

Versión Taquigráfica

AUDIENCIA PÚBLICA

Análisis del proyecto denominado “Programa Villa Devoto de Pasos Bajo Nivel del FFCC San Martín en calles Benito Juárez, Marcos Paz, Nueva York, Asunción y avenida Chivilcoy”

4 de julio de 2018

S U M A R I O

| | |
|--|-----------|
| AUDIENCIA PÚBLICA | 5 |
| Iniciación | 5 |
| Expertos | 5 |
| Sr. Andrés Meiss | 5 |
| Ing. Alejandro Langlois | 7 |
| Participantes | 12 |
| 1.- Sra. Silvia Graciela Solari | 12 |
| Expertos (continuación) | 14 |
| Sr. Raúl Pérez Sucunza | 14 |
| Sra. Gabriela Sciascia | 17 |
| Sr. Martín Polimeni | 19 |
| Sr. Ricardo Rebagliati | 22 |
| Participantes (continuación) | 25 |
| Sr. Flavio Domínguez | 25 |
| 2.- Sr. José Alberto Rodríguez | 25 |
| 3.- Sra. Martha Camila Kozlowski | 26 |
| 4.- Sr. Gabriel Esteban Perlini | 26 |
| 5.- Sra. Mónica Rodríguez | 27 |
| 10.- Sra. Inés Irene Naya | 33 |
| 11.- Sra. Graciela Just | 34 |
| 38.- Sra. María José Dolarea de Calcaterra | 34 |
| 12.- Sr. Alfredo B. Testa | 35 |
| 15.- Sra. Mónica Fucaracce | 37 |

| | |
|-------------------------------------|-----------|
| Expertos (continuación) | 37 |
| Sr. Alfredo Sánchez Galarce | 37 |
| Sr. Jorge Auguet | 41 |
| Expositores | 44 |
| 1.- Sra. Marta Susana Liotto | 44 |
| Participantes (continuación) | 46 |
| 20.- Sr. Rodolfo Horacio Carrera | 47 |
| 22.- Sra. Ana María Diez | 48 |
| 27.- Sra. Silvia Jackson | 49 |
| 31.- Sr. Elvio Julio Ciganotto | 50 |
| 32.- Sra. Margarita Jackson | 51 |
| 33.- Sr. Manuel Bernardo Terracini | 52 |
| 40.- Sr. Miguel Ángel Juárez | 56 |
| 41.- Sr. Héctor Antonio Ferrari | 58 |
| 42. Sra. Beatriz Alicia Romero | 59 |
| 48.- Sr. Ricardo Bautista Falcón | 60 |
| 52.- Sr. Eduardo Alberto Poodts | 62 |
| Finalización | 64 |

- En Buenos Aires, en la Sociedad de Fomento y Biblioteca Popular Devoto Oeste, a cuatro días de julio de 2018, a la hora 12 y 05:

AUDIENCIA PÚBLICA

Iniciación

Sr. Presidente (Vidal Maula).- Buenos días.

Quiero darles la bienvenida a esta audiencia pública convocada por Resolución 2018-201-APRA, enmarcada en el expediente 24680586-2017.

El objeto de la audiencia pública es el análisis del proyecto denominado “Programa Villa Devoto de Pasos Bajo Nivel del Ferrocarril San Martín en calles Benito Juárez, Marcos Paz, Nueva York, Asunción y Avenida Chivilcoy”, a cargo de Autopistas Urbanas S.A., abarcando una superficie total de 36.340 metros cuadrados.

Mi nombre es Rodrigo Vidal Maula, soy el Director del área de Evaluación Ambiental de la Agencia de Protección Ambiental y tengo la facultad delegada por el presidente por Resolución 233/18.

Todas las observaciones, sugerencias y preguntas que se realicen en esta audiencia pública serán analizadas y respondidas en el marco del expediente. Además, estarán en el sitio *web* de la Agencia de Protección Ambiental.

Dicho esto, damos comienzo a la audiencia pública.

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

Damos comienzo a la audiencia conforme con la Ley 6, que es la que regla la presente.

En una primera instancia, harán uso de la palabra los expertos presentados por el Poder Ejecutivo para explicarles el proyecto. Luego hay un registro de participantes inscriptos previamente, que también harán uso de la palabra en el orden en que han sido anotados.

La Ley 6 establece que los participantes tienen cinco minutos para hacer uso de la palabra. Si trajeron documentación escrita pueden dejarla a través de esta Secretaría que será incorporada al expediente e insertada en la versión taquigráfica. Esto obliga y considera que las autoridades tendrán que dar respuesta a todo aquello que se dice en esta reunión y lo que se deja por escrito a través de esta Secretaría.

Quiero aclarar que no vamos a permitir interrupciones, debido a que hubo una inscripción previa y los participantes tienen cinco minutos para hacer uso de la palabra.

Expertos

Sr. Andrés Meiss

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el representante de la Dirección General de Planificación de la Movilidad, señor Andrés Meiss.

Sr. Meiss.- Buenos días.

Voy a hacer una introducción muy breve. Este proyecto se inscribe en el programa de paso bajo nivel en Villa Devoto, y la parte más interesante que viene a continuación es la descripción de cada uno de los proyectos.

Voy a tratar cuatro puntos: los dos primeros tienen que ver con el contexto que justifica por qué hay que suprimir, hoy en día, los pasos a nivel existentes en el barrio. El tercer punto tiene que ver con alternativas que se estudiaron para solucionar los pasos a nivel hoy existentes. El último de los puntos tiene que ver en por qué se seleccionaron los ejes que finalmente se seleccionaron.

En primer lugar, voy a detallar lo que es el Programa de Red de Expresos Regionales. Se trata de un proyecto que funciona en la Ciudad de Buenos Aires y ahora está a cargo del Gobierno Nacional y del Ministerio de Transporte. Este programa tiene que ver, fundamentalmente, con la interconexión ferroviaria de las líneas metropolitanas existentes, incluido el Ferrocarril San Martín. Esto implica la posibilidad de establecer nuevos servicios pasantes por el área central, que vinculan la Cuenca San Martín con la Cuenca del Ferrocarril Roca.

La introducción de estos nuevos servicios pasantes implica un aumento en la frecuencia de trenes que se utilizarán en el corredor.

En el caso específico del tramo entre La Paternal y Caseros, que está involucrado en estos proyectos, el objetivo es llegar a una frecuencia de servicios de un tren cada cuatro minutos y medio. En la medida en que se pueda avanzar en la mejora del servicio del sistema ferroviario, esa frecuencia puede reducirse mucho más. Con un tren cada cuatro minutos y medio y si quedaran los pasos a nivel, el servicio sería prácticamente insostenible, porque las barreras estarían bajas la mayor parte del tiempo y constituirían realmente un límite para la movilidad de los vecinos. Desde el punto de vista ferroviario, sería una justificación de por qué hay que eliminar los pasos a nivel existentes.

Por otra parte, para el resto de los actores de la movilidad, los peatones, los ciclistas, los que usamos colectivos o el tránsito en general, en la Ciudad de Buenos Aires existe desde hace varios años el Programa “Buenos Aires sin barrera”, que busca suprimir todos los pasos a nivel existentes en la ciudad. Esto implica eliminar el tiempo de barrera, es decir, el que uno tiene que esperar hasta que se habilite el paso. Si sumamos los minutos que nos detiene la barrera todos los días, esto termina siendo un costo para cada uno de los usuarios.

El Programa “Buenos Aires sin Barrera” apunta para el año 2019 resolver 25 pasos bajo nivel nuevos; ya se ejecutaron 23 y ahora están en ejecución el de Nazca y San Martín y el de Balbín y las vías del Mitre.

Entonces, con estos dos primeros puntos tratamos de explicar por qué hay que eliminar los pasos a nivel existentes, tanto para el sistema ferroviario como para el resto de los usuarios y los vecinos de la ciudad.

Entre las alternativas de cómo resolver estos pasos a nivel existentes, los pasos bajo nivel son una opción; sabemos que no es la única. En su momento, se estudió como alternativa continuar el viaducto que hoy en día está en obra desde Palermo hasta La Paternal. Esto realmente hubiera solucionado unos cuantos inconvenientes, pero obviamente tiene una complejidad y un costo extremadamente alto. En el caso del tramo que actualmente está en obra se justificaba, porque permitía resolver lo que es el cruce ferroviario de la Avenida Córdoba y el de la Avenida Corrientes, que son dos ejes de una jerarquía importante para lo que es el tránsito de la ciudad.

En el caso de Avenida Córdoba un paso bajo nivel hubiera sido imposible por la presencia del Arroyo Maldonado y en el de la Avenida Corrientes por la presencia de la Línea B de subtes. Además, en el conjunto de barreras de ese tramo entre Palermo y La Paternal, tenemos estimada una cantidad de usuarios que lo atraviesan en el orden de 500 mil personas por día.

En el tramo de La Paternal y la avenida General Paz, esa estimación está en el orden de 175 mil pasajeros por día que cruzan de un lado al otro, de los cuales un porcentaje bajo lo hace en transporte público.

Lamentablemente, la solución en viaducto hubo que descartarla por esta cuestión de cuál era el beneficio y cuál era el costo y la complejidad de la obra.

Si los dos primeros puntos explican por qué hay que eliminar los pasos a nivel, el que acabo de mencionar es por qué se optó por solucionarlo con los pasos bajo nivel, Esto tiene que ver con cómo se seleccionaron los ejes que ahí terminaron descriptos. Esto es muy sencillo: la primera premisa fue conservar las calles que hoy ya tienen cruce y resolverlas con un doble cruce o sentido de circulación. Ahora bien, ¿qué pasa con esto? Obviamente, aparecen muchas restricciones que relacionadas con el espacio disponible para ejecutar un paso bajo nivel de doble sentido, porque el doble sentido implica dos carriles de circulación que debe ser ancho, lo que es la estructura del paso bajo nivel propiamente y las calles de convivencia que hay que hacer para que tengan acceso los vecinos frentistas. Todo esto condiciona la disponibilidad de ejecutar el paso a nivel con doble sentido de circulación. Como Benito Juárez y Nueva York no cuentan con el espacio para hacer el doble sentido de circulación, hubo que buscar la alternativa próxima para conformar lo que se llama “par vial”, es decir, un sentido y el otro. Por eso, para Benito Juárez se eligió Marcos Paz y para Nueva York se tomó Asunción; Chivilcoy tiene el ancho suficiente para tener doble sentido de circulación.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Ahora, corresponde el turno de los expertos por AUSA.

Ing. Alejandro Langlois

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el ingeniero Alejandro Langlois.

Sr. Langlois.- Buenos días.

Antes que nada, gracias por su participación y por la oportunidad que nos dan de explicarles el proyecto.

Mi nombre es Alejandro Langlois. Estoy aquí en representación de AUSA.

Voy a explicar el marco del programa general en el que se incluyen los cinco pasos a desnivel que estamos teniendo en cuenta.

En primera instancia, voy a dar una explicación global del proyecto, luego les daré el lugar para cada uno de los especialistas brinden una ilustración más particularizada de cada uno de los pasos a nivel, para que los vecinos puedan tener contacto directo con quien tiene un conocimiento más específico de cada uno.

Como bien dijo Andrés, en el marco del programa Red de Expresos Regionales, existen muchas intervenciones en cada una de las líneas. Una de las líneas que tiene varias intervenciones fundamentales en este proceso es la del Ferrocarril San Martín, como son el viaducto entre Palermo y La Paternal, la construcción de las estaciones elevadas en Chacarita, la electrificación del tramo de Retiro y la iluminación de interferencias ferroviarias.

En todo esto, el programa Villa Devoto incluye la construcción de 5 pasos en las vías del Ferrocarril San Martín, entre las avenidas Beiró y General Paz.

Repito: como dijo Andrés, la importancia de estos pasos es aumentar la movilidad y permitir una buena conexión, previendo la ampliación de la frecuencia del servicio ferroviario que se dará en este corredor. El hecho de que el tren sea electrificado será uno de los componentes que permitirá esto. Por lo tanto, se tiene que entender como un hecho y no como una posibilidad remota.

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Langlois.- ¿Se pueden responder preguntas?

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- No, señor.

Sr. Langlois.- El proyecto de electrificación del Ferrocarril San Martín tiene fecha de inicio a fines de este año; no es una cosa a futuro. El proyecto ya fue presentado, tiene financiación, estudio de impacto ambiental y un cronograma de obra como el resto.

- Se proyectan filminas.

Sr. Langlois.- Los pasos a nivel vinculados con este proyecto son los que se ven aquí: Benito Juárez, Marcos Paz, Nueva York, Asunción y Chivilcoy. El criterio para elegirlos –también expresado por Andrés– fue respetar los lugares en donde hoy existe un paso a nivel y complementarlo con vías que permitan establecer lógicas de pares viales.

Los pares viales están conformados por Benito Juárez y Marcos Paz; Nueva York y Asunción; y el paso a desnivel de la avenida Chivilcoy tendrá doble sentido de circulación.

El paso de la avenida Beiró también tendrá un proyecto de cruce a desnivel que será construido...

- Manifestaciones en la Sala.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Disculpen, no se pueden hacer preguntas para que sean respondidas en el momento.

- Manifestaciones en la Sala.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Si les surgen preguntas con lo que van escuchando, les sugerimos que las hagan por escrito y las entreguen a esta Secretaría, luego serán respondidas por la autoridad.

- Manifestaciones en la Sala.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Nos encontramos en una audiencia pública.

- Manifestaciones en la Sala.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Por favor, escúchenme y nos entenderemos.

- Manifestaciones en la Sala.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Por favor, no nos faltemos el respeto.

- Manifestaciones en la Sala.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Estamos frente a una situación que es conveniente para cada uno de nosotros.

- Manifestaciones en la Sala.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Nos encontramos en la instancia de la audiencia pública. En las audiencias no se debate; solo se inscriben para hablar...

- Manifestaciones en la Sala.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Por favor, no interrumpan, y dejen hablar a los expertos.

- Manifestaciones en la Sala.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- No es autoritarismo, es cumplimiento de la ley.

- Manifestaciones en la Sala.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Se trata de la Ley 6, señora.

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Langlois.- Tratemos de ordenarnos para que les siga explicando y dar curso a la normativa.

El programa Villa Devoto incluye los cinco cruces a nivel...

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Langlois.- Repito: el programa existente considera la complementación de los tres cruces a nivel existentes con la lógica de pares viales y agregando los cruces a nivel en Marcos Paz y Asunción...

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Langlois.- Sé que ustedes lo conocen, pero por favor, déjenme que se lo explique a quienes no.

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Langlois.- En cada uno de estos pares viales, el primero de los criterios que hay que mantener es el de accesibilidad y conectividad.

Los estudios de movilidad practicados han resuelto la conectividad y la accesibilidad de cada uno...

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Langlois.- Si están de acuerdo, salteo esta parte.

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Langlois.- Les estoy explicando el proyecto.

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Langlois.- Lamentablemente, tengo que seguir con la exposición. Las normas son así.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- La norma lo establece así y tiene este marco.

Ustedes tienen derecho a pedir otra instancia de participación para que, de acuerdo con lo que escuchen aquí, puedan tener otro acercamiento con la autoridad.

Sr. Langlois.- Dentro del esquema en cada uno de estos pares, se está implementando la prolongación de la traza en los pasos a desnivel que genera interferencias en la circulación transversal. A partir de ahí, el programa incluye un reordenamiento de los sentidos de circulación que permite la conectividad entre los distintos puntos y accesibilidad a todos los vecinos. Esta situación se repite también en las calles Nueva York y Asunción y en el cruce a desnivel de doble sentido de circulación en la avenida Chivilcoy. El de Beiró no forma parte de este proyecto...

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Langlois.- Dentro de las obligaciones, en la obra deben incluirse...

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Langlois.- Debe incluirse el estudio de impacto ambiental.

El programa en Devoto está constituido por cinco expedientes, que pueden tomar nota para consultarlos, porque ya están a disposición de ustedes. De todas maneras, se los podemos dar en forma específica; uno por cada uno de los pasos bajo nivel y uno que engloba el proyecto general en Villa Devoto.

- Manifestaciones en la Sala.

- Se proyectan filmas.

Sr. Langlois.- Si nos dejan su *mail*, les podemos acercar el número de expediente...

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Langlois.- Entonces, como bien dicen ustedes, todo lo que es característico del ambiente, que incluye el impacto ambiental, lo conocen porque son vecinos de acá...

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Langlois.- Como se puede observar en la imagen, hay una zona protegida en la que se analizó el impacto y no tiene incidencia en el proyecto directo. No hay obra sobre la zona protegida.

Respecto del tránsito en la actualidad, por la contabilización de los minutos cerrados por la barrera, en algunos de los pasos a nivel, como por ejemplo el de Benito Juárez, la interrupción del tránsito por la barrera cerrada es de hasta el 30 por ciento del tiempo.

Los estudios del tránsito se hicieron en términos de modelos macroscópicos y microscópicos, que analizan el tránsito tanto a nivel regional como a nivel local.

El programa incluye, como todos estos tipos de pasos bajo nivel, una mejora sensible en los tiempos de viaje. Entonces, al eliminar los tiempos de barrera hay una mejor distribución del tránsito, un incremento en la velocidad media y una reducción de los tiempos de viaje.

Los niveles de ruido que se presentan acá –disculpen si no soy muy coherente, pero es que es muy difícil hablar cuando se interrumpe permanentemente– y que se han estudiado tienen que ver con una superación de todos los niveles para el daño de la sensibilidad acústica que corresponde. Existe un análisis realizado a través de un modelo de simulación de cada uno de los resultados y un plan de gestión de obra ambiental, tanto para la etapa de obra como para la etapa de operación.

Como se puede ver en la pantalla, acá tienen cada uno de los factores ambientales que son considerados en el análisis y cada una de las intervenciones.

Entonces, ahora vamos a pasar a la explicación de cada uno de los proyectos en particular.

- Manifestaciones en la Sala.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Muchísimas gracias.

Perdón, cuando usted vecino dice “consultar”, le aclaro que la audiencia pública establece que hay que inscribirse previamente en un registro que se abre a tales efectos. Las personas que quieren hacer uso de la palabra se inscriben vía *mail* o personalmente...

- Manifestaciones en la Sala.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- La audiencia pública no es vinculante. Así lo establece la Ley 6.

- Manifestaciones en la Sala.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- El experto está en uso de la palabra.

Continuamos con los expertos de AUSA y con los vecinos que quiera seguir escuchando las diferentes exposiciones.

- Manifestaciones en la Sala.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Entonces, si quieren comenzar con el uso de la palabra de los participantes inscriptos, vamos a pedir a los expertos que los escuchen. Luego, sobre esa base, cada uno irá hablando de los proyectos.

- Manifestaciones en la Sala.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Vamos a llamar según el orden de inscripción.
La primera participante...

- Manifestaciones en la Sala.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Les damos dos minutos a los vecinos...

- Manifestaciones en la Sala.

Participantes

1.- Sra. Silvia Graciela Solari

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número uno, señora Silvia Graciela Solari.

- Manifestaciones en la Sala.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Hay una parte de los vecinos que expresaron que vinieron acá para ser escuchados y también para oír a los expertos. Si tomamos una de las dos posiciones, la otra parte se va a enojar.

