

---

<b>AUDIENCIA PÚBLICA.....</b>	<b>4</b>
INICIACIÓN .....	4
EXPERTOS .....	4
<i>Sr. Guillermo Kratzner</i> .....	4
<i>Sr. Alejandro Langlois</i> .....	10
PARTICIPANTES .....	17
1.- <i>Sr. Marcelo Gustavo Genoni</i> .....	18
2.- <i>Sra. Beatriz Susana Oller</i> .....	20
3.- <i>Sr. Martín Pablo Borghi</i> .....	21
6.- <i>Sr. Alejandro Ruggiero</i> .....	22
FINALIZACIÓN .....	24

## AUDIENCIA PÚBLICA

- En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en el Centro de Información y Formación Ambiental (CIFA), a veintiséis días del mes de febrero de 2015, a la hora 12:

### Iniciación

**Sr. Coordinador** (Barra).- Buenas tardes.

Damos comienzo a la audiencia pública, Expediente N° 2014-14561443-MGEYA-APRA- . Se trata del análisis del proyecto “Pasos bajo nivel de vías del Ferrocarril Sarmiento en calles y avenidas, entre calle Federico García Lorca y calle Irigoyen”. Le doy la palabra al presidente de la Audiencia, señor Edgardo Nardi.

**Sr. Presidente** (Nardi).- Buenas tardes a todos y gracias por su presencia. Vamos a desarrollar hoy la audiencia pública referente a los pasos bajo nivel de las vías del Ferrocarril Sarmiento, como programa. El titular de la actividad es AUSA, Autopistas Urbanas Sociedad Anónima, la consultora es el ingeniero Alejandro Langlois, y el domicilio de este emprendimiento es el Ferrocarril Sarmiento, en calles y avenidas, entre las calles Federico García Lorca e Irigoyen. Los barrios que comprende esta obra son Villa Luro, Vélez Sárfield, Floresta, Flores y Caballito. El distrito de zonificación es UF; la traza tiene una longitud de 4 kilómetros, la categorización de la actividad no se encuentra en el nomenclador de actividades pero pasa a denominarse “paso bajo nivel de las vías del Ferrocarril Sarmiento entre calles Federico García Lorca e Irigoyen”. La normativa aplicable es el Código de Planeamiento Urbano, Ley 123. Hay informes sectoriales de la Dirección General de Tránsito y Transporte, y de contaminación acústica. Intervino la Comisión Interjurisdiccional, integrada por la DGROC, DGHP y DGIUR. Así damos inicio a la audiencia.

### Expertos

[Sr. Guillermo Krantzner](#)

**Sr. Coordinador** (Barra).- Vamos a comenzar con los expertos, que van a explicar de qué se trata la obra. Corresponde que haga uso de la palabra el primer experto, ingeniero Guillermo Krantzner, Director General de Tránsito y Transporte.

**Sr. Krantzner**.- Muchas gracias; buenos días. Voy a mostrar un Power Point sobre el Ferrocarril Sarmiento.

- Se proyectan filmas.

**Sr. Krantzer.-** La presentación que voy a hacer tiene por objeto poner en contexto a este conjunto de obras. Mi cargo es el de Director General de Tránsito y Transporte de la Ciudad de Buenos Aires.

En primer lugar, quisiera empezar haciendo una rápida presentación del contexto en el cual se da este conjunto de obras. El primer elemento a tomar en consideración es que la eliminación de los pasos a nivel forma parte de una política de estado definida en una de las leyes marco de esta Ciudad, como es el Plan Urbano Ambiental. El plan que define los lineamientos a seguir en cada una de las intervenciones que debe realizar la Ciudad; y la cuestión de la eliminación de los pasos a nivel, se plantea, específica y claramente en el artículo 7º, que estoy reproduciendo; y, por supuesto, encomienda al Poder Ejecutivo la realización de estas tareas, conducentes a la eliminación de estas interferencias.

De una manera más instrumental, la Nación y la Ciudad, en 2007, firmaron un convenio en materia de integración del ferrocarril a la trama urbana, con el objeto de disminuir los accidentes producidos por la circulación a nivel del ferrocarril, así como con el de la búsqueda de la reducción de los tiempos de viajes para usuarios ferroviarios y de mejorar las condiciones de circulación para usuarios viales. Este convenio dio lugar a las sucesivas obras desarrolladas por el gobierno nacional y, naturalmente, es tomado en consideración dentro de lo que es el Programa de Movilidad de la Ciudad, materializado y plasmado en el Plan de Movilidad de la Ciudad, al cual claramente hace referencia esta política. Repito: es una política de estado, planteada a nivel del Plan Urbano Ambiental, que forma parte de uno de los ejes de la política de transporte que viene desarrollando esta gestión. Simplemente, lo quiero enmarcar dentro del Plan de Movilidad, porque es importante resaltar que la resolución de estas interferencias es parte de una de las necesidades esenciales para integrar a la ciudad pero, también, para producir mejoras en las condiciones de movilidad.

El Plan de Movilidad, sobre el que no me voy a extender, tiene varios de estos programas, que son bastante emblemáticos y que, en esencia, lo que plantean, esencialmente, valga la redundancia, es una ciudad más humana, más vivible, más pensada para la gente y menos pensada para la circulación del automóvil particular. En este contexto, los ejes temáticos del Plan de Movilidad pasan por estimular la movilidad peatonal, los modos no contaminantes, por priorizar el transporte público. También, por gestionar facilidades para la circulación, para el tránsito; y ahí está encuadrado el Programa de Conectividad. Por supuesto, dotar a la ciudad de una movilidad más inteligente y en pos de buscar una mejor calidad de vida para el vecino. Simplemente, quería transmitir esto para plantear, en primer lugar, que hay un soporte jurídico de primer nivel, que tiene que ver, por un lado, con el Plan Urbano Ambiental. Por otro lado, esto que ponemos hoy en consideración forma parte esencial de las políticas de transporte de la ciudad.

Entrando ya, específicamente, a la cuestión de la conectividad, la Ciudad viene desarrollando un programa muy intenso, el que llevó, en los últimos seis años, a la realización de veintidós obras de pasos a diferentes niveles. En este momento, se encuentran en obra –valga la redundancia- cinco pasos a nivel de gran importancia, como el de avenida Congreso, tanto en su intersección con el ramal Tigre del ferrocarril Mitre, del Ferrocarril Mitre, como del ramal Mitre a Mitre. También el de avenida Constituyentes; el de Francisco Beiró, en el Ferrocarril Urquiza; avenida San Martín, también en el Urquiza. Estas obras son, realmente, de una gran magnitud, ya que son avenidas de consideración, las que se suman a otras obras de gran escala que se han ido desarrollando en este tiempo.

Nuevamente: veintidós pasos bajo nivel construidos, sumados a los cinco que tenemos en obra en este momento, más los dos que próximamente se comenzarán –el de Nazca, del Ferrocarril San Martín; y el de Balbín, del Ferrocarril Mitre- constituyen, aproximadamente, una cuarta parte de la totalidad de los cruces ferroviarios que todavía tiene la ciudad. Éste es un dato relevante; es una política que ha desarrollado con coherencia y con intensidad el gobierno de la Ciudad.

¿Dé qué venimos a hablar hoy? De que esta política que hemos desarrollado en los diferentes ramales ferroviarios, en las diferentes trazas que circulan por la ciudad –podemos identificar con puntos rojos las obras ya realizadas, y en azul, las que se encuentran en obra- han respetado la traza de la línea Sarmiento. Tengamos en cuenta que, justamente, la línea Sarmiento parte, prácticamente, a la mitad a la ciudad de Buenos Aires y que es un barrera francamente trascendente para la permeabilidad de los flujos que van de norte a sur, y viceversa. Esto se respetó debido a que existe un proyecto de mayor entidad como es el desarrollo del soterramiento de la línea ferroviaria. Como decíamos, el soterramiento del Sarmiento es una obra de una dimensión muchísimo mayor, en términos de costos, respecto de la que estamos considerando ahora, y con un escenario temporal, también, diferente. Este es un dato relevante. Esto ha sido respetado por el gobierno de la Ciudad y se han impulsado obras por fuera de la línea del Sarmiento. La decisión de avanzar en proyectos sobre la línea del Sarmiento se origina en las mejoras de servicio que viene experimentando el ferrocarril Sarmiento a partir de la modernización de vías e incorporación de material rodante, lo que genera la necesidad de aumentar los tiempos de cierre de barreras en los cruces a nivel, para mejorar las frecuencias.

