

AUDIENCIA PÚBLICA

- En Buenos Aires, en el Centro Cultural Adán Buenosayres, a diecinueve días del mes de marzo de 2015, a la hora 12 y 02:

Iniciación

Sra. Coordinadora (Estrábacca).- Buenos días a todas y a todos.

Vamos a dar comienzo a la audiencia pública convocada por Resolución N° 50, de APRA, del año 2015. Esta audiencia pública tramita por el expediente electrónico número 07168048-MGEYA-DGTALAPRA, de 2014.

El objeto de la presente audiencia pública es el análisis del Programa referente al Soterramiento del Corredor Ferroviario Caballito - Moreno de la Línea Sarmiento, Etapa I: Haedo-Caballito, Subtramo: Liniers-Caballito. Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Esta audiencia pública será presidida por el Director General de Evaluación Técnica de la Agencia de Protección Ambiental, arquitecto Edgardo Nardi. En primer lugar, hará uso de la palabra el presidente de la audiencia público y, luego, les comentaré la metodología a seguir.

Sr. Presidente (Nardi).- Buenos días a todos. Bienvenidos a esta audiencia pública. Simplemente, quiero hacer referencia a algunos puntos sobresalientes de esta obra y de este estudio que se está realizando. La Unidad Ejecutora del soterramiento del Ferrocarril Sarmiento depende de la Secretaría de Obras Públicas del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.

La consultora de esta obra es SERMAN y Asociados, Sociedad Anónima. El domicilio de esta obra se da en las vías del Ferrocarril Sarmiento, subtramo entre las calles Hidalgo y Avenida General Paz. El distrito de zonificación de esta obra es UF y RUBA. La traza tiene aproximadamente unos 8,2 kilómetros de longitud. La categorización de la actividad es el Soterramiento del Corredor Ferroviario Caballito - Moreno, de la Línea Sarmiento, Etapa I: Haedo-Caballito, Subtramo: Liniers-Caballito, Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

La normativa aplicable que se realizó para la evaluación de este estudio de impacto ambiental ha sido el Plan Urbano Ambiental, el Código de Planeamiento Urbano, Ley 449, la Ley 123 de Impacto Ambiental y el Código de Edificación.

El estudio de impacto ambiental ha tenido informes sectoriales que fueron generados por la Dirección General de Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la Dirección General de Planificación de la Movilidad, la Dirección General de Infraestructura, la Dirección General de Espacios Verdes, la Dirección General de Interpretación Urbanística, la Gerencia Operativa de Residuos Peligrosos, Patogénicos y Desechables, y la Subgerencia Operativa de Contaminación Acústica.

Finalizada la evaluación de impacto ambiental, para llegar a esta audiencia pública, ha pasado por la Comisión Interfuncional, compuesta por la Dirección General de Registro de Obras y Catastro, la Dirección General de Habilitaciones y Permisos, y la Dirección General de Interpretación Urbanística.

Les comento que esta obra es complementaria de los pasos bajo nivel, sobre los cuales hace pocos días se ha realizado una audiencia pública.

No queda más que decirles, así que vamos a dar inicio a la lista de expertos y, luego, a los participantes que van a exponer sus opiniones.

Sra. Coordinadora (Estrábacca).- La metodología a seguir, de acuerdo con lo que rige la Ley 6, es que existen dos tipos de participación: por un lado, harán uso de la palabra los expertos, que son los propuestos por el Poder Ejecutivo para explicar el proyecto de llamado a audiencia. Por otro lado, harán uso de la palabra los participantes que se inscriben previamente en un registro. Los participantes tendrán cinco minutos para hacer su presentación. Si alguien tiene alguna nota más extensa por escrito, puede dejarla en esta secretaría, que será incorporada al expediente que tiene en cuenta la evaluación por parte de la dirección de la Agencia de Protección Ambiental.

Expertos

Sra. Coordinadora (Estrábacca).- Comenzamos con la lista de expertos.

Ingeniero Ernesto Selzer

Sra. Coordinadora (Estrábacca).- Corresponde hacer uso de la palabra al señor Ernesto Selzer, titular de la Unidad Ejecutora.

Sr. Selzer.- No soy experto en impacto ambiental, pero sí solo quiero introducirlos al tema como titular de la Unidad Ejecutora.

Esta es una obra que surge a partir de la licitación del año 2007. Simplemente, quiero contar algunos antecedentes. Había un requisito para que la obra se iniciara: los oferentes tenían que ofertar no solamente un precio para hacerla, sino también el proyecto; además, debían hacer una propuesta de cofinanciación, a través de un crédito otorgado al Estado Nacional.

A partir de la crisis financiera internacional, que se produjo en 2009, una vez adjudicado el contrato a la UTE ganadora, la propuesta de financiación presentada en ese momento no fue aceptada por la Nación porque, obviamente, tenía condiciones que eran gravosas para nuestro país. Así que eso demoró el inicio de la obra y fue el motivo por el cual esta obra todavía no se ha iniciado.

A fines de 2013, una de las empresas integrantes de la UTE ganadora del concurso de licitación hizo una presentación exponiendo la voluntad del estado de Brasil a través del Bndes, Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social, de otorgarle un crédito a la Nación Argentina para financiar, por lo menos, el 50 por ciento del valor de la obra. Con lo cual, se abre un nuevo panorama por lo que el Poder Ejecutivo Nacional crea por decreto la Unidad Ejecutora para la realización de esta obra.

Esa unidad ejecutora está conformada por representantes de tres ministerios: el Ministerio del Interior, a través de la Secretaría de Transporte; el Ministerio de Economía, a través de la Secretaría de Planeamiento; y el Ministerio de Planificación Federal, a través de la Secretaría de Obras Públicas.

Como representante del Ministerio de Planificación Federal, a través de la Secretaría de Obras Públicas, presido la unidad ejecutora. Ahora estamos en pleno proceso de adecuación del proyecto de modificación de algunas pautas que se habían planteado en 2007; también se tuvo en cuenta el paso del tiempo por la modificación de la tecnología, por la condición de la operación, etcétera. Todo esto hizo necesarias algunas modificaciones por lo que este año se estuvo trabajando en esto y, además, en la discusión de la adecuación de los valores porque el paso del tiempo ha producido modificaciones en los costos.

El banco planteó condiciones especiales para la financiación de esta obra y eso obliga a que discutamos con la UTE para ver si nos ponemos de acuerdo en cómo hacer para actualizar los valores y resolver la participación del banco sin incumplir las pautas que este estableció, así como también la ley de obras públicas y la licitación de esta obra.

Con esta situación, se avanzó en uno de los temas más importantes, obviamente, imprescindible para el inicio de la obra, que es la realización del impacto ambiental, que es lo que se va a poner a consideración ahora.

Ahora los expertos van a explicar el proyecto de impacto ambiental.

Sr. Gustavo Ripoll

Sra. Coordinadora (Estrábacca).- Corresponde que haga uso de la palabra el señor Gustavo Ripoll, por la Unidad Ejecutora.

Sr. Ripoll.- Buenos días a todos.

Como les anticipaba el ingeniero Selzer en la presentación, vamos a hablar del soterramiento del Ferrocarril Sarmiento del Corredor Ferroviario Caballito-Moreno.

Como agenda e índice de la presentación, vamos a dar primero una descripción general del proyecto y, luego, explicaré las tres etapas de las que consta. Nos vamos a centrar especialmente en la Ciudad de Buenos Aires y, después, vamos a hablar de la parte de la construcción y de la metodología constructiva, que son el túnel, las estaciones, los accesos a las estaciones, una rampa y estación en Caballito y otras obras complementarias.

- Se proyectan filminas.

Sr. Ripoll.- Ahora, comenzando con la presentación, vamos a hablar del proyecto. Vamos a comenzar por la Etapa I, que tiene una extensión de 15 kilómetros y la comprenden ocho estaciones: Caballito, Flores, Floresta, Villa Luro, Liniers –esas son las que comprenden a la Ciudad de Buenos Aires–, que son cinco; luego, continúa con Ciudadela y Ramos Mejía, hasta Haedo. Todo esto es la Etapa I, que tiene una parte en la Ciudad de Buenos Aires y una parte en la provincia de Buenos Aires, con una extensión total de 15 kilómetros y 12 estaciones.

En la Etapa II, son 4,6 kilómetros y 2 estaciones: Morón y Castelar. Luego, tenemos la última etapa, que es la III, que tiene una extensión de 14,9 kilómetros y cinco estaciones: Ituzaingó, San Antonio de Padua, Merlo, Paso del Rey y Moreno, totalizando una extensión total de la obra de 34,5 kilómetros y 15 estaciones completas.

A todo esto, tenemos que sumarle que el nuevo sistema proyectado está planteado en sí mismo para transportar a más de 150 millones de pasajeros por año y una frecuencia máxima, en hora pico, de tres minutos. También se van a realizar cuatro

rampas: dos de ellas transitorias y dos de ellas definitivas. Las dos definitivas van a estar ubicadas en Moreno, en la última estación, y la otra va a estar ubicada en la estación de Caballito. Habrá dos rampas que serán transitorias en Castelar y en Haedo.

¿Para qué son estas rampas transitorias? Todas las rampas sirven para comunicar el túnel con lo que es la vía que está circulando en superficie actualmente. Las dos rampas transitorias van a servir para poder hacer las inauguraciones de las etapas intermedias.

Ahora, hablando directamente de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, pueden ver pintada en la imagen la Avenida General Paz. Habrá dos obradores ubicados en zonas ferroviarias. Esto quiere decir que son zonas que ya están ocupadas por el tren, así que no se tienen que preocupar por otras ocupaciones fuera de esa zona. Estarán ubicadas en Caballito y en Villa Luro, en la zona ferroviaria que ustedes seguramente conocen y, si no, la gente de SERMAN luego lo explicará mejor.

Aquí vemos todas las estaciones que están ubicadas en la Ciudad de Buenos Aires. Tenemos dos obradores que estarán, como comentaba, en zonas ferroviarias: uno, en Villa Luro y otro, en Caballito. Tienen dos funciones diferentes: el que está ubicado cerca de la estación de Villa Luro en la zona ferroviaria, servirá para acopio de materiales, mientras que el que está ubicado en Caballito servirá para el desarme de la tunelera y su posterior retiro una vez que se termine el túnel en la Etapa I.

El proyecto en general tiene varias premisas que queremos compartir con ustedes. Una de ellas es construir las estaciones y el túnel debajo de la traza actual sin interferir con el servicio ferroviario; es decir, no detenemos el funcionamiento del Sarmiento. Se va construyendo por abajo mientras el tren funciona en superficie.

Es fundamental mantener las estaciones en su ubicación actual. Aquí ustedes pueden ver la estación de Flores, que es patrimonio de la ciudad y esperamos que siga siéndolo.

Otra premisa del proyecto es minimizar los impactos de la obra sobre el tránsito peatonal y vehicular del entorno; otra, es el uso mínimo del espacio público durante la construcción y, por último, evitar realizar expropiaciones. Todas estas son las premisas del proyecto y debemos atenernos a ellas.

