

INFORME DE LA COMISION INTERCOMUNAL VIA VERDE DEL OESTE
CONSEJO CONSULTIVO COMUNAL DE LA COMUNA 7
PLENO A REALIZARSE EL 11 DE JUNIO DEL 2025

Nuestra Comisión es Intercomunal y su competencia es conjunta con todas las Comunas colindantes del FFCC Sarmiento, por eso estamos acompañando en esta instancia a Caballito en las gestiones que hacen para impedir el Paso Bajo Nivel de García Lorca en aras de apoyar la construcción de la trinchera.

- 1) El 28 de mayo recibimos la respuesta del Ministerio de Infraestructura de la Ciudad a nuestra a nuestro pedido de acceso a la información: **EX-2024-26204828-GCABA-DGSOCAI S / Rta Solicitud de Acceso a la Información - Ley 104.-** Que compartimos en el anexo Nº 1
- 2) Compartimos en el anexo Nº 2 un informe escrito por Mónica Rodríguez del Diario Aquí Villa del Parque que refiere a un nuevo pedido de endeudamiento que el Gobierno de la ciudad presento en la Legislatura.
- 3) Iniciamos gestiones con el Canal Crónica TV para realizar una nota en vivo con los vecinos del PbN de García Lorca.

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

Anexo Nº 1

EX-2024-26204828-GCABA-DGSOCAI S / Rta Solicitud de Acceso a la Información Ley 104.



G O B I E R N O D E L A C I U D A D D E B U E N O S A I R E S

Informe

Número: IF-2025-06342465-GCABA-DGPRO

Buenos Aires, Lunes 3 de Febrero de 2025

Referencia: EX-2024-45568228-GCABA-MGEYA- Envío de actuación de Defensoría del Pueblo

SR. DIRECTOR GENERAL

DIRECCIÓN GENERAL DE DISEÑO Y PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD

Por medio de la presente, me dirijo a usted en mi carácter de Coordinador Ejecutivo de la Unidad de Contralor de Concesiones de Obras Viales a tenor de lo solicitado por la Defensoría del Pueblo según IF-2024-45568361-GCABA-MGEYA, a fin remitir el presente a los efectos de que se expida sobre los aspectos relacionados a su competencia.

Digitally signed by Comunicaciones Oficiales
Date: 2025.02.03 12:05:39 -03:00

GABRIEL EDUARDO ROSALES
Director General
D. G. PROYECTOS
MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA



GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Informe

Número: IF-2025-22375790-GCABA-DGDPM

Buenos Aires, Miércoles 28 de Mayo de 2025

Referencia: EX-2024-26204828-GCABA-DGSOCAI S / Rta Solicitud de Acceso a la Información - Ley 104.-

Estimado solicitante:

Tengo el agrado de dirigirme a Usted en mi carácter de Director de la Dirección General Diseño y Planificación de la Movilidad dependiente de la Subsecretaría de Planificación de la Movilidad y la Seguridad Vial dependiente de la Secretaría de Transporte, Ministerio de Infraestructura del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en relación al expediente citado en la referencia, por conducto del cual tramita una solicitud efectuada en el marco de lo regulado por la Ley N° 104 de Acceso a la Información.

En tal sentido, se requiere: "... Si AUSA o el GCBA realizaron algún estudio integral para toda la línea Sarmiento dentro del ámbito de la ciudad que justifique esta solución en vez de la construcción de la trinchera tal como lo establece el proyecto denominado Corredor Verde del Oeste; Si AUSA o el GCBA disponen de estudios técnicos que deriven en un proyecto integral para eliminar todos los pasos a nivel de la Línea Sarmiento en el ámbito de la ciudad, y si estos estudios técnicos están sustentados en una evaluación social del proyecto incluyendo aspectos de tránsito y ambientales; Si el proyecto del paso bajo nivel cumple con lo establecido por la ley 7846 de 1910 y sus antecedentes; Si existe un estudio de tráfico y de impacto ambiental actualizado que contemple las consecuencias actuales y futuras derivadas de la construcción de un paso bajo nivel; Si se ha verificado mediante un estudio técnico que las pautas bajo las cuales se realizó la audiencia pública correspondiente a este proyecto aún se mantienen, en relación al impacto del proyecto en el tránsito de la zona, como por ejemplo la construcción del parque lineal sobre la Av. H. Pueyrredón o la construcción de un estadio multideportivo en el predio del club Ferro Carril Oeste; Si la construcción de este paso bajo nivel afecta, interfiere, encarece o dificulta la construcción del proyecto de trinchera establecido en el Corredor Verde del Oeste, y en caso de respuesta afirmativa, la cuantificación monetaria de esta afectación. Se solicita el envío de los estudios técnicos actualizados en forma completa".

