

S U M A R I O

AUDIENCIA PÚBLICA	4
Iniciación	4
Experto	4
Ingeniero Germán Bussi	4
Participantes	12
3.-Sra. Paloma Garay Santalo	133
4.-Sr. Pablo Juan Fernández	144
5.- Sr. Adolfo Guillermo Zulberti	15
6.- Sra. Teresa Rosa Bel	166
Sr. Omar Víctor Frape	17
Finalización	188

AUDIENCIA PÚBLICA

-En El Templete del Parque de los Patricios, sito en la Avenida Caseros N° 3250, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a treinta días del mes de septiembre de 2016, a la hora 12 y 10:

Iniciación

Sr. Coordinador (Andreozzi).- Buenas tardes.

Damos comienzo a la audiencia pública para el análisis del proyecto “Viaducto Ferroviario elevado en las vías del Ferrocarril Belgrano Sur (VFBS), Tramo Intersección con calle Corrales (aproximadamente) hasta la nueva Estación Constitución”.

Esta audiencia pública va a ser presidida por el doctor Juan Harilaos, por delegación del presidente de la Agencia de Protección Ambiental, mediante la Resolución 385/2016.

Sr. Presidente (Harilaos).- Buenas tardes a todos.

Esta audiencia pública ha sido convocada mediante la disposición 100/2016 de la Agencia de Protección Ambiental, de conformidad con la Ley 123 de Impacto Ambiental, y de acuerdo con la Ley 6 de audiencia pública, atento al procedimiento para la participación ciudadana.

El tema de esta audiencia pública es el tratamiento del viaducto. Por lo que todas las observaciones, consultas y preguntas que se realicen en esta reunión van a quedar en el marco del expediente, a cargo de la Dirección General y Técnica de la Agencia de Protección Ambiental.

Aclaro que de acuerdo al formato de la audiencia pública los participantes pueden hacer consultas y preguntas en el momento en que sean convocados para hacer uso de la palabra. Esas manifestaciones serán incorporadas al expediente.

Experto

Ingeniero Germán Bussi

Sr. Coordinador (Andreozzi).- En primer término, hará uso de la palabra el Ingeniero Germán Bussi, Secretario de Planificación del Transporte del Ministerio de Transporte de la Nación.

Sr. Bussi.- Buenas tardes.

Voy a desarrollar la presentación en tres partes. La primera parte explica el proyecto desde la concepción general de la planificación estratégica de la movilidad de la región metropolitana, y de alguna manera desde las cuestiones más generales del proyecto. Se trata de un proyecto enmarcado en una red denominada movilidad metropolitana.

En segundo lugar, está la parte más técnica, lo que hace a la construcción y el diseño del proyecto.

Finalmente, está la parte de estudio de impacto ambiental y algunas consideraciones particulares que hacen a este proyecto específicamente.

-Se proyectan filmas en *PowerPoint*

Sr. Bussi.- Voy a comenzar con los antecedentes referentes a la gestión de este proyecto. Existía de alguna manera una vieja idea, un viejo acuerdo de elevar las vías del Ferrocarril Belgrano Sur, en particular, sobre su cruce con la Avenida Sáenz por la problemática que todos conocemos de la barrera de Sáenz.

Desde la óptica ferroviaria, siempre fue una idea de los cuadros técnicos ferroviarios de nuestro país, el hecho de que la línea Belgrano Sur pudiera llegar a la estación de Constitución, accediendo de forma rápida y eficiente a uno de los principales centros de transbordo de la Argentina, incluso de jerarquía Latinoamericana.

El proyecto de alguna manera se dispara a partir de dos cuestiones. La primera: las dificultades técnicas para poder hacer un paso bajo nivel en la Avenida Sáenz. Esto se debe a dos motivos recurrentes: el primero es que la traza de la Línea H reserva un primer nivel subterráneo debajo de la Avenida Sáenz. El segundo, la mala calidad del suelo dificulta hacer dos niveles; uno para el subte; y, el otro para un bajo nivel.

El uso del nivel tiene un impacto urbanístico muy importante. Además, hay problemas para hacer un bajo nivel como los que se venían haciendo en la ciudad que tiene que ver con la distancia necesaria para desarrollar las rampas y las pendientes para un paso bajo nivel o sobre nivel.

Este problema está dado por la corta distancia que hay entre las vías del ferrocarril, la Avenida Perito Moreno de un lado, y del otro lado, el nudo de las avenidas La Plata, Almagro y Sáenz.

Todo esto se fue trabajando con el equipo de AUSA, que estuvieron desarrollando proyecto de pasos de bajo nivel. De alguna manera, esto le dio fuerza a esta idea de elevar las vías del ferrocarril cambiando el criterio de lo que se venía haciendo hasta ese momento.

Esta imagen nos muestra el proyecto desde lo urbanístico, las dificultades viales y peatonales como para cruzar las vías. Visto desde el sistema ferroviario, tenemos que contar, para los que no lo conocen, qué características tiene el Ferrocarril Belgrano Sur.

El Belgrano Sur, de todo el sistema ferroviario que tiene ocho líneas, es una línea que sirve al sudoeste de la región metropolitana y sudoeste de la ciudad. La filmina nos muestra la densidad de población. El ferrocarril brinda cobertura a zonas realmente bastante densas del gran Buenos Aires, como el partido de la Matanza, un poco al partido de Morón, y sobre todo al sur de Merlo. Tiene una cuenca de cobertura de alrededor de 1.500.000 habitantes en estos partidos y en el sur de la ciudad de Buenos Aires, con conectividad en lo que es el centro histórico de Lugano y Soldati. Cubre, o está muy próximo, a una cantidad importante población que vive en barrios vulnerables de la zona sur de nuestra ciudad. Y, a menos de mil metros de las estaciones de Belgrano Sur viven aproximadamente 500.000 habitantes. Para dar una idea, y haciendo una comparación, el Sarmiento tiene a menos de

mil metros de sus estaciones, una población similar de 500.000 habitantes. Realmente es un ferrocarril que tiene un gran potencial poblacional.

