



DIRECCIÓN DE  
VIALIDAD

MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA  
Y SERVICIOS PÚBLICOS



GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE  
**BUENOS AIRES**

## **PROCESO DE CONSULTA PÚBLICA CORRESPONDIENTE AL PROYECTO DE OBRA**

**“CONSTRUCCIÓN DE AUTOVÍA RUTA PROVINCIAL N°11,  
TRAMO: MAR DE AJÓ - PINAMAR”**

**Partidos de La Costa, General Lavalle, Pinamar y General  
Madariaga. Provincia de Bs. As.**

**Préstamo BID 5418/OC-AR**

**RESPUESTAS A CONSULTAS**



## **INTRODUCCIÓN**

En el marco del evento de Consulta Pública correspondiente al Proyecto de Obra vial “Construcción de Autovía Ruta Provincial N°11, tramo Mar de Ajó - Pinamar”, realizado el día miércoles 3 de diciembre de 2025 a las 11.00hs en el Espacio Multicultural Mar de Ajó (calle Hipólito Yrigoyen 541, ciudad de Mar de Ajó), se recibieron 11 consultas a las cuales se da respuesta mediante el presente documento.

Se transcriben a continuación las consultas y la edición de las respuestas brindadas a cada consulta.

**CONSULTA 1:**

- 1) *Metros a utilizar en el retome de ingreso al barrio La Herradura.*
- 2) *Posee sistema de iluminación el retome?*
- 3) *Traza de colectora de ingreso al barrio ¿Cómo será?*
- 4) *Cartelería con indicaciones de ingreso y distancia.*
- 5) *Dársena vehicular de transporte urbano.*

**RESPUESTA a CONSULTA 1:**

- 1) La intersección de acceso al barrio posee una extensión de 400m entre calzadas de giro; 200m a cada lado del acceso. Incluye trochas adicionales de 230m y 500m de longitud para movimientos de desaceleración y aceleración respectivamente. Ambas trochas están incluidas, o sea, la calzada existente se va a repavimentar y se van a construir las dársenas pavimentadas en los ingresos a barrios.
- 2) Los accesos a barrios mayoritariamente están iluminados, como ser el caso del retorno en el acceso al Barrio La Herradura.
- 3) La traza de colectora en el frente al barrio no está contemplada, dado que el ingreso y egreso se ubica en coincidencia con el acceso principal actual al barrio.
- 4) El proyecto contempla toda la señalización reglamentaria, de seguridad, las previsiones de cambio de velocidad, de cartelerías normativas, reglamentarias, preventivas y demás, como ser señales informativas de identificación de eventos principales en la traza.
- 5) También están incluidas dársenas para detención de transporte urbano y refugios de espera de ambos lados, en calzada ascendente y descendente.

## CONSULTA 2:

- 1) *Ubicación de rotonda, forma para acceso Rincón de Cobo kilómetro 359,5.*
- 2) *Hay determinados lugares, como por ejemplo el caso concreto de Costa Esmeralda, que tiene un tráfico de tal magnitud que merecería una verdadera rotonda, como tiene el acceso a Mar de Ajó.*
- 3) *Colectora con iluminación lado Partido de La Costa en Rincón de Cobo: entiendo que existe un retorno proyectado a la altura del kilómetro 359, pero hay un acceso a casas también en el kilómetro 360. Esto implicaría que quienes se dirigen a ese punto deberían continuar hasta Punta Médanos (próximo retorno) para luego regresar. Entonces preveo que, en distintos barrios podrían generarse colectoras de tierra, como ya ocurrió en el tramo San Clemente - Mar de Ajó, lo cual presenta serios problemas de seguridad. Estas colectoras en ambos lados de la ruta pueden ser utilizadas para estacionar vehículos en la noche, bajar y producir delitos. Nadie los ve, salvo que la colectora se ilumine; pero el costo económico de iluminar toda la colectora me parece que es mucho más caro que hacer más retornos o más rotondas. Dado el contexto actual de inseguridad, considero que estos factores deben ser evaluados con atención.*

## RESPUESTA a CONSULTA 2:

- 1) El diseño de las intersecciones en los accesos y retornos son de tipo ovoidal, extendidos, similares a los existentes en la ruta 56, en el tramo Conesa-Madariaga, o los que se están ejecutando en Autovía RPN° 11 en el tramo Villa Gesell-Mar Chiquita; los cuales contemplan longitudes para movimientos de detenciones, giros, entrecruzamientos y aceleración de vehículos según normas de diseño.