La señora que ha sido llamada quiere hacer uso de la palabra porque se tiene que retirar. Si les parece, la damos el uso de la palabra a la participante número uno y luego retomamos con las exposiciones de los expertos de cada uno de los cruces.

Señora Solari: tiene cinco minutos.

Sra. Solari.- Represento a una parte de los vecinos de la calle Marcos Paz, entre Nueva York y Ricardo Gutiérrez. Todos estamos en contra de que se hagan los pasos bajo nivel, sapos o sapitos, como quieran llamarlos.

En su momento, nuestra cuadra, Marcos Paz, no había sido prioritaria. Según lo que explicó el señor, parece que no se puede hacer una vía única. Nueva York es de doble mano, al igual que Benito Juárez. Independientemente de esto, no queremos ni un paso.

Nos llamó soberanamente la atención que en el tramo de seis cuadras harán cinco pasos bajo a nivel. Esto demuestra que puede haber mucha técnica, pero no tienen en cuenta nuestro patrimonio cultural ni histórico. Se olvidaron del impacto psicológico.

Respecto del impacto sonoro, puedo hablar porque soy médica y trabajo en un hospital público. Sé lo que es el impacto sonoro y el impacto ambiental. Inclusive, todo este trabajo lo mandé a Alemania para que lo vea gente que se dedica a urbanismo. El señor Langlois se hizo famoso en Alemania. Me explicaron que lo que quieren hacer es terrorífico. En Alemania, que es un país serio y del que todos nos queremos copiar, decidieron que se hace un cruce cada 15 o 20 cuadras. Eso sí, el vecino se tiene que mover un poco; no puede tener todo ahí.

Respecto de la calle Marcos Paz, que es mi cuadra, ahí habría un paso a nivel y el otro en la esquina. Nuestra cuadra quedaría totalmente encerrada y nosotros alejados del barrio.

Nací y vivo en Devoto. Se trata de un barrio tranquilo y con otras características. ¿Molesta la barrera? Sí, a veces perdemos tiempo; pero somos gente que nos gusta disfrutar del tiempo y todo eso.

Creo que hace rato que se han ensañado con Devoto, no solo en esto sino también con construcción de otras cosas. (*Aplausos*).

Ustedes hablan de que las propiedades no perderán el valor. ¿Usted se compraría una casa que queda encerrada por dos túneles? ¿Alguien la compraría? ¿No creen que disminuirá el valor? Nadie; por supuesto. Pero esto no lo estudian.

En la calle Marcos Paz, los propietarios tenemos la presencia de rajaduras oblicuas producidas por el impacto del ferrocarril. Al lado de mi casa se construyó otra y aparecieron más rajaduras por el efecto solo del martillo neumático. ¿Se imaginan el deterioro de las propiedades pasando los *buses*?

Además, hay una cuestión de inseguridad, porque tendremos que caminar 220 o 300 metros para cruzar los túneles. Quienes tienen hijos chicos, adolescentes o ancianos, tendrán que movilizarse por lugares en los que no hay seguridad. No podemos meter los autos, no podemos estacionar.

Les voy a dar un detalle en honor a mi guardapolvo de médica. Las ambulancias no pueden parar. Entonces, quiero que sus madres y sus hijos discapacitados se pongan alguna “puta” vez en nuestro lugar, porque lo único que les interesa es hacer guita. No hay obra pública si no hay afano. ¡Estoy harta! (*Aplausos*).

Además, podrían usar más la diagonal Fernández de Enciso, soterrar y pasar por debajo de la plaza. ¿Es caro? Sí, es caro. Igual, pagamos mucho de ABL. Lo único que vemos es un “cosito” para tirar la basura. Hace 11 años que están acá. Desde el año 2006 estoy pidiendo que saquen el árbol de mi casa. ¿Saben qué me contestan? Que no se puede, porque es patrimonio. Ahora lo van a sacar. ¿Quién los entiende?

- Manifestaciones en la Sala.

Sra. Solari.- Además de todo, hay que tener en cuenta el trastorno que se le genera a las personas con discapacidad, o sea, puede haber adolescentes, pero todos nos encontramos en una edad en la que nos vamos a convertir en grandes. Mi madre, que vivió hace poco al lado, tardaba 25 minutos para subir a un remis; lo mismo les sucede a las personas que usan bastón. Como somos un pueblo muy educado en muchas cosas, cada vez que mi mamá

tenía que pasar, los bocinazos eran terribles. Después hablan del impacto sonoro. ¿Alguna vez se paró en el paso bajo nivel Cerati? ¿Qué hacemos los porteños cuando quedan los autos demorados? Tocamos bocina. Yo tendría la ventana ahí y voy a tener los bocinazos todo el tiempo. Ni pensemos si hacen una obra. Creemos que no se hará, porque todos nos vamos a oponer.

Además, hablan de la frecuencia del ferrocarril, pero será el día que terminen todo. Mientras tanto, estaremos un año sin servicio. Hicieron la obra de Palermo, pero se cayó. Cuando lo estaban haciendo, vino una amiga arquitecta a mi casa y me dijo “Eso se viene abajo”. Ella es arquitecta, no ingeniera. Estamos rodeados de ingenieros pero, evidentemente, no tienen sensibilidad social.

Sé que parecemos un barrio *top*, porque la gente que vive en Devoto somos clase media acomodada. Pero no somos “pelotudos”, por favor. ¡No nos pueden engañar! ¡Todos fuimos al colegio y a la Universidad! (*Aplausos*). Por favor, pongámonos las pilas en serio. Alguna vez, aunque quede feo, cortemos calles y rompamos las pelotas, porque somos muy finos en Devoto, y esto no ocurre.

Asimismo, tenemos el impacto del paisaje. Los sapitos son feos...

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Señora Solari: le solicito que vaya redondeando.

Sra. Solari.- La gente de Villa del Parque manifestó que los materiales que utilizaban eran de baja calidad. Puedo dar fe de eso, porque trabajo para el Gobierno de la Ciudad. Soy médica ginecóloga y los espéculos se parten y los guantes ginecológicos se rompen. ¿Por qué voy a creerles que harán algo de buena calidad? ¡Soterren y laburen como un país serio! No tenemos dinero, porque estamos muy endeudados, ¿y quieren hacer esto? O sea, no tienen sensibilidad social. Les importa un “pito” el vecino. Esto es *marketing*; es eslogan. (*Aplausos*).

Hay gente de mi cuadra que también hablará. Hay una chica con discapacidad que tiene autorizado el lugar para estacionar. “¡La reputa que los parió!” ¡Ustedes no tienen en cuenta la sensibilidad de la gente! ¡Estoy harta! ¡Los veo en mi hospital! ¡Lanzaron una ley de aborto! ¿Para qué, si no tenemos insumos? Coordino un programa de salud reproductiva y sé lo que estaban haciendo. Quiero prevenir el aborto y no puedo. ¿Por qué tengo que creerles? No les puedo creer. ¡No arruinen mi vida, mi barrio, mi historia! “¡Váyanse a la mierda!” (*Aplausos*).

Expertos (continuación)

Sr. Raúl Pérez Sucunza

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- De acuerdo con lo consensado, retomamos con las exposiciones de los expertos presentados por AUSA.

Sr. Pérez Sucunza.- Buenas tardes.

Mi nombre es Raúl Pérez y voy a explicarles el proyecto correspondiente al paso bajo nivel de Chivilcoy.

Como trató de explicar el ingeniero Langlois, éste forma parte de un programa. Su idea era explicar el programa general y, luego, cada uno explicaría en detalle el proyecto que cada uno construyó.

El paso bajo nivel Chivilcoy reemplazará el actual paso a nivel, entre la avenida Beiró y la calle Pedro Morán; acá dice lo mismo. La idea es reemplazar el paso a nivel existente con un paso bajo nivel.

- Se proyectan filminas.

Sr. Pérez Sucunza.- Hay fotografías que ustedes conocen muy bien.

Como se puede ver en la pantalla, este es el recuento de vehículos en las horas pico de la mañana y de la tarde; no hay gran variación entre lo que es la mañana y la tarde, ni siquiera entre ambas direcciones.

El proyecto en sí consta de un cruce vehicular y un paso peatonal; el vehicular son cuatro calzadas de tres metros cada una, dos en cada sentido de circulación.

La altura debajo de los puentes asegura 4,20 metros, que es lo necesario para que pasen colectivos, camiones, ambulancias y cualquier tipo de transporte; las pendientes son del orden del 7 por ciento.

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Pérez Sucunza.- No voy a entrar en un debate. El señor no tiene razón.

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Pérez Sucunza.- Los cruces peatonales están a ambos lados de calzada vehicular. El cruce peatonal, de un lado está previsto con rampas peatonales con pendientes del 6 por ciento y del otro lado están los accesos por escalera.

El gálibo vertical en la zona peatonal es de 2,40 metros y la zona para transitar debajo de los puentes es de 2,35 metros.

En la superficie se resuelve con lo que se ha denominado sectores de convivencia: se nivela la calle con la vereda, que es un sector exclusivo para peatones, y la zona por donde circulan los vehículos a baja velocidad. Esto permite también la participación de peatones.

Las calles de convivencia tienen 3,50 metros de ancho, así que es un ancho normal de una ruta.

Para entrar a los estacionamientos está contemplado...

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Pérez Sucunza.- Entonces, esta es la configuración planimétrica del paso; la altimetría es la que se indica que está constituido de pasos vehiculares. La altimetría es la circulación de cómo quedaría el paso bajo nivel.

Lamentablemente, por escala no se nota, pero la cota que figura en esta imagen es la mínima de 4,30 metros y para circular se necesita de 4,20 metros.

Como lo muestra la imagen, se puede observar un corte de los distintos sectores: el primero, el de arriba, es el sector de la rampa. En esta parte de la imagen se muestran los

3,50 metros previstos para la circulación de las calles de convivencia, 2 metros asegurados de veredas que se dividen con un sistema de bolardos y la zona debajo de los puentes...

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Pérez Sucunza.- En superficie, la calle de convivencia es una nivelación de la vereda y de la calle. Esto permite la circulación de vehículos a baja velocidad en este sector y también lo utilicen los peatones. De ahí, un sector exclusivo para peatones que asegura un ancho de 2 metros y que está separado físicamente por algún elemento que seguramente habrá visto en otras obras llamados bolardos.

La eliminación de cordones se reemplaza por un sistema de canaletas que directamente conducen a los desagües pluviales.

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Pérez Sucunza.- En la parte inferior están los cuatro carriles de circulación y las dos veredas peatonales que aseguran los 2,30 metros atrás.

El ancho libre bajo los puentes es de 2,35 metros. Como se observa en la imagen, en este corte está indicado de lado a lado que restando las barandas aseguran los 2,35 metros de circulación.

Para acceder a estas veredas de uno de los lados está prevista esa rampa con pendiente del 6 por ciento y del otro lado una escalera.

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Pérez Sucunza.- Como vemos en la pantalla, las personas discapacitadas bajan por esta rampa, cruzan y suben por esta otra. Del otro lado hay una vereda que conecta un lado y el otro. Ahí ya es vereda. Si una persona quiere venir de este lado, lo hace por éste, cruza por esta rampa y vuelve a cruzar; acá ya está la vereda. El cruce es de un lado al otro de la vía, siempre con rampa. Estas rampas tienen 1.80 metros. Del otro lado también habrá una escalera, por la que puede bajar y volver a cruzar. Por eso, en el corte se puede apreciar que a una de las veredas se accede por rampa y del otro lado se accede por escalera.

Respecto de la pregunta de si se hizo un análisis hidrológico quiero decirle que se planteó una readecuación del sistema pluvial y para las aguas que quedan dentro del paso bajo nivel se incorpora una estación de bombeo con tres bombas. Están previstas que dos sean de uso permanente y una de reserva. Esta estación de bombeo tiene alimentación de la red y un grupo que se acciona automáticamente ante la falta de energía.

- Manifestaciones en la Sala.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Por favor, continúe con su exposición.

Sr. Pérez Sucunza.- Respecto de la iluminación y las cámaras, están proyectados distintos elementos de iluminación. Para las calles de convivencia están previstas 16 farolas a nivel inferior. Para las columnas, tanto en las rampas como en las calles de convivencia, están previstos estos elementos. En el paso bajo nivel habrá 25 luminarias debajo del puente que

asegura la iluminación en cada uno de los lugares. Es un nivel de iluminación más alto que el normal que estamos acostumbrados en la calle.

Asimismo, habrá un circuito cerrado de televisión en las rampas, salidas y pasarelas. Están prevista de 8 cámaras direccionales y 4 cámaras domo. Obviamente, esto puede redefinirse en el momento que está realizando la obra. En caso de que haya puntos negros, se readecúa la cantidad de cámaras.

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Pérez Sucunza.- Se realizó el análisis de interferencia para saber qué servicios pueden perjudicarse con la obra.

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Pérez Sucunza.- La zona ferroviaria exclusiva es de 24 metros. Son cuatro puentes, uno para cada vía. El largo total es de 24 metros.

- Manifestaciones en la Sala.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Por favor, continúe.

Sr. Pérez Sucunza.- Mi colega...

- Manifestaciones en la Sala.

Sra. Gabriela Sciascia

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra, la experta Gabriela Sciascia.

Sra. Sciascia.- El emplazamiento, tal como lo expresaron mis colegas, es en la avenida Chivilcoy entre la avenida Beiró y la calle Pedro Morán y se mantienen los dos sentidos de circulación.

- Se proyectan filminas.

Sra. Sciascia.- Hay tres áreas de influencia. El área efectiva del proyecto es la red vial, incluyendo calzadas y aceras sobre la avenida Chivilcoy, que es el que está efectivamente el proyecto; el área de influencia directa es el territorio necesario para la construcción del paso bajo nivel que afecta a los frentistas de la avenida Chivilcoy; y el área de influencia indirecta es un polígono que resuelta de la interferencia que se generará, la circulación y los desvíos necesarios para concretar la obra. Este polígono está determinado por la avenida Chivilcoy, Emilio Lamarca, Nueva York y Segurola.

Los usos del suelo relevantes de influencia son residenciales. Como todos ustedes saben, es un barrio netamente residencial. Hay equipamientos comerciales...

- Manifestaciones en la Sala.

Sra. Sciascia.- El color marrón claro indica el uso residencial, de casas bajas con un valor patrimonial e histórico muy importante dentro de la Ciudad de Buenos Aires. Con el color rojo están identificados los comercios. También hay muchos establecimientos educativos en toda el área. Aquí están destacadas las distintas zonificaciones especiales, como el Hospital Zubizarreta y la plaza Arenales, APH 36, como ustedes saben...

Aquí mostramos como está la zona en la actualidad. Es una zona residencial de casas bajas; hay 4 carriles de circulación, dos por cada sentido, que se conceden...

- Manifestaciones en la Sala.

Sra. Sciascia.- No estoy hablando del proyecto. El proyecto ya fue analizado a esta instancia y nosotros solo vemos el impacto ambiental.

- Manifestaciones en la Sala.

Sra. Sciascia.- Los dos carriles de circulación que se dejan por mano.

Voy a describir lo que ustedes viven todos los días. En la actualidad, se genera demora en la circulación y esto provoca el aumento de ruidos y emisiones gaseosas, que es lo que se quiere superar.

- Manifestaciones en la Sala.

Sra. Sciascia.- Esto hará más fácil la circulación.

- Manifestaciones en la Sala.

Sra. Sciascia.- Tal como lo expresó mi compañero, se calculó la circulación en el área.

Los impactos detectados en el análisis tienen que ver principalmente con la concreción de cualquier obra, lo que está concatenado a las emisiones gaseosas, al ruido, a las interferencias con el uso, a las actividades económicas y residenciales en el área.

- Manifestaciones en la Sala.

Sra. Sciascia.- Esto es avenida Chivilcoy, antes de la plaza.

Los impactos negativos se dan principalmente durante la obra.

Respecto del impacto acústico, se ha evaluado para establecer cuál es el diferencial entre la situación actual y la proyectada. Aquí hay una mejora notable, sobre todo en la avenida Chivilcoy, también en las calles Navarro, Gutiérrez Norte y Gutiérrez Sur.

Esta zona diferenciada en color verde indica la disminución en decibeles. Cuanto mayor es la intensidad del verde, mayor la disminución en decibeles.

- Manifestaciones en la Sala.

Sra. Sciascia.- Respecto del impacto acústico se realiza un relevamiento de los puntos específicos y se extrapola a la situación proyectada. A partir de ahí se conocen las

emisiones que causa cada uno, así como también los decibeles, y se calcula proyectualmente.

Como les decía el ingeniero Langlois, los expedientes se encuentran en el Gobierno de la Ciudad y ustedes pueden acceder a toda la documentación. Ahí figurará el estudio del impacto ambiental y van a ver exactamente el número.

Las medidas de mitigación específicas que se aplican en la etapa constructiva, que es cuando se generan los mayores impactos negativos respecto del ruido, se programarán de manera de no interferir en el funcionamiento habitual, es decir, en horarios que no sean contraproducentes para la actividad.

Respecto de la infraestructura de servicios, como explicó mi compañero, podrían producirse interferencias, pero están consideradas en el desarrollo del proyecto. Sin embargo, se realizará un relevamiento antes del inicio de las obras. Para el tránsito vial, se establecerán los vallados y señalizaciones para que todos puedan acceder a sus viviendas y estar seguros, así como también estarán señalizados para permitir que cualquier persona pueda acceder, incluso aquellas personas que tengan movilidad reducida por cualquier situación.

Con relación al tránsito vial, se establecerán las redes alternativas para circulación que estarán acordadas con la Dirección de Tránsito del Gobierno de la Ciudad y serán anticipadas para que cualquier persona pueda circular.

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Martín Polimeni

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el señor Martín Polimeni.

Sr. Polimeni.- Buenas tardes.

Voy a presentar dos proyectos que tienen que ver con la calle Nueva York y el otro con la calle Asunción.

El primero de ellos tiene que ver con el de la calle Asunción y su fisonomía...

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Polimeni.- El proyecto se emplaza en la traza de la calle Asunción, entre Segurola y Fernández de Enciso. En la actualidad no hay paso a nivel y se creará un nuevo paso a distinto nivel, en dirección norte-sur, que forma par vial con Nueva York y que tendrá sentido de sur-norte.

- Se proyectan filminas.

Sr. Polimeni.- Estas son imágenes del lugar. Se proyecta un único carril norte-sur de 4,10 metros de ancho, con un ancho total de 4,90 metros. Es para un solo carril. Tiene una pendiente de entrada y salida del 7 por ciento. Una longitud total de punta a punta, con la parte abierta, de 270 metros.

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Polimeni.- La parte de túnel es mucho más corta. La longitud total de extremo a extremo es 270 y la parte bajo vías, que es la parte del túnel propiamente dicha, es la que cruza las vías. Hay una parte abierta y una parte baja que es el túnel.

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Polimeni.- Se ha tenido en cuenta el análisis hidráulico...

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Polimeni.- Las rampas peatonales son de 1,80 metros y pendientes del 8 por ciento.

El gálibo peatonal bajo puente, que es la altura al paso, es de 2,40 metros; el ancho está puesto. Es el gálibo vertical.