Esto llevó a que el gobierno nacional presentara la inquietud al gobierno de la Ciudad respecto de continuar esta política que venimos desarrollando en conjunto con la Nación, de pasos a diferentes niveles, considerando la línea del Sarmiento, que hasta ahora había sido respetada. Esto es muy importante: la puesta en consideración de obras en la línea del Sarmiento tiene que ver con las mejoras que viene experimentando el servicio ferroviario, lo que resulta indispensable para dotarlo de una frecuencia razonable. Repito: las obras llevadas adelante en los últimos seis años resolvieron el 25 por ciento de la totalidad de los cruces de la ciudad. Si tenemos en cuenta una inversión francamente importante y una simple comparación entre lo que teníamos antes y lo que tenemos hoy, omite cualquier tipo de comentario. Antes de 2008 había cuatro pasos ejecutados, a diferente nivel. Veintidós más siete –cinco en obra más dos comenzándose próximamente - nos hablan de veintinueve versus cuatro. Esta es la dimensión de la transformación que se llevó a cabo en esta materia.

Dos palabras acerca de por qué realizar estos pasos bajo nivel. Todos tenemos incorporada la conveniencia de evitar los cruces a nivel, pero es importante repasar un poco las cuatro cuestiones principales que subyacen a la decisión de resolver interferencias de este tipo. La primera tiene que ver con una cuestión absolutamente ligada a la seguridad pública vial, si se quiere. Todos los días, en la región metropolitana, muere una persona arrollada por el ferrocarril. Naturalmente, la inexistencia de pasos a nivel tiende a mejorar y a reducir estos datos trágicos. En segundo lugar, la presencia de los pasos ferroviarios a nivel limita la capacidad del ferrocarril, de una manera importante. De modo que –y esta es una de las grandes motivaciones para avanzar en esta serie de obras, en el caso del ferrocarril Sarmiento-, naturalmente, la mejora de la frecuencia del ferrocarril está directamente ligada a la resolución de las interferencias a nivel. Desde el lado del usuario

vial, obviamente, las esperas y demoras que se producen en los cruces ferroviarios son claramente conocidas; y, desde el punto de vista urbanístico, es claro que se produce una discontinuidad en la trama urbana, generando las dificultades propias de tener una barrera de este tipo, creando mayores desplazamientos al caminar o al moverse y al vincular, de un lado a otro, los barrios. Estas son las cuatro grandes cuestiones que buscamos resolver.

Esquemáticamente, ¿de qué hablamos cuando hablamos de intervenir en el ferrocarril Sarmiento? Hablamos de un ferrocarril que divide por la mitad a la Ciudad, que actúa como una bisectriz, prácticamente, que la divide en dos partes, en norte y sur. Unos tres kilómetros vienen resueltos con la ingeniería original, es decir, el ferrocarril viene en trinchera hasta la altura de Caballito y que, como todos sabemos, luego emerge y realiza un recorrido de nueve kilómetros a nivel. De esto hablamos. Tenemos que ver de qué manera podemos mejorar y avanzar en la permeabilidad de los flujos desde el norte hacia sur y, por supuesto, viceversa. ¿Qué involucra este proyecto? La realización de doce pasos bajo nivel a lo largo de la traza, con una estimación de unos 610 mil beneficiados directos, de los cuales 210 mil son usuarios viales y 400 mil son usuarios ferroviarios. Este es un número, francamente impactante. Hablamos de beneficiarios directos –no indirectos- que tienen que ver con los vecinos que van a ver limitada la congestión, contaminación, ruidos, etcétera, y directamente relacionado con las demoras para circular de norte a sur.

A este conjunto de doce pasos habría que sumarle la resolución, de carácter provisorio, en Argerich, con un puente –marcado en verde- que dará la posibilidad de contar con un par, paralelo a Nazca, que actúe como aliviador, como alternativa al paso a nivel más complejo y congestionado de toda la región metropolitana, como es el de Nazca, en el Sarmiento. Este conjunto de obras permitirán permear los flujos de norte a sur y bajar, de manera intensa, la presión –en términos de demora- sobre los pasajeros.

Hay una cuestión que tiene que ver –como ya dije al principio, a título de ejemplo- con la compatibilidad entre estos proyectos y el proyecto de soterramiento. Son dos proyectos que tienen profundas diferencias, tanto en términos de ingeniería como temporales; no son proyectos contradictorios sino que, por el contrario, son absolutamente complementarios. Y –como va a explicar mucho mejor el ingeniero Langlois- desde el punto de vista de la ingeniería no produce ningún tipo de interferencia, tanto en lo que tiene que ver con la cuestión física como con la temporal. Desde el punto de vista temporal hablamos de distintos tiempos: un mínimo de siete años de obra para el soterramiento y una obra que, en el peor de los casos, tardaría 9 meses o un año, en el caso de los pasos más complejos, como el de San Martín, que está en obra en este momento, del ferrocarril Urquiza. Es una obra de una magnitud muy superior a cualquiera de los pasos de los que estamos hablando, que va a ser de unos diez meses. Diferencias temporales y en términos de ingeniería, claramente, lo que hace que exista una compatibilidad, si se quiere, en cuanto a la obra.

A título de ejemplo, la evaluación económica del proyecto, considerando simplemente los beneficios en términos de ahorro de tiempo de viaje y reducción de consumo de combustible, valorizando estos dos ítems solamente, nos da que cualquiera de las obras se amortiza en un promedio de doce meses. Quiere decir que las inversiones que estamos haciendo se encuentran, completamente, desacopladas, en el tiempo, de la obra de soterramiento. Repito: la obra de soterramiento es una obra cuyos tiempos de construcción, en el mejor de los escenarios, será de cerca de los siete años; y, en un año, estos pasos estarán amortizados. Realmente, estas obras, podrían haberse hecho mucho antes y,

seguramente, se estarían disfrutando los beneficios; pero no se han hecho. Esa es otra cuestión. Pero, la realización de estas obras no es incompatible con el soterramiento; al contrario, facilitarán, en determinado momento, porque las obras de soterramiento van a generar, en algún punto, necesidad de interrumpir algunas calles; y estas obras terminadas van a mejorar y a facilitar la circulación en el escenario de la obra de soterramiento.

Algunos datos duros: entre las zonas sur y norte, que define la línea del Sarmiento, circulan cerca de cuatro mil -3991- servicios de buses por día. Los tiempos que hoy se tardan en atravesar esta barrera –son mediciones con GPS sobre la cantidad de líneas que circulan por las calles que atraviesan la línea del Sarmiento-, en promedio, son del orden de ocho minutos para recorrer una distancia de ochocientos metros, con una velocidad promedio de seis kilómetros por hora. Es interesante este gráfico porque nos muestra que, a medida que uno se acerca al paso a nivel baja la velocidad y, luego, se despega, una vez traspasada esta barrera. Este es el promedio. Cualquiera de los que experimentamos cruzar las vías del Sarmiento sabemos que, en las horas de mayor demanda, los tiempos son mucho mayores.

Otro número duro: cerca de 230 mil vehículos, por día, cruzan las vías del ferrocarril Sarmiento. Éste no es un número menor. Naturalmente, la posibilidad de disponer de alternativas para evitar la barrera va a mejorar, de manera sencilla, las condiciones de circulación para estos 230 mil vehículos. Tenemos que tener claro que esto es tanto para los que utilizan los pasos bajo nivel como para los que sigan por los pasos existentes. En definitiva, al bajar los volúmenes de vehículos que circulan por cualquiera de estas calles, en virtud de la derivación que se produce hacia aquellas en las cuales existan pasos bajo nivel, se va a facilitar la permeabilidad en los cruces ya existentes.

Lo que estoy mostrando son imágenes clásicas: Lope de Vega, una foto de cualquier día, en cualquier momento, en horario pico, en donde vamos a encontrar una cola que llega hasta Juan B. Justo; Carrasco y Rivadavia, con la interrupción de una avenida esencial como es Rivadavia, por la cola generada por la barrera baja; el desborde en la calle Yerbal. Imágenes de cualquier día normal.

Cuando hablaba de las motivaciones, la primera que mencioné tenía que ver con la cuestión del riesgo asociado a la existencia de los pasos a nivel. Algunos números para el período 2004-2011, de la CNRT: 126 casos de arrollamiento a lo largo de estos siete años, en los diferentes pasos a nivel, en el tramo considerado; 32 colisiones, en este mismo período. Son números que, francamente, hablan del enorme costo social, que no está introducido. Vale la pena decirlo: cuando se habla de que el plazo de repago es de doce meses, no estoy introduciendo el rubro “reducción de accidentes”. Si uno valorizara este rubro, el plazo de repago, claramente, sería mucho menor. Estas imágenes son por todos conocidas. Lo que les quiero mostrar es la dimensión, ya que cuando se habla de arrollamientos y se toma un número, no se tiene en cuenta la magnitud de lo que implica un accidente ferroviario, considerando el tipo de accidente del que estamos hablando.