Otra de la característica que tiene el Ferrocarril Belgrano Sur, es su situación socio económica particular. La población que vive en su área de cobertura es la más humilde de la región metropolitana. La filmina muestra el mapa nivel socio económico. A partir de indicadores del Censo Nacional de Población y Vivienda por deciles, podemos ver que en color verde están los dos deciles de la población de mayor poder adquisitivo; el color celeste, los cuatro deciles van desde el medio alto hasta el medio bajo; y, los colores rosa y rojo marcan los cuatro deciles de menor ingreso económico.

Esto claramente no permite ver que tanto dentro de la ciudad de Buenos Aires como en el gran Buenos Aires, el Ferrocarril Belgrano Sur se caracteriza por dar servicio a la población más humilde de nuestra región.

Tiene básicamente tres ramales de pasajeros. Su traza tiene la forma de una "X": un ramal tiene muy baja intensidad, que parte desde la estación Puente Alsina, con muchas construcciones y muchas instancias operativas. Básicamente, en términos operativos funciona como una "Y", con un ramal principal que termina en la estación Buenos Aires, que viene desde la estación Tapiales; y, luego, se abre en dos ramales. El ramal con cabecera en González Catán, que presta servicio íntegramente dentro del Partido de la Matanza, con un servicio de frecuencia razonable, comparado con el resto de los ramales de la región. Y, un segundo ramal que llega a la estación Marinos del Crucero del General Belgrano. Esto es en la zona sur humilde de Merlo, como lo veíamos en la filmina anterior. La frecuencia de este ramal es muy espaciada, entre 24 y 28 minutos de servicio. Esto se debe en parte porque la línea que va entre las estaciones Tapiales y Aldo Bonzi, y entre las estaciones Libertad y Marinos, que son las últimas dos, tienen vía única. O sea que no tienen doble vía. Esto también perjudica el intervalo que puede generar el servicio. Por lo que hay que realizar algunas actividades complementarias como para poder mejorar la frecuencia. Básicamente, es una línea que en general tiene baja frecuencia comparada con otras.

Desde el punto de vista histórico, por ser una línea en la que había una baja frecuencia, y en parte la infraestructura, siempre fue la línea más antigua, la más precaria, el servicio era el de menor calidad dentro del sistema. Esto era un círculo vicioso. Una línea de mala calidad en cuanto a su infraestructura, había pocos pasajeros, y esto hacía que no estuviere dentro del foco de las inversiones.

Recientemente se renovó parcialmente la flota con materiales eléctricos con triplas autopropulsadas, que no requieren locomotoras asociadas a ellos. Hay todo un proceso de renovación de la flota por la elevación de los andenes. Ahí podemos ver una construcción en alto con escalera para acceder. Pero aun así uno de los problemas principales que tiene la línea es que la cabecera está alejada del área central y con mala conectividad. Esto explica que sea la línea con menor cantidad de pasajeros en toda la red (menos de 50.000 pasajeros/día) y en consecuencia, la más subutilizada. Este volumen de pasajeros lo tiene cualquier línea de colectivo más o menos importante.

Esta filmina muestra la ubicación de la cabecera actual, la estación Buenos Aries. Estaba rodeada por una parte por terrenos ferroviarios desactivados; está el Club Barracas Central; hay una serie de galpones del otro lado; está alejada de la Avenida Vélez Sársfield.

La línea 59 está adyacente en su cabecera. En verdad, tiene muy poca conectividad con el resto del sistema de transporte.

El proyecto originalmente tiene tres tramos. El primero es la elevación de las vías en la estación Sáenz y la ampliación de la nueva Estación Sáenz elevada. Este proyecto ya tiene financiamiento del Banco Mundial y está próximo a adjudicarse.

El proyecto se complementa con dos tramos adicionales. El segundo de los tres tramos es la nueva estación Buenos Aires elevada que cambia la urbanización y la ubica sobre la Avenida Vélez Sársfield. El tercer tramo comprende desde la nueva estación Buenos Aires elevada hasta la estación Constitución.

Los tramos 2 y 3 se van a licitar juntas. Originalmente se previno porque no se contaba con el financiamiento. Sin embargo, ya contamos con el financiamiento de la Corporación Andina de Fomento que va a financiar el 50 por ciento de la obra. Lo que está en color rojo en la filmina está en alrededor de los 100 a 110 millones de dólares, según las ofertas que obviamente no hemos recibido, pero el presupuesto oficial se encuentra en ese orden de magnitud.

La siguiente imagen muestra el recorrido de la traza. La traza tiene situaciones bastante diferentes a lo largo de su recorrido. En una parte, que está señalada en color rojo, es un sector en el que las vías actualmente recorren el centro de las manzanas; podríamos decir, entre medianeras; allí hay algunas ventanas de algunos galpones industriales abandonados. El tren recorre entre medianeras con una traza de alrededor de 15 metros de ancho. En la primera parte, hay algunos pasos a nivel, tal como lo pueden apreciar en la foto. También hay algunas calles que están cortadas actualmente. La tipología es más o menos homogénea.