En cuanto al proyecto de superficie cuenta con calles de convivencia o calles vecinales de 3,50 metros. El ancho mínimo es de 2 metros y habrá una construcción de nuevas veredas de 1700 metros cuadrados.

Este es el esquema. Hay una rampa de entrada o rampa de salida y una parte baja que es la ferroviaria. Es decir, la rampa de entrada bajo nivel y la rampa de salida. Las pendientes de entrada y salida son del 7 por ciento. Esto es apto para tránsito liviano y para colectivos, ambulancias y camión de bomberos.

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Polimeni.- El estudio de impacto ambiental ya se tuvo en cuenta. De todas maneras, se hace un relevamiento previo.

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Polimeni.- Perdón, les muestro lo que son los pasos bajo a nivel. En la parte bajo el tren hay dos pasos peatonales y el paso vehicular de un solo carril.

Acá hay un croquis más claro de la parte de arriba y la central debajo de las vías. Acá están las rampas de entrada y salida. Acá esta la entrada y salida en la que hay un acceso a la estación...

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Polimeni.- Lo que establecen ustedes está previsto en el estudio de impacto ambiental. Yo les estoy presentando cómo queda el proyecto.

Aquí está la rampa peatonal paralela a la traza del viaducto de acceso también para discapacitados. Acá figura la plaza.

Se hizo un análisis vial y esto es lo que llaman la altimetría, cuya rampa de salida tiene 7 por ciento. La pendiente es apta para tránsito liviano, porque también permite el acceso de colectivos, camión de bomberos y ambulancias. Es una pendiente apta para esto. Si sería para camiones, la pendiente tendría que ser más baja. Está bien para este tránsito.

- Manifestaciones en la Sala.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Le pido al experto que continúe, por favor.

Sr. Polimeni.- Se hizo un análisis hidráulico en el que se compatibiliza el sistema hidráulico existente con la nueva tipografía, dado que hay un desnivel. El agua es bombeada por un cuarto de bombeo en el que hay tres bombas, una es de reparo.

- Manifestaciones en la Sala.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Ingeniero: le pido que vaya redondeando.

Sr. Polimeni.- Este paso bajo nivel está básicamente descripto. Tal como lo expresó mi compañero anteriormente, tiene un sistema de iluminación *led* y un circuito cerrado de televisión para la seguridad.

Se ha estudiado por cateo y por planos existentes la interferencia del sistema de servicio público de manera que no haya ninguna sorpresa durante la construcción.

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Polimeni.- Mi función es hablar de este proyecto.

- Manifestaciones en la Sala.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Orden, por favor.

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Polimeni.- El paso bajo nivel de Nueva York es muy parecido, pero en dirección contraria y está entre las calles Sanabria y Marcos Paz.

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Polimeni.- En este caso, sí hay un paso a nivel. Se realiza un paso bajo nivel con dirección sur a norte, tanto vehicular como peatonal.

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Polimeni.- Este es el análisis de tránsito que se hizo en la actualidad.

El proyecto es muy similar, tiene un alto de 4,10 metros. Este paso es muy parecido al de Asunción. Tiene un único carril en sentido contrario a Asunción, va de sur a norte, de 4.10 metros de ancho –4.90 metros citando a los cordones– y tiene un paso peatonal, tanto rampas como escaleras.

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Polimeni.- El bajo a nivel no comienza justo en la esquina...

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Polimeni.- Hay calles de convivencia de 3.50 metros...

- Manifestaciones en la Sala.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Por favor, dejen que termine con su exposición y llamamos a algunos participantes, porque evidentemente tienen cosas importantes para decir. Sus palabras quedarán registradas si hablan con el micrófono y en el momento en que estén autorizados. De esta manera, queda perdido y no queda registrado en la versión taquigráfica. Es importante su consulta.

Sr. Polimeni.- Están las rampas, la parte techada del túnel que cruza las vías y luego la rampa de salida.

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Polimeni.- Como les mencioné, este es el análisis altímetro: tiene una rampa del 6 por ciento, repito, aptas para tránsito liviano, colectivos, ambulancias y camiones de bomberos.

Luego se hizo un análisis hidráulico para compatibilizar el nuevo drenaje con el actual, de acuerdo con la nueva tipografía dado que hay un paso. Se construirá un pozo de bombeo con tres bombas, una de reserva, capaz de desagotar el agua acumulada.

Este es el sistema de iluminación y el de las cámaras de televisión para la seguridad. También se hizo un relevamiento de las instalaciones existentes, de tal forma de tener identificadas todas las interferencias durante la construcción.

Mi compañera les explicará la parte ambiental.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Antes de seguir con los expertos, vamos a seguir...

- Manifestaciones en la Sala.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Entonces, si quieren que los expertos sigan con su explicación, por favor, no los interrumpan. Lo que ustedes manifiestan desde sus asientos no queda registrado. Es bueno que dejen hablar y cuando hacen uso de la palabra manifiesten lo que quieran para que quede registrado, y tengan oportunidad de obtener una respuesta.

Sr. Ricardo Rebagliati

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el ingeniero Ricardo Rebagliati.

Sr. Rebagliati.- Mi nombre es Ricardo Rebagliati. A mí me tocó trabajar con el equipo que realizó el estudio de impacto ambiental para los pases bajo nivel de las calles Nueva York y Asunción.

Los estudios fueron publicados previamente a la aprobación de los estudios de impacto ambiental, por eso la Agencia de Protección Ambiental convoca a estas audiencias

públicas. El mecanismo es el siguiente: se formulan las preguntas, se registran con taquígrafos todas las intervenciones y posteriormente, en caso de ser necesario, dar respuestas por escrito. Esto se agrega a través de actas al estudio de impacto ambiental, previo a la toma de decisión y aprobación.

En el caso concreto de las obras que estamos hablando, el par vial es así, porque es necesario dadas las características operativas que poseerán los pasos bajo nivel para hacer más factible la conectividad mediante un solo sentido de la circulación. Para evitar la mano y contramano en el caso de la calle Nueva York, se decide hacer la apertura de un nuevo paso en la calle Asunción.

Cuando se habla de impacto ambiental, se refiere a un área de influencia directa que tiene que ver con lo que será afectado durante la construcción de las obras, que son los pasos alternativos. Es decir, es necesario tener en cuenta que las alternativas serían abrir los pasos transitorios a nivel o durante la ejecución de las obras se recargan algunos los pasos alternativos, porque lógicamente tendrán que buscar la opción frente a la calle Nueva York que quedará afectada en la zona.

El área operativa estará delimitada y son las calzadas de la calle Asunción, entre Segurola y Gualeguaychú, y de la calle Nueva York, entre Marcos Paz y Sanabria. Ese es el área en la cual los frentistas estarán afectados durante la ejecución de las obras.

Repito: se trata de un área que es patrimonio cultural de la ciudad. Esta área cuenta con una parte de patrimonio histórico, la Plaza Arenales, que le da identidad al barrio. La afectación respecto del área del patrimonio histórico es más que nada en la calle Asunción, pero no habrá afectación del equipamiento urbano, es decir, la infraestructura a partir de la construcción en esa calle.

En todos los casos, un estudio de impacto ambiental se compone de una línea de base que es el relevamiento integral de todo lo existente.

Voy a hacer un resumen, porque durante la intervención del ingeniero Langlois se pasaron las diapositivas de todos los impactos que se generan en la etapa operativa y en la constructiva que son comunes a todos los pasos bajo nivel. Por lo tanto, nos vamos a concentrar en la afectación que podría llegar a producirse en este par vial.

Como se pudo observar, es uno de los barrios más arbolados. Las edificaciones son bajas con pocos edificios de altura, usos comerciales y servicios de escala barrial. También es cierto que la traza del ferrocarril interrumpe y disminuye la conectividad de todo el barrio.

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Rebagliati.- Yo hago el estudio de impacto ambiental y le voy a responder...

- Manifestaciones en la Sala.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Continúe con su exposición.

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Rebagliati.- El instituto tendrá garantizado el acceso por ambas entradas, tanto durante la ejecución de las obras como posteriormente en la etapa operativa.

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Rebagliati.- Respecto de la Federación de Jubilados, será la comuna la encargada de negociar las medidas compensatorias durante la ejecución de las obras y las que corresponderán luego para restaurar o mitigar los impactos de ejecución.

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Rebagliati.- Como la calle Asunción no tiene paso, en Nueva York se forman grandes colas por interrupción de la circulación debido al cierre de las barreras.

Con el incremento de la circulación de trenes, las colas serán cada vez mayores, así como también los tiempos de interrupción por las mayores frecuencias.

La propagación de la formación de colas interrumpe el tránsito en las calles subsiguientes y avenidas del entorno. Luego de liberado el cruce desde la siguiente intersección en la que se encuentra un semáforo, se propaga la formación hasta el paso a nivel, generando, incluso, la detención de vehículos sobre las vías.

- Manifestaciones en la Sala.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Por favor, silencio.

Sr. Rebagliati.- Además, la contaminación acústica y del aire inherente. Cada vehículo que está parado, además de las bocinas, genera una congestión del máximo nivel de emisión de contaminantes, ya que está encendido el motor...

- Manifestaciones en la Sala.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Por favor, silencio.

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Rebagliati.- En el caso de la calle Asunción se procederá a hacer el estudio de línea de base de calidad del aire y el monitoreo correspondiente *a posteriori*.

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Rebagliati.- Respecto del nivel de ruidos durante la operación en la calle Asunción, se registrará un incremento dentro de los niveles tolerados por el Código de Planeamiento Urbano para una zona residencial. De todas maneras, se analiza la factibilidad de incluir materiales fonoabsorbentes, tanto en los pavimentos como en las salidas de los túneles.

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Rebagliati.- No hice el estudio del tránsito. Hubo una presentación del ingeniero Langlois...

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Rebagliati.- En cuanto a los beneficios que se producirán, por ejemplo, aumentará la movilidad brindando más permeabilidad transversal y una mejora de la seguridad vial.

Mejorará el transporte público de pasajeros al optimizar las condiciones generales de circulación. Permitirá el paso de colectivos, autobombas y ambulancias de alta complejidad. Reducirá los tiempos de viaje y se reducirán las emisiones contaminantes y el ruido en la calle Nueva York.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Muchas gracias.

Había solicitado la palabra una persona del público para decir algo. Nos había pedido un minuto al micrófono por fuera de la audiencia.

Participantes (continuación)

Sr. Flavio Domínguez

Sr. Domínguez.- Vecinos: quiero transmitirle lo siguiente.

Es evidente que el Cuerpo técnico que viene a exponer sabe de qué habla y elige qué decir y qué no decir. Por lo tanto, estamos en el jardín de infantes.

Les propongo que este viernes, de 19 a 21 y 30 horas, todo vecino que esté en contra venga acá. Cada uno traerá dos vecinos más y nos pondremos de acuerdo para presentar un recurso de amparo. *(Aplausos)*.

2.- Sr. José Alberto Rodríguez

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número dos, señor José Alberto Rodríguez.

- Manifestaciones en la Sala.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Vamos a ir intercalando a los participantes, porque hay vecinos que se tienen que ir a trabajar.

Por favor, pongamos un poco de buena voluntad.

Tiene la palabra el señor José Rodríguez.

Sr. Rodríguez.- Me solidarizo con la vecina Solari, quien fue la primera que habló.

Soy profesional en el área y, realmente, la cantidad de cosas que dijeron me dan pena. El último experto que habló mencionó que los colectivos van a mejorar. Los pasos bajo a nivel nunca mejoraron nada. En cada punta del bajo a nivel habrá un semáforo y los van a dejar colgados en la pendiente de 6 grados. La pendiente de 6 grados, no sirve para los ciclistas. Entonces, se verá afectado el programa de ciclismo que tiene el Gobierno de la Ciudad. ¿Por qué no arreglan primero y aprenden cómo es el sistema de transporte? La Universidad Católica de Chile les puede dar un cursito gratuito de tres o cuatro semanas. *(Risas)*. Los colectivos que vienen por Ricardo Gutiérrez chocan con Segurola y con los que vienen por Nueva York en el sentido contrario. ¿Qué ganamos en la velocidad media del sistema de transporte colectivo? ¿Ganamos o perdemos? ¿Seguimos pagando subsidios,

ya que están tan metidos con los subsidios? Los colectivos van vacíos y pasan cinco o seis juntos. ¿Qué están haciendo? ¿Qué negocios vienen a hacer, muchachos? (*Aplausos*).

3.- Sra. Martha Camila Kozlowski

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número tres, señora Martha Camila Kozlowski.

Sra. Kozlowski.- Señores: resulta que tenemos del Banco Interamericano de Desarrollo un crédito de 400 millones. Los otros 122 los pondrá el Estado. ¿Saben para qué? Para hacer la electrificación del Ferrocarril San Martín. ¡Hace 50 años que estoy esperando eso! Viví 40 años en Palomar y luego me mudé acá. ¿De qué estamos hablando? Venían los rusos, pasaron; venían los chinos, pasaron. Ahora, ¿quién viene? ¿AUSA? ¿Quién es AUSA? ¡Que pongan la cara! Que digan cuánto costó este estudio. Vamos a hablar de dinero. Soy ama de casa; cocino y sé cuánto gasto. Tengo que saber cuánto costó el estudio y cuánto costará todo este chiste de los túneles, cuando el presidente democráticamente elegido sale por la televisión a decir que hay que ahorrar hasta en la borra del café. Tenemos que parar esto. No es el momento oportuno para hacer una obra de estas, cuando el país está atravesando una mala situación. (*Aplausos*).

No hay forma de que el consejero de la comuna nos reciba, tenemos que esperar años para que nos atienda. ¡Basta, señores! Somos un país democrático y no somos el primer mundo. ¿Saben a quién tenemos al lado? A Bangladesh. Por eso, calculen hacia dónde vamos. Paremos esto por un tiempo, porque después tendremos que pagarlo. Les dejo la inquietud. Hay que trabajar. (*Aplausos*).

4.- Sr. Gabriel Esteban Perlini

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número cuatro, señor Gabriel Esteban Perlini.

Sr. Perlini.- Buenos días a todos.

En primer lugar, suscribo todo lo dicho por quienes hablaron antes que yo. Soy vecino de la calle Marcos Paz y tengo varias preguntas al respecto.

Pensé que esto sería más claro. Escuché por tantas horas un estudio de impacto ambiental que me dejó más desorientado que la Selección de Sampaoli. (*Risas*). Esto está totalmente descontrolado. Como puede ser que hagan un estudio de impacto ambiental y cuando se les pregunta cuál es el flujo de tránsito, no lo sepan. ¿Sobre la base de qué hicieron el estudio de impacto ambiental?

Cualquier trabajo que se realice en la Antártida, el requisito indispensable es que esté aprobado por el Tratado Antártico, no solo por la ley argentina. Ningún estudio de impacto ambiental puede superar el mínimo en tránsito. Por lo poco está escrito acá, el impacto ambiental es mucho más fuerte, pero además de eso, está el impacto visual y el auditivo. Nada de eso está. Nos dicen livianamente que, como no se puede hacer un paso de doble mano, es decir, de ida y vuelta, tenemos que abrir el de Marcos Paz y el de Asunción.

¿De dónde surge que efectivamente no puede ser doble mano como lo es ahora Benito Juárez, sin consentir que haya que hacer un paso bajo nivel en Benito Juárez? Simplemente, digo que la explicación no está. Tampoco está la explicación de por qué se recurre a la calle Marcos Paz, teniendo en cuenta que hay una colectoras en el que el impacto ambiental claramente será mucho menor y sale a la avenida Lastra, que podría contener un caudal de tránsito fenomenal, pero ni se la utiliza. Estoy viendo los planos, y no hay alternativa de que se pueda realizar por colectoras. No entiendo por qué tiene que ser paralelo. Se podría estirar a dos cuadras más.

A los vecinos –y esto sí lo hemos hablado– no nos afecta mucho movernos una cuadra más o una menos para estacionar, mientras preservemos lo que nos gusta de Devoto, que es una zona residencial y tranquila. Por ejemplo, salir a pasear el perro.

Como bien dijo el señor que me precedió en el uso de la palabra, tengo la costumbre de andar en bicicleta. Los ciclistas no pueden pasar por el túnel. La última vez que intenté cruzar el túnel de Mosconi tuve que ponerme a un lado, porque casi me llevan puesto tres veces. Cruzar el túnel es peligrosísimo para el ciclista, porque no está previsto que los autos vengan bajando, y ni les cuento cuando pasan los colectivos.

En este caso, la pregunta sería: ¿por qué no se analizó la alternativa de utilizar la colectoras y Lastra para realizar un paso bajo nivel? Ahí hay una salida directa, porque después la colectoras se engancha y pasa directamente por Gabriela Mistral y las salidas a la avenida Mosconi y directamente a la avenida General Paz. Esto sería algo mucho más sencillo, económico y con menos impacto ambiental, porque hay casas de un solo lado y no de los dos. Del otro lado, simplemente se encuentra el terraplén de la avenida General Paz, que no afecta a nadie.

Por lo tanto, parece que trataron de elegir lo menos molesto para los vecinos. *(Aplausos)*.

5.- Sra. Mónica Rodríguez

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número cinco, señora Mónica Rodríguez.

Sra. Rodríguez.- Buenas tardes.

Mi nombre es Mónica Rodríguez, soy vecina de la Comuna 11, no particularmente de Devoto, sino de Villa del Parque. En nuestro barrio tenemos una trayectoria y con varios vecinos queremos compartir nuestra experiencia.

Además, quiero anticiparles que la solución, si la quieren buscar desde Devoto y de estos cinco túneles, no la encontrarán o sí para toda la Comuna 11, porque es el problema de toda la traza, o no hay solución. ¡Nos van a embocar con 14 túneles y una degradación territorial! *(Aplausos)*.

Muy brevemente voy a explicarles cómo venimos investigando. Ustedes tuvieron la suerte de que, por primera vez, el Gobierno de la Ciudad reconoce que estos túneles son parte de la Red de Expresos Regionales, porque hace dos años que nos vendieron que éramos como parte del Programa “Buenos Aires sin barrera”.

En ese programa, hay cinco túneles de Devoto que el Gobierno de la Ciudad admite que somos parte de la Red de Expresos Regionales. Se trata de un plan nacional, no es del Gobierno de la Ciudad como dijo el ingeniero de la Secretaría de Transporte, sino que es un

plan nacional que rebotan del año 1972. Ahora lo vienen rebotando, no por la gestión de Macri, sino por del gobierno anterior, que es el primero que consigue el crédito del BID para hacer los tres viaductos, que son del San Martín, Retiro-La Paternal, Belgrano Norte y Mitre.

La Red de Expresos Regionales, como bien dijo el ingeniero de la Secretaría de Transporte, conecta siete vías ferroviarias y evita transbordos en otros medios de transportes. Esta afectará los ferrocarriles San Martín, Mitre, Sarmiento, Roca y Belgrano Sur, y cuando esté terminada beneficiará a tres millones de pasajeros. También afectará a 34 municipios, 850 kilómetros de vías férreas y 278 estaciones.