Ahora quiero hacer una simple mención a la opinión. Como decía al principio, venimos desarrollando una política de estado en base a lo que nos exige el mandato que nos da el Plan Urbano Ambiental. Hemos llevado a cabo una política de reducción de las interferencias ferroviarias. Naturalmente, como toda obra, tiene sus complejidades; tiene un escenario de obra en el cual existe, obviamente, un cierto perjuicio para el vecino. Pero nos parece importante el análisis *expost* de qué es lo que piensa el vecino respecto de estas obras. Los datos que voy a dar surgen de una encuesta llevada adelante por la empresa

Poliarquía, a pedido del gobierno de la Ciudad, por medio de la cual se buscó identificar la opinión de los vecinos respecto de estas obras. Se tomó el período 2011-2012-2013. ¿Cuál es la visión del vecino? La idea fue desarrollar un índice de satisfacción que toma en cuenta tres consideraciones esenciales. Cómo se desarrolló la etapa de obra –el escenario más complicado–, la opinión respecto de la utilidad posterior –una vez terminado el paso a nivel– y la opinión sobre la estética, la que para nosotros, también, es un dato relevante porque es una preocupación que sabemos que el vecino se planteaba: “cómo va a quedar esto después”. En este primer corte corresponde al año 2011, en un contexto de elevadísima aprobación para cada una de las obras que fueron analizadas, la principal valoración tiene que ver, justamente, con la cuestión del respeto de la estética y con la utilidad, a posteriori, del paso. Obviamente, la etapa de obra es una etapa conflictiva, controversial, pero también se ha asumido, en términos generales, *expost*, como muy satisfactorio el desarrollo que lleva adelante la empresa AUSA, que fue quien hizo estos trabajos. Ese es el corte correspondiente a 2011. En 2012 la aprobación global se encuentra aproximadamente dentro de los mismos niveles. Lo mismo ocurre para el corte 2013. Es una sutileza, pero en 2011 la mayor aprobación está en el orden del 88 por ciento; y, en 2013, el 88 es la cota inferior, y la superior es del 95 por ciento, para el caso de Olazábal y Superí.

Un resumen de las opiniones. En un contexto de elevada aceptación, que oscila entre el 88 por ciento y el 93 por ciento global, vemos que la utilidad y la estética de las obras es lo que predomina; y, naturalmente, cae en la etapa de obra, pero siempre se encuentra en un porcentaje sumamente elevado. Cualquier candidato desearía tener niveles de aprobación como las que tienen los pasos a nivel. Éste es el índice global de aprobación. También quiero mostrar los por qué de estos niveles de aprobación. Es cierto que es una de las obras más interesantes y complejas que hemos hecho, porque justamente corresponde al cruce de Zapiola y Superí, que es una obra que resuelve dos pasos; pero el antes y el después marcan claramente la forma en que mejoró sustancialmente, ya no la conectividad –lo que es obvio–, ya no la circulación –lo que también es obvio– sino el entorno urbano. Mi papá vive a cincuenta metros de este paso y la realidad es que la integración que se dio entre la zona de Coghlan –que es donde vive mi viejo– y la de Belgrano R, la que francamente era inexistente, hace que hoy forme parte de todo un conjunto.

Éste es otro caso en la misma línea. Esta fue la obra de Soler. Es cierto que es un paso bajo nivel, pero como el ferrocarril venía en terraplén se hizo un paso que mejoró el terraplén. Pero conceptualmente es lo mismo: el entorno urbano antes y después. Y esta imagen nos explica también, la aceptación general. Esto es simplemente un *render*. Hablé de los doce pasos bajo nivel. Esto no es objeto de esta audiencia pública pero quería mostrarles que, en el caso de Argerich, se complementa con un paso sobre nivel provisorio; pero todo este conjunto de intervenciones es lo que va a permitir una mejor permeabilidad de los flujos en toda la traza. Esto es lo que quería contarles como para que tengan una idea del nivel de ingeniería que se pone en este tipo de obras.

Lo que van a ver ahora en esa imagen es lo que ocurre entre las 12 de la noche y las seis de la mañana del día siguiente, que es cuando se hace el montaje de la losa del puente. Esto que ven tiene que ver con la intensidad del trabajo y el nivel de ingeniería con el que se trabaja –ahí están descabezando los pilotes–. Todo esto ocurre a lo largo de seis horas durante las cuales se abre una ventana por el ferrocarril, que no circula y, de esta manera, permite hacer el montaje del puente. Es una etapa crucial. En esta imagen se ve que ya se desmontaron las vías, se hizo el pozo, se acomodaron los puentes ferroviarios, se tiró el

balasto, se van a ir poniendo las vías. Este es el tipo de maquinarias; se ve la precisión. En esta imagen cuando ya es de día; es la avenida Congreso y el ramal Mitre a Mitre. Se ponen las vías. Esta es una obra en la cual participan AUSA, por supuesto; la empresa constructora, y la empresa o concesionario ferroviario. Nada más. Muchas gracias.

### **Sr. Alejandro Langlois**

**Sr. Coordinador (Barra).**- Corresponde que haga uso de la palabra el segundo experto, ingeniero Alejandro Langlois, quien nos va a ilustrar sobre el estudio de impacto ambiental.

**Sr. Langlois.**- Buenos días. Les agradezco la posibilidad de explicar el trabajo que hemos hecho respecto de la obra que estamos considerando. En principio, quería decirles que, si bien la estructura de las audiencias públicas está pautada, y tenemos un tiempo determinado para explicar lo que corresponde a cada una de las etapas, me voy a permitir tomar un poco más de tiempo porque la obra es lo suficientemente grande y compleja como para que merezca esta consideración especial para poder desarrollar los temas para que se entiendan plenamente.

- Se proyectan filminas.

**Sr. Langlois.**- Como ustedes saben, el objeto de la obra es la materialización de pasos a desnivel en doce calles, sobre la traza del ferrocarril Sarmiento, mediante un acuerdo entre el gobierno nacional y el gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, para lo que es necesario considerar tanto la etapa pre-operacional como las etapas de obra y la operacional. Son tres etapas para las que la Agencia de Protección Ambiental exige un análisis y comparación de los distintos escenarios. En términos esquemáticos, el alcance del estudio de impacto ambiental parte de la determinación de una línea de base que establece las condiciones medio-ambientales, en particular de circulación vial y de impacto acústico, que son los factores más involucrados en este tipo de obra. Se determinan los parámetros de esas situaciones para compararlas, en sus distintas etapas –las que ya habíamos visto- de ejecución de obra y post-operacional. La evaluación del proyecto involucra, en primer lugar, recopilar antecedentes específicos, elaborar el escenario correspondiente a la etapa constructiva, hacer la evaluación de los dos factores más importantes, entre otros –también se valoró el resto de los factores involucrados- como son el impacto vial y el acústico, que están especialmente desarrollados. Hay que construir, a partir de allí, las matrices de evaluación de impacto, determinar qué impactos son positivos o negativos, permanentes o transitorios, reversibles o irreversibles, y caracterizarlos. A partir de ahí hay que tomar las medidas de mitigación y –algo muy importante- hacer el plan de gestión ambiental y el monitoreo ambiental.

Después de establecer las medidas de mitigación y cómo va a funcionar –este plan está incorporado para la etapa de obra en uno de los pliegos de licitación y, a posteriori, en la metodología de trabajo del gobierno de la ciudad- se monitorea que lo que se exige para cada una de las etapas esté siendo cumplido. Una breve descripción de la obra nos dice que,



en el tramo considerado, los doce cruces involucrados –los que están viendo en la imagen– se desarrollan entre García Lorca e Irigoyen; y, actualmente, presentan características de cierto grado de complejidad, como en todos aquellos lugares en los que una barrera física divide una red urbana, tanto sea referente a su red vial como a la propia trama urbana, haciendo inclusive diferencias sociales de un lado y otro de dicha barrera.

De esos doce cruces, los que están viendo en amarillo corresponden a lugares en los que ya existe un paso a nivel y se los lleva a desnivel. Lo que ven en rojo es la reapertura de nuevos pasos. En este sentido, la etapa operacional puede ser a priori. Es bastante predecible. Hoy en día tenemos una determinada cantidad de pasos que tienen la interferencia del tren, con todas las complicaciones que ustedes conocen; y, el escenario final va a tener esos mismos pasos, transformados en pasos a desnivel, más los pasos a desnivel nuevos. Sumado a algunas medidas de ordenamiento que hay que incluir en cada caso, es bastante fácil de predecir que el impacto en la red vial va a ser positivo, en general. En los pasos a nivel y a desnivel que estamos viendo ocho son para transporte público, tránsito liviano y cruce peatonal protegido, es decir, apto para todo tipo de vehículos, más consideraciones especiales para el cruce protegido y con elementos para permitir la circulación de personas con capacidad reducida. Para cada uno de ellos se ha desarrollado un plan. Dos de estos pasos a nivel corresponden a calles con doble sentido de circulación. Los parámetros generales de diseños para este tipo de cruces están indicados en esa planilla. En general, el túnel tiene dos carriles por corresponderse con la doble circulación, y con carriles de 3,50, que es el ancho necesario para que la circulación sea adecuada al tipo de vehículos que mencionamos. El gálibo vertical, es decir el espacio vertical para que esos vehículos circulen, está entre 3,60 y 3,80, que es lo que la reglamentación establece, en general y, en particular, para los buses, ya que lo que se ha priorizado mantener la conectividad para la red de transporte público, con una velocidad de diseño de 40 kilómetros por hora y con una pendiente de entrada y salida de 8,5 a 10, lo que es admisible para todos estos vehículos que estamos mencionando, y que permiten desarrollar las rampas minimizando el impacto que podría ocurrir sobre la interferencia en las calles paralelas a la vía en entradas y salidas de túneles. A este esquema corresponden los cruces de Del Corro y de Irigoyen.

