

INFORME DE LA COMISIÓN INTERCOMUNAL DE VÍA VERDE DEL OESTE

PLENARIO N° 118 A REALIZARSE EL 15-05-2024

Atento lo informado en el Pleno 117 respecto al tema de nuestra competencia cabe continuar con el detalle de las actividades realizadas para divulgar el tema referido a los Pasos bajo Nivel que el Gobierno de la CABA quiere realizar en el FFCC Sarmiento en los barrios de Caballito, Flores y Villa Luro.

El día 22 de abril ppdo. vecinos de esos Barrios y de las Comunas 8 y 11 nos reunimos en el Automóvil Club de Flores para intercambiar información y conocimientos sobre los Pasos bajo Nivel que ya están realizados y los que se pretenden construir en la Ciudad. En esa oportunidad estuvieron presentes 34 interesados en el tema.

Uno de los presentes, vive en nuestro territorio de Flores, es el Ingeniero Pablo Belenki autor de un proyecto referido a la continuación de la trinchera para el FFCC Sarmiento desde Caballito hasta Liniers, en esa oportunidad nos explicó los beneficios de esa obra y la contrariedad de realizar Pasos bajo Nivel cuando de lograrla, todos los Barrios colindantes con el Sarmiento tendrían la oportunidad de no estar más separados por las vías.

Para compartir con Uds. el proyecto referido, lo adjuntamos a este informe y así tendrán la oportunidad de evaluarlo mejor y tener en cuenta que obras son las mejores para nuestra zona y cuales no deben realizarse.

Además, les solicitamos que divulguen el tema que nos ocupa y cuál sería la solución para resolver los problemas de una ciudad partida a la altura de nuestros barrios.

Gracias a todos por concurrir a este Pleno entendiendo que la participación es un mandato de la Constitución de la CABA que nos permite con ojos de vecinos mejorar nuestro nivel de vida.

- Ana Ziegler (Coordinadora)
 - Héctor Morras
 - Mónica López
 - Alejandro Galardo
- viaverdedeloeste@gmail.com-11-4439-3530

FFCC Sarmiento

Premisas para la evaluación de alternativas de mejora



Situación actual



2

El FFCC Sarmiento en la ciudad de Buenos Aires

- **El trazado ferroviario tiene 22 pasos vehiculares a nivel**
 - El ramal Once-Moreno, de trocha ancha (1.676 mm), fue electrificado en 1918 con tercer riel (830 voltios de corriente continua)
 - Once – Hidalgo: trinchera de 4 vías construida entre 1902 y 1905
 - Hidalgo (Caballito) – Donato Álvarez: playa ferroviaria Caballito
 - Donato Álvarez – Nazca: 2 vías con terrenos ocupados
 - Nazca – Liniers: 2 a 4 vías con amplio espacio disponible
- **Estaciones actuales separadas cada 2 o 3 km**
 - Once de Septiembre (1857) – km 0
 - Caballito (1857) – km 3.8
 - Flores (1857) – km 5.9
 - Floresta (1857) – km 7.3
 - Villa Luro (1911) – km 9.3
 - Liniers (1872) – km 11.6



3

Comparación entre proyectos

¿Qué aspectos se evalúan en un proyecto?

- **Urbanísticos**
 - Impacto en la vida urbana: conectividad transversal, espacios verdes, integración de los vecinos al transporte público
- **Ferrovianos**
 - Impacto en los servicios ferroviarios: mejora de la frecuencia, reducción de incidentes y accidentes, accesibilidad
- **Patrimoniales**
 - Impacto en el valor patrimonial de las propiedades adyacentes, atención a los sitios históricos y culturales
- **Presupuestarios**
 - Viabilidad económica y financiera para desarrollar un proyecto, impacto en las finanzas públicas
- **Normativos**
 - Ley Nacional N° 7.846/1910 preveía 4 vías entre Once y Moreno y una trinchera entre Once y Liniers
 - El Corredor Verde del Oeste es un master plan de largo plazo desde Once hasta Liniers (11 km)

El factor urbanístico

- **El proyecto en trinchera permite desarrollar espacios verdes que mejoran la calidad de vida**
 - La trinchera admite ser techada, en ese techo es posible desarrollar áreas verdes, sendas peatonales, bicisenda
 - El techo puede construirse en etapas
 - Las propiedades adyacentes se revalorizarán, tanto las que tienen contrafrente a la traza ferroviaria como las frentistas de las calles transversales



Fuente: Corredor Verde del Oeste – Estudio Grinberg / Dwek / Iglesias

El factor urbanístico

Los pasos bajo nivel, los sapitos y los bajo viaductos degradan el paisaje urbano y provocan una caída en el valor de las propiedades adyacentes

El proyecto en viaducto impide resolver estos conflictos



Av. Gral. Paz
Cruza elevada al FFCC Sarmiento

AU Perito Moreno
Cruza elevada al FFCC Sarmiento

Las vías auxiliares colectoras están cortadas, se genera congestión



La conectividad transversal

• Los pasos bajo nivel (PBN)