La calzada nueva, en sección normal, se encontrará separada a 16 metros de la existente, medidos entre bordes internos de calzada, y en zona de retornos se amplía a 28m de ancho, para permitir el giro de los vehículos especiales o de gran porte mediante trochas especiales para tal fin.

- 2) El tipo de intersección en los accesos, tanto a localidades urbanizadas como Nueva Atlantis o a los barrios desarrollados a lo largo del tramo de intervención, poseen un tratamiento similar, con un diseño previsible, seguro y homogéneo conforme al tipo y volumen del tránsito y a las normas de diseño vigentes.
- 3) Al grupo de viviendas situado del lado de la costa, pertenecientes al barrio Rincón de Cobo, en el km 360 de la RP11, a aprox. 1.000m del acceso proyectado al barrio, se accede actualmente a través de una calle que empalma en el medio de una pronunciada curva horizontal.

Como en el resto de los casos, se provee de un solo acceso seguro al barrio, que en este caso se ubica en el sitio de ingreso principal, en el km 359 y en tramo recto. El proyecto no contempla calle colectora en dicho sector; por lo tanto, las necesidades de vinculaciones de viviendas con el acceso deberían ser resueltas internamente considerando, a su vez, las disposiciones de la Ley Provincial N° 6312.

**CONSULTA 3:**

- 1) *Fundamental los pasos de fauna, 1 cada 10 kilómetros no parecen suficientes. Siendo que desde Mar de Ajó hasta Costa Esmeralda se encuentran declarados Refugios de Vida Silvestre de ambos lados de la Ruta 11, sería fundamental cartelería que informe de esto. Otra cuestión a tener en cuenta es dejar de plantar exóticas en el espacio entre ambas manos y optar por su reemplazo por plantas nativas.*
- 2) *Uno de los accesos importantes a la Reserva Natural Laguna Salada Grande Ley 12.594/01 es la conocida como el Camino de Cabezas aprox. Km 385/6 ese es un camino muy utilizado tanto por visitantes como por trabajadores que van desde Madariaga hasta Costa Esmeralda, Villa Robles y los nuevos barrios que se están formando.*
- 3) *Hablaron de impactos positivos y mencionaron como medida reparatoria la plantación de árboles. Volvemos a hacer hincapié en la utilización de plantas nativas únicamente.*

**RESPUESTA a CONSULTA 3:**

- 1) La cantidad de pasos de fauna prevista fue analizada y se considera adecuada conforme a las características del área del proyecto. Para su ubicación y la determinación de las cantidades necesarias, se tuvieron en cuenta las áreas protegidas presentes a ambos lados de la ruta, así como las zonas urbanas. En consecuencia, los pasos de fauna se dispusieron principalmente en sectores alejados de las áreas urbanizadas, a fin de garantizar corredores efectivos para el desplazamiento de la fauna silvestre. Dado que las alcantarillas existentes poseen una luz de dos metros, los pasos de fauna serán reconstruidos en ambos lados de la vía, tanto en la calzada actual como en la nueva. Esto permitirá duplicar la sección disponible y asegurar la continuidad del corredor biológico. Cabe destacar que la ejecución de estas obras no es menor, ya que requiere desvíos de tránsito que implican costos asociados a la seguridad vial y un incremento potencial del riesgo de siniestros. Este aspecto también fue considerado al definir la cantidad final de pasos de fauna a incorporar.
- 2) Se prevé la instalación de cartelería ambiental que incluya información sobre la presencia de fauna silvestre en el área, así como señalización referente a los dos refugios de vida silvestre existentes. Esta cartelería estará ubicada tanto en el sentido ascendente como en el descendente de la vía. Asimismo, considerando la observación realizada sobre el acceso a la Reserva Natural Laguna Salada Grande (aproximadamente en el km 385), punto muy utilizado por visitantes y trabajadores, se incorporará señalización específica que informe sobre el ingreso a la reserva.
- 3) En relación con la forestación, pueden destacarse varios aspectos relevantes. El plan contempla una compensación con una relación 1:3 y se fundamenta en una caracterización paisajística que se procurará mantener, en cumplimiento también de los lineamientos establecidos por el Banco. La propuesta prioriza la incorporación de