Existen también, una serie de pasos a desnivel correspondientes a lo que están viendo de fondo en cada uno de los proyectos, que son de sentido único de circulación, cuya diferencia fundamental es que contienen un carril de circulación por sentido. Ese carril tiene un ancho de 3,50 a 3,90 de acuerdo a las disponibilidades geométricas en cada uno de los casos. Tiene un gálibo vertical de 3,60 a 3,90, porque también son aptos para transporte público y vehículos pesados; una velocidad de diseño de 40 kilómetros por hora; y las rampas de entrada y salida mantienen los valores que comentamos anteriormente.

Lo que ustedes ven de fondo, que estamos pasando rápidamente pero que puede ser analizado en el estudio de impacto ambiental, ya que está a disponibilidad de todos, es el esquema que ha sido desarrollado desde el punto de vista de altimetría y planimetría, de incluir mobiliario urbano y calles de circulación, que mantiene accesibilidad a los frentes de las viviendas; la conectividad, en términos de vinculación, tanto peatonal como vehicular, entre sectores involucrados en la obra.

El último de los grupos son cuatro pasos bajo nivel, que son los marcados en este sector, que están diseñados únicamente para tránsito liviano, porque las condiciones geométricas del lugar imponen que para que las pendientes sean admisibles, tanto en la

entrada como en la salida, el gálibo tiene que reducirse, y al reducirse deja de ser apto para transporte público. Este tipo de cruces a desnivel, entonces, que son los que ustedes están viendo en esta secuencia de imágenes, diseñadas para cada uno de los pasos que están viendo, tiene un solo carril de circulación, con un gálibo vertical de 3 a 3,25, que es la característica fundamental que lo limita a vehículos livianos; tiene una velocidad de diseño de 20 kilómetros por hora y pendientes de entrada y salida de la magnitud que están viendo. Es importante destacar que ese gálibo vertical alcanza a mantener una conectividad disponible inclusive para vehículos de emergencia, ya es el gálibo apto para circulación de ambulancias y ambulancias de alta complejidad, que son las que tienen una mayor exigencia en este sentido.

Pasando al análisis urbanístico del sector, se ha recorrido el área de influencia, y se ha visto la codificación de cada uno de los sectores involucrados. Se analizaron esos distritos especiales, como la Playa Caballito, las estaciones de Flores y Floresta, y se detectó que el proyecto no involucra afectación ni intervención sobre estos lugares; por lo tanto, no se verificó incompatibilidad entre el proyecto y los usos especiales, definidos por el Código de Planeamiento Urbano. Es decir, que no habría inconveniente en cuanto a este factor, para el desarrollo de los trabajos.

La evaluación de impacto vial se hizo a través de modelos de simulación, que constituyen una herramienta que el gobierno de la Ciudad viene utilizando, sistemáticamente, y con éxito, inclusive en la planificación urbana general. Van a ver algunas imágenes dinámicas y verán que lo que permiten los modelos es representar la red de una manera real a través de la semaforización, el transporte público, la calzada, las demandas y demás; y la forma en que el tránsito se mueve, con los parámetros y condiciones de comportamiento y circulación general que describen la situación actual. A partir de allí se involucran e incluyen en el modelo las modificaciones de infraestructura y de demanda necesarias para evaluar su efecto.

El modelo sirve, fundamentalmente, para resolver estos temas y verificar la eficiencia de los proyectos, pero también para determinar los parámetros de la línea de base, que son los parámetros contra los cuales van a ser comparados los distintos escenarios. En todos los casos, existe también un proceso de diagnóstico –ustedes sabrán que la posibilidad de tener un diagnóstico acertado brinda una alta probabilidad de tener las respuestas correctas y la planificación adecuada-. Todas estas situaciones que se veían, sistemáticamente, de formación de cola, como mostraba el ingeniero Krantzer, sobre las calles transversales y que bloquean la circulación no solo en las calles anexas, como Yermal y Bacacay, sino que llegan a bloquear la avenida Rivadavia, generando situaciones de confusión y conflictos recurrentes, deben ser verificadas a través de la consistencia entre la realidad y el proyecto; y se debe entender que el modelo está representando a la realidad, para que los parámetros de la línea de base sean los correctos.

Estas son algunas de las imágenes dinámicas que permite el Código. Esta es la situación, de donde se sacan los parámetros de la línea de base, donde se verificó que en cada uno de los casos, fundamentalmente, esas formaciones de cola, establecidas con la presencia de la circulación del tren, sean equivalentes a la que se está tomando, realmente, en cada uno de los casos. Como dijimos antes, a partir de la confiabilidad que brinda la inclusión de un montón de pasos a desnivel evitando el efecto barrera de la traza ferroviaria, deja a la situación más desfavorable en el período de obra, el que es conflictivo en todas las obras. Ustedes vieron recién, en las encuestas que les mostró el ingeniero

Krantzer, en las que la visión menos positiva que todo el mundo tiene respecto de las obras a realizar es durante el período de obra. Ustedes habrán visto que en las primeras obras que se hicieron la opinión positiva era del 50 o 60 por ciento en el período de obra, llegando al 80 y 85 por ciento también en ese período. Esto se debe a una sucesión de medidas que, a partir de que las obras fueron avanzando, se fueron perfeccionando y adaptando a los requerimientos del entorno; entonces el impacto de la obra es menor.

Una de las principales situaciones conflictivas del período de obra es la intervención sobre los pasos existentes, que bloquea la circulación sobre ellos. Durante ese período es necesario volver a establecer la conectividad a través de un número de pasos a niveles provisorios, cuya factibilidad ha sido tratada con el ferrocarril Sarmiento, para establecer que realmente es posible hacerlo en estos lugares. Se propusieron los pasos a niveles provisorios en los puntos en donde los ven. Tienen que compensar ese número. Cada uno de ellos tiene, en sí mismo, menor capacidad que el paso que está bloqueando; tiene restricciones en la circulación; tiene condiciones de transitabilidad que no son las de un paso definitivo. Entonces, el reemplazo de los cruces que se están cerrando tiene que ser hecho con una mayor cantidad de pasos provisorios que lo que se está cerrando.

Estas son las propuestas, aunque puede ser que en el escenario definitivo haya alguna modificación, a través de un acuerdo entre el ferrocarril y el gobierno de la Ciudad, para mover la disponibilidad de estos cruces. Pero la propuesta para mantener la movilidad y minimizar los impactos sobre el período de obra es esta. Y el concepto general es reemplazar con un número mayor de pasos provisorios a los que están en funcionamiento, y que serán cerrados durante el período de obra. Para cada uno de estos pasos se estableció .como se ve acá- un sistema localizado para los viajes cortos. Por ejemplo, para que quienes cruzan por Irigoyen y tienen imposibilitado ese cruce, tengan una vía de sentido de circulación este-oeste y otra en el sentido contrario que de alternativa de cruce a ese paso. Al mismo tiempo en la red global, en el tramo entre Irigoyen y García Lorca, se han incluido pasos no asociados a este concepto, sino que están asociados a aquellos vehículos que pueden hacer un redireccionamiento más largo de su viaje. Son los que viniendo de General Paz al centro, cruzaban sobre Irigoyen para tomar su camino y, ahora, ven la factibilidad de cruzar más adelante, a través de alguno de los pasos a desnivel. En cada uno de los casos ha sido incorporado un esquema de circulación alternativo para los viajes cortos, y se ha analizado, globalmente, todo el sector, para ver el efecto sobre los viajes largos. Ustedes están viendo cada uno de los pasos provisorios realizados y cual es el área de incidencia de cada uno; cómo se ha resuelto la vía alternativa de cruce para los viajes cortos, y cómo se han involucrado, en general, para los viajes largos. El trabajo se realizó, específicamente, para cada uno de los doce cruces.