Luego, llega a un espacio verde. La idea es integrar el espacio verde, y sería un espacio que quedaría debajo del viaducto. Está la Avenida Amancio Alcorta. Con este proyecto, se eliminaría esta barrera. Cuando la traza llega a la actual playa ferroviaria de la estación Buenos Aires, el trazado que originalmente venía sobre las vías del actual Belgrano Sur, gira hacia la derecha, pasa por encima de donde actualmente está la cancha auxiliar del Club Barracas Central. Luego pasa por un sector no operativo del Ferrocarril Ferro Sur que pertenece al complejo de playas Sola. En este sector el proyecto va por encima de las vías actuales de Ferro Sur. O sea, pasaría de las vías del Belgrano Sur por las de Ferro Sur, siempre tratando de buscar ir por encima de la traza actual de algún ferrocarril operativo que esté en funcionamiento. Después ingresaría de lleno al corazón de la playa Sola, entre esos galpones –sería el sector que se ve en la derecha de la imagen–, sobre esas cuatro vías que tampoco están operativas. Cuando llegamos al final de la playa gira hacia la izquierda, cruza la avenida, y se utiliza el extremo del terraplén del Ferrocarril Roca que se ve en la foto en un sector. Finalmente, va por encima de la vereda de la Avenida Suárez, adyacente al muro del Ferrocarril Roca. Acá me está faltando una parte, que es uno de los temas que vamos a tratar luego, sobre unas expropiaciones que está previsto para ese sector. Luego, cruza por encima de la calle Brandsen. Y como se ve en la foto, la vía que va paralela al Roca, que va a estar con la misma lógica, llega de punta a la playa de Constitución.

Aquí está la foto. Lo que veíamos antes está a este nivel, o sea, las vías ingresan a este sector. Es una vía que no tiene uso, que son las puntas de para golpe de la playa. Luego se pega al muro de playa de Constitución. Utiliza ese sector, o sea, se readecúa este puente

–tal como lo vemos en la imagen–, las dos vías pasan por este sector. Finalmente, termina entre el puente y el edificio de señales de paradas, donde se ubica una nueva estación de Constitución en superficie. Hay dos estaciones elevadas, Sáenz y Buenos Aires, y finalmente la estación a nivel que es la estación Constitución, sin afectar las vías operativas del Roca.

En la siguiente filmina podemos ver que hay tres sectores con particularidades. Uno es con el Club Barracas Central. Con ese club se ha hecho un convenio que después vamos a explicar un poco mejor. El segundo sector que tiene tratamiento particularizado es el área donde el viaducto pasa frente al borde de la villa 21-24, que también tiene un tratamiento especial. Y finalmente, el tercer sector que se va a expropiar, que son manzanas adyacentes a las vías del Ferrocarril Roca.

Club Barracas Central. La imagen muestra la silueta actual del club, que está punteada en rojo. La traza del ferrocarril afecta a un extremo, un ángulo de la cancha auxiliar. Sobre este proyecto, hemos trabajado hace dos años y medio junto con la Secretaría de Transporte Ferroviario. Esto ya lo habíamos acordado y finalmente, lo hemos concretado. Hemos hecho un acuerdo con el club para hacer una mitigación. Correr la cancha; hacer instalaciones nuevas deportivas, es una cancha futsal, que es el techo que se ve ahí. La idea es ampliar la superficie disponible para el club. Aclaro que el 70 por ciento de los chicos que concurren a este club viven en la villa 21-24. Por lo que este proyecto es importante para beneficiar al barrio. El ferrocarril va a desafectar esa parte del terreno que se ve arriba, porque ya no va a ser necesaria para el uso del ferrocarril; por lo tanto, se le cede ese sector al club.

La imagen que estamos observando es un *render* de la nueva cancha auxiliar; la tribuna. En esa cancha se realizan los partidos oficiales, por lo tanto se ubica la tribuna principal. También podemos observar la cancha cubierta de la futsal.

En la presente filmina podemos ver que hay una interacción entre el proyecto asociado a las medidas de mitigación sobre el club, como también hay una figura con la forma de “canasta”. Se trata de zonas desafectadas de uso ferroviario. Lo que se está trabajando con el Gobierno de la Ciudad es integrar lo que se ve en color celeste, que es el predio destinado a ProCreAr, cuyas obras están muy avanzadas. Esto se debe sostener como para que se haga un tratamiento urbanístico específico en relación con el ProCreAr, darle continuidad a la calle Luna –que está al lado de la cancha de Huracán y que actualmente está cortado por la playa ferroviaria y donde solamente hay una pasarela peatonal- a fin de permitir un cruce franco a nivel de calles.

La siguiente lámina muestra el segundo sector en el que hay una situación particular que da al frente de la villa 21-24. Actualmente en este sector, frente a las casas hay un área operativa del Belgrano Sur. Todos los trenes de carga que ingresan a la playa Sola pasan por las puertas de las viviendas. En este sentido hemos trabajado junto con la gente de Ferro Sur con la idea de desactivar la primera vía, reactivar la segunda vía que probablemente no está operativa, crear un cerco verde, generar una calle de convivencia en ese sector, como para crear un borde de acceso a la villa; permitir la instalación de servicios, agua, cloaca, energía eléctrica, alumbrado y un acceso a los servicios públicos para las ambulancias y los bomberos. De esta manera, los ferrocarriles de carga, que generan situaciones de riesgo, pasarían a operar debajo del viaducto.

Esta lámina muestra la tercera situación. Una serie de parcelas que están pegadas a las vías del Roca. Como se puede observar, algunas de ellas tienen figuras irregulares y pequeñas. Es inevitable el requerimiento de este espacio porque no podemos introducir las vías del Belgrano Sur a la vía del Roca. Son parcelas que actualmente sufren el impacto de los trenes, ya sea por ruidos como por vibraciones. Es un impacto que se va a incrementar porque el Ferrocarril Roca se está electrificando. Se está electrificando la vía La Plata. Con lo cual, va a haber una mayor intensidad de circulación de trenes y de frecuencia. Por lo tanto, la única alternativa es expropiar esas parcelas. Y readecuar el espacio remanente en el futuro cuando ya no sea más necesario para la obra y sí para otras zonas que se están planteando para el ferrocarril. En ese sector ya se ha hecho un relevamiento. La mayor parte de las familias son inquilinos. A una parte de esas familias se les está trabajando la relocalización con el IVC. La idea es seguir trabajando con el IVC con el resto de los inquilinos que puedan estar afectados.