En cuanto a la metodología constructiva, vamos a ver la famosa tunelera de la que habrán escuchado muchas veces, con una gran tecnología traída de Alemania. Esta es la cabeza vista desde atrás. Aquí vemos la tunelera de frente. Esto es realmente enorme: se ven personas debajo. Suponiendo que una persona mide más o menos 1,80 o 1,90 metro, habría que colocar seis personas una arriba de la otra para equiparar el tamaño de la cabeza de esta tunelera. Es como un edificio de aproximadamente cuatro pisos.

La tunelera –y ahora lo vamos a ver en un video– va a funcionar a 22 metros de profundidad mientras el tren funciona en superficie. La circunferencia que genera la tunelera a 22 metros de profundidad tiene 11,5 metros de diámetro, lo que permite que circulen dos trenes por dentro y tener dos veredas laterales de un metro cada una. Además de esto, se realiza con una tecnología que permite que, a medida que avanza la tunelera, se vaya realizando el túnel. Tecnología como esta se utilizó, por ejemplo, para la obra que une Europa continental con las islas británicas en el Canal de la Mancha. Lo habrán visto en programas como *Megatructuras*, que dan por *Discovery Channel*.

¿Cuáles son las ventajas de este tipo de construcción? Una de ellas es permitir la operación del servicio de pasajeros durante la construcción de la obra. Como pueden ver, el túnel va por debajo y el tren sigue funcionando por arriba. Además, se evitan expropiaciones por causa de los métodos constructivos. Tiene independencia de la obra

y la operatoria en superficie y, por último, minimiza la interacción con la infraestructura de servicios públicos.

Aquí vemos lo que les comentaba recién: ya se realizó una obra similar en la Ciudad de Buenos Aires, que fue la del Arroyo Maldonado, que se hizo por debajo de la Avenida Juan B. Justo, con este mismo sistema TBM –*Tunnel Boring Machine*–. En nuestro caso, la máquina que se trajo –aquí se ve cómo gira– va avanzando mientras arriba todo continúa con total normalidad.

Esta máquina se trajo de Alemania de la empresa Herrenknecht y tiene una tecnología que permite que, a medida que se hace el pozo con un monitoreo constante, se realice el túnel por debajo en paralelo que se hace el revestimiento del túnel. ¿Cómo funciona? Va generando anillos –ahora van a ver cómo funciona– en el túnel. Esto que se genera por fuera y por dentro del revestimiento es realizado por segmentos prefabricados de hormigón armado –son estas piezas–, que se hacen en una planta que fue especialmente diseñada para eso y, luego, desde esa planta, se los traslada hacia la tunelera para que los vaya colocando conforme las necesidades del avance de la máquina a fin de ir virando hacia izquierda o derecha, hacia arriba o abajo para dar con el ángulo a fin de que el tren circule con normalidad.

Aquí vemos cómo las va colocando y así se va generando el túnel que queda más o menos de esta forma. Por aquí pueden circular los dos trenes y, en nuestro caso, tendrá además una vereda de un metro de cada lado. Pero deja el túnel completamente terminado.

En cuanto a las estaciones, aquí vemos la de Flores. Habrá dos metodologías constructivas: una, es la que se realizará con Método Invertido. Su nombre en inglés es *Cut and Cover*, y se realizará en la estación de Caballito. Aquí vemos un modelo de estación, que es semejante a la del subte. Ahora les vamos a mostrar algunos ejemplos. Son los que tienen casi el doble de extensión porque los trenes son mucho más grandes que los subtes.

Luego, tenemos cuatro estaciones que serán construidas por otra metodología, que es el Método Caverna, que ahora voy a explicar. Aquí vemos la estación con un video animado de cómo funcionará. Verán que es semejante a algunas estaciones que ya conocen de la línea de subterráneos.

Por el método invertido, *Cut and Cover*, se realizará la estación de Caballito; es igual al utilizado en la extensión de la Línea A de subterráneos, por ejemplo, en las estaciones Puán, Carabobo, Flores y Nazca. Se construyen desde la superficie las estructuras laterales de contención y, luego, se realiza la estructura de techo sobre el suelo. Por eso se llama *Cut and Cover*: se corta y luego se cubre. A partir de ahí, se comienza con la excavación de arriba hacia abajo hasta llegar al piso de la estación.

Estas obras, como les comentábamos, van a ser desarrolladas en terrenos ferroviarios en Caballito y tendrán mínima incidencia en el espacio público.

La estación será construida semienterrada. ¿Qué significa esto? Que el nivel de andén, donde nosotros nos paramos para esperar el tren, va a ser subterráneo, mientras que la boletería, los vestíbulos y los accesos van a estar a nivel de superficie. ¿Por qué va a estar semienterrada? Porque se va a construir una rampa que va a conectar el tren que va a estar soterrado con la operatoria en superficie actual. Entonces, la estación va a quedar en el medio de esa rampa. Por eso va a estar semienterrada con la rampa de los dos lados.

La otra metodología de construcción es la del Método Caverna. Esto se hará en las estaciones de Flores, Floresta, Villa Luro y Liniers. Es fundamental repetirles que se

van a preservar las estaciones actuales, sobre todo, en el caso de Flores, que es patrimonio de la ciudad.

¿Qué permite el Método Caverna? Permite la excavación y ejecución de todas las estructuras internas de las estaciones con una mínima afectación en superficie. Además, se construirá ingresando por un pozo lateral hasta el nivel de piso de la estación y, desde ahí, se realizará un túnel transversal para dar inicio a la caverna de la estación. Esto es semejante a la metodología utilizada en la Línea H del subte en las estaciones Corrientes y Once, que ustedes seguramente ya conocerán.

Aquí vemos algunos modelos de la estación y las diferencias; también vemos el acceso hasta llegar a la zona de andenes. Aquí están los accesos y los vestíbulos y, luego, les vamos a mostrar modelos de cómo quedarían las estaciones.

¿Cómo se realiza el Método Caverna? Se va haciendo en fases. ¿Cómo son las fases? Ahora vamos a verlo. Se va realizando de la siguiente forma: por bancos, desde arriba hacia abajo. Esto es visto desde un ángulo, el perfil longitudinal, y aquí lo vemos con el otro perfil, que es cómo se va haciendo desde arriba en forma de círculo hacia abajo.

En la primera fase, se efectúa el revestimiento primario. Esto consta de una cercha y hormigón proyectado, que dan soporte a la excavación. Aquí vemos a las personas lanzando hormigón hacia esas paredes; en inglés, su nombre es *shotcrete*. Luego, entre la primera fase y la segunda, o sea, entre el primario y el secundario, se coloca una membrana de PVC que le da total impermeabilización a este sistema.

Por último, en la segunda fase, se realiza el revestimiento definitivo del hormigón colado en moldes encofrados metálicos. Aquí vemos cómo queda.

Otras obras que realizaremos son complementarias a todo el proyecto en general. Habrá rampas, como les comentaba, que serán cuatro: dos transitorias y dos definitivas. En este caso, en la Ciudad de Buenos Aires, se realizará una rampa, que es la de la estación Caballito. Se tiene que realizar la rampa para comunicar el ferrocarril que va soterrado con lo que hoy ya existe en trinchera, desde la estación Caballito hasta llegar hasta la estación cabecera.

Se construirá una rampa en la estación Caballito que estará ubicada sobre terrenos ferroviarios. Es importante que volvamos a insistir en esto. Va a estar realizada dentro del sector ferroviario que ya existe y servirá para conectar justamente la nueva línea con la trinchera existente. Por si alguien no sabe lo que es la “trinchera”, son esas dos paredes que se ven a los costados; el tren va pasando por el medio y ustedes pueden ver el cielo mientras van andando en el tren. La conexión en trinchera será entre la calle Hidalgo y la nueva estación Caballito.

Además, quiero hacer hincapié en lo que son las salidas de emergencia, que es fundamental. A lo largo de la línea, se construirán estructuras laterales bajo nivel de superficie, que estarán conectadas al túnel y funcionarán como salidas de emergencia. Como ustedes saben, el túnel conecta a 22 metros de profundidad las diferentes estaciones y, entre cada estación, habrá salidas de emergencia. Todas estarán ubicadas según las especificaciones de la normativa NFPA 130.

Vemos que hay dos tipos de salida de emergencia, que tienen diferentes funciones. Tenemos salidas de emergencia en sí mismas, que servirán para la evacuación de pasajeros en caso de emergencia, y otras salidas de ventilación, bombeo y emergencia. En cuanto a la ventilación en servicio, tendrá ventiladores en cada una de las salidas que permitirán renovar el aire para que tenga la calidad adecuada a fin de que la gente sienta aire puro estando abajo.

Otra de las salidas es la ventilación de emergencia. En caso de que haya humo, esos ventiladores servirán para retirar el humo desde abajo y expulsarlo a la superficie y, por último, para el bombeo de agua. Aquí vemos cómo funcionaría una de las salidas de emergencia. Vemos el tren y la gente que saldría del tren –todo bajo la normativa NFPA 130–, que tendría que subir por escaleras fijas hacia la superficie.

Ustedes se preguntarán cómo van a ser las estaciones. Trajimos un modelo de las estaciones nuevas: estas fotos fueron tomadas en las estaciones de Lisboa y del País Vasco para que hubiera un modelo, porque en Argentina no lo tenemos. Aquí pueden ver cómo habrá ascensores desde la superficie hasta el nivel de andén. La gente con movilidad reducida va a poder llegar en ascensor desde la vereda hasta el nivel de andén para tomar el tren. También habrá escaleras mecánicas y un techo para que la gente pueda esperar sin mojarse. Aquí vemos un modelo de ascensor para que la gente con movilidad reducida pueda descender en este tipo de ascensores desde la vereda hasta el nivel de andén. Es importante que sepan que habrá escalera mecánica desde la vereda hasta el nivel del andén. Vemos el modelo de molinete, se pasa al andén y también los ascensores.

Luego, tenemos la foto de cómo sería una de las estaciones. Esta estación es semejante a las que se realizarán acá. ¿En qué sentido? Las estaciones que nosotros vamos a construir tendrán el acceso de ascensor hasta este nivel de andén –no habrá escalera fija– y también tendrá el acceso con escalera mecánica hasta el nivel de andén. Aquí las personas van a poder esperar a que llegue el tren. Esta es la parte del vestíbulo, que es por donde la gente también podrá acceder caminando. Esta es la presentación de la obra y cómo será la metodología constructiva.

Muchas gracias.

Sr. Mariano Miculicich

Sra. Coordinadora (Estrábacca).- Corresponde que haga uso de la palabra el señor Mariano Miculicich, por la consultora.

Sr. Miculicich.- Buenas tardes.

A continuación, voy a presentarles las principales conclusiones del estudio de impacto ambiental.

- Se proyectan filminas.

Sr. Miculicich.- El estudio de impacto ambiental comprendió el subtramo Liniers-Caballito, que es el que está comprendido en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires dentro de la Etapa I.