Hay un concepto importante: fíjense que hay distintos módulos de obra que permitirían pensar que estas son obras independientes ubicadas en un sector de la Ciudad. Sin embargo, se ha considerado la realización simultánea de todas ellas, que es el efecto más desfavorable -la mayor intervención sobre esto-, lo que exigió que el análisis haya sido en forma global para todo el sector, con todos los cortes simultáneos. Es un escenario muy probable, y se busca que esté resuelto a la mayor brevedad. Ustedes saben, como les comentaba el ingeniero Krantzer, que el ferrocarril está implementando medidas de mejora a través de la inclusión de material rodante, que permite, para poder brindar un servicio acomodado a la cantidad de formaciones, aumentar la frecuencia sensiblemente. Hoy en día existen antecedentes de bloqueos o cierre de barreras, que entre la menor eficiencia de los

sistemas de control y cierre, la posición relativa de las estaciones y la frecuencia que tienen actualmente, se han detectado cierres de entre 35 y 40 minutos, lo que implica un problema en el tránsito y un problema muy grande de seguridad vial, porque la gente no soporta estar tanto tiempo en un paso a nivel y empieza a cruzar con las barreras cerradas. Inclusive, hoy mismo, en algunos de estos pasos a nivel se implementó un sistema de señalización manual; aunque el sistema automático cierre las barreras, el ferrocarril puso banderilleros, los que permiten el cruce con las barreras cerradas y con señalización asistida. Todo eso es un esquema no deseado que tiene que ser evitado mediante este tipo de soluciones y, por lo tanto, como les decía anteriormente, durante el período de obra se incorporó la totalidad del área afectada para poder evaluar las consecuencias en cada uno de ellos.

Estos sistemas fueron evaluados con los mismos modelos, a través de la representación de las condiciones de circulación. También es importante decir que todos estos planes de aumento de la conectividad entre un sector y otro, vienen acompañados, a posteriori, de un plan de reordenamiento. Entonces, lo que ustedes ven como escenario definitivo, con los sentidos de circulación establecidos para cada uno de los pasos a desnivel, puede ser modificado en futuros pasos y planes de reordenamiento, si se viera que es una condición conveniente.

Lo mismo para el plan de pasos a nivel provisorios. Lo que se está demostrando con esto es que existe, al menos, una solución definitiva con un ordenamiento beneficioso; y que existe al menos una forma de plantear los desvíos de obra que soluciona el problema y que, también, es exitoso en los términos en que se está buscando. Eso no quiere decir que exista de acá al principio de obra o a la puesta en operación la posibilidad de mejorar eso, a través de un análisis del reordenamiento, sobre todo respecto de los sentidos de circulación de cada uno de los sectores involucrados. Los parámetros operacionales que mencionamos se miden mediante lo cuantitativo. En el modelo existe la posibilidad de apreciar, por visualización directa de la interfase gráfica, si esto funciona.

Pero lo más importante no es esto sino la cuantificación de efectos. Este primer gráfico, que es uno de los más característicos –elegimos los más representativos–, indica la cantidad de vehículos acumulados en la red, instante a instante. Es como si le sacara una foto al área que estoy considerando, y al minuto contara cuántos vehículos hay ahí; al minuto siguiente hago lo mismo; y al siguiente, lo mismo. Entonces voy registrando la cantidad de vehículos acumulados. Cuanto menos vehículos haya, mejor es la eficiencia del sistema; cuántos menos vehículos, menor acumulación de cola. Es la situación deseada: menor cantidad de vehículos en la red. Al mismo tiempo –que es lo más importante en el período de obra– cuando existe una congestión instalada en el período analizado, la cantidad de vehículos crece exponencialmente –que es lo que no queremos– y se bloquea la situación y empieza a subir la curva con una pendiente casi de 90 grados porque hay una congestión total, prácticamente, y se genera un *gridlock*, que es un bloqueo total. Lo que se busca en el período de obra es eliminar los *gridlock* y lograr que curva sea lo más horizontal posible y que no se separe demasiado de la curva de la situación existente.

Obviamente, no podemos pretender que en el período de obra la situación mejore respecto de la original. La obra es un período de distorsión de las condiciones de circulación y hay una afectación, la que tenemos que lograr que sea mínima y admisible respecto de las exigencias de la gente. Esto demuestra que esa condición se logra mediante un sacrificio, de una pérdida menor de la eficiencia, que esa situación se mantiene sin bloqueos generales. El segundo gráfico muestra la variación en las velocidades medias;

fíjense que las velocidades medias del período de obra son menores, levemente, que las del período de base, pero en ningún momento decaen como para resultar inadmisibles.

La parte más predecible de los efectos de la obra se ve a través del modelo de simulación cuando se eliminan los entrecruzamientos entre las vías ferroviarias y los pasos existentes, con la obra ya terminada. Es muy fácil determinar que la posibilidad de una circulación continua, a pesar del paso del tren, es una ventaja importantísima, y que elimina un montón de situaciones de congestión, que son las que se viven en la situación actual, según como se cuantificó en el modelo.

Hacemos el mismo análisis que antes, pero esta vez para el período operacional, con la obra terminada, y se ve, respecto de la situación actual, una mejora importante. Fíjense que la diferencia entre cantidad de vehículos entre una situación y otra es, sugestivamente, importante, en el sentido de que si uno traslada eso a formaciones de cola, la longitud que se está ahorrando es de magnitud, a veces, de hasta kilómetros, en términos de acumulación de vehículos en la zona. Se mejoraron las velocidades medias y se puede ver que ese aumento de la velocidad media, en general, implica una disminución en los tiempos de viaje, equivalente. Hay que tener en cuenta que esos son tiempos de viaje promedio; entonces, existen muchos viajes que no modifican el tiempo de viaje porque no están directamente involucrados en la situación correspondiente al paso a desnivel. Es decir, si consideramos el aumento de la velocidad y la mejora en los tiempos de viajes, únicamente de los vehículos que cruzan de este a oeste, se verifica un aumento muchísimo mayor en cuanto a las condiciones medias, generales.

El segundo punto considerado fue el análisis, a través de la redistribución de flujos de tránsito, del impacto acústico que se genera sobre la zona. Lo mismo, en principio se hicieron mediciones en cada uno de los cruces o sectores -está indicado en cada uno de los cruces- lo que dio un parámetro en la línea de base, cuantificable en forma directa, a través de estas mediciones, lo que permitió establecer el mapa de ruidos del sector, calibrado en la forma correspondiente, respecto de las mediciones. A partir de ahí, el dato más importante que sigue es cómo se iban a redistribuir los flujos, que calles iban a tener mayores velocidades medias, mayores flujos o una alteración en el componente de la tipología de los vehículos, y determinar a través de la aplicación de modelos específicos, los niveles de ruido que se iban a presentar en los mismos puntos, en la situación con proyecto, detectando la diferencia entre un escenario y otro. En general, la facilidad y fluidez en la circulación permitió detectar que, en la mayoría de los casos, se presentan disminuciones e impactos positivos. Los únicos casos que suelen ser, a veces diferentes, son aquellos en donde no existe un paso a nivel y se incluye una circulación vehicular que ahora no existe, en este momento. Obviamente, en esos lugares, el nivel acústico y de ruidos aumenta. Se han cuidado dos cosas. Lo primero es verificar que, en ningún caso, se superen los límites establecidos por la norma, de acuerdo al distrito de sensibilidad acústica, que fija el máximo admisible para cada sector. Eso no pasa, de ninguna manera. Y cuando los niveles de ruido suben más de 3 a 4 decibeles respecto de los actuales, se ha sugerido la incorporación de métodos de barreras acústicas naturales, mediante la inclusión de vegetación específica y demás, que pueda mitigar ese efecto. Esto fue realizado para cada uno de los cruces y los datos numéricos pueden ser analizados más profundamente que en esta presentación, en la lectura del estudio de impacto ambiental. La metodología utilizada fue la que fuimos desarrollando.

Uno de los puntos también importantes merece una mención, aunque no significa directamente un impacto visual, es el relevamiento que se hizo en cada uno de los pasos a desnivel, el que tiende a detectar situaciones existentes, de canalizaciones de drenajes pluviales, electricidad y cualquiera de los servicios abastecedores, con la pauta obvia y exigente de que, en ningún momento esos servicios tienen que ser interrumpidos para el entorno. Y minimizar la posibilidad de que el desarrollo de la obra pueda, por accidente o negligencia, cortar alguno de estos servicios, involuntariamente, por no haberlo detectado previamente. Para cada uno de estos sectores se hicieron las averiguaciones en las empresas proveedoras de cada uno de estos servicios y se hicieron los relevamientos para detectar la posición verídica de cada uno de esos planos obtenidos de ese lugar; y se hizo el plan de trabajo como para que esa interferencia no sea afectada por las obras.