Otro tema importante es el sector de la Avenida Ramón Carrillo. El viaducto va a circular por encima de la vereda actual y parte va a volar sobre la calle, que es doble mano. La geometría que tiene es suficiente para mantener los cuatro carriles. La altura del viaducto va a permitir la circulación de vehículos de cualquier dimensión.

Características técnicas del proyecto. La lámina muestra la parte constructiva. Se trata de un viaducto de dos vías con pasarela de circulación a ambos costados, vías de evacuación. En general, la tipología va a ser de columna central única con voladizos laterales. La forma que se le da al viaducto, tal como se puede ver a la izquierda, ayuda a mitigar el efecto del ruido. A la altura de las vías se van a colocar pantallas sonoras de un metro de altura. El proyecto contempla a futuro electrificar el Belgrano Sur; con lo cual, va a ser más silencioso; la instalación de rieles especiales van a evitar el ruido característico del pasaje de un riel a otro.

En los sectores donde hay que poner cambios –o sea, aparatos de vía para pasar de una vía a la otra–, la tipología es de tablero corrido. En el caso de que se coloque una vía debajo, cuando se trate de una calle sola, se ponen dos columnas en vez de una.

Hay algunos puentes largos. Hay tres puentes que superan la longitud estándar de una obra de hormigón. En esos casos los puentes se hacen con estructura metálica como para mantener la estética ferroviaria. Estos puentes tienen 40 metros de luz. Es decir que reciben una luz importante. El caso de Amancio Alcorta es el caso típico en donde vamos a tener que aplicar este tipo de puente.

Esta lámina nos muestra las fundaciones, que van a ser tipo pilotes, según las características del suelo. Los pilotes centrales van a tener dos pilotes laterales. En caso de la doble columna; un pilote por cada columna.

La siguiente lámina muestra la planta de la estación Buenos Aires. Se puede ver la Avenida Sáenz trazada en el medio, de manera tal que haya acceso en ambos lados. Va a tener tres vías. Esto permite que cualquier situación que se produzca en la estación Constitución haya una estación previa y próxima como para operar como zona operativa de apoyo. También puede funcionar como cabecera en el caso de que haya dificultades en la estación Constitución. La estación Saénz va a tener una característica tal que va a operar con mucha eficiencia. De esa manera podrá tomar de manera eficiente la demanda de la población de ProCreAr, que tiene alrededor de 12.000 habitantes previstos. O sea que se proyecta un incremento de usuarios del tren en este sector.

La filmina muestra a la estación Constitución que es relativamente pequeña. Tiene dos vías; un andén central; se accede por la calle Caracas. La imagen muestra el edificio actual de las instalaciones del Roca. La estación se ubica de este lado; esto es una primera etapa de la llegada. Con esto vamos a poder operar con una frecuencia inicial, que es la que va a tener el ferrocarril cuando mejoremos la línea del Belgrano Sur. Y va a tener una vía operativa un poco antes como para la descarga de los trenes.

En la siguiente foto podemos ver, como ejemplo para darnos una idea, la columna central con las ménsulas. Estas columnas que se muestran aquí son más grandes que la que vamos a necesitar para este proyecto. La idea es trabajar con tramos premoldeados para agilizar la obra.

Quiero destacar una característica de este proyecto. A diferencia de otros proyectos en el que hay que trabajar con el ferrocarril funcionando, en este caso se va a hacer una estación provisoria en Sáenz, donde va a operar el ferrocarril durante un tiempo como cabecera. Todo esto hará que la obra avance mucho más rápido porque toda la zona ferroviaria va a estar liberada como para que la empresa constructora del subte pueda realizar la obra. Esto, repito, va a acelerar mucho los tiempos. El tiempo de obra está estimado en alrededor de veinte meses, o sea menos de dos años.

Evaluación de impacto ambiental. En la siguiente filmina, podemos ver que se ha trabajado con todos los procedimientos habituales. El objetivo es: identificar, evaluar, ponderar y comunicar los efectos e impactos que se generan durante el desarrollo de la obra y los que eventualmente podrían generarse por la construcción y operación del Viaducto Ferroviario. Para cada uno de los impactos que se van a identificar se proponen medidas de mitigación, monitoreo durante la obra, etc.

El punto de partida es el contexto en el que estamos inmersos. Hay que ver las particularidades de cada sector. Hay situaciones muy disímiles, desde una circulación actual entre galpones hasta el ingreso a una playa ferroviaria operativa. Todo este contexto ha sido tenido en cuenta en la Comuna 4. Se analizó cuál era el potencial negativo y positivo a los efectos de mitigar los efectos negativos de la obra.

Hay una interacción entre el proyecto y el entorno, y todo el sistema ambiental. El estudio de impacto articula la evaluación de este sistema con el proyecto. Básicamente, lo que hay que evaluar es una estación sin el proyecto y una estación con el proyecto. Obviamente, se han evaluado tanto el marco institucional y legal, como el medio físico y biológico, el medio social, los pasivos ambientales y estableciendo así una mitigación anticipada. También se realizó una evaluación de ruidos. Por lo general reduce los niveles de ruido. O sea que la estación futura va a tener mucho menos ruido que el actual por varios efectos. Primero, por la modernización del sistema de las vías con el efecto de la electrificación. Los planes eléctricos son mucho más reducidos que los trenes diesel. Y los trenes diesel nuevos son mucho más silenciosos que las locomotoras antiguas. A pesar de que los estudios del ruido no requerían pantalla acústica, se ha tomado la decisión de incluir pantallas acústicas, con un diseño a fin de minimizar aun más el ruido.