En relación a lo solicitado, respecto de las cuestiones que resultan competencia de esta Gerencia Operativa, conforme los términos del Decreto N° 44/25, se hace saber:

En primer lugar, se informa que el Corredor Verde del Oeste se encuentra enunciado en los lineamientos del Plan Urbano Ambiental (aprobado por Ley 2930 texto consolidado según Ley 6764), de acuerdo a lo establecido en su artículo 9, inciso 4, apartado 2.a que indica "4. La conformación de sistemas verdes que atraviesen la ciudad, a través de las siguientes acciones: ... 2. Conformar el Corredor Verde Oeste: a. Destinar a uso público los espacios que resulten del soterramiento del ferrocarril....".

Sin embargo, su materialización se encuentra supeditada a la finalización de la obra de soterramiento del Ferrocarril Sarmiento, cuya ejecución corresponde a la Administración Pública Nacional.

En el marco del actual contexto de políticas orientadas a una mayor austeridad y ante un escenario de incertidumbre respecto

a la finalización de la obra del soterramiento del Ferrocarril Sarmiento, se ha determinado atender las problemáticas en relación a los cruces a nivel, iniciando la construcción de obras de menor envergadura, costo y plazo de ejecución.

En tal sentido, este tipo de obras permiten ofrecer a los vecinos de la Ciudad una soluciones específicas y escalables que posibilitan ir adicionando mejoras progresivas a lo largo de la traza ferroviaria, reduciendo el riesgo de siniestros vinculados al cruce con el ferrocarril, disminuyendo la congestión y los tiempos de viaje, así como mitigando otras externalidades negativas propias de los pasos a nivel con barreras, generando un alto beneficio en relación al costo de los mismos.

En relación a los Pasos Bajo Nivel en las calles Federico García Lorca e Irigoyen, cuyas obras se encuentran actualmente en ejecución, se estudiaron en un conjunto de doce Pasos a Nivel a lo largo de la traza del Ferrocarril Sarmiento en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, habiéndose completado los correspondientes Estudios de Impacto Ambiental, que derivaron en la obtención de los correspondientes Certificados de Aptitud Ambiental.

En particular respecto al Paso Bajo Nivel García Lorca, se hace saber que el mismo ha tramitado través del expediente electrónico N° EX-2014-13093354-MGEYA-APRA, en el marco del cual la Agencia de Protección Ambiental (APRA) emitió el correspondiente Certificado de Aptitud Ambiental a través de la Resolución N° 505/APRA/15, cuya vigencia fue renovada a través de la Resolución N° 115/APRA/24.

Por su parte, en relación al Paso Bajo Nivel en calle Irigoyen y vías del Ferrocarril Sarmiento, se tramitó en el marco del expediente electrónico N° EX-2014-13790973-MGEYA-APRA, y el correspondiente Certificado de Aptitud Ambiental se emitió a través de la Resolución N° 4/APRA/17, siendo su vigencia renovada mediante Resolución N° 113/APRA/24.

En referencia al cumplimiento de leyes y/o normativas ferroviarias, cabe destacar que los proyectos son sometidos a la validación de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) y la Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado (SOFSE), ambos organismos pertenecientes al Poder Ejecutivo Nacional.

En relación a la última consulta, como se ha mencionado precedentemente, la disposición del denominado Corredor Verde del Oeste requiere la ejecución previa de un soterramiento de la traza ferroviaria, cuya tecnología de construcción proyectada requiere de profundidades compatibles con la ejecución de pasos bajo nivel.