Una de las cosas que también les comentaba el ingeniero Krantzer es la total independencia en términos estructurales, entre las obras de pasos bajo nivel y las del futuro soterramiento. Fíjense que, en ninguno de los lugares los niveles de fundación de cada uno de estos pasos a desnivel interfieren con el túnel que resulta del soterramiento, las presiones que se descargan, tampoco interfieren entre sí. Esto ha sido verificado por los especialistas propios y los que están trabajando en el proyecto del soterramiento. Existe sí el punto crítico de cada una de estas situaciones, que son los sectores donde los pasos a desnivel se vinculan o coinciden, por lo menos en progresiva, con la presencia de las estaciones. Ahí se hizo una verificación especial, y se vio que la transmisión de esfuerzos, la presencia de los bulbos de presión de las fundaciones, los métodos constructivos de las estaciones no interferían para nada unos con otros ya que la obra del soterramiento no se encuentra afectada por la presencia, en ningún caso, de los pasos a desnivel que estamos proyectando.

En particular, en este sector donde estamos más cerca, se ha cambiado –en el sector central del túnel del paso bajo nivel- el método constructivo, y se han eliminado, en ese tramo, los pilotes para pasar a ser un cajón por empuje, que no tiene una presencia relativa importante ni una transmisión de esfuerzos, comprometida con respecto a la vinculación con la obra del soterramiento.

El impacto en el arbolado urbano también fue analizado en cada uno de los casos y, desde el gobierno de la Ciudad se ha decidido implantar y, a partir de ahí, mantener, 996 árboles nuevos en todo el sector. Esto fue hecho a través de la decisión de mejorar el entorno urbano, dentro de la planificación general de la Ciudad, y dentro de las especies que es necesario modificar o que quedan afectadas por las obras, hay diez árboles de una jerarquía tal que imponen su traslado; y 159 árboles a remover, cuya jerarquía respecto del tipo de especie y su antigüedad justificaban esta decisión de su reemplazo por los 966 nuevos que se están poniendo. Asimismo, una vez realizado el relevamiento del arbolado urbano en el sector, se ajustaron los proyectos para minimizar el impacto de los pasos bajo nivel sobre el mismo arbolado. Inclusive, hay ejemplos muy claros de cómo, desde el proyecto original al definitivo, hay una estructura totalmente distinta para respetar la presencia de algunas especies valiosas y de jerarquía, que habría que disponer.

Algunos de los ejemplos de mobiliario urbano que están en los *slides* que siguen, simplemente, para mencionar el cuidado que se puso en la parte de incorporación de estos elementos en el paisaje urbano, y que sea acorde a la jerarquía del proyecto que abastece. Piensen que las calles frentistas tienen adoquines inter-trabados, lo que da una condición de calle de convivencia, es decir, a través de la manifestación de un solado diferente, se entiende que esa es una vía diferente a las de circulación normales. Y, por lo tanto, se da

prioridad, en esos sectores, a la circulación de los vecinos, la que tiene función de accesibilidad y no de circulación directamente.

Existen también los típicos bolardos que vieron que se están instalando en toda la ciudad, con su sistemática presencia en todos los lugares. Los cestos también son acordes a los que están viendo en todos lados. Se incluyen, también, elementos de iluminación y de seguridad. Las condiciones de semaforización también se abastecen a través de los controladores necesarios, en todos los sectores de circulación; sobre todo en los peatonales, en donde se ha tenido especial cuidado en la incorporación de una iluminación pareja y con los niveles de luminosidad adecuada para satisfacer a una condición comfortable y de seguridad.

A nivel referencial, porque no es posible verlo en este tipo de presentaciones, se hizo una matriz que identificó los impactos por cada uno de los factores, positivos o negativos, y se evaluaron en términos de, como decíamos antes, su permanencia, su carácter reversible o irreversible; todos los factores que, normalmente, permiten hacer la evaluación de los impactos para determinar las medidas de mitigación que hay que tomar. En la mitigación de la etapa constructiva se puso especial cuidado y se han determinado los planes de gestión y monitoreo que cubren los planes de gestión y monitoreo que cubren todos estos puntos que ustedes están viendo acá. ¿Cuáles son las medidas que hay que tomar y cómo deben hacerse para evitar la contaminación visual y acústica durante el período de obra? ¿Cómo debe minimizarse la contaminación del aire mediante inspecciones de vehículos y maquinarias en el sector, controles sobre la emisión de polvos y contaminantes en el sector? ¿Cómo debe mantenerse la higiene urbana en cada uno de los sectores? ¿Qué cuidados hay que tener respecto de la contaminación del suelo, en cuanto a las tareas de mantenimiento de equipos y maquinarias, las que suelen derramar combustibles y lubricantes sobre el terreno? Eso está especialmente especificado cómo hacerlo. Medidas de seguridad que son la forma de señalizar y realizar los desvíos de obra en cada uno de los casos. Esto no solo tiene un plan de gestión sino cómo van a ser monitoreados durante el período de obra.

Como mejoras obtenidas, se permite incrementar la frecuencia de las formaciones del tren Sarmiento, mediante un aumento de la movilidad y conectividad en todo el sector; se disminuyen los tiempos y longitudes de viaje, ya que al haber mayor conectividad se permite encontrar rutas más cortas y más rápidas, por la ausencia de la interferencia de la traza ferroviaria. Se incrementa la conectividad, como dijimos; el transporte público involucrado con todas estas medidas logra captarlos para su funcionamiento y, también, minimiza sus tiempos de viaje, y demás. Existe una presencia de mayores espacios públicos en lugares que, hoy en día, son marginales y aparecen como estas cabeceras en cada uno de los pasos a desnivel; y aumenta la seguridad, por la reurbanización del área y por el incremento de la iluminación. Esto está sumado a otros factores sociales que están más desarrollados en el estudio de impacto, donde la agregación de dos sectores urbanos físicamente separados por la vía se mejora, sensiblemente, a través de esta situación. Les agradezco. Traté de comprimir todo esto en el tiempo que tenía disponible. Muchas gracias por la atención.

## Participantes

**Sr. Coordinador** (Barra).- Concluida la exposición de los expertos, damos comienzo al registro de participantes, recordándoles que tienen cinco minutos para exponer.

### 1.- Sr. Marcelo Gustavo Genoni

**Sr. Coordinador** (Barra).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 1, señor Marcelo Gustavo Genoni.

**Sr. Marcelo Genoni.-** Vengo en representación del Consorcio de Propietarios Dosplaza, lindero al puente de García Lorca y a Ferrocarril Oeste, convergiendo también en intereses comunes con el Club Ferro Carril Oeste, en la misma manzana, la constructora Decasa (conformada por Rukan-Caputo) y vecinos linderos. Dicha constructora tiene otra obra más prevista de 33 pisos. Agradecemos la invitación.

Hago una breve reseña. El 27 de setiembre de 2012 ya hubo una audiencia por la construcción del puente provisorio sobre la calle García Lorca. Eso sufrió varios cuestionamientos, y por distintos motivos, esa obra después se paralizó. Pesa aún sobre ella un amparo que lo generó nuestro consorcio; yo he mantenido conversaciones con el equipo legal de AUSA, que es gente vecina nuestra. Y viendo esta nueva situación de obras concatenadas, podríamos llegar a buscar una forma de resolver la situación del amparo. Estaría sujeta a que se revisen algunas situaciones que tienen impacto en el lugar; sobre todo la secuencia de las obras y su impacto.

Paso a hacer unas breves observaciones para que queden asentadas en la versión taquigráfica, de las que le puedo dejar el archivo, para facilitar la redacción. Algunas de ellas ya las han contestado pero las vuelvo a plantear.

- 1) Secuencia de apertura y cierre de pasos en la parte lindera al ferrocarril, ya que por García Lorca circulan camiones y colectivos, por ejemplo las líneas 136 y 141.
- 2) No se mencionan aperturas de pasos en lugares muy críticos. Acá se planteó un desarrollo para todo Caballito pero no se hizo mención a la calle Rojas y a la avenida Honorio Pueyrredón, que sobre todo esta tiene planificado, desde los 80, un cruce que no se terminó de hacer nunca porque se usurparon terrenos para darles otros usos. Si hay un planeamiento, en el sentido de que hay una parte soterrada hasta el inicio de Caballito, hay que tomar en cuenta para resolver los dos nudos conflictivos, como son la calle Rojas y la avenida Honorio Pueyrredón.
- 3) Hay una situación relacionada con el *Shopping*, la que afectaría la calle Morelos. Volviendo al tema de secuencias y prioridades, no sé como las manejan, pero habría que resolver primero el paso de Morelos, lo que descomprimiría varias situaciones.
- 4) Fragata Sarmiento: el puente existente –tenemos videos que lo demuestran- suele colapsar. Es muy común que suceda. Por eso es importante la apertura de pasos provisorios, como se mencionó.
- 5) Respecto al tamaño del paso del túnel de García Lorca, nos quedan dudas porque como nosotros somos un complejo de torres muy grande somos grandes recicladores y generadores de material reciclado. Por lo tanto, es un paso obligado para vehículos de la planta de reciclado. No tenemos certeza si con un paso de 3,50 metros y con la altura de



sentido único planificados para ahí va a poder pasar ese camión; no tenemos certeza si el único camión de bomberos –que tiene una escalera de 32 pisos-, que es el único que nos podría atender en situación de incendio de la torre, podrá pasar por ese paso planificado.

