

Buenos Aires, 17 de julio de 2014

Señores  
BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO  
Washington, DC, 20577, USA

De mi mayor consideración:

Me dirijo a Ud. en mi carácter de vecino, contribuyente y afectado por la Autopista 25 de Mayo de la Ciudad de Buenos Aires, con el objeto de expresar mi más absoluta oposición al otorgamiento de un préstamo a largo plazo que el BID, planea otorgar a la Empresa AUTOPISTAS URBANAS S.A. (AUSA S.A.), dependiente del GOBIERNO DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES (GCBA), por 130 millones de dólares.

Que la afectación que padezco proviene de la Autopista 25 de Mayo y del irresponsable accionar del concesionario de la misma la Empresa AUSA SA, todo lo cual surge de las sentencias firmes de del Juzgado Contencioso Administrativo Tributario de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, nro. 3, a cargo del Dr. Pablo Mantaraz, Secretaria 6, a cargo de la Dra. Natalia Mortier, Av. De Mayo 654, 9º Piso, Tel. 4014 – 2998, autos **Exp. 3059/0 BARRAGAN JOSE PEDRO c/AUSA S.A. y GCBA, s/AMPARO.**

En tal sentido, AUSA y el GCBA, violan la garantía de derecho a la salud, de propiedad y de ambiente, establecidas en la Constitución de la Ciudad Autónoma

***Art. 26, “el ambiente es patrimonio común, Toda persona tiene derecho a gozar de un ambiente sano, así como el deber de preservarlo y defenderlo en provecho de las generaciones presentes y futuras.  
Toda actividad que suponga en forma actual o inminente un daño al ambiente debe cesar. El daño ambiental conlleva prioritariamente la obligación de recomponer “***

Que en tal sentido, el 25 Enero 2001 inicié en sede administrativa del GCBA, Actuación Registro 242/2001, por la contaminación sonora proveniente de la AU 25 de Mayo, habida cuenta que el ruido supera el máximo tolerable establecido por la OMS. Nunca el Gobierno ni la prestadora de servicios AUSA, respondieron.

AUSA y GCBA siempre han hecho caso omiso a la CONTAMINACIÓN SONORA que hoy supera los 90 dB y en abierto alzamiento contra las leyes, la Constitución de la Ciudad Autónoma y de la Nación Argentina -

Una vez establecido mi Derecho por la instancia superior, el Juzgado Contencioso, Administrativo y Tributario de la Ciudad Autónoma nro. 3, Secretaria 6, dicto el 19 de Marzo 2003, sentencia haciendo lugar a la acción de amparo que he promovido, para que adopten las medidas necesarias para lograr una sustancial reducción de la contaminación sonora proveniente de la AU 25 de Mayo, y para que indique en un plazo de 30 (treinta días) en el expediente, los plazos y cronogramas para la ejecución de las tareas de instalación de pantallas acústicas en los sectores de la traza de la citada AU , que presenten mayores niveles de polución sonora. Fallo firmado por el Dr. Guillermo Treacy, Juez.-

A partir del 03 de Octubre 2003, la Cámara del fuero, integrada por los Jueces Dres. Carlos F. Balbín, Horacio A. Corti y Esteban Centanaro resolvieron confirmar la sentencia de 1er. Instancia condenando a AUSA y GCBA, a presentar un Estudio Técnico de Impacto Ambiental y un Plan de Adecuación Ambiental en los términos de las leyes vigentes.

Pese a los dos pronunciamientos judiciales, hoy firmes, AUSA y GCBA han incumplido sistemáticamente durante 11 años el cumplimiento de las obligaciones impuestas por la justicia en la sentencia.

Por otra parte después de 11 (once) años de encontrarse firme los fallos mencionados, AUSA en su pagina web informa que circulan diariamente 600.000 vehículos y que se encuentran adelantados los planes para construir carriles para colectivos/ómnibus en toda la traza, para agravando aun mas la contaminación sonora, la polución por las partículas en suspensión, daños a nuestra salud, y a nuestro patrimonio en virtud del exiguo valor que han caído nuestras viviendas.-

Nunca AUSA y el GCBA, han realizado un detalle de las obras o acciones que prevean realizar en beneficio de los vecinos afectados por la contaminación sonora, y para poder mitigar el impacto sonoro existente hoy de; 90 dB (decibeles )

Por todo lo expuesto vengo a interponer mi formal oposición al otorgamiento del crédito mencionado, en tanto AUSA como el GCBA incumplen las salvaguardas establecidas por esa entidad crediticia para el otorgamiento de tales préstamos

Quedo a vuestra disposición para ratificar, ampliar y aportar datos y/o documentación que ese Organismo considere oportuno.