Durante el desarrollo de la obra hay efectos sobre el entorno. Para estos efectos hay una serie de medidas de mitigación que están contemplados. Entendemos que en general hay poca población que está directamente afectada por el proyecto porque no hay tanta población cerca de la obra a realizarse.

A partir de la evaluación de los estudios de impacto ambiental, hay toda una revisión de anticipar las acciones de mitigación. Como dijimos antes, hay una etapa constructiva, en el que hay un impacto medio y bajo; y, la etapa operativa, en la que la mayoría de los impactos son positivos. Como dijimos antes, el tema ruido es el más relevante en este tipo de evaluaciones. Para todos los casos hay mucho ruido preexistente, sobre todo en los pasos viales de la estación Sáenz y Amancio Alcorta. Pero como dije antes, la nueva situación va a ser mejor.

En esta lámina podemos ver cuáles son los efectos positivos y negativos. Dentro de la licitación hemos previsto que el contratista debe llevar adelante todas las medidas de mitigación. Hay algunos ejemplos de análisis de cómo sería tratado el sector debajo el viaducto. Para ello van a haber distintos tratamientos según el sector; para lo cual, también estamos trabajando junto el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires en las áreas de planificación urbana y de proyectos urbanos del gobierno de la ciudad.

Las medidas de mitigación se desarrollan a partir de fichas que indican cuáles son los impactos, cuáles son los actores y cuáles son las medidas de mitigación. Todo esto desemboca desde el punto de vista operativo en una serie de programas que se incorporan a los pliegos de obra para la empresa. En este caso en particular, tenemos una evaluación externa por parte del organismo financiador. Cuando hay un organismo financiador internacional hay normas y protocolos. En el caso de la Corporación Andina de Fomento, hay una serie de protocolos como para que todo esto esté correctamente instrumentado. Además, que esté previsto fondos específicos para todas estas acciones.

Vamos a hacer un breve resumen de los beneficios de esta obra. Básicamente en materia del autotransporte público recibe importantes beneficios. Más del 80 por ciento de las personas que pasan por las barreras que hoy existen en el área de influencia son pasajeros del transporte público. Habrá disminuciones de hasta 10 minutos. Va a haber eliminación de colas en la Av. Amancio Alcorta. El impacto del transporte de tránsito pesado es muy alto, porque tienen poca capacidad de frenado y de aceleración comparado con un auto. Cuando baja la barrera produce un impacto en la circulación. Se abren nuevos cruces (Atuel e Iguazú), que hoy están cerrados; después vamos a ver algunas fotos. Otro beneficio es por la extensión del servicio ferroviario hasta la Estación Constitución. Esto ya lo mencionamos. La redefinición de la funcionalidad de la Estación Buenos Aires, brinda mejores condiciones de seguridad y confort para los pasajeros. Se mejora la circulación peatonal incorporando facilidades para personas con movilidad reducida.

Además, hay otro efecto que no se menciona aquí, que tiene que ver con cómo se planificó la estación Sáenz. La estación Saéenz en vez de hacerse debajo de la Avenida Sáenz, como era el proyecto original, que iba a generar dos años de cortes debajo de la Avenida Sáenz, se va a realizar debajo del terreno ferroviario actual y en la propia zona Sáenz. Esto va a permitir que la obra, por lo menos en el área de la estación, no afecte a los vecinos y a la circulación en la zona. También va a permitir que cuando se hagan cortes parciales en la Avenida Sáenz, a la altura de Almafuerte, para el túnel de conexión desde la estación Hospitales hasta la estación Sáenz se pueda desviar el tránsito por estas calles que no van a tener más barreras. Es decir que este proyecto va a permitir derivar todo el tránsito, sobre todo el tránsito de vehículos livianos, a estas calles alternativas que no van a tener barrera. Entonces, el proyecto fue concebido en forma integral teniendo en cuenta la

“alternabilidad” para que cuando llegue la obra del subte tengamos la posibilidad de mitigar los efectos de la obra del subte.

Las siguientes láminas son cuestiones que tienen que ver con cálculo de ahorro de tiempo de los usuarios actuales del ferrocarril. Se ha trabajado con un criterio bastante conservador respecto a la obra. Son los resultados que luego se van a volcar en los usuarios del ferrocarril. Son los porcentuales de los pasajeros. El ahorro tiempo está expresado en minutos por día, que es de 52.212. Y si lo expresamos en valores económicos, este ahorro significa 2.789.700 de dólares por año. El segundo ahorro, que es mucho más significativo, es el beneficio para las personas que cruzan las barreras, sobre todo en las calles que tienen pasos a nivel: fundamentalmente, en Amancio Alcorta, que es el análisis del trabajo de los tramos 1, 2 y 3. En ese caso, el ahorro es de 465 horas por día de ahorro para los usuarios de vehículos, que implican 11.575.245 dólares de ahorro por año. Esto influye en los salarios de los pasajeros.

Los beneficios por eliminación de accidentes. Esto es una práctica usual de los fondos de financiamiento. Uno no quiere ponerle un valor a la vida de una persona pero esto son los datos usuales en base a las estadísticas de la CNRT. Hay un 2,1 de arrollamiento de personas por año; hay 2,8 de colisión de vehículos por año. Son datos monitorizados que determinan que el costo anual es de 578.738 dólares por año.

La siguiente filmina muestra otro de los beneficios. La apertura de la trama urbana. En este caso, se refiere a la apertura de dos calles que hoy están interrumpidas, Atuel e Iguazú.