¿Cuáles son los principales beneficios del proyecto de soterramiento? En cuanto al transporte y la conectividad vial y peatonal, va a haber una mejora del sistema ferroviario de pasajeros en el ramal Once-Moreno, principalmente, por el aumento de la frecuencia del paso de los trenes y una mejora en las instalaciones ferroviarias.

Por otro lado, va a haber una mejora en la conectividad vial y peatonal en lo que es la conectividad norte-sur, que hoy presenta una congestión bastante importante en los diferentes pasos.

En cuanto a la seguridad, va a haber una reducción significativa de accidentes. Esto se traslada principalmente al sector ferroviario a nivel subterráneo. Va a haber una mejora en las condiciones de seguridad en el entorno del corredor; esto,

fundamentalmente en los grandes predios ferroviarios. También va a haber una mejora de la calidad ambiental del entorno, sobre todo, en cuanto a la reducción de ruidos y vibraciones; y una mejora en la calidad del aire, ya que hoy existe una afectación importante por la congestión que hay en los diferentes pasos. Además, va a haber una potencial mejora en la calidad paisajística por la liberación de los terrenos ferroviarios en superficie.

Todos estos beneficios van a generar una mejora en la calidad de vida de la población.

El estudio de impacto ambiental fue desarrollado teniendo en cuenta la normativa nacional, sectorial y del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, principalmente, la Ley 123. El estudio está estructurado en estos capítulos que están sobre la izquierda. Se desarrolló todo un marco legal en el que fue contemplado todo el compendio normativo que es aplicable al proyecto.

Después, se describieron cómo van a ser todas las acciones y las actividades del proyecto, contemplando la última tecnología que ha sido actualizada a lo largo de los años.

Asimismo, se desarrolló una línea de base ambiental, con una caracterización de todo el entorno en el área de influencia. Para esta caracterización ambiental, se utilizó bibliografía secundaria y también estudios y antecedentes que comenzaron en el año 2007. Además, se hicieron relevamientos de campo exhaustivos que contemplaron diferentes temáticas, como la socio-urbana, el patrimonio arqueológico, histórico y cultural, el arbolado urbano, la geología, entre otros temas.

Luego, se hizo una serie de estudios especiales que principalmente contemplaron los impactos más importantes. Se evaluó el impacto acústico y el impacto de las potenciales vibraciones. Se hizo un estudio de pasivos, principalmente, en los predios ferroviarios. También se evaluó el impacto en la hidrogeología.

No voy a entrar en detalles respecto de la tecnología constructiva, dado que ya la explicó Gustavo. Acá tienen un esquema conceptual de cómo es la ocupación superficial y subterránea en las diferentes partes del proyecto. En este caso, pueden ver cómo es la estructura de una estación bajo la técnica de caverna. También ven cómo va avanzando el túnel de manera subsuperficial y cómo son las diferentes salidas de emergencia y las ventilaciones.

A continuación, voy a presentar una serie de filminas en las que van a poder apreciar cómo son las diferencias de ocupación en superficie y de manera subterránea de las etapas constructivas y operativas. En este caso, vemos un diagrama de la estación de Liniers, donde pueden ver en color naranja cómo va a ser la ocupación para la preparación de los materiales de la obra. A nivel subterráneo, pueden ver cómo quedará configurada la estación de Liniers y, a nivel superficial, cómo va a ser la ocupación temporaria en la etapa de construcción de lo que son los accesos en la estación subterránea y los diferentes túneles de accesos a la estación.

En este caso, pueden ver el diagrama de cómo quedaría configurada la estación de Liniers. Pueden ver la ocupación subsuperficial en color gris de la estación por debajo de la estación actual y cómo son los accesos en superficie de estos cuadraditos que se ven en color rojo. También se ven los accesos peatonales y los accesos a través del ascensor y la rejilla de ventilación.

En este otro caso, podemos ver la configuración de las ocupaciones espaciales en la estación Villa Luro, en la etapa de construcción. Esto es cómo quedaría configurado en la etapa de operación. En este caso, la estación se construye bajo la técnica de caverna.

Acá podemos ver la configuración de la etapa constructiva de la estación Floresta, también construida bajo la técnica de caverna, y cómo quedaría configurada la etapa operativa en la misma estación.

En el caso de la estación Caballito, que va a ser construida bajo la técnica de *Cut and Cover*, además de las ocupaciones espaciales que vimos en las estaciones anteriores, podemos ver que está la construcción de las rampas de conexión de la parte superficial con la parte subterránea y también todas las áreas de preparación de materiales y las otras rampas de acceso.

En este caso, se ve cómo quedaría la configuración operativa de la estación Caballito. Vemos la rampa descubierta que va a quedar finalmente construida y la estación Caballito, que va a estar semienterrada.

Ahora les voy a presentar los diferentes impactos ambientales que fueron evaluados y los más importantes. En este caso, les voy a presentar el análisis que se hizo para evaluar el impacto acústico. Esto generaría molestias temporarias a la población, principalmente, en la etapa constructiva.

Para realizar esta modelación, se siguió una metodología establecida por una normativa de la Ciudad de Buenos Aires: el Decreto 740/07. Para hacer esa modelación teórica de cuál sería el impacto acústico de las obras de construcción, se realizó una serie de mediciones de ruidos de fondo a lo largo de toda la traza. Se tomaron 30 mediciones en horario diurno y dos mediciones en horario nocturno. Aplicando el modelo de impacto acústico, se determinó que aplicando la medida de mitigación de ruido, como son los paneles acústicos móviles y fijos, siempre cumplen con la normativa del Gobierno de la Ciudad. Esto, teniendo en cuenta las diferentes áreas sensibles que están en línea con las diferentes áreas definidas en el Código de Planeamiento Urbano. De todas formas, el Plan de Gestión Ambiental contempla la realización de un Plan de Monitoreo de Ruido durante toda la etapa constructiva.

Otro de los impactos evaluados es el impacto potencial por vibraciones. Lo que se hizo en la modelación es crear una situación en la cual estén operando de manera simultánea la tuneladora, cuando esté construyendo el túnel, el paso del tren en ese momento y, a su vez, el trabajo de una retroexcavadora, que es uno de los equipos de obra que puede generar mayor vibración. Se hizo una modelación contemplando la operación simultáneamente con esos tres equipos y se determinó que, a partir de los cinco metros, no se producen afectaciones por la vibración.

En la parte izquierda de la filmina, pueden ver cómo son los diferentes niveles de vibración y, como para que tengan una referencia de los niveles de vibración, entre estos niveles que figuran acá, entre 70 y 90 son las vibraciones que puede generar el paso de un autobús o un tren, como el actual Sarmiento, a lo largo de toda su traza. De todas formas, se va a hacer un relevamiento de las estructuras edilicias existentes hasta los 30 metros, desde el eje central de las vías ferroviarias, donde se va a registrar cuál es el estado de las fachadas y el estado general de los edificios. Hay que aclarar también que las primeras estructuras edilicias comienzan a aparecer recién a partir de los 20 metros.

Otro de los impactos potenciales que se van a producir durante las obras es una afectación en la circulación vial; esto, principalmente por los bloqueos parciales de las arterias viales. En este caso, vemos cómo se dará la ecuación superficial para la estación Liniers. Esta estación presenta una alta densidad poblacional y también una alta circulación a través de la Avenida Rivadavia.

En el caso de los bloqueos parciales, va a haber un bloqueo de un carril de uno de los lados de la avenida. En otro momento, y no de manera simultánea, va a haber una

ocupación de dos carriles del otro lado de la avenida. Esta afectación superficial tiene solamente 100 metros lineales. Hay que aclarar que la técnica constructiva de caverna permite minimizar los impactos a nivel superficial.

En cuanto a la afectación de paradas de colectivos que hay en esta zona, se van a reubicar para que puedan seguir utilizándose.

Hay que aclarar también que, en el resto de las estaciones, la afectación por bloqueos parciales en las arterias viales va a ser mucho menor a esta estación.

Otro tipo de afectación en la circulación vial se va a dar por bloqueos temporarios de pasos a nivel. Esto se va a dar solamente en la estación Caballito. El paso a nivel afectado va a ser el paso a nivel Rojas. Esto se debe a la construcción de la sección de la rampa. Como alternativas de paso, cuando se bloquee este paso a nivel, se podrá utilizar el paso sobre nivel de Hidalgo, a 450 metros al este y el Puente Caballito, a 730 metros al oeste.

El otro paso bloqueado en otro momento diferente, y no de manera simultánea, se va a dar en el paso nivel García Lorca. Esto se va a deber a la construcción de la estación y, como alternativa de paso, tenemos el Paso sobre Nivel Acoyte, a 800 metros al este, y el Puente Caballito, a 350 metros al oeste.

Otro de los impactos potenciales que se van a producir a la circulación vial va a estar dado por el incremento en los niveles de tránsito de los vehículos vinculados con la zona. Esto se dará principalmente por el transporte de los diferentes materiales, como es el hormigón, los residuos, los dovelas, pero principalmente se va a dar por el transporte de la tierra que se va a extraer a medida que se vaya formando el túnel del soterramiento.

En esta imagen, podemos ver marcadas en verde cuáles son las principales arterias viales habilitadas para el tránsito pesado. Vemos con unos puntos en amarillo los diferentes lugares por donde se va a extraer la tierra que se saque del nivel subterráneo. Para cumplir con la ley, se definieron cuáles son los mínimos recorridos para minimizar el impacto de transporte de estos camiones con la tierra, hasta las principales arterias que están habilitadas para el tránsito pesado.

Como pueden ver, la principal avenida afectada va a ser Juan B. Justo. Hay que aclarar que solo va a ser de manera temporaria porque se va a dar solamente en la etapa constructiva.

Otro de los impactos evaluados se refiere al potencial impacto del patrimonio arqueológico, histórico y cultural. Se hizo un relevamiento exhaustivo a nivel superficial y a nivel subterráneo y se determinó que va a haber una baja probabilidad de presencia de materiales enterrados. De todas formas, se diseñó una medida específica en caso de descubrimientos arqueológicos durante la obra.

No se prevén afectaciones en las edificaciones por vibraciones. De cualquier manera, también hay una medida preventiva y de control.

Respecto del Pasaje Hugo del Carril, que va a tener una afectación parcial, se van a implementar medidas de rescate y puesta en valor, ya que va a ser parcialmente afectado por la construcción del pozo de acceso a la estación de Flores y al área de preparación de materiales de asistencia en la obra.

A su vez, va a haber una afectación potencial que va a ser en lo que es el arbolado urbano y los espacios verdes. Va a haber afectaciones puntuales en espacios adyacentes a la zona de vías. Esto se da en el caso de la estación de Flores, la Rampa Caballito y las áreas de emergencia 3 y 4.

En cuanto al relevamiento del arbolado urbano, se relevaron 180 árboles que van a ser removidos por las necesidades de la obra. Hay que aclarar que, una vez finalizada

la obra, toda esta zona de espacios verdes se va a recomponer a una situación similar a la actual.