especies nativas, consideradas la opción más adecuada. No obstante, la selección de especies deberá contemplar su capacidad de prosperar en la zona. Por ello, será necesario identificar especies nativas adaptadas a suelos arenosos, que puedan adecuarse a las condiciones locales y, al mismo tiempo, ofrecer los servicios ecosistémicos que actualmente brindan las especies exóticas presentes, tales como provisión de sombra, estructura y porte, fijación de médanos y aporte al paisaje. La intención es avanzar prioritariamente con especies nativas, lo cual será evaluado en conjunto con el profesional forestal responsable del plan. En caso de que no resulte viable su implementación, se considerará el uso de especies exóticas ya presentes en el área, siempre que no se trate de especies invasoras.

Estaremos atentos a las propuestas y al conocimiento aportado por referentes locales, a fin de atender adecuadamente esta inquietud. Es importante destacar que, del lado marítimo, no se realizará ningún tipo de intervención: no habrá extracción de suelo ni modificaciones sobre las condiciones actuales, ya sea en términos paisajísticos o respecto de la dinámica de los médanos. Sobre dicho frente se mantendrán las condiciones preexistentes a la obra. Las acciones previstas se desarrollarán exclusivamente del lado mediterráneo.

**CONSULTA 4:**

Contemplando que la ruta pasa por los Refugios de Vida Silvestre Bahía Samborombón (Ley 12016) y Laguna Salada Grande (Ley 12599) de la Dirección de Áreas Protegidas del Ministerio de Ambiente:

- 1) *¿Se prevé la colocación de cartelera normativa e informativa en el marco de la Ley N° 10907?*
- 2) *Los cruces de fauna deben ser colocados de ambos tramos, tramo nuevo y viejos.*
- 3) *La forestación nueva debe ser con especies nativas de la Provincia de Buenos Aires, acorde a la ley (10907 y 14888).*
- 4) *Contemplar la ley N° 14888 de la Ley de Bosques de la Provincia de Buenos Aires, para forestar o en caso de especies nativas que deban ser trasplantadas por encontrarse en la calzada nueva.*
- 5) *Manejo del hábitat: conservar y restaurar áreas de pastizales, humedales que utilizan aves migratorias y playeras dado que esta zona es de rutas migratorias para estas aves. Adoptar cronogramas de trabajo para minimizar los impactos durante los periodos de migración, anidación y alimentación. Reducir contaminación lumínica durante la noche. Gestionar residuos para evitar atraer depredadores (ej pumas).*
- 6) *Comunicación y educación: realizar campañas educativas para sensibilizar a la población local y turística sobre las Áreas Protegidas y su biodiversidad.*

**RESPUESTA a CONSULTA 4:**

1. Teniendo en cuenta la Ley 12.400 (complementaria de la Ley 10.907), se prohíbe la instalación de cartelera publicitaria a la vera de rutas y caminos próximos a las áreas protegidas, permitiendo únicamente la colocación de señalización informativa y de concientización relacionada con la fauna. En este marco, se prevé la instalación de cartelera destinada a contribuir con la conservación, el mantenimiento y la concientización sobre área protegida (por ejemplo, avisos sobre la presencia de fauna silvestre e información referente a las áreas protegidas).
2. Los cruces de fauna van a ser instalados en ambas calzadas, dado que se trata de un corredor transversal continuo que permite el paso seguro de los animales entre las distintas áreas.
3. La propuesta prioriza la incorporación de especies nativas. No obstante, la selección de especies deberá contemplar su capacidad de prosperar en la zona. Por ello, será necesario identificar especies nativas adaptadas a suelos arenosos, que puedan adecuarse a las condiciones locales y, al mismo tiempo, ofrecer los servicios ecosistémicos que actualmente brindan las especies exóticas presentes, tales como provisión de sombra, estructura y porte, fijación de médanos y aporte al paisaje. La

intención es avanzar con especies nativas, lo cual será evaluado en conjunto con el profesional forestal responsable del plan. En caso de que no resulte viable su implementación, se considerará el uso de especies exóticas ya presentes en el área, siempre que no se trate de especies invasoras.