- 6) Persiste un problema –si bien estas obras, aparentemente, favorecerían el entorno- es que donde está el complejo de torres Dosplaza tenemos 200 cocheras en funcionamiento, y se prevén otras 200 más para la segunda torre, cuyo plazo de inicio lo planteará, eventualmente la constructora de la segunda torre. Pero tenemos 200 cocheras que generan colisiones a la salida del túnel. Les comento que, al día de hoy, para poder salir en horario pico, entre las 8 y las 9 horas, dependemos de que la barrera esté cerrada. Porque si está abierta, hasta que no pasa todo el flujo de tránsito no podemos pasar. Con un túnel nos vamos a encontrar con que va a haber colisión, en horarios picos, de entrada y salida, con ese flujo que de cuatro carriles pasa a uno, y se van a acantonar todos en la puerta de la torre del complejo Dosplaza. Hay otro punto de tensión que es la calle Bogotá que hay un semáforo previo al de Avellaneda, con lo cual estaríamos replicando el colapso del puente de Fragata Sarmiento. Estamos a favor de las obras pero queremos ver este tipo de detalles que, a lo mejor, no los vemos plasmados en el primer documento; en el primer documento que descargue de Internet se hace mención a lo que comentaba el señor, al impacto ambiental. Hay previstos muchos detalles pero lo que puede pasar es un detalle que no lo veo. Por eso lo quiero dejar observado.
- 7) Se mencionan cortes por achiques de veredas y desplazamiento en el complejo Dosplaza y Ferro, con movimiento de especies vegetales. Ahí habría que ver porque ya no queda más margen para reducir las veredas. Tenemos una calle interna que se hizo para permitir que el flujo de tránsito que viene por Bogotá pueda entrar al edificio. Dicha calle interna se podría ver complicada o colapsada, o el acceso de la gente que salga del túnel se verá complicada por el tránsito que tenemos hacia la torre. Repito: por ahora es una, pero está prevista la construcción de otra más. Son 33 pisos, a ocho departamentos por piso, son 260 unidades en la torre existente, y va a ser un número equivalente para la próxima torre.
- 8) Después otro problema que vemos es un alto impacto de....

**Sr. Coordinador** (Barra).- Vaya redondeando, por favor.

**Sr. Genoni**.- Sí, voy redondeando.

...de la tracción a sangre. Se han acantonado muchos cartoneros –oficiales y no oficiales- circulando, contramano, con tracción a sangre. No sabemos qué puede pasar si, a la salida del túnel, nos encontramos con vehículos de tracción a sangre, en el único sentido, yendo a contramano.

- 9) Lo que tampoco queda del todo claro en el expediente es si García Lorca, efectivamente, va a ser un túnel o se va a retrotraer a la idea original del puente. Leyendo el expediente, se alterna, puente y túnel. Eso surge de su lectura.

Dejo abierta una propuesta de implementar una comisión chica entre las partes directamente afectadas –para García Lorca y Gainza-, conformada por gente del club Ferrocarril Oeste, el complejo de torres Dosplaza, la constructora Decasa, los vecinos linderos. En esto también, quiero señalar que el Club Ferrocarril Oeste va a habilitar la tribuna nueva, lo que va a tener un gran impacto de gente, de entre dos mil y cuatro mil personas, al evacuarla; y hoy está bloqueado el paso por Gainza. Muchas gracias.

## 2.- Sra. Beatriz Susana Oller

**Sr. Coordinador** (Barra).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 2, señora Beatriz Susana Oller.

**Sra. Oller.-** Buenos días a todos. Voy a dividir mi alocución en dos partes. La primera es con referencia, justamente, a la audiencia pública, en donde los vecinos estamos contados con los dedos de una mano, porque no se ha hecho pública y porque la mayoría de los vecinos que se van a ver afectados por estas obras no tienen la posibilidad de venir a escuchar, a ver qué se va a hacer y a presentar sugerencias. A mí ya me pasó en la audiencia a la que hacía referencia el señor Genoni, de septiembre de 2012, en la que se dijo que se iba a hacer un puente provisorio en García Lorca. Yo vivo en la calle Martín de Gainza y tenía, prácticamente, el puente apoyado en mi medianera. Se hacen estas audiencias simplemente porque hay que cumplir un trámite pero la voz del vecino no se escucha. Creo que hay que modificar esto y que estas audiencias tengan no solamente el carácter de un trámite que hay que cumplir sino que sean vinculantes como para que la voz del vecino afectado por estas obras tenga cierto peso. Habría que hacerlas antes de que estén adjudicadas. Cuando se hizo la audiencia del puente que se iba a hacer en García Lorca, ya estaba la licitación presentada y ya estaba la empresa adjudicataria que iba a hacer la obra.

Nosotros, en dicha ocasión, tuvimos varias reuniones. Acá hay gente presente, recuerdo al señor de AUSA, que está allá. Allí se habló, en ese momento, de cambiar ese puente por lo que hoy están presentando, es decir, los pasos bajo nivel. En su momento me dijeron que eso era imposible por el tema del soterramiento. Yo, en su momento, siendo bastante ignorante respecto del tema, les dije que estimaba que no porque estaban en un metraje totalmente distinto. Me dijeron que la CNRT era la que se oponía; fui a la CNRT, quien me dio la razón en el sentido de que se podían hacer los pasos bajo nivel. Y, además, gracias a esa pequeña ayuda que me dieron para que fuera allí, se evitó la obra de ese mamarracho que se iba a hacer ahí, en la calle García Lorca. Porque en la CNRT se descubrió que no se habían pedido las autorizaciones para hacerla. Espero que esta vez todo esto esté evaluado y se hayan pedido los permisos como para llevarla adelante.

En cuanto al tema de los pasos, voy a hacer un pequeño agregado a lo que hizo el señor Genoni, que es mi vecino, ya que yo vivo en la calle Martín de Gainza y, él, en García Lorca. Yo voy a estar afectada al proceso de obra porque se va a abrir allí el paso a nivel para que circule todo el tránsito que viene por la calle García Lorca. Las dimensiones de Martín de Gainza no tienen absolutamente nada que ver con las de García Lorca. Yo escuché lo que ustedes dijeron en el sentido de que se iban a hacer las obras, simultáneamente, en todos los pasos. Como vecina me parece lo más lógico que primero se hagan los pasos a nivel en donde hoy no hay cruces. En nuestro caso, el de Morelos; y, una vez que estén estos pasos, que se hagan los otros. Porque en el caso de Caballito, ustedes dijeron que se iban a abrir los otros pasos y mencionaron varias opciones para reemplazar el cruce que va a estar afectado por la construcción del paso bajo nivel. Pero en Caballito, solamente se va a hacer en la calle Martín de Gainza; no hay otra opción. No es una calle que va a poder soportar todo el tránsito que, hoy en día, tiene García Lorca. Además, antes de esto, voy a pedir que se haga la pavimentación de la calle. En la calle Martín de Gainza se hizo un trabajo por el que hay que felicitarlos porque nunca lo había visto; en Yermal hay

60 centímetros de hormigón armado; es como para que pasen por allí tanques de guerra. En cambio, en el de Rivadavia hasta la vía, está en un estado lamentable. O sea, que si va a haber un paso a nivel por donde va a tener que circular más tránsito que la que puede absorber, por lo menos que la calle esté en condiciones para que la circulación se haga más viable.

Estos son los pedidos que hago; y que, por favor, la gente de AUSA, que creo que va a a tener la obligación de informar a los vecinos afectados por estas obras, que lo hagan; y que no pase lo que paso con el puente, respecto de lo cual éramos muy pocos los vecinos que estábamos enterados. Y, siempre, somos los mismos los vecinos que participamos. Muchas gracias.