Hemos evaluado cuál es el impacto potencial al nivel freático de la napa de agua subterránea que está más cercana a la superficie. En este caso, podemos ver un diagrama donde se ve la traza del ferrocarril y, a su vez, cómo son los diferentes niveles freáticos a lo largo de todo el recorrido y cómo va la dirección del agua a nivel subterráneo. En este caso, se ve un perfil transversal de la superficie del terreno en el nivel freático del agua a lo largo de toda la traza y cómo sería la configuración del túnel a medida que se va construyendo.

Para la construcción de las estaciones, las salidas de emergencia y la ventilación, va a haber que hacer una depresión de las napas de manera temporaria. Esto va a generar una afectación leve a las napas.

Durante la etapa de operación la presencia del túnel va a alterar levemente el nivel freático, solamente hasta alcanzar una nueva situación de equilibrio. De todas formas, se diseñó una red de monitoreo por la que se van a tomar mediciones de los niveles freáticos y muestras de agua representativas del acuífero libre. Hay que aclarar que el Acuífero Puelches es el más profundo y no se verá afectado en ninguna instancia de la obra.

Cada uno de estos impactos potenciales que les cité hasta ahora va a tener una medida específica de mitigación, que van a estar organizadas según la etapa del proyecto. Va a haber una etapa preconstructiva, una etapa de construcción y una etapa de operación. Cada una de estas etapas tiene medidas específicas para minimizar los impactos ambientales.

Por último, todas estas medidas de mitigación fueron estructuradas dentro de un Plan de Gestión Ambiental. Estos planes de gestión ambiental tienen diferentes programas, que tienen definido un alcance determinado, tienen responsables y también diferentes plazos de cumplimiento.

Muchas gracias.

Participantes

Sra. Coordinadora (Estrábacca).- Vamos a comenzar con la lista de participantes.

1.- Sr. Alberto Eduardo Jalón

Sra. Coordinadora (Estrábacca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 1, señor Alberto Eduardo Jalón.

Sr. Jalón.- En primer lugar, estoy acá en mi condición de vecino y persona que se crió, se desarrolló y vivió toda la vida en las inmediaciones del ferrocarril. Quiero destacar que les traigo los distintos testimonios de los funcionarios que hicieron uso de la palabra. Obviamente, distingo que estamos en presencia de dos jurisdicciones: una nacional y otra de la Ciudad de Buenos Aires. Quiere decir que muchos de mis conceptos pueden resultar comprensibles para algunas personas de la Nación y que son ajenas a algo de lo que involuntariamente soy parte.

Digo esto porque recordaba a Borges, cuando decía en *La marca de la espada* que “un caballero solo se identifica con causas perdidas”. Estoy hablando en nombre de un peligroso enemigo público, que es el ciudadano común, que paga sus cuentas, que no

protesta nunca. También estoy hablando de los muchos criollos, italianos, españoles, yugoslavos, en fin, de todos los de diferentes nacionalidades que, sin pedirle nada a nadie, sin el favor de ninguna gestión ni de ningún gobierno, construyeron el valioso patrimonio arquitectónico que está en las inmediaciones de la traza ferroviaria, principalmente, de los vecinos de las calles Yerbal y Bacacay.

Hace unos minutos se habló de vibraciones y nuestras propiedades han sufrido infinidad de agresiones, y no estoy hablando de un día. Soy descendiente de los primeros que construyeron ahí. Es decir, les hablo nada menos que de cien años de destratos y de desconsideraciones por parte de las distintas administraciones ferroviarias. Estoy hablando también, y siendo imperativo, de los que no están: padres, abuelos y mucha gente que vivió todo esto.

¿Qué les quiero decir con esto? Era sabido que el trazado actual procede de la discontinuidad que se produjo en 1913, cuando el ferrocarril construyó la parte bajo nivel que llega hasta la calle Hidalgo. Se nos dijo durante años que esas obras no continuaban por la guerra del '14; después, se habló de la crisis del '30. Soportamos distintas administraciones estatales y privadas; vimos planes realistas y planes delirantes. Así vino la época del brigadier innombrable, cuando se habló de que se iba a hacer una gran avenida ahí y se mencionó a la zona sujeta a expropiación: vereda norte de la calle Yerbal y vereda sur de la calle Bacacay. La gente se aterrorizó y hubo gente que vendió mal su propiedad pero, oh sorpresa, ahí se construyeron valiosos emprendimientos inmobiliarios y no pasó absolutamente nada.

El conocimiento es poder; esto no cambió. Los que no conocían los emprendimientos que existían para la construcción de esto vendieron. Para los que no, apareció un estudio que ofrecía hacer juicios de expropiación inversos, que se pagaron con la generosa lógica con que pagaba el CADI las expropiaciones de la autopista. Quiere decir que fue una fiesta importante para muchos. Pero las propiedades que quedaron en poder del ferrocarril y después pasaron a la ciudad fueron ocupadas por marginales, por gente indeseable. En ese sentido, pasó una infinidad de cosas que en cinco minutos realmente no las puedo contar.

Repito, no me concierne hablar de esta obra. Quiera Dios que en el transcurso de la vida la podamos ver, pero la realidad es que cien años de destrato no nos estimulan a creer nada. Esto no es creíble por el manejo que hace la ciudad. En un momento hubo un despertar, que fue cuando la ciudad fue autónoma. El gobierno de De la Rúa y el de Olivera y los legisladores de todas las fuerzas políticas se movilizaron y lograron crear un área de protección histórica. Lograron, por ejemplo, arrebatarse a la especulación inmobiliaria lo que ahora es la Plaza Giordano Bruno. Logramos sacarle la casa a Marcó del Pont, que fue un centro cultural y orgullo de nuestra ciudad.

Todo ese tipo de cosas prácticamente quedaron en la duda. Mientras tanto, no sabemos cómo se manejan las propiedades del ferrocarril. Hay infinidad de negocios que no sabemos en qué condiciones están. Todavía nos queda la duda de cómo aparecen corralones que están prohibidos en la ciudad e infringen todas las leyes.

En una palabra, le deseo el mejor de los éxitos en toda esta gestión y valoro el aporte profesional de los que hicieron toda la parte técnica. Pero hay una parte ética y moral que no está saldada: 100 años de destrato no nos estimulan a creer. Les cuento una: acá están los continuadores del ONABE y, en un momento, hubo un presidente que dejó esperando de plantón nada menos que a un señor que, a lo mejor, les suena: Jorge Bergoglio. Eso lo vimos, no nos lo contaron.

Sra. Coordinadora (Estrábacca).- Señor Jalón: le pido que vaya redondeando.

Sr. Jalón.- Bueno. No sé si vamos a ver el soterramiento del ferrocarril, porque 100 años de destratos y de mentiras no nos estimulan a creer. San Pablo decía “por sus obras los conoceréis”, y las obras que conocemos nosotros son estas.

Gracias.

Sra. Coordinadora (Estrábacca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 2, señor Jonatan Baldiviezo.

- El participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrábacca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 3, señora María Eva Koutsovitis.

- La participante no se hace presente.

4.- Sr. Horacio Carmelo Morinigo

Sra. Coordinadora (Estrábacca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 4, señor Horacio Carmelo Morinigo.

Sr. Morinigo.- Buenos días.

Estamos viendo que hay una obra que nos va a cambiar la vida en la ciudad y va a tener una enorme repercusión. No voy a hablar exactamente de la faz técnica, pero sí quiero hacer algunos comentarios. Por ejemplo, no sabemos nada de los números para que no recordemos los que van a hacer ahora y a los que después la realidad los va a llevar. Hubo muchas obras, como la de 9 de Julio, que empezó con 160 millones de pesos y terminó con más de 300 millones. Pero esto es otra cosa.

El tema es el siguiente. Se está hablando del soterramiento del ferrocarril, y simplemente, voy a rebatir comentarios de expertos en transportes de hace varios años, que decían que lo de Buenos Aires es una barbaridad, especialmente, lo de la calle Rivadavia dado que simultáneamente había tres medios de transporte que competían entre sí y eso no se daba particularmente en la nueva construcción de transporte. Yo estoy de acuerdo con eso.

Más allá de la faz técnica del soterramiento, al subte A le faltan muy pocos kilómetros para terminar; 4 kilómetros más de subte realmente resuelven el tema del transporte porque es más económico, más dinero para la ciudad, más ligero y más intensivo que el ferrocarril en esta parte de la ciudad. Por lo tanto, indudablemente, pienso que esta obra llegó demasiado tarde. Parten de un presupuesto que no contempla realmente la satisfacción de las necesidades del transporte de la Ciudad de Buenos Aires, dado que, y repito, con un subte A llegado hasta Liniers, en el cual sí se tiene que dar una transferencia hacia el ferrocarril, se implementaría un sistema de transporte de subte moderno, con una alta frecuencia, con una densidad de seis vagones, dos minutos por vagón, un sistema automático, con seguridad. En fin, lo que está habiendo en el mundo ahora es esto, pero no se contempla. Simplemente, vamos a gastar millones de pesos en este soterramiento desde Caballito hasta Liniers que, a mi criterio, va a ser una obra que a la larga no va a resultar eficiente por otras cuestiones que no voy a mencionar ahora.

Me quiero detener en algunas observaciones, por ejemplo, en la parte técnica. Nos hablan muy bien de las escaleras mecánicas que van a estar a 21 metros. Ya vivimos lo que pasa con las escaleras mecánicas de los subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires. Nos dicen que todavía no se hicieron las evaluaciones constructivas para saber el efecto que va a tener este ferrocarril sobre las construcciones. Yo vivo en el barrio de Balvanera y estamos viviendo los efectos en las construcciones antiguas por el subte H. Nos han rajado las paredes. Esto se tendría que haber estudiado antes, pero ahora ya pasa el subte, nos está rajando las paredes y nadie se hace cargo. De cuando en cuando pasa un funcionario con una maquinita fotográfica y saca alguna foto. Esto no se resuelve así, sino antes.

Repito, creo y estoy convencido de que esta no es la solución para el transporte de la Ciudad de Buenos Aires. Va a ser otro gasto más que hace el gobierno en función de una situación atrasada. Creo que realmente la solución al transporte de Buenos Aires pasa esencialmente y en profundidad por el transporte del subterráneo que sea eficiente, rápido y económico.

Muchas gracias.

5.- Sr. Alberto Corral Baleri

Sra. Coordinadora (Estrábacca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 5, señor Alberto Corral Baleri.

Sr. Corral Baleri.- Buenas tardes.

Estoy aquí presente en representación de la Asociación Vecinal Caballito Centro. Fuimos los que mediante nuestro esfuerzo en común conseguimos la llamada Plaza Favalaro, contigua al Ferrocarril Sarmiento en el barrio de Caballito.

Esta es la primera vez que tengo un acercamiento en representación de la asociación con respecto a las obras y las empresas constructoras. La idea nuestra es que esas generalidades que establecieron hoy las traslademos en forma particular a cada uno de los barrios y, a través del tiempo, pueda haber una relación entre cada uno de ellos y la repercusión ambiental del soterramiento Sarmiento.

En ese caso, solicito que de ahora en más exista esa interconexión para evaluar el aspecto ambiental y las repercusiones ambientales con relación a la ubicación de nuestro barrio con el soterramiento. Espero que este diálogo que hoy empieza no se corte y sean escuchados los vecinos, en la medida en que sean coherentes, con respecto a la ubicación de la obra. Creo haber sido claro. Espero que ese diálogo que hoy se inicia pueda continuar.