4. En caso de detectarse la presencia de alguna especie nativa que se encuentre protegida por la Ley de Bosques, se procederá a su relocalización en un área próxima a su ubicación original. Esta reimplantación se realizará garantizando condiciones ecológicas similares y asegurando que su ubicación no interfiera con la seguridad vial ni con la operatividad del trazado proyectado.
5. Los aspectos vinculados al cronograma de trabajo serán presentados a la empresa contratista y considerados durante la etapa constructiva. En cuanto a la conservación y restauración de las áreas afectadas por las obras, la contaminación lumínica durante la noche y la gestión de residuos, estos temas se encuentran contemplados dentro del Plan de Gestión Ambiental y Social, y serán objeto de inspección y supervisión permanente.
6. La realización de campañas educativas de sensibilización dirigidas a la población local y turística sobre las Áreas Protegidas y su biodiversidad es un aspecto de gran relevancia, y se encuentra previsto para ser desarrollado en la medida en que el avance de la obra lo permita. No obstante, dado el nivel de demanda operativa que implica un proyecto de esta magnitud, el principal enfoque educativo y de comunicación ambiental estará orientado al personal involucrado en la obra, a través de las capacitaciones específicas que reciben. De este modo, se garantiza un desempeño adecuado y consciente respecto de los valores ambientales del área.



**CONSULTA 5:**

- 1) *Ya que este año ocurrieron muchos accidentes, con respecto a estos, ¿Se pueden hacer puentes o más redondas las entradas a los pueblos?*

**RESPUESTA a CONSULTA 5:**

- 1) El diseño de intersecciones y accesos es un diseño a nivel. No se contemplan distribuidores de distinto nivel por cuestiones económicas y de volumen de tránsito en relación a las normas de diseño, tal como se ha comentado anteriormente. Se procura un diseño homogéneo para todo el corredor, con sistemas rotacionales extendidos con longitudes suficientes para el entrecruzamiento y trochas adicionales para la realización de movimientos de desaceleración, aceleración y giro independientes del tránsito de las calzadas.

En tanto, en las intersecciones en los extremos del tramo, en coincidencia con los ingresos a las localidades urbanas de Mar de Ajó y de Pinamar se mantienen las rotondas circulares existentes debido a las derivaciones del tránsito desde y hacia dichos destinos y, sumado a ello, las vinculaciones que se producen con otras rutas.



#### **CONSULTA 6:**

*Específicamente por el retorno de Rincón de Cobo:*

- 1) *¿Va a tener refugio para transporte público?*
- 2) *El nombre, por si hay señalética, es “Rincón de Cobo” (no Cobos).*

#### **RESPUESTA a CONSULTA 6:**

- 1) El retorno en Rincón de Cobo tiene proyectado dársenas y refugios de ambos lados (calzada ascendente y descendente).
- 2) La designación correcta: “Rincón de Cobo” será tomada en consideración en la señalización que identifique al barrio.

**CONSULTA 7:**

- 1) *Si los préstamos se van a profundizar, ¿Qué tipo de contención se prevé para los despidos?*

**RESPUESTA a CONSULTA 7:**

- 1) Se va a trabajar, por supuesto, según las normas, con taludes 1 en 6, 1 en 4, 1 en 2.

1 en 6 es más tendido, significa que se sube un metro y se tiende en horizontal en 6 metros para taludes que lleguen hasta una altura de 1,5m de alto; 1 en 4, se sube un metro y se extiende en 4 metros el terraplén para altura entre 1,5m hasta los 3,0m. Tanto los taludes 1:6 como 1:4 no requieren barandas en condiciones de trazado normal. Cuando las alturas entre préstamos (desagües laterales) y borde de calzada superen los 3m se incorpora baranda de protección, llevando los taludes a una relación 1 en 2.

