras que la Ruta Provincial N° 205 solo conduce los movimientos locales, básicamente de vehículos livianos, con escasa presencia ómnibus y camiones, con excepción del tramo comprendido entre la R.P. N° 6 y la calle Vissir (Alejandro Petión) que vincula con la Autopista Ezeiza-Cañuela y la R.N. N° 3.

Por último, es de mencionar que como parte del Contrato de Concesión de la “Autopista Ezeiza-Cañuelas”, se ejecutó a finales de la década del 90’ una mejora de la infraestructura vial entre Ezeiza y la R.P. N°6. Dicha obra consistió básicamente en un ensanche de calzada a ambos lados, para extenderla de sus 6,70 m originales a 7,50 m de ancho, la pavimentación de banquetas en 2,50 m en ambos lados y la construcción de tres intersecciones canalizadas, en los accesos a Máximo Paz, la Planta Loma Negra y a la localidad de Alejandro Petión, otorgándole así el aspecto actual.

CARACTERÍSTICAS DE LA TRAZA DE PROYECTO.



El sector por intervenir comprende 21.730 metros, iniciando en el puente sobre el Arroyo Aguirre (RPN°205 – Km 16+300) en la localidad de Tristán Suarez, hasta la intersección con RP N°6 (RPN°205 – Km 38+030) en el partido de Cañuelas.

Como antes se mencionara, sus principales características son:

- Atraviesa como avenida un entorno urbano desde la Progresiva 0+000 a 6+320.
- A partir de la Progresiva 6+320 hasta la finalización del tramo a intervenir transcurre mayormente en un entorno Suburbano-Rural
- Posee un alineamiento paralelo al ramal ferroviario “Constitución-Cañuelas” de la Línea General Roca y a la Autopista Ezeiza-Cañuelas.
- Tránsito intercomunal local con preponderancia de vehículos livianos, por el efecto segregación que genera la Autopista Ezeiza-Cañuelas.

Actualmente el tramo de proyecto presenta en las secciones iniciales mayor ahuellamiento debido al intenso tránsito sufrido en los últimos 18 años, se han deformado notablemente, también a lo largo del trayecto presenta fisuración en la calzada y banquina indicando que la estructura se encuentra fatigada.

En cuanto a la siniestralidad vial tiene mayor preponderancia la colisión vehículo/vehículo en el partido de Cañuelas, donde predomina la zona suburbana y se observa en menor medida la colisión vehículo/persona en el partido de Ezeiza, que cuenta con zonas más urbanizadas. Ambas formas de siniestros viales pueden deberse a diversos factores, y se las puede asociar a excesos de velocidad; falta o inadecuada señalización horizontal y vertical; falta de iluminación; e intersecciones inadecuadas o difícilmente predecibles por el conductor.

Las siguientes fotografías muestran los perfiles típicos atravesados a lo largo del recorrido de la traza de proyecto:

Sector con Calzada de 8,3m de ancho y Cordón Cuenta. Pr 0+370 a Pr 1+340.



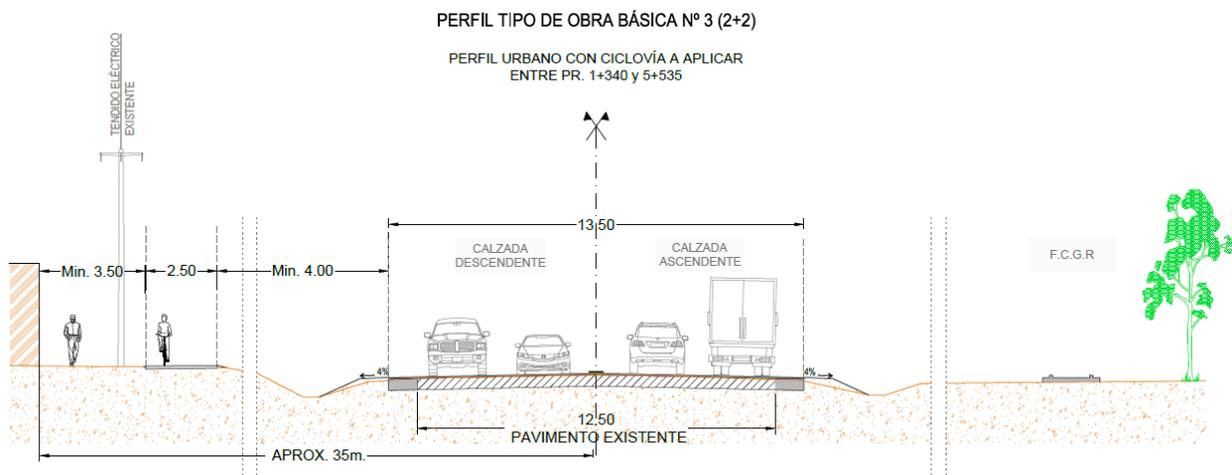
Sector con Calzada de 7,53m de ancho y Banquinas Pavimentadas. Pr 0+000 a Pr 0+370 y Pr 1+340 a Pr. 21+730



CARACTERÍSTICAS DE LA INTERVENCIÓN PROPUESTA.