6.- Sr. Alejandro Ruggiero

Sra. Coordinadora (Estrábacca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 6, señor Alejandro Ruggiero.

Sr. Ruggiero.- Buenas tardes. Soy Alejandro Ruggiero, vecino de Liniers, Comuna 9, vecino directo del predio ferroviario de Villa Luro, que no mostraron acá.

Más allá del carácter “no vinculante” asignado a la presente audiencia pública por medio de la Ley 6, es importante recalcar que hoy están presentes funcionarios públicos del Gobierno de la Ciudad en ejercicio de sus funciones. Estos están

alcanzados por la Ley N° 4.895 –de Ética Pública–, debiendo actuar en consecuencia conforme el Artículo 4° de la citada ley.

Hecha esta salvedad, corresponde analizar el expediente que nos convoca. Se observa: 1.- En el expediente no existe ninguna encomienda profesional de tareas que verifique el vínculo entre la Unidad Ejecutora del Soterramiento y la Consultora Serman & Asociados. En el Registro 2014 -07174966- DGTALAPRA, se observa una declaración jurada –a título personal– para justificar tal hecho. Visto que la consultora se halla inscrita y posee un representante técnico habilitado, debería existir por lo menos una Encomienda de Tareas Profesional entre este representante y la unidad ejecutora. Al describir el listado de profesionales actuantes en el punto 4 del Registro 2014-07171028- DGTALAPRA, también se infiere que la directora del estudio, la ingeniera Goyenechea, también resulte un profesional habilitado para firmar tal encomienda. La existencia de una encomienda profesional resulta importante al momento de establecer las responsabilidades legales entre las partes ante cualquier instancia de un futuro juicio por daño ambiental.

2.- Cuando se describe la Línea de Base Ambiental referida a la estación Liniers en el Registro 2014 -071071931-DGTALAPRA, se hace mención a tres locaciones de obra en el punto 2.9.4.9 del estudio. En la Locación de Obra N°1, se menciona la operación de las líneas 21 y 34 del lado norte de la estación Liniers; se omiten las cabeceras de las líneas 106, 108 y 109. En la Locación de Obra N° 2, también se hace mención a numerosas líneas de colectivos, alrededor de veinte, que operan sobre la Avenida Rivadavia. Existen líneas que no transitan tal arteria en ese tramo, a saber: Línea 53, que transita por la autopista con servicios rápidos; líneas 166 y 172, que lo hacen por Juan B. Justo; líneas 106, 108 y 109, que operan del lado norte; Línea 28, que circula por la General Paz. La descripción de la base ambiental debe ser referida a la realidad del lugar, no cualquier cosa.

3.- El expediente carece del requerido estudio de impacto vial. En el informe sectorial de la Dirección General de Planificación de la Movilidad se hace mención a esto. Ante la ausencia de este estudio vial, corresponde agregar los siguientes requerimientos a los que asigna esta dirección general. En el punto llamado “Tránsito”, se debería solicitar al presentante un estudio pormenorizado de la trama vial, sus características físicas de resistencia y dimensiones y su cotejo con el escenario de circulación y actividades de los camiones afectados a la obra. Por ejemplo, en la zona de Liniers norte, zona ya ambientalmente crítica por el acceso al Taller Ferroviario de Liniers/Villa Luro, que es el que dicen que está en la calle Reservistas Argentinos 101, circularán alrededor de 30.000 camiones, en un plazo de 16 a 19 meses, cada uno de 60 a 65 toneladas. En estos camiones se trasladará la tierra excavada de la trinchera, el túnel, las dovelas y los materiales a granel para la lechada. Estos viajes serán en realidad 60.000, ya que todos los camiones deben arribar al lugar y retornar a su destino final.

Esta circulación de tránsito pesado afectará notoriamente el tránsito pasante por el lugar y destruirá la infraestructura vial de la zona por su peso y porte. Es dable destacar que esta circulación se producirá por dentro de la llamada zona de seguridad del Estadio Vélez Sársfield, lindero al taller, que por el mandato de la Ordenanza 52.290, debe estar en perfectas condiciones de mantenimiento por razones de seguridad.

Se deberá estudiar la resistencia de los pavimentos a tales pesos ya que la circulación pesada puede dañar la infraestructura existente de cloacas, agua y desagüe fluvial presente en la zona. Además, el estudio deberá reflejar el escenario de corte de calles para los eventos que toda vez que se realizan los mismos afectan el tránsito

vehicular de estos camiones. ¿Cómo van a hacer con los camiones si no pueden entrar los vecinos?

También se deberá incluir un estudio de vibraciones al efecto de verificar las mismas en las rutas deseadas.

Con respecto a la trinchera Villa Luro, es dable destacar –y acá nunca se mostró– que se materializarán en el entorno de los edificios protegidos y alcanzados por las leyes de la ciudad 626 y 1746 y la normativa nacional Decreto del Poder Ejecutivo 1063/82, además de la mencionada Ley 4477, a la que sí hace referencia el estudio. No se observa en el expediente ningún tipo de informe de la DGIUR acerca de la aplicación de las leyes 626 y 1746 y tampoco de la Comisión Nacional de Monumentos y Lugares Históricos por la aplicación de la normativa nacional.

Es importante destacar que en las matrices propuestas se valora negativamente y con alto impacto tal intervención en el entorno protegido.

5.- Para finalizar, resulta inquietante el futuro acopio de la tierra a extraer dentro del taller, ya que posiblemente esté contaminada. En el Registro 2014-07172543-DGTALAPRA, se indica la presencia de la medida 8 de gestión –punto 2.2.4– y se dice “el material extraído será depositado en sitios especialmente acondicionados en el interior de las áreas de trabajo según corresponda, siempre que no se presuma contaminación”. La pregunta que cabe hacerse en este sentido será la opuesta: ¿Y si está contaminado? ¿Dónde y cómo lo acopiarán? ¿Cómo lo tratarán dentro del taller hasta su posterior traslado? Esta inquietud también vale para la playa de cargas lindera a la estación Liniers, que se presume contaminada y que es motivo de análisis por la Dirección General de Control de la APRA a través de la Carpeta N° 588, DGCONT 2008, para el uso que se incumple sistemáticamente de Estación Intermedia de Colectivos Urbanos: capacidad 4 vehículos por línea.

Expositor

1.- Sr. Rubén Tzanoff

Sra. Coordinadora (Estrábacca).- Corresponde que haga uso de la palabra el expositor número 1, señor Rubén Tzanoff, miembro de la Comuna 9.

Sr. Tzanoff.- Buenos días.

Soy integrante de la Junta Comunal 9, que abarca a los barrios de Liniers, Mataderos y Parque Avellaneda. También soy vecino de Liniers, como el arquitecto y vecino que habló recién.

En ese doble carácter de vecino y comunero, voy a plantear una serie de interrogantes y cuestiones, que son las que se debaten en el barrio y también en la junta comunal.

La primera, está ligada a lo que fue la venta de los terrenos ferroviarios Liniers-Caballito y Palermo, que derivó en la Ley 4477. Tanto en el articulado como en los considerandos, hay mención al soterramiento; es decir, ambas cuestiones están ligadas. Se dice que una parte, hasta un 25 por ciento de los fondos que deriven de esa venta – que por supuesto no apoyé–, sería destinada al soterramiento.

Lo que quiero preguntar efectivamente, y no surgió en esta presentación, es sobre la evaluación de los costos reales, el origen de los fondos y los plazos para esta

obra. Si se recorre todo el Sarmiento, van a ver que hace años está lleno de carteles sobre el inicio del soterramiento, pero no movieron la máquina una vez y no se comenzó. Entonces, quisiera saber si se puede informar respecto de eso.

La segunda cuestión es sobre un artículo específico de la ley que mencioné, que es la 4477. Me refiero al artículo 21, que menciona que las autoridades de las juntas comunales deben ser convocadas a participar como observadores en todo el proceso que se desarrolle. Eso no sucedió ni con la venta de los terrenos y acá no hubo mención alguna a la participación de las instituciones vecinales por las cuales va a pasar el soterramiento ni a las organizaciones de vecinos. Quiero saber qué previsión piensan hacer con respecto a eso, que es directamente una violación de la ley porque dejan de lado a los involucrados directos.

En la filmina que mostraron en la presentación, cuando se mostró la de Liniers, se habló con buen criterio de la protección histórica del patrimonio de la estación Flores. Pero no se mencionó que en superficie lindera en la zona, donde va a haber obras sobre el soterramiento en Liniers, están los talleres protegidos que son motivo de dos leyes: la 626 y la 1746. ¿Qué previsión hay para que esos talleres que van a ser afectados por el soterramiento, ante semejante envergadura de movimiento, no sean dañados ni afectados? En las presentaciones ni siquiera fueron mencionados. Estas son las cuestiones fundamentales que quería plantear.

Además, quiero plantear otro tema que tampoco entiendo. Vi toda la presentación del Sarmiento sobre el soterramiento, pero también vi la presentación sobre los sapitos. No entiendo. ¿Va a haber soterramiento y sapitos? ¿Soterramiento o sapitos? ¿Van a hacer los sapitos? ¿Y qué va a pasar cuando esté el soterramiento? Me gustaría saberlo. Quiero saber si son obras contradictorias o si se complementan. Pero nadie explica; por lo menos yo, no tengo explicación al respecto.

Cuando se habla del impacto ambiental, también tengo otra duda porque hace muchos años que se habla del soterramiento. Esta obra siempre estuvo ligada a la realización del Corredor Verde del Oeste. Es decir, se trata de aprovechar los terrenos que quedan por encima del tendido para hacer espacios verdes, culturales, etcétera. ¿Pero cómo no se menciona esto en un estudio de impacto ambiental? ¿Qué se piensa hacer ahí? ¿Qué es lo que va a pasar con eso?

Para finalizar y dejar las preguntas concretas, quiero saber por qué no se agrega esto a los estudios de impacto ambiental.

Sumo dos hechos más que tampoco fueron mencionados. En las últimas dos inundaciones, toda la zona de Liniers y Villa Luro fue tremendamente afectada, como no había sucedido antes, por la cercanía del Arroyo Maldonado. ¿Qué previsiones hay al respecto? Yo vi el expediente y se menciona al acuífero y a las napas, pero no sé qué previsiones hay respecto de las inundaciones, que son hechos nuevos en esa zona de la ciudad.

También planteo que se debe dar una explicación sobre los propios terrenos de Villa Luro y Liniers que van a ser afectados sobre el estudio sobre la tierra, porque durante décadas estuvieron sometidos precisamente a la contaminación derivada del mantenimiento de los vagones ferroviarios en los talleres. No se hizo mención a eso. Lo formulo como pregunta concreta a las que sumo qué montos reales tendrá la obra, cuándo será el inicio y el plazo de finalización, y qué previsiones hay para la zona inundable. Como dije recién, quisiera tener una respuesta concreta para saber cómo se van a proteger los talleres ferroviarios que son patrimonio histórico y cultural de la ciudad.