Todas las alcantarillas, además, tienen contempladas barandas de seguridad a ambos lados de las banquetas, sin reducir el ancho de coronamiento de la obra básica de cada calzada.

Aun así, el préstamo (desagüe lateral del lado oeste) no se va a profundizar más allá que lo que se requiera para mantener los niveles y pendientes del escurrimiento de las aguas superficiales según el proyecto hidráulico. Atento a ello, se necesitará proveer con aporte de suelo de canteras propiamente dichas para la construcción del terraplén.

**CONSULTA 8:**

- 1) *Asegurar que no se pueda pasar de una vía a la otra en dirección opuesta mediante guardarraíl o zanjas (para que no den vuelta en U invadiendo la calzada opuesta). Solo permitir cambio de dirección mediante los retornos únicamente (no permitir a los irresponsables que lo puedan hacer).*

**RESPUESTA a CONSULTA 8:**

- 1) Sí, justamente lo comentamos anteriormente; en el tramo habrá 16 metros de separación entre bordes de calzadas, a diferencia de los 11 metros de separación que existen en el tramo San Clemente-Mar de Ajó. Por lo tanto, quedará conformada una zanja en el cantero central que impedirá el cruce de un lado al otro entre calzadas, por fuera de las zonas de retornos. A su vez, se dispondrán barandas de protección en los casos que sean necesarios.

## CONSULTA 9:

- 1) *Ampliar retomes en accesos de localidades. Extender distancias de cruce entre accesos y retomes. Como usuarios naturales (del tramo San Clemente-Mar de Ajó), siempre lo que es la vinculación desde el acceso a una localidad hacia el retome, sobre todo a la zona sur, es muy corto, menor a 150 metros, y donde hemos visto grandes posibilidades de accidentes, y aquellos que se incorporan casi en forma recta para cruzar lo más rápido posible, y falta distancia entre justamente el acceso y el retome hacia el sur. Ampliar esa distancia para que eso no suceda y la incorporación sea más transitada, lenta, y más acorde a lo que el tránsito genera.*
- 2) *Limpieza y ensanche de zanjones de préstamo adyacentes a los accesos a las localidades, específicamente en Nueva Atlantis, donde existe una deriva de aguas que cruza justamente la ruta desde el lado de la cuenca del Chancay, que es donde está ABSA, la compañía del agua. Va justamente por el lado del mar, y cruza a la altura del kilómetro aproximadamente 348 hacia el lado de General Lavalle. Eso se necesita evacuar, no para pasársela a otro municipio, sino es una cuestión de nivelación de aguas, porque si no quedan contenidas e inundan parte del ejido de Nueva Atlantis.*
- 3) *Incrementar alcantarillados para escurrimiento y nivelación de aguas pluviales.*

## RESPUESTA a CONSULTA 9:

- 1) En las intersecciones de acceso a localidades, las longitudes previstas de entrecruzamiento entre el acceso propiamente dicho y el retome se encuentran diseñadas contemplando las correspondientes distancias de seguridad según normas de diseño. Aun así, sin llegar a alterar sus trazados, se ha considerado la ampliación de dichas longitudes a 200m en los principales accesos, sin que ello represente un costo adicional significativo en el conjunto de cada intersección.
- 2) Estos temas hidráulicos se estuvieron tratando con autoridades de ambos partidos, de La Costa y General Lavalle, quienes nos han planteado estas inquietudes también y quedamos en venir a caminar todos estos sectores para ver los detalles posibles a implementar dentro del proyecto ejecutivo.

Nos comentaron de los problemas del barrio La Clelia de Nueva Atlantis del lado este, como del otro lado, en Paraje Pavón; con lo cual en otra instancia de acercamiento se van a analizar estas cuestiones. Ya sabemos que es una obra vial en la cual no podemos solucionar todos estos problemas porque son pre existentes y vienen de larga data, y también hay que llegar a otros acuerdos, pero sí tratar de solucionar lo que esté al alcance de la obra. Entonces, si podemos hacer algo para mejorarlo, lo consideraremos, pero sobre todo no incrementar o agravar la situación será la premisa fundamental.