Saludo a Usted muy atentamente.-

---

José Pedro Barragán

[Redacted signature block]

### **COBERTURA PERIODISTICA - DIARIO LA NACION - Buenos Aires**

Sábado 05 de julio de 2014 | Publicado en edición impresa

Ruido

Hace 11 años que espera que se cumpla un fallo judicial

Vive junto a la AU 25 de Mayo y en su living se miden 86 decibles; pide que coloquen paneles acústicos

Por Laura Rocha | LA NACION

Foto: LA NACION / Mariana Araujo

Más notas para entender este tema

Una contaminación que nadie controla

Aturdidos. Así viven Pedro Barragán, su mujer y su hijo en su departamento de tres ambientes sobre la calle Luis Sáenz Peña, que da a la autopista 25 de Mayo, en Constitución.

Al borde de la sordera y con una calidad de vida que nadie envidiaría, Barragán convive con el ruido constante de los 120.000 autos que, a diario, utilizan esa vía para ingresar o salir de la ciudad de Buenos Aires. Según las mediciones de ruido que él mismo ha realizado, soporta sonidos de hasta 86 decibeles (dB), lo que equivaldría a estar escuchando constantemente una aspiradora hogareña en funcionamiento.

La OMS desaconseja vivir en ambientes en los que haya más de 65 decibeles y asegura que por sobre los 80 existe riesgo de daño auditivo.

Barragán -que tiene tres fallos judiciales a su favor- intenta desde hace once años que la Justicia obligue a Autopistas Urbanas Sociedad Anónima (AUSA) a mitigar los ruidos que genera la autovía. Precisamente la semana pasada la última sentencia le ordenó a la empresa estatal porteña elaborar un plan de mitigación del sonido.

Él lo cuenta con desconfianza. "Ahora un nuevo juez le dio ocho meses más a AUSA y todo se sigue dilatando. Mientras tanto, nosotros tenemos que huir los fines de semana para poder recuperar un poco nuestra capacidad auditiva", contó el vecino a LA NACION.

"Ahora que van a instalar el Metrobus por la autopista, creemos que va a ser peor. Mi hijo para poder estudiar tiene que encerrarse en la cocina. Es el único lugar al que pude ponerle doble vidrio. Él estudia medicina y necesita concentrarse", agregó.

Barragán compró ese departamento cuando todavía era soltero en 1973. Pocos años después comenzó el proyecto de la autopista, pero ese edificio no fue uno de los que se expropiaron para la obra. "Después de tantos años, el daño no sólo es físico y psíquico. También es económico, porque nadie quiere pagar lo que valen estas propiedades. Ni siquiera puedo vender mi casa. La zona se ha desvalorizado mucho. Y AUSA insiste en que presentó un proyecto de ley para bajar la velocidad en las autopistas y perdió estado parlamentario", relató el vecino, que destaca que la mitad del edificio donde reside está desocupado.

En algunos puntos de Buenos Aires suelen medirse de 82 a 90 decibeles, pero no es necesario correr el riesgo de quedar sordo para que el ruido produzca efectos negativos: el ruido constante provoca trastornos en el sueño, estrés, cansancio permanente, el síndrome de oído tapado y favorece las condiciones para las enfermedades cardíacas.

## LAS OBRAS

AUSA indicó que acatará el fallo. Y señaló que se han tomado medidas para reducir el impacto sonoro: "Se han renovado la capa asfáltica y las juntas de hormigón de los distintos tramos de la autopista. Y también, desde el año pasado, una ley estableció que el transporte de carga y de pasajeros redujera la velocidad de 80 a 60 km/h. Todas estas obras apuntan a reducir niveles de ruido". Sin embargo, AUSA reconoció que no se ha medido cuál fue la reducción alcanzada.

La empresa indicó, ante la consulta de LA NACION, que realizará el estudio de impacto ambiental ordenado por la Justicia y, sobre la base de esos resultados, realizará las obras necesarias.

Tampoco se difundió el estudio de impacto de la instalación del Metrobus, que correrá por la autopista a partir de mayo del año próximo. Según se anunció, el Metrobus 25 de Mayo será un sistema de carril exclusivo reversible que funcionará con sentido al centro en la hora pico de la mañana y con sentido hacia la provincia en la hora pico de la tarde. A lo largo de 7,5 kilómetros, concentrará a los distintos ramales de las líneas de colectivos 8, 53, 57, 86 y 96, además de 17 servicios de combis.

Andrés Nápoli, director de la Fundación Ambiente y Recursos Naturales, que patrocina a Barragán en el pleito judicial aclara que el Metrobus ni siquiera ha sido incorporado a la causa. "Vamos 11 años esperando que AUSA y el gobierno porteño se dignen a cumplir la sentencia.

Desde el punto de vista del expediente se ha hecho todo. Se obligó a hacer planes de adecuación que nunca se cumplieron. Y ahora les dan un nuevo plazo. Es hora de que les den una solución a los vecinos", dijo el representante legal del vecino.

La UBA realizó un trabajo en el que se proponían algunas soluciones, como la instalación de pantallas acústicas, pero fue rechazado por los abogados de la empresa estatal. Según detalló el juzgado en el último fallo, la instalación de esos paredones, como los que existen en la Panamericana, para mitigar los efectos del ruido no pueden ser instalados en las estructuras existentes. En el fallo también se transcribe que sí se aceptaría la colocación de doble vidrio a los vecinos afectados, así como en escuelas y hospitales de la zona..