Finalmente, este gráfico muestra el total de los distintos beneficios y cómo se distribuye. Fundamentalmente, el principal es el beneficio de tiempo de espera en las barreras, representado por un 77 por ciento; en segundo lugar, el beneficio del tiempo de viaje de los pasajeros del ferrocarril, con un 18 por ciento; 4 por ciento en accidentes; y, un dos por ciento de revalorización en base a modelos econométricos. Esto es cuánto se estima que se van a revalorizar las propiedades cerca del ferrocarril por la mejora de accesibilidad y por el menor impacto del ferrocarril sobre la propiedad.

Eso es todo. Les agradezco su atención.

Participantes

Sr. Coordinador (Andreozzi).- Muchas gracias.

Corresponde convocar a las personas que se han registrado como participantes de esta audiencia pública. Aclaro que de acuerdo a la Ley 6, el tiempo de exposición es de cinco minutos, previa presentación del documento de identidad en la mesa que está al lado de esta.

Corresponde que haga uso de la palabra la participante número uno, señora Florencia Galarregui.

-La participante no se hace presente.

Sr. Coordinador (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 2, señor Jorge Zatloukal.

-El participante no se hace presente.

3.-Sra. Paloma Garay Santalo

Sr. Coordinador (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 3, señora Paloma Garay Santalo.

Sra. Santalo.- Buenas tardes.

Mi nombre es Paloma Garay Santalo. Soy licenciada en geografía. La verdad es que este es un proyecto muy discutido e históricamente muy pensado.

Tenía alguna duda sobre cuáles habían sido los estudios sobre la movilidad en algunos terrenos que se incluyeron en el proyecto porque obviamente va a cambiar el sentido del último tramo, que no se usa para nada; en ese sector va a ser imposible para la gente de Lanús. Y si se hicieron estudios de cómo va a impactar la obra del subte cuando se haga la combinación con la Línea C en Constitución. Esto es pensando en la estación Buenos Aires, si en los estudios de movilidad se dimensionaron las estructuras, porque entiendo que las vías para articular con el transporte necesitan tener un tratamiento adecuado; por ejemplo, los pasos peatonales. Quiero que me aclaren esto, como tan bien está detallado en el resto del proyecto.

Por otro lado, me parece muy importante, y se mencionó pero que seguramente no se tuvo en cuenta, es la integración en el tejido urbano en general. Creo que está planteado en un punto que se va a generar una calle de ingreso a la villa 21-24. Me parece que la opción de la vía elevada va a generar un montón de espacios en lo que son las tierras ferroviarias. Me parece que es importante trabajar en forma participativa desde el inicio del proyecto, pensando en la integración y no solamente desde las calles que se van a integrar en el tejido urbano, sino también en la integración del tejido entre los barrios, los vecinos y usuarios de las áreas urbanas. La participación hace que la apropiación y el sentido de ciertas estructuras estén dados por lo que la gente realmente necesita y quiere que sea. Pensando en las áreas verdes, creo que pueden generar oportunidades de trabajo para distintas cosas que realmente integren en términos de su uso y no solamente en términos del tejido urbano desde lo físico, sino también desde las personas.

Es interesante pensar en esos espacios verdes que se van a abrir entre los barrios, entre ellos el ProCreAr y los nuevos espacios; cómo pensar esa integración; no solamente desde lo físico, sino en que son un montón de vecinos nuevos que se van a sumar al barrio, juntos con otros que son más viejos, que en general tienen un estigma de exclusión; el estigma de qué tipo de vecino nuevo va a vivir a esa zona es una oportunidad de integración en el espacio público y un desafío en términos sociales.

Me parece interesante lo que se mencionó que es posible, y lo que pasa siempre en estas obras de gran infraestructura, que son de gran escala, el hecho de que genera un proceso de valorización de las viviendas del entorno. Pero también me parece interesante que el proyecto incluya alguna cuestión en orden de evitar el proceso de gentrificación que vuelve a ser un tema central cuando se tratan este tipo de obras tan grandes. Esto es sencillo. Cómo evitar que los vecinos que viven en esta zona no se vayan. Sobre todo

cuando el proyecto implica la expropiación de una manzana. Creo que hay pensar en las muchas herramientas que hay como para incentivar a la gente a que no se vaya de la zona porque esta práctica cada vez más se suma a los distritos que tiene la ciudad; en definitiva, lo que se está haciendo es expulsar a los vecinos de la ciudad.

Nada más y muchas gracias por este espacio.

4.-Sr. Pablo Juan Fernández

Sr. Coordinador (Andreozzi).- Corresponde hacer uso de la palabra al participante número 4, señor Pablo Juan Fernández.

Sr. Fernández.- Me vine con un “machete” porque si no, por ahí se diluye lo que iba a decir por no estar acostumbrado a esta práctica.

Mi nombre es Pablo Fernández. Represento a los vecinos que viven a 15 metros de las vías. Estamos muy interesados en que se eliminen los pasos a nivel. Los inconvenientes y las tragedias nos tocan a todos. A algunos más cerca que a otros. Así que no puedo dejar de comentar que esta obra va a tener algunas consecuencias. Creo que este proyecto va a repercutir en nuestra vida diaria.

Es una barrera arquitectónica, que tiene un trazado muy grande, como les pasa a los vecinos que viven sobre las calles Atuel, Iguazú y Ochoa, donde se cortan las calles. Ni hablar de los que viven sobre las calles Rivera, La Palmas y Corrales, que ellos ya tienen un viaducto elevado y están totalmente separados del otro lado.

Cabe agregar que tal como se presenta el proyecto, no hay un terraplén. Deberíamos tener la seguridad de que esto va a ser así. Y que después no digan que por una cuestión de costos y del financiamiento del 50 por ciento no alcanza y se termina haciendo un terraplén, como el caso del Roca.