- Se requieren de 52 PBN para dar conectividad transversal total, sino se construyen, el FFCC Sarmiento será siempre una barrera urbana
- Nazca es el cruce más importante (único habilitado para tránsito pesado) y siempre será un paso a nivel; requiere un galibo mayor para la circulación de camiones y pendientes más largas
- Hay otros pasos a nivel con severas restricciones de espacio que dificultan la construcción de PBN, en especial en el caso histórico de Flores (sector Av. Boyacá – Av. Nazca)

Tramo	Total Calles	Cruces ferroviarios Existentes
Once - Caballito	25	15
Caballito - Flores	14	7
Flores - Floresta	12	4
Floresta - V. Luro - Liniers	26	10
Totales	77	36

Fuente: Plan Urbano Ambiental, Corredor Verde del Oeste, Soterramiento del FFCC Sarmiento, Anexo 3

Fuente: Cristian Moleres



La conectividad transversal

• En el tramo Hidalgo (Caballito) – Av. Gral. Paz existen 22 pasos a nivel vehiculares

- En total 52 calles cruzan la traza del FFCC Sarmiento, 30 están cortadas al tránsito vehicular, es la definición de barrera urbana
- Hay pasos a nivel peatonales (Gavilán, San Nicolás, etc.) y calles cortadas totalmente (Campana, Morelos)

• La trinchera elimina en forma completa la barrera urbana actual

- Permite habilitar **TODAS** las calles que cruzan a la traza del FFCC Sarmiento para el tránsito vehicular y peatonal
- Incorpora las playas ferroviarias de Caballito y Liniers a la ciudad, como desarrollos urbanos y espacios verdes



La protección del patrimonio urbano en la trinchera

Espacio Cultural Marcó del Pont

No se afecta el edificio, hay afectación del jardín



Ex-Quinta La Antonia

No se afecta el edificio, hay afectación del jardín



Existen edificios de valor patrimonial

- Serán mayormente preservados por las obras
- Se requiere un estudio de ingeniería más profundo

Ex-Casa de Alejandro Rojas

Hay afectación del jardín



La Mansión de Flores

No se afecta



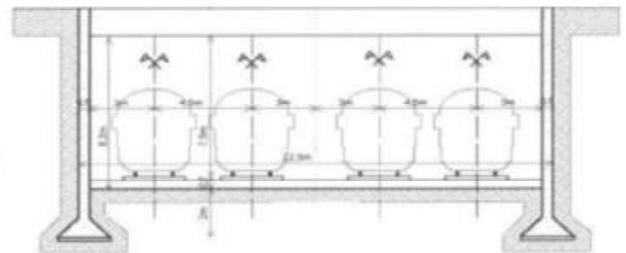
Expropiaciones

Los pasos bajo nivel

- No requieren expropiaciones pero hay propiedad que perderán valor de mercado

La trinchera

- No requiere expropiaciones, se requieren desalojos de predios propiedad del Estado Nacional
- El ancho actual liberado en el tramo con restricciones entre Donato Álvarez y Nazca varía entre 14 y 16 metros
- Toda la franja norte del trazado ferroviario es de propiedad estatal y tiene un ancho que varía entre 22 y 30 metros
- El ancho requerido para una trinchera de 4 vías es alrededor de 17.5 metros
- Las estaciones requieren un sobrecosto adicional



Los servicios ferroviarios

Los pasos bajo nivel (PBN)

- Simplemente replica la situación actual, la misma que fue construida en 1857
- El proyecto ferroviario prevé sólo dos vías
- No implica ningún cambio o mejora en el sentido estrictamente ferroviario, sólo la eliminación parcial de pasos a nivel
- Hay pasos a nivel que no pueden eliminarse (Nazca) por problemas de gálibo y pendientes, los PBN

La trinchera es una nueva línea de subte desde Once hasta Liniers

- Permite la implantación de 4 vías (2 de ida y 2 de vuelta)
- Posibilita servicios expresos (no paran en algunas estaciones) y servicios cortos simultáneamente
- Permite la construcción de nuevas estaciones intermedias (cada aproximadamente 700 metros) dentro de CABA para correr trenes cortos de Liniers a Once

Proceso constructivo

- **Obra en etapas similar al proyecto 1902-1905**

- Relacionadas con el método constructivo para mantener el tránsito ferroviario durante su ejecución
- Primera etapa: construcción de una trinchera para dos vías adicionales del lado norte, prestándose el servicio ferroviario por las actuales vías ubicadas al sur
- Segunda etapa: habilitación de la nueva infraestructura de vías del lado norte, y construcción de la trinchera lado sur (donde hoy se sitúan las vías existentes)
- Será necesario construir andenes provisorios

- **Construcción de la trinchera**

- Compuesta simplemente por una submuración continua
- Es un muro de contención tradicional realizado en hormigón armado



Fuente: Archivo General de la Nación

Interferencias

- **Napa freática y agua superficial**

- Durante la excavación deberá mantenerse en seco el frente de trabajo, por lo que será necesario efectuar el abatimiento y control de la napa freática

- **Interferencias de redes cloacales y pluviales**

- 2º cloaca máxima en calle Carrasco
- Aliviador del Arroyo Maldonado en calle Ruiz de los Llanos
- Otros conductos menores de diámetro variable, a solucionarse mediante cámaras y estaciones de bombeo

- **Otras interferencias**

- Red de agua: no requiere de cámaras, sino simplemente desvíos de recorrido
- Redes de telefonía, electricidad y gas: sólo desvíos de recorrido