El total de la inversión es de 16 mil millones de dólares. Debemos tener en cuenta que de los 16 mil millones de dólares, el Gobierno Nacional y el Gobierno de la Ciudad lo están gestionando por tramos ante organismos internacionales, y ahora, como los créditos internacionales se van abortando, pretenden seguir haciéndolo a través de las llamadas PPP, participación pública y privada. En rigor, tanto el Gobierno Nacional como el de la Ciudad no poseen los 16 mil millones de dólares; por lo tanto, la red se hace por tramos. El principal inconveniente y peligro es que quede inconclusa. Si esto sucede y nos embocan con los 14 túneles, nuestro sacrificio no habrá servido para nada, porque nunca funcionará un tren cada cuatro o cinco minutos.

Como son obras de un plan de enorme envergadura, requieren de alto impacto: 20 kilómetros de nuevos túneles de red ferroviaria. Disculpen que esté apurada, porque me van a querer cortar.

¿Dónde están esos 20 kilómetros? En la calle Paseo Colón, en donde se unen Constitución y Retiro a través de un nuevo subterráneo que es el tren Roca, que va de Constitución a Retiro, y es el que después tendremos sobre el ferrocarril San Martín.

Con relación al soterramiento de la Línea Sarmiento, se electrifica toda la línea ferroviaria; hay tres nuevos viaductos que hoy están en construcción: San Martín, Mitre y Belgrano Sur. Hay 126 pasos bajo a nivel solo en la Ciudad de Buenos Aires, porque después hay otros tantos que corresponden a la provincia de Buenos Aires. Acá me corrijo no son 29, sino 23; dos están en marcha, el de Nazca y el de Balbín, y después hay material rodante y para la electrificación.

Cuando la red esté terminada, la espera mínima –como expresó el Director de la Secretaría de Transporte– será de 3 y 5 minutos entre tren y tren. Para ello, hay que eliminar todas las barreras y todos los pasos a nivel. Eso nadie lo discute: las barreras son obsoletas, hay que eliminarlas. En realidad, no se eliminan las barreras por seguridad vial, sino que porque el tren pasará cada tres o cinco minutos. Es imposible dejar las barreras.

Este esquema es viejo. ¿Por qué? Porque el proyecto es de Presidencia de la Nación del año 2016, pero cambiaron muchas cosas. De esto, prácticamente, no queda nada. Esta es una de las características de este plan que, como no se tiene dinero para la inversión, el plan va cambiando y muta permanentemente en función de los créditos que vayan obteniendo.

Una de las particularidades del plan de la red y el mayor inconveniente es que no se realizaron los estudios ambientales de suelo, hídricos, sociales y económicos del impacto que producirán el conjunto de las obras en la Ciudad de Buenos Aires y en los residentes.

Debemos recordar que hay 20 kilómetros de túnel en la zona céntrica; se harán cuatro mega estaciones subterráneas, tres viaductos en altura y 129 túneles en la ciudad. Nadie le dijo a los vecinos de la Ciudad de Buenos cuál será el impacto que causará todas

esas obras en la ciudad y si seguiremos viviendo en la Ciudad de Buenos Aires, que es nuestra casa, nuestra residencia, nuestro hábitat, y no el del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires ni de los funcionarios de turno que están por un ratito en el gobierno. (Aplausos). ¡A ver si nos entendemos: “La ciudad es de los vecinos, no de los funcionarios ni mandatarios”! ¡Por eso son los mandatarios; los mandantes somos los vecinos! (Aplausos).

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Muchas gracias...

Sra. Rodríguez.- Ya termino.

¿Qué se hará en la línea San Martín? Se electrificará desde Retiro a Pilar, esto es importante. Hubo un error en lo expresado por el Secretario de Transporte respecto de que llegaba a Caseros. Es mentira. La electrificación se hace desde Retiro a Pilar. Espero que haya sido una omisión involuntaria, porque la verdad es grave.

El crédito fue otorgado por el Banco Interamericano de Desarrollo en agosto del 2017 por 422 millones de dólares. La obra de Retiro a Pilar sale 522 millones de dólares, la diferencia la pone el Gobierno Nacional. La obra está por comenzar y lleva 48 meses, se hace de Pilar a Retiro y a la inversa.

Además, ya está la construcción del viaducto en altura y los 14 túneles o pasos bajo nivel en Villa del Parque y Devoto. Dicen que cuesta mucho dinero la continuación del viaducto. De los 16 mil millones de dólares que cuesta el total de la obra de la red, el viaducto de Retiro a La Paternal sale solo 240 millones de dólares, pero no nos dicen cuánto nos salen los 14 túneles que construirán en la Comuna 11.

Nos dicen que las obras durarán cuatro años, pero el viaducto que harán de Retiro a La Paternal solamente durará dos años.

En primer lugar, nos habían dicho que eran 11 túneles, pero ahora ya son 14 y no sabemos si serán 20 o 25, porque el plan muta todo el tiempo. Ustedes hoy están afectados por esto.

La Comuna 11 está completa: son 14 túneles. El primer túnel es en Empedrado y el último es el de la calle José Cubas. En Cuenca no sabemos, porque el conjunto de documentos que presentaron para esta audiencia pública es contradictorio, porque en uno de ellos dice que se va a eliminar el paso a nivel de Cuenca y en otro que se hará túneles. Imagínense ustedes que solo en Villa del Parque existen 1000 comercios. ¿Qué hacen las pymes de Villa del Parque? ¿Se funden? Pero ni siquiera tienen idea si van a hacer una cosa u otra. ¡Ni nos dicen eso!

Es importante que el vecino sepa que cuando todos los túneles estén terminados, la población de toda la Comuna 11 solo podrá conectarse a través de los pasos subterráneos, tanto en forma peatonal como vehicular. ¿Por qué no hacen pasos aéreos? Porque el tren será electrificado por catenarias. Esto requiere de una altura y que no haya nada sobre la superficie.

- Manifestaciones en la Sala.

Sra. Rodríguez.- En Palermo están haciendo un viaducto en altura. Acá no quieren hacer el viaducto en altura.

En la Comuna 11 se realizan los “pasos bajo a nivel” –están entre comillas–, porque son las obras de menor costo para el Gobierno. ¿Quién lo dijo? El ministro Moccia de Desarrollo Urbano y Transporte, en Villa del Parque el 7 de noviembre de 2016. Cuando presentaron el túnel de Nazca les pedimos por favor que hiciera otra obra y le presentamos alternativas. Nos dijo que en la Comuna 11 harían estas obras, porque son las más baratas.

¿Qué significan estas obras baratas para el Gobierno de la Ciudad? ¿Qué significan para nosotros, los vecinos? Degradan nuestro territorio. ¿Por qué? Porque dividen aún más el barrio; las vías ya no nos divide como vecinos, pero hasta ahora nos conectan las barreras a nivel. Si nos hacen 11 túneles, solo nos podremos conectar por vía subterránea. Lo más probable, que es lo que está pasando con la Línea Mitre, es que los vecinos no crucen más de un lugar a otro. Además, destruyen nuestro hábitat. ¿Por qué? Porque desconectan a la población y dañan el medio ambiente. No voy a ahondar en esto, porque otros participantes que hablaron antes lo explicaron mejor.

También trae enorme pérdidas económicas al bajar el valor de las propiedades, ya sean comerciales como residenciales. Un local hoy en Cuenca al 3.200 vale 1 millón de dólares. ¿Cuánto estiman que saldrá ese local cuando esté el túnel? ¿200 mil dólares? ¿100 dólares? El propietario perdió todo su capital. Destruyen fuentes laborales, porque se van a destruir miles de puestos de trabajo, ya sea de pymes o de empleos.

Asimismo, habrá pérdida de capital y pérdida de rentabilidad. Imagínese un jubilado que tiene un departamento y vive de esa renta. Si justo le toca el túnel arriba, se pierde la renta del departamento.

También generan inseguridad y zonas fantasmas. Los invito a ver o a pasear un sábado o domingo por las cercanías de los túneles de Beiró y de San Martín para que vean lo lindo que es el panorama. Yo paseo a mi perro por ahí...

- Manifestaciones en la Sala.

Sra. Rodríguez.- El de Mosconi también.

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

Sra. Rodríguez.- Este es el túnel de la Avenida San Martín después de la última lluvia. Está inundado y derruido tanto el paso peatonal de un lado como el del otro.

Como vecinos no nos vamos a quedar en la negativa y decir que no se haga nada, porque no queremos que haya progreso, sino un verdadero progreso. No cualquier obra genera progreso, hay obras que generan progreso y desarrollo y otras que nos degradan.

Nuestra propuesta alternativa es que continúen el viaducto ferroviario en altura hasta la avenida General Paz. En esto el Gobierno de la Ciudad y el Gobierno Nacional nos tienen que explicar cuánto sale cada proyecto, porque ahora no nos mencionaron cuánto salen los 14 túneles.

La segunda alternativa es en trinchera. (*Aplausos*). Hemos consultado con especialistas. No es que un día los vecinos madrugamos y dijimos que hagan el tren en trinchera. Para quienes no lo conocen y más allá de la foto, es como circula el Sarmiento a la altura de Caballito. Es una obra realizada en 1914. ¡No nos van a decir que no la pueden hacer en el año 2020!

El tren en trinchera es a cielo abierto. ¿Por qué no se puede hacer soterramiento? Por una simple razón, porque está previsto que siga la carga por el Ferrocarril San Martín. Si sigue la carga, siguen las locomotoras diesel, por lo tanto, el tren no puede pasar por un lugar cerrado.

¿Desde dónde se haría la trinchera? Desde el puente de la avenida San Martín hasta la avenida General Paz. La extensión es de 5 kilómetros. Para el tramo de Villa del Parque a Devoto, proponemos que se transforme en dos vías, como está hasta La Paternal, y después de la avenida General Paz se abra a cuatro. Esto implicaría el funcionamiento del ferrocarril como es hoy entre Retiro y La Paternal. No hay ningún óbice, porque se puede prever la tercera vía y después de la avenida General Paz transformarlo en 4 vías. ¿Qué significaría esto? El ahorro de aproximadamente 20 hectáreas. Si el Gobierno de la Ciudad y el Gobierno Nacional lo plantean en los términos de la PPP, este proyecto es autofinanciable, porque se vende la tierra. No es lo que auspiciamos, pero es una alternativa si necesitan recursos para financiar el sistema. También podría continuarse en la provincia, si así lo quisieran.

En el puente San Martín está previsto un descenso muy suave, porque tuvimos en cuenta la carga; entonces, son los mismos 900 metros que tiene para descender del viaducto en altura hasta la superficie. A la altura de la calle Bolivia ya habría descendido en su totalidad.

Este es el diagrama de corte. Se abrirían todas las calles, la trinchera es a cielo abierto y pediríamos que se realicen parquizaciones cada 300 metros de 100 metros. Es decir, cada 300 metros tendríamos una plaza de una hectárea.

Esto es cómo se vería Cuenca y Ricardo Gutiérrez con el tren en trinchera. ¿No quedaría lindo? (*Aplausos*).

Para quienes tienen dudas, este es el mapa político. El tramo que afecta la trinchera está íntegramente en la Comuna 11. Respecto del suelo, se trata de la parte más alta de la ciudad y habría que agregar que el Gobierno de la Ciudad tiene un plan estratégico hidráulico en el que está contemplada la solución del arroyo Medrano y Vega. El arroyo Vega ya está en construcción. Una vez que se termine, comienzan con el Medrano. Por lo tanto, no habría inconveniente para la trinchera.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Vaya finalizando, ya lleva más de 15 minutos.

Sra. Rodríguez.- Si el Gobierno de la Ciudad puede hacer un túnel, puede hacer una trinchera. Se trata de tierras no anegables.

Si se construye la trinchera, ¿qué se ganaría? Se abrirían todas las calles, total conectividad, seguridad vial al agilizarse el tráfico vehicular, aumento de la frecuencia ferroviaria, disminución el ruido del tren –el impacto acústico del cual hablaron muy bien nuestros vecinos–, se recuperarían de 20 a 25 hectáreas de tierra, mejor calidad de vida para los vecinos, desarrollo de la zona en todo su potencial, valorización la propiedad y los fondos de comercio, además sería un polo de atracción para la recreación y divertimento, áreas comerciales, culturales y de recreación.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Por favor, vaya terminando.

Sra. Rodríguez.- ¿Qué nos dijo el equipo técnico de la Secretaría de Transporte del Gobierno de la Ciudad, cuando le planteamos esto? Urbanísticamente lo que corresponde hacer es la trinchera; no caben dudas. Esto fue el 16 de noviembre de 2017. Si quieren, tengo la foto.

La estrategia del Gobierno de la Ciudad que ha llevado muy bien hasta ahora y que les ha servido para hacer toda la trama del Mitre y lo que va del San Martín, es debatir paso a nivel por paso a nivel o sector por sector, que es lo que estamos invitados a hacer en esta audiencia pública. O sea, debatir solo un sector. De esta manera, no podemos discutir las alternativas superadoras, porque estas son para toda la comuna y, además, dividen a la población. Solo quienes se movilizaron a esta reunión son los inmediatamente afectados, pero no vinieron los de Villa del Parque, ni los comerciantes de Cuenca.

Este proyecto genera conflictos de intereses, porque nos empezamos a pelear con los vecinos: los que estamos a 200 metros do 300 metros del túnel, los que consideran que si mi auto pasa el otro que se “jorobe”. Cada uno busca su solución en particular y obliga a conformarse con el mal menor.

¿Qué se debe hacer? Debatir cuál es la mejor obra para el tramo. No digo que sea la trinchera, el viaducto o los túneles. Se debe discutir cuáles serían las obras más convenientes para los vecinos. El Gobierno de la Ciudad, el Gobierno Nacional y la RER deben debatir cuál es la mejor obra. Proponemos que se realice una obra que signifique un verdadero progreso. El verdadero progreso es el desarrollo sostenible para seguir viviendo en nuestro barrio, de lo contrario nos tendremos que mudar.

La paradoja de esto es que a la Comuna 11 se le destinan las obras de menor envergadura, las más económicas y las de mayor impacto negativo para la población residente. Sin embargo, la población de esta zona es la que paga las tasas impositivas más elevadas de la ciudad junto con Palermo y Recoleta. (*Aplausos*).

Por último, tenemos derecho a que se respete nuestra calidad de vida y la de nuestras generaciones futuras; somos herederos y beneficiarios de estos barrios.

En este momento, nuestra obligación histórica es defender este lugar para nuestros hijos y nietos, y que quede una zona digna de ser vivida. Recuerden que al lado de las autopistas no se puede vivir.

Todos esos terrenos fueron degradados en la Ciudad de Buenos Aires. Esta la oportunidad histórica de defender nuestro hábitat; este es el momento. (*Aplausos*).

También tenemos derecho a proteger nuestra fuente de trabajo y nuestro capital. Muchos de los que están acá tienen una propiedad porque lucharon y se sacrificaron. No hay derecho a que se pierda todo en un abrir y cerrar de ojos. Hay que defender eso.

Las mejores obras deben significar un verdadero progreso y ser peticionadas ante las autoridades. Por eso, solicitamos lo que el Gobierno de la Ciudad y el Gobierno de la Nación nos vienen negando: una entrevista y que se revisen estas malas obras que se quieren hacer aquí. (*Aplausos*).

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número seis, señor Rogelio González.

- El participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número siete, señor Rafael José Raffo.

- El participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número ocho, señor Domingo Riccelli.

- El participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número nueve, señora Elida Norma Vázquez.

- La participante no se hace presente.

10.- Sra. Inés Irene Naya

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número diez, señora Inés Irene Naya.

Sra. Naya.- Me siento confundida ante tanta falta de información que expresó la vecina de Villa del Parque. Me gustaría que nos pasara todo ese plan que me pareció magnífico, con un sustento de sentido común. Quisiera que nos digan dónde tenemos que ir o a qué *mail* escribir para acceder a esa información.

Antes que nada, me siento orgullosa porque jamás en mi vida me vi representada por alguien como la doctora que habló al comienzo de la reunión. Ella tuvo capacidad de síntesis y conciencia social.

Hoy participo en esta audiencia; me dijeron que podía hacer una sola pregunta desde el punto de vista ambiental.

Por supuesto, sé que todo debe tener un progreso en la vida, pero quiero comentarles que mi familia paterna política vino acá a Devoto a caballo, cuando la avenida Beiró tenía una noria. No pretendo que lleguemos a ese punto, pero debemos considerar el impacto ambiental.

Hace 20 o 30 años, recuerdo muy bien haber escuchado a profesionales meteorólogos de la Universidad de Buenos Aires hablar de la queja que tenemos los vecinos por las inundaciones, porque las casas tienen los garajes subterráneos. Nuestro deseo era que se levantaran los adoquines que, según los meteorólogos, permiten que baje el calor en la ciudad, no solo en el barrio de Devoto.

Por otro lado, debería haber una menor utilización de la energía eléctrica para no vernos afectados por los cortes de luz.

A través del expediente que he recibido y desde el punto de vista de la arquitectura o la ingeniería, todo debe estar sincronizado de acuerdo con la palabra “progreso”. Una de las preguntas que me gustaría realizar tiene que ver con que hace 15 o 20 años, cuando se amplió la avenida General Paz, en el barrio de Devoto comenzaron las inundaciones. Hubo

levantamiento del empedrado y la parte asfáltica se hizo con desniveles a las cloacas. Además, en el expediente figura que levantarán 291 ejemplares de árboles.

Por todos estos motivos, nos quejamos de los cortes de luz, de las inundaciones, etcétera. Fuimos convocados para esta audiencia, pero no se previó el impacto ambiental. Entonces, mi consulta es cómo se verá afectado el barrio de Devoto con estas obras. Me da mucha pena que se destruya la vida de nuestros abuelos y tatarabuelos que vivieron acá.

Le pido a toda la parte científica y tecnológica que se dedica a los túneles que vean este proyecto, que recuerden a sus antepasados y que no se dejen manejar solamente por una cuestión “marketinsta”.

Hay una frase muy simple que los argentinos no tenemos en cuenta: “toma de conciencia”. Cada uno debe representar el rol político en el que esté involucrado y al cual asistimos hoy.

Muchísimas gracias. (*Aplausos*).

11.- Sra. Graciela Just

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número once, señora Graciela Just.

Sra. Just.- Le voy a ceder mi turno a la señora María José Dolarea de Calcaterra.

38.- Sra. María José Dolarea de Calcaterra

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Como la señora Just le cede la palabra a la participante número 38, corresponde que haga uso de la palabra a la señora María José Dolarea de Calcaterra.

Sra. Dolarea de Calcaterra.- Buenas tardes.

Nací en Villa Devoto y vivo aquí, llegando a Sanabria. Quiero plantear otra situación.

En realidad, vivir en Devoto es un estilo de vida. Tengo a mis amigos que viven del otro lado y dicen que la gente de Devoto nace y muere aquí. Y es así: nacemos, vivimos y defendemos este lugar.

Soy la directora del Instituto San Francisco que está directamente afectado con las obras. Me preocupan varias cosas. La primera que el señor que explicó que tendrían acceso los vehículos escolares como para estacionar. Esperemos que sea así.

- Manifestaciones en la Sala.