Por su parte, si se contemplase la disposición de un proyecto en trinchera, ello supondría una solución de ingeniería de características diferentes, con un nivel de vías más cercano al de calzada. Esta opción no cuenta con un desarrollo formal, más allá del planteo conceptual. No obstante ello, es de destacar que la ejecución de un proyecto de estas características implicaría la intervención, remoción y/o reinstalación de la totalidad de las redes de servicios públicos que atraviesan el sector donde se excavaría para disponer la trinchera. Por ende, si se abordase este tipo de solución la existencia de pasos bajo nivel, deberá ser intervenida como una interferencia adicional, cuya cuantificación monetaria correspondería al desarrollo de un proyecto de detalle, que no ha sido abordado por el Poder Ejecutivo Nacional ni el de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Producto del análisis mencionado, se concluye que la construcción de pasos bajo nivel no impediría el desarrollo de un proyecto superador a largo plazo, mientras tanto, proyectos de este tipo, con menor tiempo de ejecución y mayor certeza de finalización, permiten materializar mejoras en los barrios intervenidos, mejorando la calidad de vida de los vecinos y eliminando el conflicto de seguridad vial y peatonal presente en pasos a nivel.

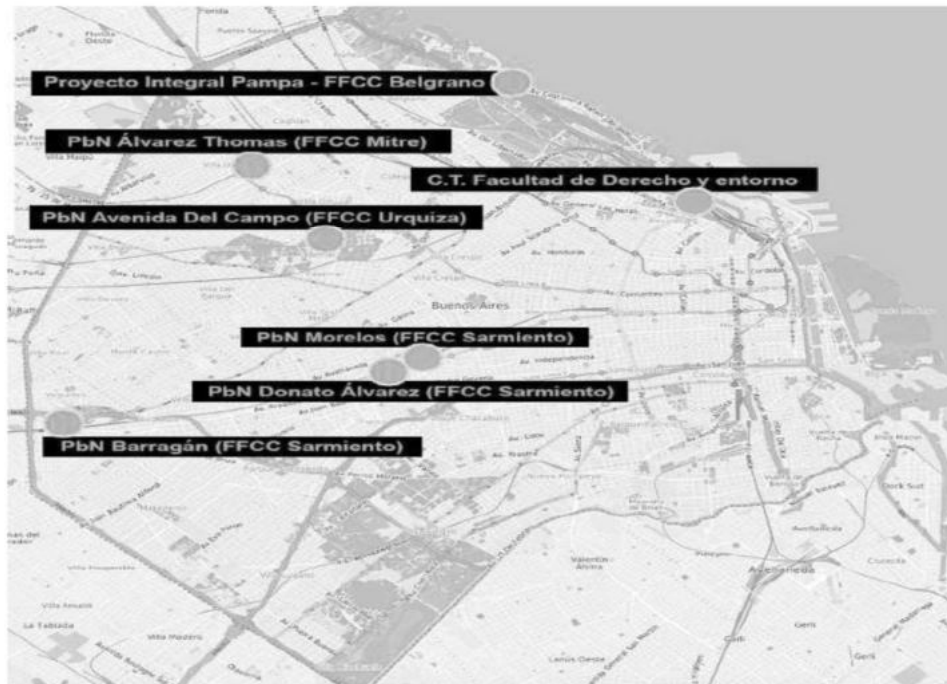
Sin otro particular, saludo a Usted atentamente.

MARTÍN ALVAREZ DEL RIVERO
Director General
D.G. DISEÑO Y PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD
MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA

Anexo Nº 2

TÚNELES LA LISTA SE EXPANDE

El Gobierno de la Ciudad presentó en la Legislatura un nuevo plan y pedido de financiamiento. Si bien la línea San Martín no figura en la enumeración, los funcionarios dejan abierta la posibilidad de futuras inclusiones.



En la ciudad ya contamos con **veintisiete pasos bajo nivel (PbN)** que atraviesan en diferentes puntos las cinco líneas ferroviarias. Aún **restan eliminar cincuenta y nueve barreras más**.

En nuestra zona, en el trazado de línea San Martín hay un PbN a la altura de avenida Nazca, es el más largo de la ciudad, con 560 metros de extensión. A la par, sobre el ferrocarril General Urquiza, ya están hechos los túneles en avenida Mosconi, avenida San Martín, Av. Beiró (Cerati) y Chorroarín.