Sra. Coordinadora (Estrábacca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 7, señor Juan Pablo Martínez.

- El participante no se hace presente.

Participante

8.- Sra. Beatriz Oller

Sra. Coordinadora (Estrábacca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 8, señora Beatriz Oller.

Sra. Oller.- Buenas tardes. Soy vecina del barrio de Caballito y soy una de las sufrientes, como mi vecino que habló primero. Vivo al lado de las vías. Hemos sido maltratados durante muchísimo tiempo. Tengo rajaduras en mi casa debido a los trenes, sobre todo los diesel, que hacen maniobras en la plaza de Caballito y en la playa de cargas. Las máquinas quedan estacionadas pegadas a mi casa y es una vibración tremenda.

Yo tomo un poco con pinzas el estudio ambiental en cuanto a las vibraciones. Creo que las vibraciones las vamos a sufrir y mucho durante la obra. No creo eso de que se va a ir controlando a medida que se va haciendo la obra o que se van a medir los centímetros que tiene la abertura de la rajadura. Creo que las cosas hay que preverlas, no ir después sobre la marcha para ver qué pasó.

Quiero hablar un poco del proyecto del soterramiento. Creo que en los últimos años debe ser la séptima u octava vez que se anuncia el soterramiento, pero en realidad se viene hablando hace cincuenta años. Desde el año 2006 o 2007 debe ser la séptima vez que se habla del tema.

Acá hay gente de Nación, gente de la ciudad y vecinos. Yo tengo la información certera por parte de alguien que el soterramiento no se va a hacer durante este gobierno. O sea que esto es medio un cuento para entretenernos, porque están haciendo un estudio de impacto ambiental y llamando al vecino para cumplir con este trámite, porque es un trámite. No quiero defraudar al vecino de la Asociación Caballito Centro, pero no lo van a volver a llamar. Esto está “cocinado”. Lamentablemente, se “cocina” en los escritorios y no se habla con la gente que vive en la zona y que conoce todos los problemas.

Este soterramiento, como dijo otro vecino, llegó tarde; es antiguo. Esto es un subterráneo; no es el soterramiento que imaginamos hace 30 o 40 años. Es el subterráneo del oeste. Digo más: tiene dos vías, una de ida, otra de vuelta. No tiene una vía alternativa. Se descompone un tren y se para la línea. Yo no soy ingeniera ni arquitecta, pero soy una persona que tiene un poco de sentido común, que a muchos les falta. Hacer semejante obra y gastar tantos miles de millones de pesos para que el día que se descomponga un tren se frene todo, la verdad es que es plata tirada.

Opino como el vecino: lo más lógico sería ampliar el subte. Me refiero a extender el subte de la Línea A hasta Liniers, donde hay muchísimo tráfico, y que el tren vaya desde Liniers para la provincia.

Hay otra cosa que quiero marcar. Los argentinos somos muy especiales: no aprendemos y no copiamos lo que se hace en otras partes del mundo. Queremos ser siempre mejores, pero después hacemos macanas. En otras partes del mundo, los trenes

van bajo nivel en la zona urbana; en las zonas suburbanas salen a la luz. Los cruces se hacen con puentes y bajo niveles.

Hacer 37 kilómetros de soterramiento me parece una locura. Si se hace un soterramiento, desde ya anticipo que si tiene dos vías es un subterráneo. Lo ideal sería que tenga cuatro vías del nivel de la ciudad, que después salga a nivel y conecte una zona con la otra con bajo niveles o puentes. Si hubiera cuatro vías, se justificaría, pero teniendo dos me parece que es un gasto que no se justifica. Además, les quiero decir que la vía actual a nivel va a seguir estando. No se va a sacar y no se va a hacer el corredor verde tan mentado por una simple razón: hay trenes diesel y estos trenes no pueden ir por ese tubo. Además, sospecho que los trenes nuevos que han comprado no pasan por ese túnel.

Lamento que los vecinos lleguemos siempre tarde para dar nuestra opinión, que estas cosas se hagan desde un escritorio y no se llame a los que vivimos en la zona que conocemos muy bien todo.

Además, concuerdo con lo que dijo el comunero de la Comuna 9. Yo estuve en una audiencia pública relacionada con el sapito que se va a hacer en Caballito. Se van a hacer dos en toda la línea del Sarmiento...

Sra. Coordinadora (Estrábacca).- Le pido que vaya redondeando.

Sra. Oller.- Se va a hacer un sapito en la calle García Lorca, que se necesita. Pero yo escuché que la calle García Lorca se va a anular cuando se haga la estación. Entonces, ¿vamos a hacer un sapito y después lo vamos a tirar abajo cuando se construya la estación? Son cosas que hay que pensar. Espero que después nos contesten a los vecinos estas inquietudes que tenemos.

9.- Sr. Hugo Alberto Palamidessi

Sra. Coordinadora (Estrábacca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 9, señor Hugo Alberto Palamidessi.

Sr. Palamidessi.- Buenos días.

Soy miembro del Encuentro por el Corredor Verde del Oeste. Este es un proyecto planteado a nivel de todas líneas del Sarmiento de la Capital, empezando desde Once hasta Liniers y, luego, de alguna manera fue también reclamado por los vecinos de la línea oeste para que se continuara hasta Moreno. La idea es recuperar las playas ferroviarias que ya no cumplen su función para tener parques públicos, lugares verdes y zonas de distracción o de esparcimiento para el pueblo.

Normalmente, la Ciudad de Buenos Aires es poco verde. Lo sabemos muy bien y no valen muchos de los elementos que el Gobierno de la Ciudad quiere poner en marcha para mejorar esa situación. En el caso concreto de Caballito, tenemos 1,2 metro cuadrados verde por habitante cuando las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud recomiendan de 10 a 15 metros cuadrados.

Tenemos una carga histórica. El proyecto del Corredor Verde del Oeste tiene más de diez años y estuvo a punto de concretarse con elementos y decisiones concretas a nivel de la Ciudad de Buenos Aires, que después fueron dejadas de lado, en parte, por razones económicas y, en parte, por cambios de conducciones políticas.

Ahora enfrentamos una situación muy particular. Ha habido un intento de acuerdo entre el Gobierno de la Ciudad y el Gobierno Nacional. El Gobierno de la Ciudad cambió la zonificación de la zona de playas ferroviarias para que ahora, en manos de la administración ferroviaria, se pretenda hacer allí un emprendimiento inmobiliario, por supuesto no de los planes de vivienda popular, sino algo redituable. Además, hay una parte de ese terreno que da sobre la Avenida Avellaneda que es propiedad un tanto “trucha” –vamos a decirlo así– del Grupo IRSA y hay una propaganda que todo el mundo conoce sobre la instalación de un *shopping*.

Contra todo eso estamos peleando por presentar un proyecto y nuestros vecinos lo conocen. En realidad, entiendo que esta audiencia se debería haber hecho en los terrenos o en la Comuna 6, porque somos los afectados directos. Estos vecinos conocen este proyecto que incluye parque, esparcimiento, instalaciones deportivas y demás, y cuenta con el apoyo de nuestros vecinos, que son los que han defendido el plan de los parques de Caballito y la Plaza Favalaro, ganados a fuerza de la lucha de los vecinos, del Club Ferrocarril Oeste y de las muchas escuelas de la zona, porque también planteamos la necesidad de que haya instalaciones deportivas para permitir el acceso a los alumnos de las escuelas públicas.

En cuanto al soterramiento, tengo algunas objeciones al proyecto que quiero señalar al final. Si conseguimos llevar adelante el Encuentro del Corredor Verde del Oeste y el Parque Caballito, como llamamos a la parte del proyecto que incluye este tramo entre la calle Rojas o García Lorca hasta la Avenida Donato Álvarez y entre Yermal y Avellaneda, se incluye el hecho de que el tren va a seguir existiendo. Nuestro proyecto contempla que los terrenos de las vías del tren van a estar separados de alguna manera, pero el parque va a resolver el problema de la comunicación transversal a través de sapitos.

Entendemos que el proyecto del soterramiento, si se realiza, va a causar grandes dificultades permanentes y también dificultades provisorias. Acá se hablaba de cosas temporales o provisorias y estamos viendo que van a haber ejecuciones que van a contemplar la ocupación de este terreno en forma permanente y también en forma provisorio por mucho tiempo. Estamos hablando de la construcción de la estación, que va a desviar las líneas del tren para porque, por el tipo de obra, hay que hacer pasar el tren por otro lado. Hay una ocupación para las rampas de entrada desde la trinchera; por lo menos, hay dos centrales de evacuación que van a estar en ese terreno.

En otras presentaciones que se han hecho del proyecto en publicaciones especializadas no se ha mencionado si se ha abandonado la idea de que iba a haber también una rampa de acceso y una trinchera para montaje y desmontaje de la máquina. No sé si ha perdido la idea de que también se podría empezar a trabajar en el soterramiento en el túnel desde la estación Caballito. La obra va a llevar 33 meses, por lo menos el pozo, siempre que se construya a la velocidad que hoy dicen que lo van a hacer, que es alrededor de 450 metros por mes.

Una cuestión que no he visto en esta presentación –y estamos hablando del Ferrocarril Sarmiento– es el problema de la seguridad. Hablamos de una cantidad de accidentes y dificultades que se han producido y se siguen produciendo en la circulación de los trenes del Sarmiento y nos preguntamos por qué en este estudio de impacto ambiental o en alguna parte de la exposición no se habla de los protocolos de accidentes, ni de cómo se van a manejar. He leído publicaciones especializadas anteriores en las que, evidentemente, está contemplado el hecho de que haya un incendio en un tren o un descarrilamiento o un choque entre trenes. El problema de la evacuación es muy serio...

Sra. Coordinadora (Estrábacca).- Le pido que vaya redondeando, por favor. Su tiempo ha concluido.

Sr. Palamidessi.- Si los pasajeros van a tener que recorrer 300 metros y pico por un túnel hasta llegar a una zona de evacuación, por más que sepamos la cantidad de gente que maneja un tren y la cantidad de personal ferroviario que va en el tren, digamos que no va a ser muy fácil.

Entendemos que el soterramiento, como han opinado muchos acá, es un proyecto muy anunciado y deseado; en el fondo, realmente tenemos la esperanza de no creer que se va realizar. Sabemos que hoy en día tiene implicaciones políticas y no entendemos por qué se plantea el tema del soterramiento como una solución importante para la circulación de la Ciudad de Buenos Aires. Esto no se ha concretado paralelamente con la posibilidad de expansión del subte y la modificación de los recorridos del transporte público de la superficie, los metrobuses, etcétera.

Todo esto forma parte de ese desajuste que vivimos constantemente con los servicios públicos sobre los cuales, cuando hay una interacción y existe una contradicción permanente entre la ciudad y el Gobierno Nacional, entendemos que a veces hay acuerdos, pero la mayoría de las veces hay desacuerdos e inconvenientes que siempre sufrimos los habitantes.