Sra. Dolarea de Calcaterra.- Lo veo totalmente mal. Por eso, estoy preocupada.

Mi segunda inquietud es que esa zona se inundó muy mal en el año 2013. Todos los vecinos lo sabemos. En nuestro caso se inundó el sótano y perdimos todo el archivo

económico. Por ese motivo, tuvimos que hacer la denuncia. Ahora, eso se resolvió con una cisterna; si usted se para en Asunción 4314, puede ver la profundidad en la que está colocada. Nunca más se inundó. Pero resulta que por ahí pasa la traza del túnel. Por eso, el túnel corre serios riesgos de que se inunde.

La otra cuestión es la suciedad que se levantará durante la construcción del túnel. Me preocupa especialmente, porque se trata de un lugar en el que hay una acumulación de 400 chicos que concurren al colegio y tendremos el polvo en la punta de la nariz y el ruido permanente.

Espero que esto no se lleve adelante por el bien de todos. (*Aplausos*). No me opongo a la modernidad, pero sí a este sistema de tener impuestas las cosas delante de las narices. Estamos acostumbrados a esperar en las barreras. Somos personas que vamos en paz, no locos por la vida; nos ponemos la radio y luego cruzamos tranquilos a nivel, no bajando y subiendo.

Yo también tengo un hijo discapacitado y sé que esto no nos beneficia en nada. Él puede cruzar por las esquinas, porque tiene una marcha sinuosa, pero no puede atravesar un túnel que desemboque en la calle Nueva York y que de golpe se encuentre con un tránsito feroz.

La plaza Devoto tendrá una aglomeración de tránsito brutal, porque todos los autos que transiten por Sanabria desde la avenida General Paz pasarían por la puerta de mi casa y por delante del Colegio Antonio Devoto, porque la calle Nueva York no tendrá circulación hacia a la plaza. Puedo asegurarles que sería un caos. A veces es un problema cuando el colectivo 105 da la vuelta.

Les aseguro que este proyecto nos cambiará el estilo de vida, y es lo que no queremos. (*Aplausos*).

12.- Sr. Alfredo B. Testa

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número doce, señor Alfredo Testa.

Sr. Testa.- Buenas tardes.

Quiero comentar que de la lista de los catorce pasos bajo a nivel se han comenzado a discutir de abajo hacia arriba con el de Benito Juárez, Marcos Paz, etcétera y luego es el sexto que es Beiró. En el año 2012 se planteó hacer el túnel en Beiró. Estuvieron a punto de arrancar la obra y en ese momento se dieron cuenta de que pasan caños de agua de 1,10 metros y de 1.50 metros. (*Aplausos*). Un canal enorme. Ahora está parado. Si se hiciera el túnel en la avenida Beiró, cuando se construyan todos los demás túneles –aclaro que a mí no me afecta ningún túnel, porque estoy más lejos, en Bahía Blanca y Beiró– se deberían desviar todas las cañerías a futuro, porque se cruzarían con lo que se realizaría ahora. Será un desastre espantoso.

Quiero comentarles que hice un “trabajito”, porque no nos quisimos oponer y planteamos un puente. El hecho es que nuestro trabajo estará tirado en algún lado y todo se terminó.

Considero que debemos pedirle en forma concreta al Gobierno de la Ciudad un proyecto alternativo. Hoy descubrí la trinchera, no la había pensado y me parece algo

macanudo, porque salvaría muchas cosas. Le pido concretamente al Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires...

- Manifestaciones en la Sala.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Silencio, por favor.
Continúe, vecino.

Sr. Testa.- Considero que cuando tenemos opiniones diferentes, debemos plantearlas. No nos enojemos. Cuando los argentinos opinan distinto, se enojan. Puedo estar equivocado y lo estoy, pero si intercambiamos opiniones, será mucho mejor para sacar algo. De lo contrario, el Estado tiene el poder de obligarnos a hacer lo que dice. Esto es una prisión y una obligación. (*Aplausos*). Últimamente estoy leyendo más Weber y estoy descubriendo que elegimos a quien nos va a matar, a premiar y a quién hará de nosotros lo que quieran. Consecuentemente, si no dialogamos y planteamos alternativas distintas, no haremos nada.

Mi propuesta es que el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires haga un estudio profundo de lo que pasa por debajo de la tierra, que es lo que realmente frenará cualquier obra. El estudio de la trinchera nos parece interesante, por eso, queremos que nos demuestre por qué no puede hacerse. De esa manera, lo entenderemos. Somos razonables, pero tenemos la prepotencia –con todo respeto a los señores– de que vamos a hacer lo que ellos dicen y eso no puede ser.

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

Sr. Testa.- ¿Cuántos segundos me faltan?
¿Ven cómo es la presión del Estado? Me obligan a callarme, y ellos hablan todo lo que quieren. (*Aplausos*).

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Es por respeto a los demás.
Solo le estoy pidiendo que vaya terminando.

Sr. Testa.- Los demás quieren hablar como nosotros.
Concretamente, debemos pedirle al Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires un estudio del subsuelo de toda la zona de Villa Devoto y Villa del Parque y uno del sistema de trincheras, expresando por qué no puede hacer. Que lo demuestren con planos.
Para ir cerrando, y con todo respeto a los que se dedican al estudio de impacto ambiental, con un solo ejemplo que nos digan, alcanza. Repitieron lo mismo para cada proyecto, y no dijeron nada.
Muchas gracias. (*Aplausos*).

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número trece, señor Christian Bau.

- El participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- La participante número catorce, señora María Cristina Baquero se retiró, pero dejó su ponencia por escrito y será incorporada a la versión taquigráfica.

15.- Sra. Mónica Fucaracce

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra a la participante número quince, señora Mónica Fucaracce.

Sra. Fucaracce.- Buenas tardes.

Voy a reiterar lo expresado en la reunión que se realizó en el Círculo de Devoto con Juanjo Méndez, que vino a hablar del tránsito. Quienes están preocupados por los pasos bajo nivel nos explicaron acerca de las multas por accidentes en las vías y la necesidad de agilizar el tránsito, así como también tener en cuenta el progreso y que debemos postergar nuestras ambiciones personales en pos de lo social. Me enojé tanto que levanté la mano porque estaba anotada, pero él dijo que ya no podía hablar nadie más. Le expliqué que no somos necios, que si bien no sabemos mucho de estadísticas de muerte de personas cruzando las vías, pero sí conocemos de qué se trata. Entonces, que no haya barreras sería algo grato, pero creo que la solución no son túneles de casi 300 metros.

En Villa Devoto hay un cartel que dice “Villa Devoto - Jardín de Buenos Aires” y se llama así porque es uno de los barrios con mayor cantidad de árboles. Sin embargo, tienen proyectado sacar más de 200 ejemplares que después reemplazarán por árboles más pequeños, porque las veredas medirán dos metros.

Entonces, si quiero hacer un túnel y no puede seguir siendo de dos manos, no sirve hacerlo. Creo que no hay ninguna cosa más que cuestionar: el proyecto de los pasos bajo nivel, por lo menos en Devoto, no sirve.

Las calles Nueva York, Asunción, Marcos Paz y Benito Juárez son de barrio, con una barrera. Si el soterramiento del ferrocarril no es posible, que se dejan de embromar hasta que hagan de Sáenz Peña hasta Cabred y saquen todas las barreras. Y que digan que el tren no puede ir más rápido por culpa de los vecinos de Devoto. Entonces, nos paramos en la vía, nos pisa el tren y después hacen los túneles. (*Aplausos*).

Los pasos bajo nivel no son una solución; será quitar las barreras, pero no resuelven ningún problema en Villa Devoto. (*Aplausos*).

Expertos (continuación)

Sr. Alfredo Sánchez Galarce

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Muchas gracias.

Damos lugar a los dos expertos que faltan para realizar sus ponencias acerca de dos pasos bajo nivel.

Corresponde que haga uso de la palabra el señor Alfredo Sánchez Galarce.

Sr. Sánchez Galarce.- Buenas tardes.

Voy a pasar a explicar los pasos bajo a nivel de Marcos Paz y Benito Juárez.

- Se proyectan filminas.

Sr. Sánchez Galarce.- Como se puede observar en la pantalla, esta es la implantación que tendrá el paso bajo nivel de Marcos Paz. Es un paso bajo nivel que será igual al de Asunción, pero en este tendrá un paso peatonal a nivel y formará parte del par vial con el de Benito Juárez, como explicaron anteriormente.

El paso bajo nivel de Marcos Paz comienza en la calle Habana y termina en Nueva York. Al igual que el paso bajo nivel de Benito Juárez, no termina en las esquinas, es decir, como el encuentro es a nivel vehicular, se podría producir en una esquina del barrio.

En la siguiente imagen podemos observar un relevamiento fotográfico de la situación actual. En esta vista aérea se puede apreciar lo que sería el emplazamiento de un nuevo paso bajo nivel. En la fotografía de la derecha se puede ver una formación ferroviaria y el ingreso al paso peatonal a nivel.

En las imágenes del lado de Gutiérrez sur como de Gutiérrez norte pueden ver que el ingreso al paso peatonal a nivel es a través de escalones, lo cual dificulta el tránsito de personas con cierto grado de discapacidad o discapacitados.

En la siguiente imagen se puede observar las calles del barrio y, a su vez, con una vista del paso peatonal en la zona ferroviaria.

El ingreso a la zona ferroviaria se efectúa a través de laberintos que le permiten a la persona el cruce con visualización del tránsito ferroviario. Esta situación, muchas veces, no es respetada por los peatones y se producen accidentes.

En esta imagen que se puede observar el acceso con escalones a las calles Gutiérrez norte y Gutiérrez sur.

Al igual que los otros pasos bajo nivel propuestos, el ancho de calzada es de 4,50 metros, tiene un solo carril, un ancho de borde a borde de trincheras de 5,30 metros y tiene dos cordones laterales de 40 centímetros. El gálibo vertical, la altura libre que hay bajo de los puentes, es de 4,20 metros, que es apto para tránsito de colectivos...

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Sánchez Galarce.- La pendiente del ingreso del lado sur es de 8 por ciento y del lado norte es de 7,69 por ciento. La longitud total es de 232 metros, de los cuales la trinchera, como ya se explicara en otras exposiciones, es de 176 metros y hay 55 metros en túnel.

La longitud bajo techo del tramo peatonal, es decir, la zona cubierta de pasos peatonales por el cruce del ferrocarril es de 21 metros. Este paso bajo nivel, como los anteriores que se mostraron, tiene rampas peatonales de 1,80 metros de ancho con una pendiente del 8 por ciento.

Respecto de las escaleras, tanto estos cruces como los anteriores, tienen dos rampas peatonales que permiten el cruce para personas con discapacidad. En este caso, se cuenta con dos escaleras que en la parte norte tiene 14 peldaños y sur 19 escalones. Esta diferencia de altura está determinada por el nivel actual del terreno de la calle Gutiérrez norte y sur.

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Sánchez Galarce.- El gálibo vertical peatonal bajo puente es de 2,40 metros y el ancho libre bajo puentes es de 2 metros.

En cuanto al proyecto de superficie, los anchos de las calles de convivencia son de 3,50 metros y hay un mínimo de vereda de 2 metros.

La construcción de nuevas veredas abarca 1.545 metros cuadrados.

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Sánchez Galarce.- Este es un corte transversal en el que se puede visualizar el paso bajo nivel, las calles colectoras y las veredas. Esta es la implantación del lado norte en donde se visualizan las rampas peatonales en este sector y las escaleras del otro lado. A su vez, queda una vereda de circulación que, si algún vecino quisiera cruzar por la rampa, después puede seguir por la vereda, sin invadir la calle Gutiérrez norte y Gutiérrez sur.

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Sánchez Galarce.- Esta es la planimetría del lado sur, en donde está indicada la circulación vehicular, es decir, el sentido circulatorio.

Desde el punto de vista vial...

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Sánchez Galarce.- La velocidad es de 30 kilómetros y la pendiente de la rampa noroeste de 7.69 y la rampa sudeste del 8 por ciento. La pendiente transversal de la calle de convivencia es del 2 por ciento y, a su vez, el hormigón de pavimento abarcará todo el paso bajo nivel. Las calles de convivencia serán de ladrillos intertrabados.

Aquí se puede visualizar el cálculo hidrológico que tiene este paso bajo nivel. Para darle una respuesta a la señora, en el cálculo hidrológico, la zona de influencia que se ha considerado a los efectos del cálculo es todo este sector.

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Sánchez Galarce.- Esa situación ha sido considerada con el trazado de los nuevos conductos pluviales.

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Sánchez Galarce.- Eso está considerado en el cálculo hidrológico.

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Sánchez Galarce.- Toda esta traza de cañerías es a nivel y corresponde al análisis de la cuenca de aporte que se hizo para diseñar la traza de cañerías de superficie.

En la totalidad de la zona de intervención habrá un nuevo sistema de iluminación y, a su vez, está provisto de cámaras de CCTV para generar el control y la seguridad de la zona.

En este análisis, se realizó el estudio de la totalidad de las interferencias que hay en la zona, las cuales serán removidas oportunamente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Le solicito al experto que vaya redondeando.

Sr. Sánchez Galarce.- La señora me planteó en mi exposición anterior que tiene una hija discapacitada. En el caso específico del relevamiento realizado para la ejecución de este paso bajo nivel de la calle Marcos Paz se consideró la existencia puntual de este caso. Por eso, frente al domicilio se construirá un acceso diferencial para que pueda estacionar su vehículo y, además, permite el paso de otro vehículo.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Por favor, le solicito que finalice.

Sr. Sánchez Galarce.- Ahora me voy a referir a Benito Juárez.

El paso a nivel Benito Juárez es existente y genera una gran congestión vehicular al ser un paso doble...

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Sánchez Galarce.- En estas fotos del barrio se puede visualizar nuevamente el grado de congestión lo cual genera ruido, polución e inclusive inseguridad en el cruce ferroviario.

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Sánchez Galarce.- En este caso de paso a nivel existente se hicieron los estudios de cuál ha sido el tránsito de particulares y de colectivos en los horarios pico: de 7 y 20 a 8 y 20 horas y de 17 y 30 a 18 y 30 horas.

Siguiendo el mismo criterio de los otros pasos bajo a nivel, tenemos un ancho de calzada de 4.50 metros, tendrá un solo carril con un ancho de trinchera de 5.10 metros, un ancho de cordones laterales de 40 y 20 centímetros y un gálibo vertical de 4.20 metros que permite el paso de automotores, colectivos, ambulancias y bomberos.

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Sánchez Galarce.- La longitud total es de 224 metros, 178 de la trinchera, 46 del túnel y la longitud bajo techo del paso peatonal es de 20.60 metros.

Las rampas vehiculares tienen 1.80 metros de ancho y una pendiente del 8 por ciento. Hay una escalera en el norte de 17 peldaños y en el sur de 21. El gálibo vertical bajo el puente, es decir la altura, cuando los vecinos circulan bajos los puentes ferroviarios, será de 2.40 metros. El ancho libre bajo puente en la zona de circulación peatonal es de 2.05 y 2.25. Las calles de convivencia son iguales al resto del conjunto de los pasos bajo a nivel que es de 3.50 metros, con un ancho mínimo de 2 metros y con una superficie de veredas a ejecutar de 1870 metros cuadrados.

Aquí se puede ver exactamente cómo es el paso bajo nivel y el corte longitudinal en que se puede visualizar el cruce de colectivos o la pasarela peatonal con la superficie cubierta que expresé anteriormente.

Estos son los cortes transversales que se ven en las calles de convivencia y el ancho de las veredas. Este es lado sur y el norte. Aquí se realiza un ajuste de la circulación de la calle Habana, que corresponde al club existente en este sector, donde se ensancha la vereda hasta generar un espacio verde y una zona de encuentro para los vecinos. En este caso, sirve para el tránsito de automotores, colectivos, autobomba y ambulancias.

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Sánchez Galarce.- La velocidad de diseño es de 30 kilómetros por hora. La rampa tiene una pendiente del 7 por ciento en el noroeste y del 8 por ciento en el sudeste, con una pendiente transversal de las calles de conveniencia del 2 por ciento; el pavimento del nuevo paso bajo nivel será de 20 centímetros y el de las calles de colectora de ladrillos intertrabados.

Como se puede observar en la pantalla, hay un análisis hidrológico. Hay una estación de bombeo provista de tres bombas, dos en funcionamiento y una con un grupo electrógeno para el caso de cortes de energía. A su vez, tiene todo el diseño que corresponde a los tendidos pluviales existentes.

En la siguiente imagen se indica el sistema de iluminación que será completado con cámaras de 17. El sector de color agrisado indica cuál es la influencia que tendrá la obra en su momento. Se podrán dar cuenta que ocurre lo mismo que con el paso de Marcos Paz. Se ha hecho un análisis de cuáles son las interferencias existentes para el sector del cruce bajo nivel.

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Jorge Auguet

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra, el señor Jorge Auguet.

Sr. Auguet.- Buenas tardes a todos, soy el ingeniero Jorge Auguet y me voy a referir a la parte ambiental de los dos cruces.

El emplazamiento ya lo vieron junto con el de Benito Juárez y Marcos Paz. Se trata de un par vial que saca la doble mano de Benito Juárez y abre un paso bajo nivel sobre la calle Marcos Paz.

El área de influencia directa también está en la Comuna 11. Esto es un poco redundante porque ya lo vieron, pero es lo mismo para el caso de Marcos Paz, entre Navarro y Nueva York.

El proyecto en estudio tiene una zonificación residencial de casas bajas...

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Auguet.- Vuelvo un poco a lo expresado por el arquitecto: en las calles laterales está previsto dejar un espacio para aquellas personas que tengan cierta discapacidad y que necesiten estacionar un vehículo y que pueda pasar otro. Este no es el caso de la calle

Benito Juárez, porque de un lado se va a parquear. Si la calle del otro lado tuviera algún problema, se hará la entrada.

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Auguet.- Ahora se puede doblar por la calle lateral, pero se hará en sentido hacia la avenida General Paz. Hoy en día es mano y contramano. Se podrá doblar a la derecha por Habana, que es donde está el club, porque cambiará de mano. Si bien no se puede cruzar, se podrá doblar por Benito Juárez y ahí habrá el doble de calles laterales...

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Auguet.- Va a estar todo señalizado. Y en ambos lados de la calle colectoras de Benito Juárez, salvo la parte del club...

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Auguet.- Prefiero que usted entienda que hemos hecho un estudio. Ustedes lo pueden llamar incompleto, pero hemos tratado de tomar todas las precauciones y las soluciones posibles.

Fundamentalmente, en los dos cruces, lo que se busca es que no haya más accidentes.

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Auguet.- Supongo que la colectoras se va a usar, porque mientras se construyan los pasos bajo nivel...

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Auguet.- Benito Juárez se demorará hasta que se realice Marcos Paz. Es decir, se va a usar la colectoras...

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Auguet.- Básicamente lo que buscamos...

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Auguet.- Todavía tiene que aprobarse y continuar; para eso se hace una audiencia previa.

Como les expresé, con estas obras buscamos evitar accidentes, tanto peatonal como vehicular.

En el caso de la calle Marcos Paz, todos sabemos que hay un cruce que hace accesible de un lado y del otro que la gente con discapacidad pueda cruzar.