Dejo una pregunta, por mi ignorancia en el tema ferroviario. La traza que tiene el Belgrano Sur y que pega toda esa curva y que da a las calles que nombré antes podría dejar de hacer esa curva y tomar el boulevard Rivera y luego tomar Perito Moreno. Y luego se integraría, siguiendo por Perito Moreno, a la altura de Amancio Alcorta y eso generaría una liberación de terrenos que permitiría disminuir el impacto ambiental, reubicar a las familias de ese entorno. Porque tenemos la problemática de los que viven a la vera del Riachuelo. Por lo que los vecinos estaríamos aprendiendo a convivir, aunque después algunos protestan por lo que comentó la anterior participante sobre el tema de la propiedad.

El otro tema que nos preocupa es la altura de 4,20 metros porque hay tránsito pesado. La circulación del tránsito pesado repercute hasta casi el segundo piso. Hay algunas casas que tienen el aire y la luz, aunque no son muchas por el tipo de trazado. Queremos que quede bien el claro que el proyecto no va a perjudicar esto. Queremos que no desaparezca las pantallas para mitigar el ruido luego de que el proyecto quede aprobado. Los vecinos queremos tener la garantía de que eso se va a hacer y no escuchar después que “no alcanzaron los fondos”, pasa el tren y las pantallas desaparecieron. También se podría mitigar el humo con cortinas verdes.

Otra importante medida en ese tema es el que se relaciona con el control de velocidades. Se podrían instalar frenos automáticos porque los últimos accidentes

ferroviarios que hubo en Europa en general fueron por la violación de las velocidades máximas. Si vamos a tener un viaducto construido, nuevo y con coches nuevos, la velocidad se puede superar fácilmente y nadie va a querer un tren entrando por el barrio.

Otro tema de mayor impacto que puede tener esta obra, es la aparición de especuladores inmobiliarios. Me refiero al uso que se le va a dar al espacio debajo del viaducto. Queremos que esta obra contribuya al barrio. Estas obras empiezan, se realizan, y el objetivo del transporte es que el tren pase y lo de abajo es un problema del Gobierno de la Ciudad. Queremos que en el proyecto aprobado, cuando se licite la obra, diga que si se avanza una cuadra, ese espacio debajo del tramo construido tenga un uso en la parte de abajo. Si no, queda, y ya tenemos experiencia con la obra de las autopistas que hicieron los militares, con lo que ahora pasa en Constitución, con los cartoneros que usan esos espacios. Eso contribuye al deterioro de nuestra vida. Eso quizás fue por la negligencia de una obra sin tener en cuenta que el transporte, como el tren, y luego viene la ciudad a arreglar la parte de abajo. Ahí se diluye el objetivo de la obra. En concreto: queremos que en el proyecto figure qué es lo que va a hacer en cada cuadra antes de que se licite la obra.

Respecto a la responsabilidad compartida en el mantenimiento. Cuando hoy hay un problema de mantenimiento en las vías, dicen que lo tiene que reparar el ferrocarril y no la ciudad. Entonces, queremos que la parte de abajo del viaducto sea un terreno de la ciudad. Y la responsabilidad del mantenimiento de abajo, que es la que más afecta a los vecinos, esté compartida por la ciudad y no sea del ferrocarril.

Agradezco la posibilidad de expresarme. Sin antes pedir por favor que si pueden tener en cuenta el tema del horario de convocatoria para las futuras reuniones.

Sr. Coordinador (Andreozzi).- Corresponde hacer uso de la palabra a la expositora, señora María Victoria Colombo, juntista de la Comuna 4.

-La participante no se hace presente.

5.- Sr. Adolfo Guillermo Zulberti

Sr. Coordinador (Andreozzi).- Corresponde hacer uso de la palabra el participante número 5, señor Adolfo Guillermo Zulberti.

Sr. Zulberti.- Buenas tardes.

Aquí se habló mucho de todo el trayecto del viaducto. Pero no se habló de Pompeya y de qué es lo que nos interesa en Pompeya. No se habló de cómo va a ser la estación y dónde va a estar ubicada.

Hay rumores, porque usted no lo dijo, de que va a estar ubicada sobre la Avenida Sáenz hacia el oeste, en ese predio que hay actualmente sin uso. Con lo cual, yo me opongo.

La ubicación de la estación sobre elevada tiene que estar ubicada en la estación Sáenz hacia el este. Para que sea muy poco el espacio que quede abajo, a fin de que no se instalen negocios porque eso va a afectar a todos los comercios de la Avenida Sáenz.

Además, hay lugar en lo que era la vieja estación lechera. Tienen toda esa traza para el recorrido del ferrocarril y para que puedan hacer una estación amplia.

Además, tienen la feria de los pajaritos abajo que trabajan solamente los domingos desde las 10 hasta las 16 horas. O sea, es un día por semana que trabajan. El predio que quedara libre sería para una plaza. Porque no hay plazas en Pompeya. En ese lugar tiene que haber una plaza; o sea, de la Avenida Sáenz hacia el oeste. Actualmente el predio está vacío. Hay un negocio sobre la Avenida Sáenz.

Esa es mi propuesta. Me opongo a la estación de ese lado. Pido que la hagan del otro lado. Para que no haya espacio para comercios o playas de estacionamiento. Todo eso afecta a Pompeya. Así la gente circula y nada más. Esa es mi propuesta.

6.- Sra. Teresa Rosa Bel

Sr. Coordinador (Andreozzi).- Corresponde hacer uso de la palabra la participante número 6, señora Teresa Rosa Bel.

Sra. Bel.- Vengo a participar como vecina. Hace 25 años que vivo en el barrio de Pompeya. Mi esposo nació en Pompeya. Vivo justo detrás de las vías del ferrocarril, donde va a comenzar el viaducto.