10.- Sr. Jorge Eduardo Waddell

Sra. Coordinadora (Estrábacca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 10, señor Jorge Waddell.

Sr. Waddell.- Yo soy profesor de la Universidad de Buenos Aires, de la Universidad de San Martín y Lanús, carrera de grado y postgrado en Administración de Ferrocarriles. Soy investigador en política ferroviaria y políticas públicas relativas al ferrocarril y al transporte en general.

Veo que este proyecto es bien visto por muchos sectores. Lo ven muy bien los vecinos, para quienes el ferrocarril siempre fue una molestia. Lo ven bien los desarrolladores inmobiliarios, que ven en el soterramiento la liberación de terrenos para construir. Lo ven bien los ambientalistas, que les gusta la idea del color verde y sacar el tren. Lo ven bien los urbanistas, para los cuales el ferrocarril siempre ha sido una barrera y hacen hincapié en esto. Y lo ven muy bien los automovilistas y las líneas de transporte automotor de pasajeros, porque les soluciona el problema del espacio. ¿Pero saben qué? Hay un gran perjudicado, que es el ferrocarril.

El ferrocarril es ampliamente perjudicado por dos razones. En primer lugar, por la reducción de cuatro vías a dos. Esto es una cosa muy importante, no por una cuestión de seguridad o por si hay algún accidente, o por si se descompone el tren. La tendencia mundial en la megalópolis es que la demanda de transporte urbano se atiende por círculos o por sectores determinados por trenes rápidos y seguros. Si reducimos el Sarmiento, que tiene sectores de cuatro vías a dos, estaríamos reduciendo también la capacidad de la oferta y estaríamos impidiendo todo tipo de trenes rápidos. Le estaríamos diciendo a la gente de Moreno que nunca más va a tener los trenes rápidos que tenía en el pasado.

En cuanto a lo que el pliego establecía del tiempo de viaje hasta Moreno, debo decirles que es bastante mayor al tiempo de viaje del año 1923, cuando se inauguró el servicio.

El otro grave problema de este proyecto es precisamente el túnel. ¿Por qué es un problema el túnel? Porque solo permite trenes eléctricos. Debo decirles que más allá de Moreno hay poblaciones muy importantes. Este proyecto va a hacer que aquellos que viven más allá de Moreno en ciudades grandes, como Luján, Marcos Paz o Lobos, jamás van a tener la posibilidad de llegar en un tren hasta el centro de la Ciudad de Buenos Aires.

Esto es contradictorio con la actual política del Gobierno Nacional de restablecer los trenes interurbanos. ¿De qué sirve restablecer los trenes a La Pampa o a Lincoln, como se está haciendo, si van a tener que trasbordar en Moreno a un transporte congestionado? Esto va a limitar profundamente el servicio ferroviario y les puedo garantizar que la cantidad de pasajeros probable que pueda llevar el Sarmiento soterrado es bastante menor a las estimaciones más conservadoras que establece que puede captar esta línea de tren haciendo lo mismo.

Este es un mal proyecto para el ferrocarril. Me refiero a convertir al ferrocarril en un subterráneo donde no va a haber posibilidad de tener trenes rápidos y enmendar lo que establecía el proyecto original –y sigue estableciendo– es la posibilidad de correr un tren cada 8 minutos a Moreno. Debo decirles que habrá una menor frecuencia de la que el Ferrocarril Sarmiento corría en el año 1985.

Este proyecto va a limitar terriblemente al ferrocarril las posibilidades de desarrollo ferroviario y va a perjudicar a todas las poblaciones que están más allá de Moreno y aún a las que están más acá, porque les va a impedir tener trenes rápidos con la concreción de este proyecto. Además, la posibilidad de intercalar trenes se ha establecido con la estación intermedia de Haedo privando a Morón y a Castelar, que son las dos estaciones que más boletos venden, de tener trenes que arranquen de ahí con lo cual la gente de Morón no se va a sentar nunca más en un tren del Sarmiento.

Es evidente que este proyecto es muy malo ferroviariamente, además de otras deficiencias técnicas que tiene. Ustedes convendrán conmigo en que evidentemente hay que hacer algo con el Sarmiento. Lo que hay que hacer no es el soterramiento, sino otra cosa. En el corto plazo, hay que seguir con la construcción de pasos a distinto nivel, que es una muy buena política del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. En el mediano y largo plazo, no hay que pensar en una cosa estafalaria ni nueva, sino en el proyecto de 1903. El Sarmiento tiene que ser cambiado de nivel en trinchera y con cuatro vías. Esto es lo que está previsto desde 1903 y fue imposibilitado de realizar en varias oportunidades. Si esto no se hace y el soterramiento prospera –de todo corazón deseo que no–, no va a quedar más remedio que mantener las dos vías a nivel, como ya lo está evaluando la Subsecretaría de Transporte Ferroviario para trenes rápidos en hora pico y para los trenes diesel.

Sra. Coordinadora (Estrábacca).- Por favor, le pido que vaya redondeando.

Sr. Waddell.- Nada más y muchas gracias por haberme escuchado.

Expositor

2.- Sr. Martín Iommi

Sra. Coordinadora (Estrábacca).- Corresponde que haga uso de la palabra el expositor número 2, señor Martín Iommi, miembro de la Junta Comunal 6.

Sr. Iommi.- Buenas tardes.

Soy miembro de la Junta Comunal N° 6, de Caballito.

Comparto lo que se acaba de plantear recién con relación al ferrocarril y el problema que generaría la reducción a dos vías. Comparto también lo que planteó el comunero de la Junta Comunal N° 9, Rubén Tzanoff, que marcó cómo fue el procedimiento por el cual se fueron dando este tipo de discusiones.

Las juntas comunales están involucradas en el tema, pero fuimos totalmente dejadas de lado. Hemos hecho una presentación ante la Anses por este motivo. Realmente, nos ha costado muchísimo, incluso, que la Anses nos reciba; finalmente, nos terminó recibiendo con protestas.

Lo que se está planteando acá es la forma en que viene funcionando y no hay ninguna intención de discutir no solo el impacto ambiental, sino también la importancia y la conveniencia de este proyecto para el barrio. Estamos impulsando propuestas en todos los terrenos ferroviarios y venimos apoyando la lucha de los vecinos desde hace muchos años para que se recuperen esos espacios como espacios verdes, como espacios públicos.

Creemos que el ferrocarril no tiene que ser dejado de lado, sino que la única forma de garantizar que esos terrenos puedan servir en un futuro para el ferrocarril o no es que no haya negocios inmobiliarios. Esos terrenos sí o sí tienen que ser públicos.

Llaman poderosamente la atención algunas cosas puntuales en el estudio de impacto ambiental, que es específicamente por lo cual nos reunimos. Quiero decir que estoy completamente de acuerdo con lo que se planteó en general con relación a los problemas que tiene este tipo de emprendimientos que no responde a las necesidades, sino más bien a otra lógica, que es la de los negocios. Pero no solo me refiero a los negocios inmobiliarios, sino también a los negocios con las empresas que vienen del Estado y planean obras faraónicas sin importar lo que piense la ciudadanía y sin refrendar las instituciones del Estado.

Nosotros fuimos elegidos para ser comuneros. Estamos dentro de un rango que está dentro de la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires y realmente no solo el Gobierno Nacional nos ha dejado de lado, sino que también la Anses y todos los organismos que intervienen tuvieron una política totalmente repudiable. Pero somos nosotros los que estamos en los barrios, con los vecinos y con las organizaciones, que son otros de los sectores dejados de lado.

Por eso, queremos impulsar, a pesar de lo que se viene planteando, una propuesta superadora, que es que en esas playas ferroviarias existan espacios verdes y públicos y que se discuta en serio la viabilidad de estos proyectos que tienen esta envergadura.

Hay dos cuestiones puntuales con relación a lo que se trató en el proyecto de impacto ambiental, y a eso me voy a referir. Una, es con relación a la presentación que se hizo a nivel freático. Les quiero comentar que, en los barrios de Caballito y en Liniers, en particular, estos terrenos fueron sufriendo inundaciones. Obras de este tipo y

el impacto que pueden generar deberían tener un estudio muchísimo más importante. En el barrio de Caballito, en las calles Pedro Goyena y José María Moreno, se encuentra el exedificio de Obras Sanitarias de la Nación. Ese edificio es uno de los puntos más altos que tiene el barrio. Y después, hasta la Avenida Juan B. Justo, que es parte del ex Arroyo Maldonado, se encuentran en el medio las playas ferroviarias del barrio de Caballito.

Nos gustaría saber qué impacto va a tener esto con relación a hacer una muralla subterránea, qué impacto va a tener con respecto a las inundaciones y cómo puede llegar a impactar en barrios que ya sufrieron este problema, como Liniers y Caballito, puntualmente, en lo que rodea a la Avenida Juan B. Justo –el barrio de Caballito llega hasta ese límite–, para saber exactamente lo que sucede.

Con relación al estudio de ruidos y vibraciones, hay una cuestión técnica que llama poderosamente la atención. Queremos saber cómo se contempló y se hicieron los modelos de medición porque en ellos no se contempla cuál es la situación real de los emprendimientos que existen hoy en el barrio y cuánto pueden llegar a parar estas construcciones en función de la vibración. Nos gustaría ver que se hiciera un estudio sobre las vibraciones reales que se pueden llegar a ocasionar con respecto a lo que está construido.

Finalmente, queremos dejar asentado que realmente nos enteramos de estas cuestiones por las audiencias públicas o por los pasos obligados institucionales, pero la verdad es que nunca fuimos convocados para participar en ninguna de las instancias. Llama mucho la atención por qué no se evalúa la cuestión del impacto ambiental con relación a su carácter positivo. Una de las funciones del soterramiento es justamente la cuestión de crear un parque. Un impacto ambiental no es solamente negativo, sino también la evaluación de cuál es el impacto positivo. El hecho de que no se mencione que en esas tierras se pretende hacer espacios verdes y públicos realmente es una demostración de que la política que se quiere llevar adelante con esos terrenos es hacer grandes negocios inmobiliarios.

Nosotros no queremos que este tipo de iniciativas siga sucediendo a espaldas de las instituciones y de todas las organizaciones que hoy están presentes acá, que deberían haber sido convocadas para diseñar un plan estratégico, un desarrollo y un emprendimiento urbano que realmente contemple las necesidades de la ciudadanía y no la necesidad de los negocios inmobiliarios y de los negocios de las corporaciones que van a hacer fortunas con este tipo de obras. No puede ser que ahora se estén refaccionando las estaciones o se planteen hacer sapitos o un montón de obras sin que haya un plan estratégico de qué va a pasar con esto en dos, tres, cinco años o el tiempo en que tarden en hacer esta obra.

Esa es nuestra posición y esperemos que sea un antecedente para que seamos tenidos en cuenta en todas estas discusiones, como dice la ley que aprobó la Legislatura porteña para tratar este tipo de cuestiones.

Participantes

11.- Sr. Antonio Pérez

Sra. Coordinadora (Estrábacca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 11, señor Antonio Pérez.

- El participante no se hace presente.