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Auguet.- Todos tienen derecho a circular. Una persona que viene con un carrito de bebé tampoco puede cruzar. Entonces, se busca que en ese paso bajo nivel haya una rampa para que pueda pasar y también colocar escalones.

Escuché que no había accidentes, quiero comentarles que hay estadísticas de accidentes. En la Comisión Nacional de Regulación del Transporte pueden constatar todos los accidentes que hubo en cuanto al rodamiento y choque de vehículos.

En la avenida Chivilcoy hay una demora de hasta 60 minutos en los horarios pico cuando baja la barrera. Si el tren llega a tener un problema y la barrera está baja, se genera un caos vehicular que afecta tanto a las calles Marcos Paz como a Habana y a Ricardo Gutiérrez. Todos quieren pasar.

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Auguet.- En cuanto al ruido, la gente que vive en Benito Juárez debe estar harta, además del gas de la polución.

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Auguet.- Si bien se van a sumar los que vengan por colectora podrán doblar por la calle Marcos Paz e ir a la avenida General Paz por Benito Juárez. Esos ruidos no se sentirán porque la construcción que está prevista...

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Auguet.- Hoy por hoy, cuando las barreras están bajas es un caos.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Silencio, por favor.

Le pido al experto que vaya cerrando su exposición, porque hay muchos participantes que quieren hablar.

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Auguet.- ...las etapas constructivas, la habilitación de los pasos, la publicación de los servicios, la construcción de los pilotes, todo en función de los pluviales.

No se construirán los dos juntos. Primero se realizará el de la calle Marcos Paz, luego el de Benito Juárez...

Y la otra parte, la explicará el arquitecto.

Sr. Sánchez Galarce.- En este caso, voy a explicar el sistema constructivo.

El sistema constructivo consiste en lo siguiente: en un terreno existente o en una situación de paso sobre nivel como podría ser Benito Juárez, se hincan pilotes en dos pantallas que son las que contendrán el suelo con posterioridad. Una vez que se han hincado los pilotes, la circulación ferroviaria no se interrumpe, luego se ejecutan estructuras provisorias que pueden ser puentes de servicios o, como en la fotografía del centro, un refuerzo de vías que es un tema de carácter técnico. Con esta situación se comienzan a construir las vigas de apoyo del futuro puente sobre la zona ferroviaria.

Una vez terminadas las vigas de apoyo de los cabezales de los pilotes en la zona ferroviaria, en un fin de semana, con el servicio ferroviario suspendido, se retiran las vías y los durmientes, se produce una excavación para generar el espacio necesario y se montan

los puentes. Luego de la tarea de montaje de los puentes, se procede a recomponer nuevamente las vigas sobre los nuevos puentes y se efectúa la prueba de carga con locomotoras en el sector de los puentes ferroviarios. Una vez terminada esa tarea y siempre en el fin de semana, se habilita el tránsito ferroviario.

Luego de que se termina el montaje de puentes y la reposición del circuito ferroviario, se comienza con la excavación de lo que será el nuevo paso bajo nivel. Además, se comienza la conformación de la trinchera que será el paso vehicular definitivo.

Aquí se puede visualizar la viga dintel de los puentes ferroviarios y los pilotes que se ejecutaron anteriormente. Una vez que se terminan estas tareas se continúan con las rampas y los puentes bajo a nivel que corresponden a la circulación de las calles Gutiérrez norte y Gutiérrez sur. Es decir, el tránsito definitivo de Gutiérrez norte y Gutiérrez sur no será afectado por la traza de los nuevos pasos bajo a nivel. Se ejecutan los muros de contención, los pavimentos y se procede a la ejecución de los desagües. Se completa la construcción con la iluminación, señalética, entorno urbano, etcétera.

Aquí se pueden visualizar ejemplos de pasos bajo a nivel terminados, como en la calle Besares y en las avenidas San Martín, Monroe, Congreso y Beiró.

Expositores

1.- Sra. Marta Susana Liotto

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra a la junta de la Comuna 11, señora Marta Susana Liotto.

Sra. Liotto.- Se expresó mucho de los túneles y de la fisonomía de Villa Devoto en el futuro. Soy vecina, por eso soy junta, y con mis vecinos no estamos de acuerdo con estas obras. Y, además, no fuimos consultados.

Tal como lo expresó Mónica Rodríguez de Villa del Parque, que realizó una excelente exposición, venimos trabajando este tema desde la obra de Nazca. Hay una habilidad que tiene este programa, por así denominarlo, que es fraccionar. Primero se fraccionó sobre Nazca, ahora en Villa Devoto, luego lo harán en una parte de Villa del Parque. Acá, en realidad, están impidiendo la comunicación entre todos los afectados por este túnel.

Los afectados no son solo los frentistas. Aquí hay un error garrafal. El que piense que al abrirse Benito Juárez se beneficiará la calle Marcos Paz, está equivocado. El que piensa que si se abre Beiró se beneficiará la calle Chivilcoy, está equivocado. Acá todos los vecinos de Villa Devoto estarán afectados, desde Beiró hacia la avenida General Paz. Todo Devoto residencial quedará prácticamente clausurado.

Hace un rato, escuché a una señora decir por debajo que para ir caminando a la plaza Arenales tendríamos que pasar por un túnel. Ese es nuestro lugar, es adonde normalmente vamos los fines de semana o cuando terminamos nuestra jornada laboral, porque somos del barrio y queremos recorrerlo y disfrutarlo.

Voy a leer una nota que hice especialmente para que conste en el expediente, porque acá las palabras no quedan. Entiendo que están los taquígrafos y la Secretaría que toman nota con la mejor vocación y que volcarán toda esta información al expediente, pero no es

la primer nota que presento. Presenté mi nota con el resto de la Junta Comunal y con distintos vecinos, pero nadie me escuchó o no me llevan el apunte.

En la Comuna 11 tenemos dos túneles que son un dolor de cabeza. Los que transitamos la zona tenemos a nuestros familiares; están nuestros abuelos, padres, tíos, sobrinos, hermanos y cuando se casan todos siguen viviendo en Villa Devoto o Villa del Parque. Entonces, si vivimos cerca del túnel de Avenida Mosconi nos damos cuenta lo que se produce en ese lugar. ¿Quién cruza del otro lado? Nadie.

Los que vivimos cerca de Avenida San Martín, en la estación Libertador, ¿quién cruza? ¿Dónde está la integridad? Nos plantean esta palabra, que esto es una cuestión integral. Esto no es integral, esto es fraccionarnos. De la misma manera que nos están fraccionando en la obra y en la información, nos fraccionarán nuestra vida a futuro.

Les voy a leer mi nota que tiene que ver con relación al programa: “Por poco conocimiento que se tenga en materia de transporte, nadie puede desconocer que es necesario introducir en esta ciudad, políticas de movilidad y circulación que construyan a un cambio hacia modos de locomoción más eficiente y seguros.

”Coincido plenamente que con la eliminación de los pasos a nivel se evitan accidentes, se mejora el tránsito y la movilidad, pero es también necesario señalar que tal como están planteadas las medidas a ejecutar, a mi entender, se verán transformados hasta el perjuicio los intereses patrimoniales de los vecinos y el desarrollo del barrio.

”En esta etapa puntualmente se nos pone a consideración la construcción de cinco pasos a bajo nivel que son los de las calles Benito Juárez, Marcos Pa, Nueva York, Asunción y Avenida Chivilcoy, pero a nadie se le escapa que luego vendrá Avenida Beiró, Cuenca, Campana, Emilio Lamarca, Empedrado, Colectora General Paz y vaya a saber cuántos más, como consecuencia del sentido de circulación de las mismas. Todo esto en solo dos barrios de la Comuna 11, Villa Devoto y Villa del Parque.

”El primer plan de obras proyectado, en esta línea férrea, fue el de Avenida Nazca y en ese momento, al igual que hoy, se deja de lado el contexto general de la comuna, dado que cuando se saque la última barrera, tendremos alrededor de una docena y media de túneles, en tan solo 4 kilómetros lineales de la Comuna 11.

”Somos muchos los vecinos, comerciantes e instituciones que no estamos conformes con la construcción de túneles o sapitos y en lo personal creo que tamaño emprendimiento debe analizarse como estrategia global de circulación, desarrollo, crecimiento, expansión y bienestar, no solo para los que por allí transiten, sino también para los vecinos que habitan y/o desarrollan su tarea comercial o profesional en las zonas afectadas.

”La actividad comercial en la Comuna 11 frente al Plan que nos ocupa, se verá fuertemente comprometida, son muy pocos los vecinos que cruzan a pie, los túneles para realizar las compras del otro lado, prueba de ellos tenemos la triste realidad comercial que sufre Avenida San Martín a la altura de la Estación Libertador del Ferrocarril Urquiza o la de Avenida Mosconi al 4200 otro túnel del Ferrocarril Urquiza, donde había diez pequeños comercios y solo dos pudieron sostenerse frente a la falta de vecinos y potenciales clientes. Si bien es cierto que en ambos túneles circulan muchísimos vehículos por minuto, también es cierto que arriba, donde residen nuestros vecinos, más allá de inversiones en plazas secas y plantas, se generó una zona fantasma.

”Es necesario detener la marcha de la acción dispuesta, propiciándose un real acercamiento con la participación de todos los sectores, encaminándonos hacia un

diagnóstico inclusivo, realizando trabajos comparativos con otras ciudades del mundo, propongo que se planifiquen nuevos escenarios que no alteren el desarrollo y progreso de la zona, los túneles, aíslan, dividen y generan inseguridad.

”La creciente demanda de los usuarios en el uso de transporte público, el crecimiento del parque automotor y la necesidad de aplicar medidas de fondo en materia de seguridad vial, han generado que se desarrollen nuevas alternativas de movilidad en las grandes ciudades, desde mi lugar, como comunera, vecina y contribuyente, sin ser especialista en urbanismo ni en protección ambiental, pero si, con la camiseta de mi barrio, planteo que sería mucho mejor aplicar el soterramiento o trinchera y en caso de no ser técnicamente viable propongo que el viaducto elevado proyectado desde Retiro hacia Paternal, se prolongue hasta la Avenida General Paz como solución superadora.

”El sistema de transporte público de pasajeros conocido como tren elevado, es utilizado en muchas ciudades del mundo con éxito, al igual que las construcciones de las redes subterráneas. Ambas propuestas recuperarán y revalorizarán los espacios en superficie, no perdamos la oportunidad de hacerlo. Es esta.

”Por lo cual, le solicito que a través de quienes estén a cargo, nos informen resultados de los estudios realizados, respecto de la pre-factibilidad técnica, económica y financiera sobre la implementación del sistema de transporte público ya sea con soterramiento, trinchera o elevado, en el tramo que transita el línea del ferrocarril San Martín en los barrios de Villa del Parque y Villa Devoto, e informen por qué motivo no se las presenta hoy como propuestas.

”Señores, les solicito que proyectemos una comuna sin barreras y sin más túneles”.
(*Aplausos*).

Esta es la propuesta y espero una respuesta. Es decir, el por qué no a los túneles, el por qué no al tren elevado y el por qué no al soterramiento. Si es una cuestión patrimonial, tal cual como lo dijo la señora que habló anteriormente, somos uno de los mejores contribuyentes que tiene el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Si no invierten en nosotros, no sé en quién tienen que hacerlo.

Muchas gracias. (*Aplausos*).

Participantes (continuación)

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número dieciséis, señora Analía Micale.

- La participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número diecisiete, señor Javier Chonchol.

- El participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número dieciocho, señora Analía Edith Brienzo.

- La participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número diecinueve, señora Viviana Mabel Vietri.

- El participante no se hace presente.

20.- Sr. Rodolfo Horacio Carrera

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número veinte, señor Rodolfo Horacio Carrera.

Sr. Carrera.- Buenos días.

Ya es mucho lo que se habló y no queda demasiado. Todos escuchamos muchas cosas en esta reunión.

Creo que hay muchas cuestiones que no caben dudas; una de ellas es que el soterramiento realmente lo mejora todo.

Todos hablan de progreso. El progreso es solo aquel que incluye a todos, porque si vos progresás en un sentido y retrocedés en otro, no hiciste nada. Si hacen estos túneles, nuestras propiedades y nuestro modo de vida se van a devaluar y seguiremos pagando los mismos impuestos.

Si soterraran el tren, el barrio se valorizará mucho más, porque quedará más bonito. Es ahí que el gobierno sí se va a ocupar de cobrarnos más los impuestos. En el otro lado, no será así.

Me parece muy importante que nos organicemos y no dejemos que esto ocurra, porque vamos a terminar mudándonos.

También quiero decirles que esta obra no está licitada y no sé porque todos tenemos la impresión de que la realizará AUSA. Aunque no haya licitación, a todos no nos cabe duda alguna de eso.

Otro comentario que quiero hacer es que cuando te explican algo demasiado y que no lo comprendés, es porque hay algo que no te quieren decir. Todos los técnicos han hecho un gran desarrollo, no dudo de sus capacidades profesionales, pero veo que no se dirigieron a un vecino. Algunos podemos comprender más y otros menos, pero no mostraron un solo dibujito para decirnos “tu casa quedará así; tu vida será así”. Creo que eso tiene una intencionalidad. Mónica, la chica de Villa del Parque, fue la única que nos mostró cuál era la situación. Eso no es casualidad. Creo que detrás de esto hay una gran intencionalidad.

Por último, quiero decir algo que mencionó el arquitecto Levinton, uno de los mejores de la Argentina: en estos proyectos hay gente que se beneficia y otra que no. Hay gente como AUSA que se beneficiará mucho, se podrá ir a vivir a un country sin túneles, sin puentes ni nada de esto, y después llevará a sus hijos a visitar Europa con el dinero que ganaron con estos túneles, para mostrarles cómo los trenes van soterrados y cómo no se tiran las casas. (*Aplausos*).

Esto es todo lo que tengo para decir y para que lo tengan presente. (*Aplausos*).

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- La participante Susana Aida Luquet se tuvo que retirar, pero dejó su ponencia por escrito.

22.- Sra. Ana María Diez

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número veintidós, señora Ana María Diez.

Sra. Diez.- Mi intervención será corta, porque muchas cosas ya se dijeron.

No quiero perder el tiempo repitiendo las cosas, pero mi respuesta es no por las siguientes razones. Primero, se discrimina el tratamiento de dos estaciones dentro de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Se da amplia conectividad hasta la estación La Paternal, no así su continuidad hasta la avenida General Paz. No somos deseables, no merecemos ser estudiados como corresponde.

Los pasos PBN, como lo llaman los técnicos, como los de Asunción, Nueva York, Marcos Paz y Benito Juárez se localizan en la zona de mayor desnivel de la región, sobre el acuífero hipopuelche y puelche. Se destruye el polo comercial que se apoyó en los alrededores de la Plaza Arenales. Nunca la salida de un túnel es a paso de hombre, siempre es acelerar para irse y no mirar quién está al costado.

Serán cuatro reservorios de agua. Respecto de las lluvias que se desarrollaron en los últimos años y de acuerdo con los planos hídricos que tiene el informe que no mostraron, las altas acumulaciones se registran en los últimos 100 años. En la calle Nueva York hubo un metro y medio de agua, dos metros, y un metro y medio de agua en las últimas lluvias.

La zona es considerada inundable por la influencia de la altura del Río de la Plata, no tanto por el agua caída. El agua caída no tiene desagote porque el Río de la Plata, al estar en un suelo limoso de más de 30 metros –que tampoco mostraron en el informe, aunque está–, es absorbente. ¿Qué sucede? Cuando ustedes cementan algo y la napa es absorbente, se levanta en los lugares en los que no está cementado. Quiere decir que si tiro agua por debajo de este piso, acá no brotará, pero sí en el jardín de la casa de al lado.

Desconocemos o no tenemos en cuenta que en la zona de Villa Devoto, en Beiró y en Lope de Vega, hay muchas personas que hace más de 40 o 50 años, desde que se hizo la avenida General Paz, tienen bombas para sacar el agua de la napa. Hay 480 bombas. En un momento determinado, ese planteo se hizo en la Comuna y no hubo respuesta para que AySA se hiciera cargo de las bombas. Sin embargo, la comunicación entre la Comuna y AySA nunca figuró.

No se habla del paso a nivel de Beiró, el cual por sus interferencias de agua limpia y colectoras máximas de cloacas, no permiten estos pasos a nivel. Ejemplo de ello es la intervención de la avenida Beiró y las vías del Ferrocarril Urquiza. Se construyó sobre los laterales de la avenida Beiró, porque AySA no dio la aprobación para ir por debajo de la avenida.

Si el presupuesto en cemento es elevado, por qué no pensarlo en hierro, como la primera traza o esperar a tener las posibilidades viables para un proyecto tan impactante para nuestra zona.

Esto lo voy a repetir, aunque a muchos tal vez no les interese. En cuanto a los antecedentes, la conectividad del ferrocarril San Martín nace en 1882 y recién en 1894 se

autoriza la obra hasta Palermo, para que llegara la carga a la Bodega Giol; y era en altura para no complicar a la mayor parte de la población hasta la estación Retiro. Los puentes de hierro son sobre las avenidas, son los que hoy tenemos en las zonas más elevadas económicamente, la de Libertador, Figueroa Alcorta y Santa Fe. La estación de Palermo se inaugura en 1912. Felicito a quienes han seguido con el mismo criterio con el que se proyectó desde un principio y lograr en la actualidad la segunda etapa; me refiero a la buena idea de elevar la traza hasta la estación La Paternal, aunque hoy no esté terminada.

La coherencia en las decisiones hacen a los gobernantes y gobiernos grandes en el tiempo: las decisiones contradictorias los defenestran. No califico el proyecto. Lo he leído y visto con gente técnica; no soy técnica, solo digo que la decisión de hacerla es errada. (*Aplausos*).

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número veintitrés, señor Roberto Armando Schneider.

- El participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número veinticuatro, señora Adriana Margarita Leombruni

- La participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número veintiséis, señor Joaquín Lumelsky.

- El participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número veintitrés, señor Roberto Armando Schneider.

- El participante no se hace presente.

27.- Sra. Silvia Jackson

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número veintisiete, señora Silvia Jackson.

Sra. Jackson.- Buenas tardes.

Hace 20 años decidí vivir en este barrio. Muchas veces cuando entramos al barrio la gente suspira por la armonía y tranquilidad que hay.

Desde hace tiempo, cuando se hizo la modificación de la colectora comenzó a haber problemas de tránsito que presentamos al Gobierno de la Ciudad, porque Devoto se convirtió en un caos y ni hablar de la inauguración del *shopping*. Vivo en Allende, es decir, los túneles no me afectan, salvo que mi hermana quedará del otro lado de la frontera.

Me opongo totalmente a esta obra, porque creo que perderemos el criterio y la armonía que tiene el barrio, el verse con los vecinos, el saludar y disfrutar de lo que es el barrio de Devoto.

Lo único que espero es que quienes deben tomar esta decisión tengan en cuenta que acá hay un barrio que está de pie, unido y que no quiere los túneles. No es que nos oponemos a que se hagan proyectos para mejorar la ciudad, pero no destruyan los barrios.