Zona Urbana - Localidades de Tristán Suárez y Carlos Spegazzini – PR. 0+000 a PR. 6+320

- Repavimentación integral de la calzada.
- Ensanche de calzada en 5 km. Incremento de capacidad de la vía.
- Construcción/Reconstrucción de Refugios Peatonales para espera de Transporte Público.
- Construcción/Reconstrucción de Dársenas de parada de Transporte Público.
- Mejoramiento integral de los Sistemas de SemafORIZACIÓN.
- Puesta en valor del Sistema de Iluminación.
- Construcción de 4 kilómetros de Ciclovía (PR. 1+340 y 5+535).
- Señalización Vial Integral.

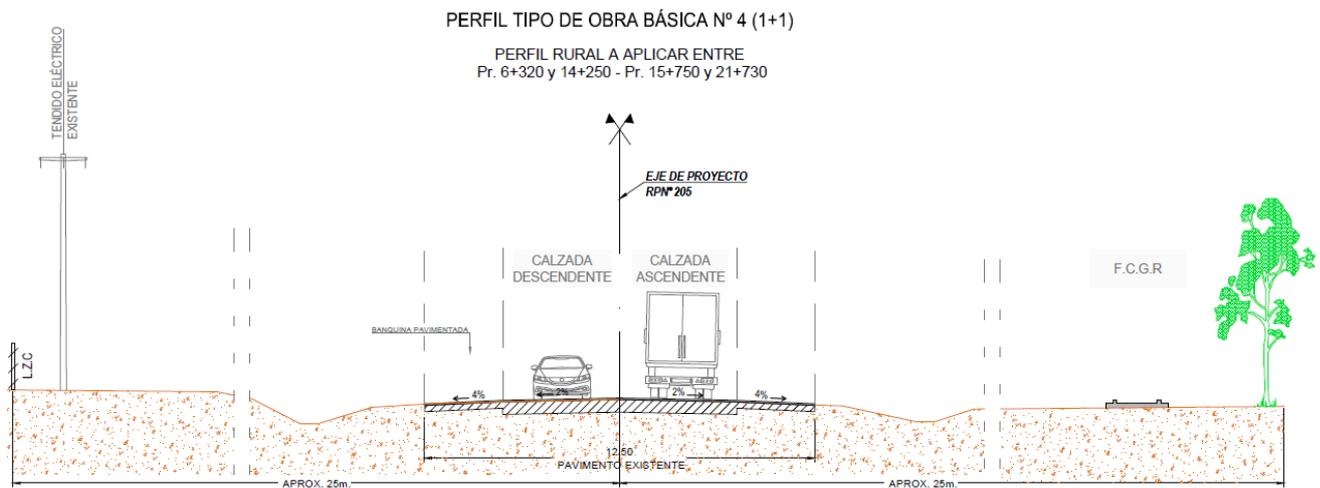


Otro punto saliente tendiente a minimizar los tiempos de tránsito y elevar la seguridad de la ruta, es la construcción de dársenas para acceso, egreso y giro izquierda en correspondencia con los siguientes pasos a nivel existentes:

- Calle Haití (Pr. 2+430)
- Calle Groenlandia (Pr. 2+890)
- Calle A.G. Bell (Pr. 5+550)
- Calle Polonia (Pr. 7+540)
- Calle Suiza (Pr. 8+160)
- Calle Los Eucaliptus (Pr. 12+080)
- Calle Urquiza (Pr. 21+500): acceso y egreso.