12.- Sr. Carlos Alberto Wilkinson

Sra. Coordinadora (Estrábacca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 12, señor Carlos Alberto Wilkinson.

- El participante no se hace presente.

13.- Sr. Marcelo Gustavo Genoni

Sra. Coordinadora (Estrábacca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 13, señor Marcelo Gustavo Genoni.

Sr. Genoni.- Con lo que ya hablaron, considero que el tema quedó redondeado. Así que no voy a hacer uso de la palabra.

14.- Sr. Martín Pablo Borghi

Sra. Coordinadora (Estrábacca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 14, señor Martín Pablo Borghi.

- El participante no se hace presente.

15.- Sr. Adolfo Rossi

Sra. Coordinadora (Estrábacca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 15, señor Adolfo Rossi.

Sr. Rossi.- Buenos días a todos.

Hace tiempo que venimos escribiendo en el blog que tenemos –y que hoy cumple 196.000 visitas– sobre este y otros temas que hacen a la ciudad y creemos que no da satisfacción este tipo de reunión porque los vecinos no nos estamos comunicando entre nosotros.

Por eso, vaya de inicio una invitación a que visiten ustedes el blog proyectoriachuelo.blogspot.com. Una de las notas se titulaba *¿Soterrar o no soterrar? (Esa es la cuestión)*. Una de las obras más grandes a realizar a nivel país es el soterramiento del Ferrocarril Sarmiento. Intentemos analizar sobre la escueta información brindada datos provistos por la realidad en tanto hechos, anuncios, carteles de obra existentes. Intentemos una propuesta alternativa a todo esto.

¿Por qué soterrar y de esta forma? El proyecto ejecutivo provee dudosa información, entre otras: 1.- El túnel –aquí figuran gráficos– hace dudar sobre la posibilidad de utilización del mismo por trenes enfrentados y tercer riel. Exige no menos de un metro más de diámetro y aún si funcionase solo serviría para el paso de

dos trenes –uno en cada sentido–, sin tener en cuenta los trenes rápidos y los que van al interior. Son grandes limitaciones para un servicio eficiente.

2.- La tuneladora comprada a un valor de 40 millones de euros lo fue según indicación de la empresa contratista de los trabajos, o sea, sería responsable del posible error en cuanto a que se quedaron “chicos” con el diámetro de trabajo.

3.- Los anuncios informan sobre metros lineales de túneles, metros de excavación, metros cúbicos de hormigón y toneladas de acero a utilizar, datos que no son compatibles entre sí pero no es este el momento de tratar esto, ya que la participación en esta audiencia es al efecto de reiterar como lo venimos haciendo desde nuestro blog, proyectoriachuelo.blogspot.com, la validez de esta propuesta de soterramiento y las objeciones que se pueden hacer a este tipo de obra.

Tenemos como antecedentes inmediatos los túneles supuestos aliviadores del Maldonado. Son una prueba de cómo se encara una obra nueva sin medir consecuencias y riesgos, aunque sean de destrucción y muerte.

Sin hacer traspolaciones mecánicas, pero atendiendo a errores garrafales de las administraciones –ver actual compra de vagones para el subte B, y ya se habrán enterado–, ya que este sería un túnel similar al de los servicios subterráneos de la CABA, se pueden señalar como vertientes centrales: Movimientos de tierra: los 5 millones de metros cúbicos anunciados permiten imaginar una manzana de nuestra ciudad –100 x 100 metros aproximadamente– con una colina de 500 metros de altura, si bien se puede dar la alternativa de rellenar el estuario del Plata, hacer otro tipo de colina como para parques, con otro alto y ancho, terminar con los humedales y así en más.

Inundaciones. ¿Qué hacer con este túnel, por ejemplo, en la estación Liniers, inundada y mucho, el 2 de abril de 2013? Un túnel a 25 metros bajo nivel, con largos tramos entre estaciones y con proyectadas salidas de emergencia del orden de los 400 metros de distancia. En el subte es fácil: se cierra al compás de la inundación con agua en los andenes y el túnel sin mayores problemas, como sucede hoy en el subte D, a la altura de la estación Palermo, en las últimas inundaciones. O bien si por problemas severos, nos toma a mitad del túnel recorriendo 200 metros, subimos 5 o 7 y estamos en superficie. ¿Pero qué pasa con este panorama a 25 metros de profundidad y distancias de 400 metros entre salidas de emergencia? Poco se dice en la información sobre el sistema de prevención y/o evacuación del agua en caso de inundaciones; ídem para las estaciones.

La mención sobre una supuesta semejanza con el túnel bajo el Canal de la Mancha no es atendible en cuanto tiene solo dos accesos cuando aquí son innumerables, aún en zonas probadamente inundables.

Napas y acuíferos. La obra estará sumergida de manera constante en el lecho freático y esto afectará a las napas hasta 500 metros a ambos lados del túnel según el estudio. La interrupción de las corrientes de los acuíferos y las napas freáticas y sus consecuencias sobre el ambiente no acreditan mayor información, siendo difícil encontrar en el estudio el sistema de elevación de aguas inferiores concurrentes. Hay bastante experiencia a esta altura del olvido de las aguas que pasan con las napas, que pasan con los acuíferos.

En cuanto a disposición final de las tierras extraídas, entre otras, hay menciones de relleno de tosqueras sin atender al impacto ambiental ya que están en otra jurisdicción. Afirmación poco seria, si las hay. Ejemplo de similar acción: Autopista Buenos Aires- La Plata, donde vastas zonas de Quilmes tienen las napas casi en superficie por estar mal realizada la obra.

Entonces, ¿es obligatorio trabajar en túneles? ¿Acaso esta megaobra no puede realizarse sobre “pilotis” en superficie aérea a valores diez veces menores que trabajar en peligrosos túneles? Desde la observación de trabajos realizados por nuestra industria con premoldeados y prefabricados, con experiencia en los mismos desde 40 o más años, tenemos ejemplos como: Puente del Ferrocarril San Martín en la calle Paraguay, colocado en horas, y de una luz entre apoyos de 17 metros o el Nuevo Puente Pueyrredón cruzando el Riachuelo o las actuales intervenciones en pasos a nivel elevados. Esto es una realidad...

Sra. Coordinadora (Estrábacca).- Le pido que vaya redondeando, ya que se cumplieron sus cinco minutos.

Sr. Rossi.- Sí.

Es decir, tenemos la capacidad intelectual e industrial de planificar esto y realizarlo por nuestros medios con el conocimiento y la tecnología de que disponemos para realizar un tren elevado, con todas las ventajas de los túneles –por ejemplo, cruces y barreras–, pero sin riesgos inútiles, a menor costo y de mejores prestaciones de uso, con la posibilidad de realización en menor tiempo y sin afectar su actual funcionamiento. Ver al efecto los gráficos en proyectoriachuelo.blogspot.com.

Gracias.

Sra. Coordinadora (Estrábacca).- Corresponde que haga uso de la palabra la expositora número 3, señora Ondina Fraga, miembro de la Junta Comunal 6.

- La participante no se hace presente.

16.- Sr. Fernando Mario Bargas

Sra. Coordinadora (Estrábacca).- Continuamos con la lista de participantes.

Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 16, señor Fernando Mario Bargas.

Sr. Bargas.- Este es un proyecto muy interesante y se desarrolla y trata de construir una línea férrea en donde ya hay construida una línea férrea. Es decir, me da la impresión de que es una cosa cercana a la locura, más cuando se tiene en cuenta que estos emprendimientos de tipo faraónico no solo tienen un presupuesto de inicio sino que, a medida que pasa el tiempo con los niveles de estación creados evidentemente con los que forman los precios, resulta que, al mes, hay un incremento del costo de la obra. Macanudo, total lo pagamos todos.

Ahora, ¿quién se beneficia con esto? Si no hubiera pasado la tragedia de Once, estaría operando este ferrocarril Sarmiento. Entonces, la corrupción seguiría a full y resulta que, como sucedió con el Belgrano Cargas, ahora el Estado Argentino –es decir, todos nosotros– se hace cargo de una deuda. ¿Y quiénes se van a beneficiar? Los sojeros, los acopiadores, los exportadores. Está dentro del proyecto ferroviario de la Argentina.

Es notorio también cómo se manifiesta esta capacidad de destruir lo que ha llevado, no sé, cien años de construcción del Ferrocarril Sarmiento. Es una de las cosas que pregunto y que tienen que ver con el estudio de impacto ambiental. Es necesario replantearse lo que tiene que ver con la necesidad de avanzar en lo que se llama impacto

ambiental estratégico. ¿Qué significa? No tomar una obra o un emprendimiento solamente por sí mismo, sino que hay que analizarlo en el contexto en el cual se realiza. Tiene muchísima mayor implicancia, tiene costos sociales, provoca conflictos sociales y socioambientales.

Otra de las cosas que se manifiesta en forma muy extraña es que no se ha dicho nada hasta ahora sobre cuánto es lo presupuestado para esta obra en este subtramo Caballito-Liniers. Es muy extraño. Realmente no se ha hablado de dinero. Entonces, ¿no cuesta nada este proyecto o la construcción de este tramo? Es muy extraño realmente.

Otra de las cosas que provoca mucha duda es lo de Playa Ferroviaria Sociedad Anónima. ¿Cómo van a dar los terrenos? Es una interesante pregunta. Eduardo Elsztain tiene casi todos los *shoppings* de la Argentina; tiene el Banco Hipotecario y no cumple absolutamente para nada la función de ser el sustento financiero a los que compran su vivienda única y permanente. Si ustedes lo recuerdan, este muchacho también tiene la empresa PRESUR Sociedad Anónima, que tiene más o menos un millón de hectáreas entre las propiedades de IRSA. A partir del Banco Hipotecario, este muchacho se ha constituido en un señor feudal de mucha plata a costa de los que trabajan en la Argentina. Total, ¿qué problema hay?

Este es un tema filosófico; no es solamente un tema técnico con el cual comparto totalmente lo que han planteado en términos de crítica técnica a los proyectos.

Otro de los temas es cuál es el cometido de esta audiencia pública. Al no iniciarse una obra, evidentemente, es porque no hay dinero para las concesionarias, es decir, a la empresa Consorcio Nuevo Sarmiento. Como no hay plata para ellos, de alguna manera tiene que justificarse todo este material parado. La plata no llega si no hay una justificación digna. No quiero pensar que esta audiencia sirva para eso.

Gracias.

Sra. Coordinadora (Estrábacca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 17, señor Guillermo Darre.

- El participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrábacca).- Señor Presidente de esta audiencia pública: ha terminado la lista de participantes y expositores inscriptos.

Finalización

Sr. Presidente (Nardi).- Les agradezco a todos los presentes y también a los participantes que expresaron su opinión respecto de esta obra. El camino a seguir es que todas las presentaciones que han hecho y las exposiciones que se han realizado se van a volcar en el informe a través del área de Atención Ciudadana y la transcripción de la misma va a ser elevada luego a la Agencia de Protección Ambiental, para continuar el estudio de impacto ambiental.

Muchas gracias a todos. Buenas tardes.

- Es la hora 14.

Georgina Staffolani
Taquígrafa