Devoto es un barrio, de los pocos que quedan en la Ciudad de Buenos Aires, en el que los vecinos todavía nos saludamos; sería imperdonable que por estas construcciones no nos veamos más o no tengamos acceso a plazas de una manera normal.

Modifiquen el tránsito. Ustedes hablan mucho del tránsito. Tenemos calles con doble circulación que todavía no han sido vistas y hay accesos. La avenida Lastra tiene tres cuadras y cuando hicieron la conexión con la colectora no se pudo entrar más a la ciudad por ahí, porque tenemos que dar una vuelta enorme y entrar por Benito Juárez.

Creo que el proyecto es bueno, no con túneles, no perjudicando a la gente del barrio. Las comunas se sostienen con la gente del barrio. Es por ello que deben respetar la opinión de todos los devotenses. (*Aplausos*).

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Me hicieron notar que hay dos participantes que tienen el mismo apellido Leombruni. Nombré solo a una de ellas. Por eso, corresponde que haga uso de la palabra la participante número veinticinco, señora Haydeé Graciela Leombruni.

- La participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- La participante número veintiocho, la señora Rene Ismael Salas, se retiró porque tenía que ir a trabajar, pero dejó su ponencia por escrito que será sumada al expediente.

Corresponde que haga uso de la palabra el participante número veintinueve, señor Eduardo Javier Lopardo.

- El participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número treinta, señora Graciela Sinigagliesi.

- La participante no se hace presente.

31.- Sr. Elvio Julio Ciganotto

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número treinta y uno, señor Elvio Julio Ciganotto.

Sr. Ciganotto.- Buenas tardes.

Los profesionales ya han expuesto las razones técnicas, ahora hablo desde mi identidad devotense.

Mi abuelo vino a este barrio en 1913 y mis tíos, padres y hermanos nacieron acá; mis hijos y mis nietos también viven acá.

Quiero contarles que este es un barrio para caminarlo, no para que transiten autos de un lado al otro y pasen corriendo por Devoto.

Nosotros salimos a caminar, vamos a bares y plazas; esto es lo que queremos que se preserve. Debe preservarse el barrio. No con esas cicatrices o heridas que le harán esos túneles; estos destruirán la estructura del tránsito, es decir, la identidad barrial.

Particularmente, tengo una casa que es de 1927, ubicada en la calle Nueva York, que estará afectada por el túnel. No sé cómo voy a poder entrar el auto con dos metros de vereda. Voy a tener ese problema y no sé quién me va a compensar.

Nada más, muchas gracias. (*Aplausos*).

32.- Sra. Margarita Jackson

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número treinta y dos, señora Margarita Jackson.

Sra. Jackson.- Creo que todos los vecinos que están presentes decidieron venir a escuchar al igual que yo.

Hemos luchado siempre para estar juntos, para que el barrio siga conservando las características que históricamente siempre tuvo. El barrio ya cuenta con dos cicatrices que son muy importantes y que tienen que ver con el Ferrocarril San Martín y el Ferrocarril Urquiza, ambos cruzaron y dividieron el barrio.

Por otro lado, hay una cosa impresionante y es que la parte residencial pura, la más alta es, justamente, la que se encuentra en el medio, porque hay una plaza de origen. Ahí se empezó la distribución en rectángulo de todo nuestro barrio que está cruzado por lo verde. También hay dos diagonales. Todas estas cosas son las que queremos preservar.

Todo el mundo que nos visita y se pierde por Devoto pregunta dónde queda tal calle y nosotros, muy gentilmente, les decimos cómo llegar porque sabemos dónde está cada lugar con los ojos cerrados.

Considero que todo lo que es hormigón afecta, desde una pileta de natación en nuestras propias casas hasta los túneles.

Realmente hemos perdido la conectividad con las avenidas San Martín y Mosconi. Hay gente discapacitada que no puede bajar por esos túneles. En otros lugares del mundo, los pueblos pequeños tienen ascensores porque se encuentran en altura.

Evidentemente, trabajamos para hacer parches. Emparchamos las calles de un barrio que queda adoquinado y en el que las cotas de las veredas son reservorios naturales.

Tenemos calles como Segurola en donde el centro de vereda supera la cota del cordón de vereda.

Pienso que no fuimos participantes de este desarrollo. Considero que está muy bien ver hacia el futuro, pero debemos transitarlo y deben respetarse los derechos. Esta parte es una comuna entera; abarca barrios que están siendo discriminados por un planteo urbano, que para mí es totalmente ilógico. Es un absurdo.

No somos ni autos ni trenes. No tenemos frecuencia, solo tenemos una calidad de vida que queremos conservar.

Devoto es el jardín de Buenos Aires y creo que llegó el momento de que los vecinos debemos unirnos para que juntos sigamos viviendo en el lugar que elegimos.

Por lo tanto, me opongo terminantemente a este proyecto de irnos para abajo y sí me gustaría que se acabaran los pasos a nivel en toda la ciudad y en todo el país. Creo que uno de los medios de transporte que debemos recuperar los argentinos son los trenes, como se hace en el resto del mundo. Los trenes hay que recuperarlos. Hubo gente que fue y levantó vías y pueblos enteros.

La Ciudad de Buenos Aires tiene que ser una parte del Gran Buenos Aires, pero no todo el Gran Buenos Aires recomponerse en nuestra ciudad.

Considero que debemos luchar por un barrio que tiene casi 120 años y seguir manteniéndolo como tal. Esto depende de nosotros, de los habitantes.

Existen muchas formas de progresar, uniéndonos, haciendo paros, poniendo nuestra conciencia en manos de quien corresponde: la justicia.

Pienso que no pueden socavarnos una comuna entera para beneficiar a tres millones de personas. No llegamos a ser tres millones, pero vivimos en este lugar y queremos seguir conservándolo así tal y como es, como un barrio residencial, en un lugar tranquilo y en el que se puede caminar. No queremos una ciudad como San Pablo, que solamente una parte de ella está amparada, porque hay un movimiento económico, el resto son todas autopistas de un lado y del otro.

Veamos qué sucede con la avenida General Paz; saquemos los pasos alternativos para que no se junten en los distintos pasos a nivel de nuestro barrio. Además, se necesita hacer otro tipo de autovía. En la provincia de Buenos Aires hay bastante territorio como para hacerlo circundante.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Se ha cumplido su tiempo, le pido que vaya redondeando.

Sra. Jackson- Necesitamos la fuerza y la unión de todos, sin eso, no se consigue nada. (*Aplausos*).

33.- Sr. Manuel Bernardo Terracini

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número treinta y tres, señor Manuel Bernardo Terracini.

Sr. Terracini.- Se dijeron muchas cosas, tanto la señorita del CGP, la doctora que habló al inicio, Elvio y muchos más.

Voy a tratar de leer una síntesis de las treinta y pico de páginas que le iba a entregar al señor Juan Bautista Filgueira Risso, quien iba a presidir esta reunión. Pero como mandó al señor Rodrigo, él me recibió las 32 páginas.

Las zonas catastrales son R1b1, R2b2 y C3, como mostró recién la señora. Lo verde es R1b1, con FOT 1, es decir, no se puede construir más que la superficie del terreno. Las zonas R2b y C son áreas comerciales de la región del CGP 12.

Las cotas a ambos lados de las vías son muy distintas. Los súper expertos no saben dónde tienen el sombrero y le recomendaría a quien los mandó que revise un poco sus

capacidades. Las cotas en la calle Marcos Paz, en el lado sur de las vías, son de 1.50 metros más alto que el lado norte, con lo cual el túnel debe tener apenas 300 metros de largo.

Las interferencias con servicios, que son las que determina AySA, Edesur o quien diablo sea, son mandatorias. Pueden decir: “No se puede, porque interfiere; está la cloaca máxima”. La cloaca máxima debe tener como mínimo una pendiente de 3 grados.

Como ingeniero, se puede hacer todo, pero a un costo sideral, porque hay que bombear toda la cloaca para pasarla por un sifón forzado por debajo de las vías. Como decía Ana María, me voy a topar con el río de agua blanca y el limo del puelche que está a 30 metros. Pero las cotas de las napas freáticas están a 3 y 5 metros en épocas normales, no lluviosas. De ahí salen las 480 bombas que tenemos en todos los edificios desde Sanabria a Lope de Vega y más allá.

Sin ir más lejos, el edificio de 12 pisos que está frente a la barrera de la calle Nueva York tiene bomba de achique para las cocheras, porque ya se han inundado y tirado todos sus autos.

Por las interferencias, olvídense del tren soterrado, porque no puede ir por Beiró. Por eso, lo tenemos que colocar por arriba.

Hay cosas que son de corto, mediano y largo plazo. Elevar el nivel del ferrocarril será a largo plazo, es decir, dentro de 10 o 15 años cuando esté mirando a Margarita. Mientras tanto, todas las obras de corto y mediano plazo no deben impedir la consecución de las obras de largo plazo. Es lo más elemental de la economía doméstica.

¿Qué les puedo decir para empezar? El Presidente de la República Argentina dijo y solicitó que, dado los déficit gemelos, o sea, comercial y financiero, no se realicen obras nuevas, sí se terminarán las iniciadas. No se tomarán nuevos préstamos, aun cuando fuese el solicitado u otorgado. Señores: son todos negocios, se llame BID, Banco Mundial o la abuela Josefina. Todos hay que pagarlos. Y no tenemos con qué, porque ya somos deficitarios. ¡Somos pobres! O nos han empobrecido. Vivamos acorde a eso, frugal y comunitariamente.

Aquí voy a dar propuestas superadoras y alternativas a estos mamarrachos de túneles. Puede haber algún túnel, tener el tren elevado a futuro y haber lo que he solicitado. Tengo una gran cantidad de expedientes presentados para arreglar el sentido de circulación de las calles. Nunca nadie me respondió. Fueron cinco expedientes, más uno que finalmente he girado a la Auditoría General de la Ciudad de Buenos Aires. ¿A usted le contestaron? Cuando les dije que arreglen los sentidos de circulación de las calles que llegan a Chivilcoy del norte –que se hace con 20 carteles y con el trabajo de la Policía de Tránsito durante un mes o dos o hasta que la población y quienes pasan por ahí se acostumbre–, me respondieron que no está previsto cambiar el sentido de circulación de Beiró. Pero yo les hablaba de Chivilcoy. Me respondieron que el Derecho Administrativo está bien diseñado, pero quiero que el funcionario aunque sea me conteste que mañana va a llover. Y con eso, ya está. En ese momento me cansé y no hice nada más.

Ahora, sacaron este disparate que explicaron mal, con errores, con dibujitos para la ama de casa. Técnicamente no hay una especificación, las columnas y travesaños que están colocando en la obra de La Paternal no han sido probados como se lo hace en ingeniería, es decir, tomando uno y hacer una prueba destructiva a la compresión, a la tracción, a la flexión, a la torsión y a las vibraciones. Tomadas de a una, de a dos y de a tres. Todos esos esfuerzos son los que tienen que soportar esos mamarrachos que están ahí cuando se les

carguen las vías, los durmientes, etcétera, más un tren cargado con lo que sea, pueden ser 100 vagones. Hay que ver si frena por el efecto dominó.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Su tiempo...

Sr. Terracini.- Mi tiempo no ha acabado. Enseguida, terminaré.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Sus cinco minutos han pasado hace rato. Por eso, le estoy avisando.

- Manifestaciones en la Sala.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Le estoy avisando para que tenga noción de que ya pasaron sus cinco minutos.

Sr. Terracini.- Acá hay propuestas hechas al señor Juan Bautista Filgueira Risso. Son proyectos de cómo se hace la colectora. Hagan un túnel en la colectora y la avenida General Paz, porque el día de mañana, en un proyecto superador, el tren pasará por arriba y bajará por Benito Juárez a la avenida General Paz. Ahí tengo un túnel. Prácticamente es el único que se necesita o verá si se requiere otro. El resto es simplemente un ordenamiento del tránsito. ¿No que me digan que no van a cambiar el sentido de circulación de Beiró? Las barreras deben tener rápida evacuación. Si todos le pasan por delante, los que tienen que pasar la barrera, no podrán hacerlo.

El colectivo 107, que va a Belgrano, que no venga por Ricardo Gutiérrez y cruce delante de los que pasan hacia el sur. Creo que este tema si se lo damos a un chico de colegio primario o secundario lo resuelve en diez minutos. Sin embargo, estos animales del área de Tránsito y Transporte parece que no pueden.

De todo esto tenemos 77 archivos, que uno puede pensar que los pasan de un lado a otro, es decir, “tomala vos, dámelo a mí”, pero el poncho no aparece.

Todo lo que no han tenido en cuenta en estos proyectos tienen que ver con el sentido de circulación concurrentes y demás en todas las calles. La afectación a los vecinos, el R1b1 y la valuación del inmueble, nos lleva a preguntar: ¿me bajarán el ABL?

Se debería abrir Bermúdez para darle acceso a nivel en la Avenida General Paz; no en Lastra. La Avenida General Paz está a 4 metros por encima de la grilla de las calles del barrio. La calle Bermúdez, donde estuvieron los trolebuses –y ahora hay dos o tres colegios– se encuentra a nivel y no tienen nada más que hacer que una bajada o sapito, con una buena señalización. Todo el tráfico debe ir a Griveo, comiéndose la cola en dos semáforos para pasar por debajo e ir hacia la provincia. Esos son todos los que vienen y se derivan por todas estas barreras en las que se quieren hacer túneles, pero no quieren poner 20 carteles y cambiar los sentidos de circulación.

Y ahora si quieren me pongo malo: ¿Por qué AUSA? ¿De quién es AUSA? ¿Es mayoritariamente de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires? Inconcebible. Como se está quedando sin obras con el mamarracho que están haciendo en el bajo hacia el norte, necesitan darle trabajo porque son compañeros.

El señor unitario, el pelado que habla peor que yo, cree que el ombligo del mundo está acá. Se olvidó que somos una República federal. Él quiere que todos vengan a trabajar

a nuestro barrio. El señor que vive en Sáenz Peña, Pilar, Santos Lugares, San Miguel o donde diablos sea, tiene más de dos horas de viaje para venir y otras dos para volver a su casa. Son cuatro horas de su vida que no son productivas, ni le sirven para educación, ni para la vida familiar, ni para el control de nada, sino para estar hacinados en un tren, o mucho peor, en una lata de sardinas.

Quiero que este Filgueira Risso, cuando le venga bien, se encuentre conmigo en Pilar a las seis de la mañana para que él vaya al centro; o se vaya hasta Villa del Parque y luego se tome el colectivo hasta Palermo, y de ahí arreglamos.

Ninguno de todos estos súper expertos caminó por el barrio. Tengo muchos años, pero solo acá en el barrio llevo 64 años. Les puedo mostrar dónde estaba el palito de la parada de quebracho. Por eso, no me jodan. Si quieren los puedo acompañar. Les enseño cómo es el barrio. La historia barrial no ha sido tenida en cuenta por esos expertos que estaban con el *Google*, calentando con el “culo” la silla y haciendo esos dibujos muy bonitos; total si hay que sacar algún árbol en el barrio, borramos el dibujito del árbol y coloco otro más bonito.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Señor, ya hace más de diez minutos que está en uso de la palabra.

Sr. Terracini.- ¡Ah! Diez minutos no son nada. (*Risas*).

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Se lo estoy diciendo de buena manera, sus cinco minutos ya pasaron. Esto lo planteé al inicio de la audiencia.

- Manifestaciones en la Sala.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Estoy cumpliendo con mi trabajo no me falten el respeto.

- Manifestaciones en la Sala.

Sr. Terracini.- Le voy a decir a usted, señora, que existe una ley que es la número 104, de información pública, a la cual ustedes han cometido el bruto delito de desinformar públicamente todo esto con los señores que se presentaron como expertos, que son unos brutos y no tienen idea de nada respecto del área técnica. No son expertos de nada. No fueron capaces de contestar una pregunta. Siempre la culpa la tiene el otro, el de evaluación de impacto ambiental. Eso no lo sé, yo sé de tránsito, pero no saben poner una flecha en los planos.

Ya les dije de la barrera de la colectora de Vallejos, que está cerca de Sáenz Peña y el túnel en la colectora; hay un viejo túnel peatonal entre las vías del San Martín y las vías del Urquiza, en Lacroze, que es cuestión ampliarlo. Entonces, el colectivo 105, que entra por ahí, en vez de ir por abajo del actual puente de la avenida General Paz se chocaría con ese único túnel de la colectora.

Hay que hacer un puente, pero es más fácil agrandar un túnel que ya existe. Repito: vengan conmigo; los paseo por todo el barrio. Discutimos lo que quieran.

Además, deberían revisar todos los contratos existentes, porque ya les he dicho que AUSA es del gobierno, es decir, somos compañeros y hay que buscarles un buen trabajo.

Ahora también se “chupó” los pluviales de la CABA. ¿Qué es lo que hacen? Subcontratan a AySA. Esto huele mal.

Les debo decir que sí le mandé una nota a este señor Filgueira y en enero registré una denuncia en la Oficina Anticorrupción por los ferrocarriles, el maravilloso andén elevado y la compra de estos mamarrachos que eran 48 locomotoras, pero eran tan solo 16, porque el resto se incendió. ¡Está todo mal comprado! La gente de la Oficina de Anticorrupción sabe de estas cosas. También les escribí haciendo referencia a una denuncia específica contra Randazzo y Rodríguez Larreta, que combinaron la compra y elevación de las estaciones por estos mamarrachos de vagones. Todos sabemos que la corrupción está en los mandos medios, en todas las oficinas, en las del ferrocarril y probablemente en las del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. La corrupción está enquistada; que lo trate la Oficina Anticorrupción que puede hacer la investigación, porque tiene acceso a la AFIP y a las cosas legales, esto es para que lo sepan.

Les agradezco mucho y lamento que me haya excedido en el tiempo. (*Aplausos*).

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número treinta y cuatro, señor Iván Luisa.

- El participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número treinta y cinco, señor Claudio Néstor Tibau.

- El participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número treinta y seis, señora Vivian Judit Ronchetti.

- La participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número treinta y siete, señor César Calcaterra.

- El participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- La participante número treinta y ocho, la señora María José Dolarea de Calcaterra hizo uso de la palabra anteriormente.

Corresponde que haga uso de la palabra la participante número treinta y nueve, señora Nora D’Oswaldo de Arguimbau.

- La participante no se hace presente.

40.- Sr. Miguel Ángel Juárez

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número cuarenta, señor Miguel Ángel Juárez.

Sr. Juárez.- Buenas tardes a todos.

Soy vecino de Devoto desde hace 55 años. Actualmente tengo mi casa en Marcos Paz y Baigorria, y en Marcos Paz, entre Asunción y Nueva York tengo una propiedad más.

Es interesante este proyecto de Devoto, que siempre se ha considerado el jardín de la República. Nuestro barrio es hermoso. Pero ya peino canas... ¿Les gusta mi voz? ¿Quieren que hable más alto? Soy locutor y a veces me tengo que alejar.

Realmente hay una realidad. Lo hermoso de nuestro barrio –que lamentablemente ha sido lastimado muchas veces– es que tuvimos la suerte de respirar aire puro. Pero el avance de la sociedad ha hecho que nuestro barrio sea un lugar de paso, como dicen. Es verdad, al paso no lo podemos frenar.