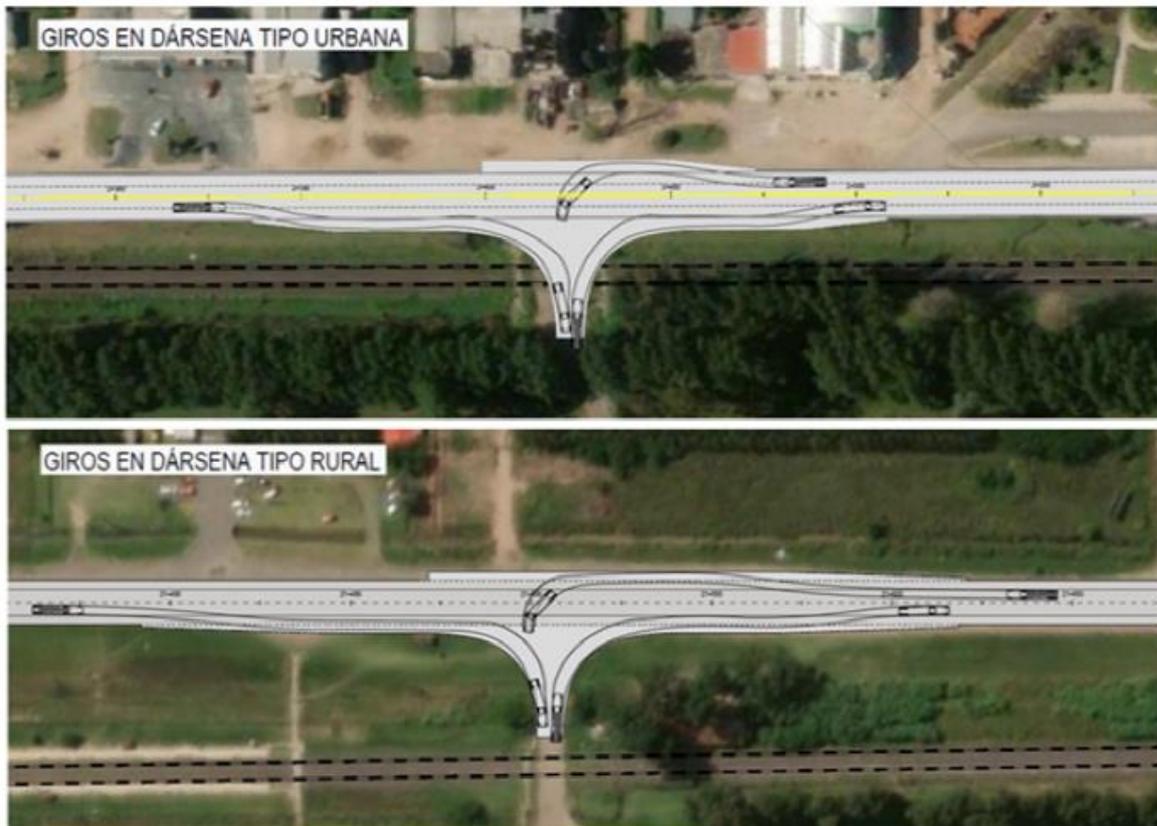
Zona Suburbana – Partido de Cañuelas – PR. 6+320 a PR. 21+730

- Repavimentación integral de la calzada y banquetas
- Construcción/Reconstrucción de Refugios Peatonales para espera de Transporte Público.
- Construcción/Reconstrucción de Dársenas de parada de Transporte Público.
- Mejoramiento integral de los Sistemas de SemafORIZACIÓN.
- Puesta en valor del Sistema de Iluminación.
- Señalización Vial Integral.



Dársenas Vehiculares

Asimismo, se ha considerado la ejecución de una dársena vehicular entre las progresivas 21+050 y 21+730 en 3,50m de ancho, del lado izquierdo en el sentido de avance de las progresivas, a fin de darle continuidad a la ya existente para permitir el acceso y egreso del tránsito pesado a las fábricas emplazadas en la zona.



Intervención sobre Puentes

a) Reconstrucción de Puente sobre Arroyo Aguirre.

Se reemplazará del puente actual que, de acuerdo con su grado de deterioro, junto con su luz y ancho de calzada exiguo, lleva a la condición de recomendar su demolición y reemplazo. El puente por construir se trata de un puente losa de hormigón armado de 21,45m de longitud constituido por 3 tramos de 7,00m cada uno, con un ancho de calzada de 14,00m y 2 veredas de 1,50m de ancho útil, resultando un ancho total de tablero de 17,60m con una carpeta de rodamiento es de concreto asfáltico.

b) Ensanche de Puente sobre Arroyo del Gato.

Se prevé el ensanche en hormigón armado del puente actual para llevarlo a un ancho de calzada libre de 14,00m con veredas peatonales de 1,20m de ancho útil, llegando así a un ancho de tablero total de 17,60m. con una carpeta de rodamiento es de concreto asfáltico.

c) Puesta en valor de Puentes sobre Arroyos Cañuelas y Del Cementerio.



Se realizará el reemplazo de Defensas de H° por Defensas tipo PE-D-2, continuando la defensa metálica en transición. Además de colocarán desagües pluviales para finalmente fresar y colocar una nueva capa de rodamiento asfáltica.

PLAZO DE EJECUCIÓN

Se establece un **Plazo de Ejecución de Trescientos Sesenta y Cinco (365) días** corridos, contados a partir de la firma del Acta de Replanteo de Obra.

PLAZO DE CONSERVACIÓN

Se establece un **Plazo de Conservación de Trescientos Sesenta y Cinco (365) días** corridos contados a partir de la fecha de Recepción Provisoria de la Obra.