### 3.- Sr. Martín Pablo Borghi

**Sr. Coordinador** (Barra).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 3, señor Martín Pablo Borghi.

**Sr. Borghi.**- Yo soy vecino y voy a hablar, también, sobre el paso de García Lorca. A su vez, estoy vinculado con la empresa desarrolladora del complejo Dosplaza, y lo que queremos plantear es que, en general, estamos de acuerdo con el plan de realización del paso bajo nivel. Pero, específicamente, en el de García Lorca vemos que el diseño geométrico no es el deseado porque, realmente, interfiere con la entrada y salida del complejo Dosplaza. El diseño geométrico que figura en Internet no respeta las pendientes de salidas que se informaron recién. Ahí, la pendiente de salida del lado Bogotá, según el proyecto que figura en Internet, dice que es de un 6 por ciento; y, acá, nos dijeron que tenía que estar entre 8,5 y 10. Si tiene una pendiente del 6 por ciento, interfiere con la entrada y salida del complejo Dosplaza, es decir, García Lorca 260-280. Por eso, pido que se revea ese diseño geométrico y, además, al ser la calle de servicio una calle de mano única, no está explicado como es la utilización de dicha calle, toda vez que no se puede retomar, si uno viene de Rivadavia hacia el norte, la calle de servicio. Hay algo que no entiendo. Lo único que se me ocurre es que haya un contracarril, desde Bogotá, por García Lorca, lo que en el proyecto no está especificado.

Por otro lado, también quiero reiterar nuestras dudas respecto del paso de camiones o camiones de bomberos, por ejemplo, para atender alguna emergencia en ese complejo. Y la otra cuestión que me genera dudas es el tema de la interferencia con el soterramiento, toda vez que en la información que figura en Internet dice que el paso de García Lorca sí interfiere con el soterramiento, con la estación Caballito del futuro soterramiento. Quisiera que me expliquen un poquito cómo es eso, y cómo se va a resolver, ya que según lo que leí en el documento, aparentemente, ese túnel se usaría en el futuro como salida de la obra de soterramiento. Quisiera que, si se pueden, me expliquen, en este ámbito, cómo es esa interferencia. Nada más.

**Sr. Presidente** (Nardi).- Quería aclararles a todos los participantes que presentaron dudas, que cada una de las respuestas a las consultas que han hecho, van a estar después de la transcripción de esta audiencia pública, subidas a la página *Web*, con cada una de las dudas que tienen respecto del proyecto. Además, a la gente de García Lorca, quiero informarle que en el informe técnico, el cual consta en el expediente, por cada uno de los cruces hay

un expediente específico, que se están tramitando y sustanciando, simultáneamente a este expediente marco. Este es el expediente del programa y, al mismo tiempo, cada uno de estos cruces tiene su especificación. El expediente de García Lorca es el expediente N° 2014-13093354-MGEYA-APRA. Todas las respuestas van a estar luego de la transcripción de la audiencia pública.

**Sr. Coordinador** (Barra).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 4, señor Mauro Seghetta.

- El participante no hace su alocución.

**Sr. Coordinador** (Barra).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 5, señor Juan Pablo Martínez.

- El participante no se hace presente.

### **6.- Sr. Alejandro Ruggiero**

**Sr. Coordinador** (Barra).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 6, señor Alejandro Ruggiero.

**Sr. Ruggiero.-** Buenos días. Soy el arquitecto Alejandro Ruggiero, vecino del barrio de Liniers, Comuna 9.

Cuando se analiza un proyecto en su conjunto, lo mínimo que uno espera es que sus impactos ambientales sean neutros; y, si son positivos, mucho mejor. Si analizamos este programa en su conjunto, seguro que los impactos serán positivos en cuanto a movilidad y circulación vehicular, que es lo que se pretende privilegiar. Sin embargo, este criterio resulta en una preocupante simplificación ya que, dada su extensión, cada punto a intervenir tiene sus problemáticas propias del lugar, las que se espera que estén evaluadas de manera correcta, cuando se hagan las necesarias audiencias públicas requeridas par cada proyecto ejecutivo en particular.

Del análisis de las mil seiscientas noventa y un -1691- hojas, corresponde observar:

- 1) Cuando se describen las características de los pasos bajo nivel en los distintos informes y dictámenes, estas descripciones no son homogéneas ni iguales para todos; no presentan los mismos elementos descriptos y carecen de datos críticos. A manera de ejemplo, no se indica la longitud del túnel vehicular en ninguna de las obras ni tampoco se describe la longitud del túnel peatonal; hecho este último que resulta preocupante en cuanto a un tema de seguridad de los peatones. Un túnel peatonal largo puede resultar peligroso, en una sociedad tercermundista de arrebato y violencia. Sobre este particular resulta preocupante el desarrollo de unala vía peatonal en el túnel del paso Morelos, el que en su lado este se desarrolla lindero al playón Caballito, actualmente abandonado y en estado de desolación.
- 2) Al analizar la relación de este programa con otros proyectos de envergadura a desarrollar, sólo se lo coteja con el futuro soterramiento del Sarmiento, haciendo hincapié en la parte constructiva. En el área de influencia de la traza del Sarmiento,

existen dos desarrollos urbanísticos pensados en las playas ferroviarias de Liniers y Caballito, los que se rigen por la Ley 4477/12 y los *master plan* seleccionados en los respectivos concursos. Se debería evaluar este programa considerando, en el escenario, tales futuros proyectos, en especial para la etapa operativa.

- 3) Al analizar la línea de base ambiental, cuando se evalúa el paso bajo nivel de la calle Irigoyen y sus correspondientes pasos provisorios existen diversos errores al describir la zona de afectación:
  - a) El predio que, en el estudio, se describe como “bajo autopista”, en la intersección de Bacacay y Ruíz de los Llanos, que es hoy utilizado por la empresa Equimac, catastralmente resulta ser parte de un predio mayor, afectado al distrito de urbanización U44 –cuando pasaron las filminas, casualmente, hablaban del U43 pero del U44 se olvidaron-, que es parte de la fracción H. Aquí está la plancheta que yo, después, les voy a entregar.
  - b) Si transitamos en sentido norte-sur, por el paso de Irigoyen, luego de este predio utilizado por la empresa y antes del propio paso ferroviario, a mano derecha, existe un acceso vehicular a los talleres ferroviarios Liniers-Villa Luro, el que no está descrito en el estudio. El cierre de esta entrada franca, y dada la presencia de columnas, obligará a que todos los vehículos pesados –camiones- que entren al predio lo tengan que hacer por el otro acceso, que es la calle Reservistas Argentinos 101, a quince cuadras del lugar –cabe aclarar que el predio tiene 37 hectáreas. Dicho acceso va a ser lo que llamamos “un punto crítico”, ubicado fuera del área de influencia del terreno. La zona de Liniers norte es ambientalmente crítica por la gran cantidad de factores físicos y de uso que mal confluyen en ella. Este daño colateral no está considerado en el escenario presentado.
  - c) Al presentar la descripción de la Hidrología –punto 3.1.3, página 615, del estudio de Internet- se menciona la Cuenca del Maldonado, pero se omite el canal aliviador del Cildañez, que corre justo por debajo de la calle Ruíz de los Llanos. Esta presencia omitida puede causar interferencias tanto en la boca del túnel como en el paso a nivel provisorio. Es un caño de 5,80 metros de diámetro construido a mediados del siglo pasado. Esta antigua estructura puede verse afectada no solo por la boca del túnel sino por el desarrollo provisorio, el que producto del futuro alto tránsito por este paso provisorio, será sometida a cargas dinámicas longitudinales, hoy en una zona muerta. Si sos ingeniero sabrás que cuando le pongas carga a una estructura muerta, se va a rajarse y se va a romper; y nos vamos a quedar sin aliviador. Tampoco, en este aspecto, veo que en el estudio, el canal abierto paralelo a las vías del ferrocarril, en el lado sur –vías ascendentes hacia Moreno-, esté marcado. En los egresos de este paso a nivel podés tener otra interferencia. Es de destacar que este canal a cielo abierto colecta las aguas de 15 cuadras al oeste, ya que viene desde el paso a nivel de Barragán.
  - d) Por último, el paso provisorio que pretenden trazar no es sobre el bajo autopista, sino que integra un predio mayor. Este predio mayor es el taller ferroviario Liniers-Villa Luro, en donde existen edificios de valor patrimonial, alcanzados por el decreto del Poder Ejecutivo Nacional 1063/82 y las leyes de la Ciudad N°626, N° 1227 y N°4477. Esta situación no consta en el punto 3.1.6.2, página 710 del estudio. Antes de realizar cualquier intervención en el lugar se debe definir lo que fija la Ley 6, en el artículo 4°, punto b), que es el área ambiental protegida en torno a los edificios. Porque al abrir un paso a nivel

se puede dañar el entorno. Les voy a dejar una copia. Les pido que me lo firmen.

### **Finalización**

**Sr. Presidente** (Nardi).- Estos fueron todos los participantes anotados. Les agradezco a todos su presencia y les comento que, apenas tengamos la transcripción de la audiencia pública, será elevada a la página *Web* de la Agencia de Protección Ambiental, a los efectos de que cada uno pueda tomar conocimiento. Les agradezco a todos.

- Es la hora 13 y 42.

Liana Strasberg  
*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**

**Hoja Adicional de Firmas  
Informe gráfico**

**Número:**

Buenos Aires,

**Referencia:** Versión taquigráfica

---

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 22 pagina/s.