Lamentablemente, tuve dos desgracias por las vías en la calle Chivilcoy. El paso a nivel tiene que ser por abajo, por arriba, por el costado o por donde sea. Es importantísimo que esté en Chivilcoy, porque el tren que beneficia a todo el mundo porque lleva gente, comida o lo que sea.

Hablo de desgracia porque perdí un familiar en la ambulancia, debido a que tuvimos que esperar el paso del tren. Esa espera me dolió el alma. ¡Entiéndalo! Estoy en una gran disyuntiva. Quiero hablar del lugar, quiero ver todo el verde, pero sacó algo de mi vida y no puedo justificar con esto que le echo la culpa al barrio. A veces, le echo la culpa al progreso. He tenido la suerte de haber recorrido el mundo y acá he escuchado hablar mucho a ingenieros y personas. Hay algo que me molestó. Me molestó la falta de respeto, porque mientras estaban explicando, todos los que estábamos acá pensábamos en nosotros y no en los demás. Lamentablemente, no pensamos en los demás. Tenemos una sociedad –discúlpenme– cosmopolita, individualista, sectaria y que solamente piensa en uno. Al de al lado no lo conozco. Esto es mentira; todos necesitamos de todos.

Hay algo que es fundamental: la vida es pequeña, grande o mediana o en nuestro atardecer como la mía. Seamos más humanitarios, solidarios, me acaba de corregir el ingeniero. Pero “humanitarios” también es una palabra importante. Miramos solamente todo lo que nos toca; somos muy individualistas, lo entiendo. Somos una sociedad formada de esta manera desde hace muchos años y cada día nos alejamos más del vecino, de sentarse a compartir un mate o una charla común. Entonces, miramos solamente lo nuestro. Quisiera que seamos más amplios...

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

Sr. Juárez.- El paso de Chivilcoy para mí es importantísimo, ya sea por arriba, por abajo, por el costado o por dónde sea. Salva vida, señores. De esta manera, le sacamos el problema a los abuelos, a los papás y a los niños el temor de cruzar por un paso a nivel como Benito Juárez. Tengo la suerte de andar por este hermoso lugar 8 o 10 horas todos los días.

En la calle Marcos Paz no hay paso a nivel, pero transitar por Benito Juárez les crea estrés a los abuelos cuando pasean a los nietos o cuando los hijos vienen de trabajar.

Trabajé en Ford Argentina y he llegado tarde porque está el paso a nivel. Entonces, hay cosas que son muy importantes. Pongamos “todo” en la balanza.

Quiero comentarles que, en el sector en donde vivo actualmente, los bomberos no pudieron salvar una casa por el paso a nivel. Lo estructural y lo hermoso del barrio tenemos que defenderlo, pero también démosle la posibilidad al proyecto.

Escuché muchas cosas lindas y hermosas, pero hay algo que no escuché: el respeto. No lo escuché y eso me duele. Creo que debemos hablar y escuchar con respeto, aunque no estemos de acuerdo con el proyecto del Gobierno. He escuchado a gente que trabaja en el Gobierno y que hizo una exposición bastante importante, porque quiere al barrio. Era una señora universitaria; también soy universitario. Tengo tres títulos, pero jamás, cuando tengo un micrófono, digo –discúlpenme la expresión–: “mierda, la puta que lo parió”, porque así no arreglamos nada, señores.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Ha cumplido su tiempo.

Sr. Juárez.- Salvemos vidas, sentémonos a dialogar, peleemos por nuestro barrio, pero seamos conscientes de que el paso bajo nivel de Chivilcoy es importantísimo para el hospital y los bomberos, porque es para salvar vidas. Y como a Devoto nos dividió el tren de un lado y del otro, démosle la posibilidad de que los bomberos y las ambulancias estén de un lado y del otro.

Muchísimas gracias. (*Aplausos*).

41.- Sr. Héctor Antonio Ferrari

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número cuarenta y uno, señor Héctor Antonio Ferrari.

Sr. Ferrari.- Buenas tardes.

Hemos pasado unas horas con nuestro problema. Pienso, tomando lo expresado por el señor que me precedió, que no está en el ánimo de nadie clausurar los pasos a nivel, sí queremos solucionar los problemas. Esto significa no perjudicar al barrio, sino lograr la conectividad, pero con una propuesta inteligente y que se hayan evaluado todas las alternativas. Y no tomar algo que arranca como una solución transitoria, que se encarece por tantos estudios que hacen y que no responden a muchos de los cuestionamientos de los frentistas. Soy frentista en la calle Marcos Paz.

No recibí ninguna información clara de cómo se solucionará el problema de las inundaciones, porque por ahora se resolvió, pero con estas obras creo que se volverán a potenciar.

También hay que tener en cuenta las interferencias con los servicios de energía eléctrica, cloacas, desagües, gas natural, cable, telefonía, etcétera. Entonces, la pregunta sería: ¿cómo lo van a resolver?

Hay cajas de fusibles de energía eléctrica al borde de la vereda actual que van a desaparecer, ¿qué harán con eso? Nadie explica nada. Nadie me explica cómo voy a entrar el auto al garaje de mi casa. No lo tomo como algo personal, pero les debe ocurrir a varios.

Por otro lado, ¿cómo se van a resolver estas cuestiones durante la etapa de obra durante 15 meses o más? ¿Voy a poder llegar a mi casa con el auto? Soy una persona

grande y mi esposa también, a quien paso a buscar todos los días. ¿Dónde guardo el auto durante la época de obra? Todas estas cuestiones no fueron aclaradas durante la reunión.

Vine a esta reunión para que me aclaren mis inquietudes, pero no lo hicieron. Cuando preguntamos si tenían en cuenta si estábamos de acuerdo o no, nos dijeron que esta audiencia no es vinculante. Entonces, nos informan o nos leen lo que está en los planos, por ejemplo, ancho de tantos metros, el gálibo también y queda todo así. Termina la reunión, nos retiramos y listo. ¿Para qué vinimos?

Estoy de acuerdo con organizarnos y en contra de los túneles. Me parecen una mala solución. Quiero una solución de los pasos a nivel, no estoy en contra de eso, pero creo que esto es un recurso berreta encarecido.

Nada más. (*Aplausos*).

42. Sra. Beatriz Alicia Romero

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número cuarenta y dos, señora Beatriz Alicia Romero.

Sra. Romero.- Buenas tardes.

Lo único que quiero decir es que vivo a media cuadra de la avenida Chivilcoy, a 20 metros de la barrera. Soy de Ramos Mejía y me casé con un hombre que nació en Devoto y decidió que viniéramos a vivir aquí. Con un sacrificio terrible compramos nuestra casa que la terminamos y la volvimos a reformar para que nuestros hijos crecieran en ella; ahora mi nieta está viviendo ahí.

Elegimos este barrio porque no es Belgrano, tampoco Palermo ni las Cañitas. Estamos a gusto, como si viviéramos en Nueva York.

Quiero que me escuchen; quiero que no decidan por mí. Los del gobierno son empleados nuestros y los de la autopista que son de una empresa, por lo tanto, que se haga cargo el gobierno. Los que me representan me tienen que escuchar; no pueden decidir por mí. ¡Yo decido qué hago con mi casa, no ustedes! Les pido, por favor, que nos consulten qué van a hacer. No nos informen algo que ya está, prácticamente, resuelto. Ustedes no conocen a los vecinos de Devoto. No viven en Devoto, deben vivir en un *country* o en Puerto Madero.

Ustedes están equivocados con la gente de Devoto. No somos cualquier persona. Elegimos vivir en un barrio cerrado sin ninguna barrera, no en un *country* ni nada, pero ustedes no saben qué es vivir en Devoto.

Por favor, escuchen a los vecinos de Devoto. No decidan algo sin consultarnos. Olvídense de la parte subterránea, porque van a destruir nuestras casas. Si así fuera, se las vendo y me la pueden pagar ahora; después decido dónde vivir.

Ustedes no pueden decidir por mí. Ni los que me representan, porque nosotros les pagamos el sueldo; son empleados nuestros, no nosotros de ustedes.

A la empresa privada que, por favor, nos escuche. No van hacer lo que quieren en este barrio. Se equivocaron.

Muchísimas gracias a todos. (*Aplausos*).

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número cuarenta y tres, señor Jorge Horacio Nutkowicz.

- El participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número cuarenta y cuatro, señora Mercedes Ibáñez.

- La participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número cuarenta y cinco, señor Leandro Martín Passarella.

- El participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número cuarenta y seis, señora María Gabriela Muzio.

- La participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número cuarenta y siete, señora Dina Lucini.

- La participante no se hace presente.

48.- Sr. Ricardo Bautista Falcón

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número cuarenta y ocho, señor Ricardo Bautista Falcón.

Sr. Falcón.- Buenas tardes.

Hace 87 años que vivo en Devoto; 35 años que vivo en Marcos Paz y Habana, porque reformé una casa y crié a mis hijos en ese lugar.

¿Por qué quieren imponerme un tráfico incesante por la fuerza? ¿Por qué se hace un estudio en el cual no sabemos a quién preguntarle nuestras dudas?

He analizado todos los informes que nos mandaron en el que figuran mucho de los estudios que se han hecho para llegar a estas conclusiones. Por ejemplo, en la zona de Marcos Paz se tomaron dos muestras de suelo, individualizadas en los planos de ellos como S5 y S6; ahí se ha determinado que el material duro se encuentra a 9 metros y las famosas aguas subterráneas a 3,50 metros o a 3 metros, y que en algunos casos están a 2,50 metros.

Los vecinos que viven en donde será el túnel me dijeron que muchos han visto brotar agua del parquet. Una de las vecinas que vive en Habana y Marcos Paz tiene un sótano y una bomba sumergible que está permanentemente en funcionamiento sacando agua. Así hay un montón de vecinos que tienen problemas.

En Marcos Paz deben sacar 2600 metros cúbicos de tierra y durante 14 meses trabajará la excavadora y los 15 meses que tienen que terminar la obra, significará un

infierno. Esto implicará: ruidos molestos e inconvenientes con los servicios públicos, como lo dijo uno de los señores, el gas, teléfono, etcétera.

Por otro lado, dada la zona, les preguntaría a los técnicos si han hecho estudios hidráulicos. En Marcos Paz tenemos unas cañerías muy importantes que las vieron colocar aquellos vecinos que viven hace mucho tiempo ahí. Podemos tener un desastre si esta gente no está bien informada con los planos y demás.

Propongo que hagan perforaciones para ver los cimientos que tienen las calles antiguas, porque se pueden desplazar los taludes de tierra y las napas. Con esta situación, las casas sufrirán rajaduras. Por eso, ante que todo, en esas propiedades deberían hacerse algunos encadenados estructurales para evitar rajaduras, etcétera. Les advierto que los problemas de los impactos en las propiedades a veces no se producen en el momento, sino a través del tiempo.

He visto casas cerca de la autopista Dellepiane, a unas 8 o 9 cuadras, cómo se les ha hundido el patio, debido al trabajo que hay en la zona por los materiales.

Dejando un poco de lado esto, quiero decir que no estoy de acuerdo con los túneles. Este estudio me parece como una bofetada al barrio de Villa Devoto. Creo que es un insulto. Ustedes conocen al barrio con árboles y un clima. Es un insulto para las autoridades que le piden a una empresa que haga un estudio de factibilidad de túneles en Villa Devoto. Esto es lo que no pude entender.

No sé por qué no han tenido en cuenta en los estudios la continuación de la colectora de la avenida General Paz, porque si se quieren sacar todas las barreras, también deberán sacar esa. Si hiciéramos el túnel, el tráfico que viene del sur hacia el norte, continúa por la colectora, se abre enseguida y va a la avenida General Paz.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Por favor, vaya redondeando.

Sr. Falcón.- Hay un estudio de perforaciones, por lo que no habría que hacer nada más.

Además, hay un pobre impacto en las propiedades, porque hay mucho lugar.

Rechazo esta obra porque solo servirá para que Villa Devoto se transforme en una villa de túneles.

Por ahora, nada más. (*Aplausos*).

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número cuarenta y nueve, señora Florencia Ana Lago.

- La participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número cincuenta, señora Mariana Pace.

- La participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número cincuenta y uno, señora Laura Pace.

- La participante no se hace presente.

52.- Sr. Eduardo Alberto Poodts

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número cincuenta y dos, señor Eduardo Alberto Poodts.

Sr. Poodts.- Alguien habló de respeto y yo diría que se lo le están faltando a la Ciudad de Buenos Aires. Todos los que presentaron este proyecto por parte del Gobierno no respeta nada más que el negocio personal o el de alguno, ya que no sabemos quiénes están detrás.

Creo que el problema pasa por algo más grande y, como bien explicó una vecina de Villa del Parque, hay una intencionalidad al no querer escuchar al vecino. Ahora les conviene hacer esto, porque vieron las opiniones de la gente y, en cierta forma, la están poniendo en contra. Realmente la falta de respeto es de este lado. Miren lo que es la mesa en la que nos vienen a presentar un proyecto. Supuestamente, esto es una audiencia pública para hablar con el público. En realidad, están obligados legalmente a hacer la audiencia pública; sin embargo, autoritariamente nos manejan de esta manera.

¿Quién es el irrespetuoso en esta situación? Se mandan *mails*, se hacen presentaciones y se piden explicaciones, pero no responden. Entonces, ¿a quién se le falta el respeto?

Muchas cosas se han dicho expuestas por diferentes personas, todas son importantes, no solamente el sentimiento del vecino que les paga el sueldo, porque son empleados nuestros, sin embargo, nos quieren manejar hasta el tiempo que tenemos para hablar. Quieren manejar lo que decimos y cómo lo decimos. Hay gente que estaba muy exaltada y ni siquiera la quieren escuchar para que pueda liberar un poco la tensión. Les importa tres miércoles nuestra salud, porque hay gente mayor que está en cama desde el momento en que se enteró de este proyecto. Hay gente que ni sabe cómo solucionará su problema de vida familiar. Es una zona tranquila, poblada de geriátricos, de gente mayor, de gente minusválida. ¿Lo tuvieron en cuenta en este proyecto? Ni uno solo de los expertos habló de todo lo que pasa en esta zona. El único que mencionó a Larreta y a los bomberos fue la persona que me precedió que habló del respeto.

Entiendo que a los pasos a nivel hay que buscarles una solución, porque son cosas obsoletas en la modernidad con la cantidad de movimiento vehicular, pero por qué no miramos un poco. Desde el proyecto que quería fabricar una isla para hacer un aeropuerto o cosas utópicas como el famoso tren bala, ¿por qué no buscamos viabilidades técnicas como corresponde y aprendamos del viejo mundo? Allí no tiran una sola casa y guardan el patrimonio nacional, pese a que pasado por guerras y han superado las cosas. Han destruido ciudades completas y las has recuperado con la misma visibilidad de antes. No aprendemos nada de esa gente. Hacemos mamarrachos y miren a quienes nos mandan como representantes: gente que no abre la boca salvo para decir autoritariamente alguna cosa.

Me da lástima cómo nos tratan y cómo nos sentimos manejados por el Gobierno de la Ciudad. Todo lo relacionado con el ferrocarril es nacional, no es de la ciudad. Pero, como dijo alguien, es un negocio para la ciudad.

El estudio de la gran vía de circunvalación que tenemos en la ciudad que es la avenida General Paz, ¿por qué no ponen como alternativa un proyecto por la colectora? Hay maneras de estudiar las cosas con menor impacto y no en calles barriales, como son

Marcos Paz o Benito Juárez. Chivilcoy es avenida y creo que debe haber un paso bajo nivel. ¿Por qué no presentar un proyecto con el tren elevado? De esta manera, recuperaremos la vida de pueblo o de gran ciudad como es históricamente Buenos Aires. Figuramos como una gran ciudad en el mundo y la estamos destruyendo. No se respeta el valor histórico ni el patrimonio. Al contrario, que se arregle el vecino. Miren lo que están haciendo con las veredas. Sacan las cerámicas añares y colocan cemento alisado. Esa es la gran reparación que hace la ciudad. Teníamos la plaza Arenales que era verde y hermosa. Dos o tres veces, este mismo Gobierno de la Ciudad que está hoy –y que ahora es nacional– tuvo que modificarla para que quede como quisieron.

Me parece que tenemos que juntarnos. Les recuerdo que el viernes a las 19 horas algunos vendremos a buscar una solución y presentar alternativas. Quejarse con un bombo, hacer una manifestación o presentar un amparo no da solución. El amparo lo único que te lleva es a pagar abogados y posponer la situación, porque solo la demora. Me remito a las obras que ya se hicieron, como la de Mosconi. En otras partes la gente también presentó amparos, pero sirvió nada más que para demorar y para gastar mucho dinero que pagaron los vecinos, porque la ciudad no pone un mango.

Para buscar soluciones hay que presentar alternativas y presentar las cosas de otra forma. Lamentablemente, debemos recurrir a la justicia. Esto está manejado de muchas maneras.

Además, somos unos pobres vecinos que nos presentamos ante un gobierno complejo, que lo único que busca es un negocio para ellos; no buscan otra cosa. Las demás cuestiones que tenía para decir eran acerca del soterramiento, y ya las dijeron. No dieron explicaciones de otras alternativas. Esas son las cosas que debemos buscar.

¿Qué pasa con la avenida General Paz y la colectora? ¿Por qué no se buscan alternativas? ¿Por qué no se presentan proyectos alternativos para que la gente vote y decida lo que quiera de su vida y que no sea una imposición como la que están haciendo?

Creo que deberíamos juntarnos para solicitar que hicieran algún tipo de compulsión, plebiscito y no esta payasada de la audiencia pública. Creo que de audiencia no tiene nada. El público somos nosotros; ellos son los que tienen que escuchar y no nos dejan hablar. Ni siquiera nos contestan. Es por ello que pido que aparezcan los técnicos y que nos den explicaciones.

Los vecinos debemos reunirnos el viernes a las 19 horas. (*Aplausos*).

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número cincuenta y tres, señor Gabriel Kechkekian.

- El participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número cincuenta y cuatro, señor Reinaldo Brotzman.

- El participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número cincuenta y cinco, señora María Alejandra Bertonasco.

- La participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número cincuenta y seis, señor Emanuel Alberto Domínguez Makuc.

- El participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número cincuenta y siete, señor Alejandro Guillermo Mareque.

- El participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número cincuenta y ocho, señora Dolly Magdalena González.

- La participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número cincuenta y nueve, señora Carolina Arbotto.

- La participante no se hace presente.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Señor presidente: ha concluido el listado de participantes inscriptos.

- Manifestaciones en la Sala.

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Soy moderadora de la audiencia pública.

- Luego de unos instantes:

Sra. Coordinadora (Estrabaca).- Señor presidente: concluyó el listado de participantes inscriptos.

Finalización

Sr. Presidente (Vidal Maula).- Damos por finalizada la audiencia pública.
Muchas gracias a todos por asistir.

- Es la hora 16 y 31.

Andrea Faiulli
Taquígrafa

Claudio Araujo
Taquígrafo