Por lo tanto, quedamos en seguir trabajando estos temas que, sabemos que desde la Rotonda Mar de Ajó hasta pasado Nueva Atlantis, hay cuestiones por resolver hidráulicas de escurrimiento que tenemos que analizar con mayor detalle.

En este sentido, el estudio hidráulico del proyecto compartido con uds. es muy completo y está basado en aspectos de cuencas y subcuencas a nivel general, pero después hay, digamos, zonas más antropizadas que fueron variando las condiciones naturales reduciendo la superficie de absorción y por ahí producen descargas entre subcuencas que van agravando la situación.

También nos han comentado de las obstrucciones que hay en los desagües y canales por invasión de álamos y/o secciones de escurrimiento insuficientes, etc. Con el proyecto se tratará de llegar a una solución de manera que las salidas sean fluidas, pero también que no agraven de un lado al otro. Porque están los dos, y la ruta al estar ubicada en el albardón, tenemos zonas bajas de un lado y del otro debido a que las salidas hacia el mar se encuentran imposibilitadas por la presencia de los médanos. Igualmente, esa problemática presente en todo el frente costero de la región, entendemos que va a ser de menor impacto al que se tuvo o se sigue teniendo desde Mar de Ajó a San Clemente; porque estaremos actuando en una zona no tan antropizada, con mayor espacio para trabajar (150m de ancho de zona de camino) y porque estamos haciendo justamente esta instancia de consulta y retroalimentación de información para tomar conocimiento y solucionarlo de antemano.

Atento a esta inquietud planteada, se han incluido en el anteproyecto licitatorio mayores cantidades de obras hidráulicas a ejecutar en los 5.500m iniciales del tramo.

**CONSULTA 10:**

*1) Solicitar los ingresos y bajadas de camiones a lo largo de los 48 kilómetros.*

*Lo que sucedió en Santa Teresita, cuando se construyó esta parte de la autovía, no tuvieron en cuenta el ingreso y el egreso de unidades pesadas sobre la ruta y los camiones ingresan de lleno a la ruta.*

*Entonces, desde Mar de Ajó hasta Pinamar, tenemos tres entradas del lado derecho yendo para Pinamar, de entradas de camiones de jaula que van a buscar ganado y cereales, y del otro lado tenemos en Rincón de Cobo un ingreso donde es muy común que los camiones se queden estancados ahí. Cada dos por tres van a ver un camión estancado porque mordió banquina o porque se estacionó y no pudo salir.*

**RESPUESTA a CONSULTA 10:**

1) Analizada la situación de los caminos mencionados y dada la actividad mayormente ganadera de la región, se conformarán dársenas y embocaduras pavimentadas en los ingresos y egresos a dichos caminos. Si el empalme actual se encontrara afectado por la obra, se va a reconstruir tanto la alcantarilla longitudinal como a reconfigurar el sector de acceso a la ruta.

Además, la incorporación de banquetas pavimentadas en ambas calzadas en todo el tramo, brindará mayores condiciones de seguridad al tránsito en general y ante ocasionales necesidades de detención de los vehículos.



#### **CONSULTA 11:**

*En lo que respecta al frente de Costa Esmeralda:*

- 1) *¿El proyecto contempla en cercanías dársenas destinadas a transporte público en ambos sentidos?*
- 2) *¿Contempla iluminación y señalización; banquetas consolidadas en dicho frente?*  
*Gracias.*

#### **RESPUESTA a CONSULTA 11:**

- 1) Sí, en Costa Esmeralda están consideradas en el proyecto las dársenas de detención para el transporte público y los refugios en ambos lados (calzada ascendente y descendente).
- 2) El proyecto de obra contempla iluminación, señalización completa en todo el tramo, incluida la intersección de acceso al barrio y su identificación similar a los demás. El proyecto incluye carriles de ingreso y egreso pavimentados perteneciente a la propia intersección y banquetas pavimentadas.