A pesar de que no me molesta para nada el tema de la construcción del viaducto, lo que más me preocupa de toda esta situación son varias cosas. El impacto que vamos a tener con la construcción de las viviendas ProCreAr. Allí van a ir a vivir 284 familias que, en términos generales, son aproximadamente 3500 personas. Pregunto: ¿cómo va a impactar esa cantidad de gente en lo que es el tema de los colectivos? Además, hay que tener en cuenta que la obra de la estación de subte Sáenz no se terminó pero que va a terminarse después de que se construya el viaducto, tal como lo dijo el ingeniero Bussi. No sé cuánto le falta a esta obra pero está bastante adelantada.

Otro tema son los espacios verdes. Según consta en el proyecto hay una plaza o parque. Quiero que sea verde. No quiero que sea cimentada. Porque lo primero que pasa con los espacios cimentados es el drenaje del agua. En cambio si el espacio es verde, el agua drena. Y, por lo que dicen, parecería que en los próximos años va a haber muchas lluvias.

El tema también está por lo que se va a construir abajo del viaducto. Yo no estoy en desacuerdo en que se genere un centro comercial. Yo no estoy en desacuerdo en que se construya una escuela, o un polideportivo, o algo que ocupe el espacio que se deja sin ocupar.

Respecto al terraplén, tal como lo dijo el ingeniero, no sé si se va a sacar la tierra entre Tilcara y Avenida Sáenz. No sé si la columna va a estar debajo de la tierra o se va a sacar totalmente la tierra y va a quedar la columna. Entonces, ¿qué se va a construir debajo de eso?

Otro punto es el que se relaciona con la colocación de paredes verdes en forma vertical, que lo han puesto como decorativo y como hay en muchos puentes. Sé que eso absorbe el agua y la polución. Eso hace bien a la calidad de vida.

Respecto a la zonificación. Me preocupa la zonificación de la estación Buenos Aires en relación con el transporte. Por cuanto van a desocuparse y se van a trasladar el centro de transferencia de transportes, que por lo que tengo entendido está en Soldati. Quiero saber qué va a pasar en esa zona. Dicen que va a haber alrededor de 12.000 habitantes por el plan ProCreAr. Quiero saber cómo va a afectar eso a nuestro barrio. Esto involucra a Pompeya, Parque Patricios y Barracas. Sería interesante cómo se va a hacer. Por allí no pasan muchos colectivos. No hay integración. Cómo se va a absorber a toda esa gente. Es un tema que me preocupa.

En relación a las escuelas. Si hablamos de Pompeya, va a haber 988 familias. A razón de un solo hijo por familia, serían 988 chicos que tienen que integrarse al jardín de infantes, escuela primaria y secundaria. No hay mucha cantidad de escuelas como para absorber a toda esa población. No hay un colegio secundario. No hay escuelas terciarias. Es un tema que me preocupa. La matrícula viene mucho de las adyacencias del conurbano. Por supuesto que no estoy en desacuerdo con que vengan esos chicos. Pero el tema es integrar a los nuevos que van a venir. Si no hay escuelas, ¿dónde van a ir a parar esos chicos? Si no tendrán que trasladarse. El traslado origina impacto en la vida del chico y de su familia, tanto en la ida al colegio como en el regreso a su hogar. Si hubiere más escuelas ayudaría al buen traslado de los niños y el tema ómnibus sería mucho más sencillo.

Muchas gracias.

Sr. Coordinador (Andreozzi).- Ha finalizado el Orden del Día de esta audiencia pública.

Sr. Presidente (Harilaos).- Muchas gracias a todos los expositores, a los presentes y a los participantes. Todas las observaciones, dudas y consultas que se expresaron en el día de hoy van a ser analizadas y contestadas en el marco del expediente. Tanto la versión taquigráfica como el informe de la audiencia pública van a estar publicados en la página web de la Agencia de Protección Ambiental.

Sr. Frape.- Perdón. ¿Puedo agregar algo?

Sr. Presidente (Harilaos).- Sí, claro.

Sr. Omar Víctor Frape

Sr. Frape.- Gracias por dejarme participar.

Quiero resaltar la importancia que tiene para el partido de La Matanza esta obra. Esta semana la gente estuvo hablando de la pobreza. La Matanza es quizás uno de los lugares más castigados por la pobreza. Tal como se mostró en el mapa. Eso es así. El ferrocarril cruza al partido de La Matanza casi de punta a punta.

Con esta obra, la gente que tiene que venir a trabajar hasta acá va a tardar entre media y una hora menos. Hace 25 años que nosotros estamos peleando por esta obra. Esto es como el famoso tema del traslado de Aeroparque a Ezeiza, cosa que sigo insistiendo en que lo tienen que hacer para no tener que esperar a que vuelva a pasar una tragedia como la de Lapa para que nos demos cuenta de que un aeroparque no tiene que estar allí. En este

caso, se completaría antes en la estación Laferrere con un ramal que ingresara al aeropuerto Ezeiza. No hay transporte público en el aeropuerto de Ezeiza. El Belgrano Sur sería el ideal si pasara por detrás de los bosques de Ezeiza.

Respecto a esta obra es fundamental para nosotros. Para la gente de La Matanza, que baje entre Sáenz y Dock Sud; y, luego, llegue en Constitución y tome el subte hacia el centro de la ciudad es fundamental.

Les agradezco en nombre de la gente pobre de La Matanza que va a poder ir con su bicicleta hasta el centro de la ciudad porque quizás no le va a cambiar su pobreza pero sí le va a ayudar a vivir un poco mejor.

Gracias. (*Aplausos*)

Finalización

Sr. Presidente (Harilaos).- Damos por finalizada esta audiencia pública.

-Es la hora 13 y 15.

Mónica del Carmen Vallejo
Taquígrafa



G O B I E R N O D E L A C I U D A D D E B U E N O S A I R E S
2016-Año del Bicentenario de la Declaración de Independencia de la República Argentina

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Buenos Aires,

Referencia: versión Taquigráfica Parte 2

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 16 pagina/s.