En lo que va de la gestión de **Jorge Macri** se anunciaron nuevos PbN, inclusive algunos de ellos el año pasado encontraron financiamiento a través de un crédito de US\$75 millones de dólares gestionado ante la Corporación Andina de Fomento. La ley 6759, aprobada por la Legislatura el 23 de agosto de 2024, autorizaba al Gobierno de la Ciudad a endeudarse con ese organismo multilateral para construir los siguientes Pasos Bajo Nivel (PbN):

- **Línea Sarmiento:** GARCÍA LORCA (Caballito) - IRIGOYEN (Villa Luro)
- **Línea San Martín:** MARCOS SASTRE - EMPEDRADO - GENERAL RIVAS (Villa del Parque)
- **Línea Mitre** (ramal José León Suárez): PEATONAL DEL FOMENTISTA

Es dable destacar que en la iniciativa original de pedido de financiamiento presentada por el Poder Ejecutivo figuraban otros túneles, como el PbN de Larrazabal (Villa Lugano, línea Belgrano Sur) y dos en la línea Mitre (ramal Tigre) a la altura del barrio de Núñez, sobre las calles Correa y Ramallo. El fuerte lobby vecinal sobre los legisladores consiguió que los sacaran y en su reemplazo se introdujo el **túnel de MARCOS SASTRE – EMPEDRADO – GENERAL RIVAS**, que quedó incorporado en la ley. Nuevamente, la fuerte movilización de residentes de Villa del Parque y Devoto finalmente persuadió al gobierno a suspender la obra.

A pesar que Macri decidió dar marcha atrás en estos proyectos, como ya lo había tenido que hacer su antecesor **Horacio Rodríguez Larreta** por razones muy similares: vecinos resistiendo sistemáticamente a este tipo de obras viales por el impacto negativo que tiene para sus vidas y la solicitud sistemática de que se analicen mejores alternativas que prevean soluciones integrales, en noviembre de 2024, el gobierno de la ciudad continuó con el mismo derrotero y anunció una nueva serie de túneles:

- **Avenida Álvarez Thomas y vías del ferrocarril Mitre**, ramal José León Suárez (Villa Urquiza).
- **Avenida Triunvirato y vías del ferrocarril Mitre**, ramal José León Suárez (Villa Urquiza).
- **Av. Del Campo y Elcano con vías del ferrocarril Urquiza** (Chacarita)
- **Avenida Chivilcoy y vías del ferrocarril San Martín** (Villa Devoto).
- **La Pampa, vías del Belgrano Norte y avenida Lugones**
- **Donato Álvarez y vías del ferrocarril Sarmiento** (Caballito)
- **Av. Lope de Vega y vías del ferrocarril Sarmiento** (Villa Luro).

En esta línea de trabajo, el 9 de abril de este año se realizó una reunión informativa en la que estuvieron presentes funcionarios del Poder Ejecutivo del Gobierno de la Ciudad, directivos de la empresa AUSA, y los diputados que integran la Comisión de Presupuesto, Administración Financiera y Política Tributaria de la Legislatura porteña.

El encuentro tuvo por objetivo tratar varias cuestiones: el financiamiento y modernización de la red de subterráneos (expediente 898-J-2025); la modificación de la ley 6751 de financiamiento de obras de AUSA, con la nueva lista de túneles. A la par, el Poder Ejecutivo solicita que la cámara de representantes autorice un nuevo convenio de préstamo subsidiario del contrato de préstamo 12116/CAF-0 destinado a la ejecución de obras comprendidas en el *“Programa de conectividad urbana: cruces ferroviarios a distinto nivel en la región metropolitana de Buenos Aires”* (Expediente 3470-J-2024).

En la reunión, que estuvo presidida por la presidente de la comisión, diputada **Paola Vanesa Michielotto** (PRO), acompañada por la vicepresidenta primera, **Claudia Neira** (UP) y el vicepresidente segundo, **Lucio Lapeña** (UCR – Evolución), el Ministro de Infraestructura de la Ciudad de Buenos Aires **Pablo Bereciartúa** y su equipo de colaboradores explicaron y trataron de fundamentar estos pedidos en el marco del *“plan plurianual”* que han elaborado. En este sentido, el jefe de la cartera ministerial enfatizó en que **“aún quedan barreras muy significativas por eliminar y ello significa estadísticas malas en términos de seguridad y limitaciones para tener un sistema de movilidad integral, fluido, que mejore la ciudad”**.

En cuanto al financiamiento, el delegado del Poder Ejecutivo dijo que el gobierno de la ciudad en diálogo con el gobierno nacional acordó que la Nación les ceda un crédito ya obtenido con la Corporación Andina de Fomento (CAF). Según explicaron, este préstamo tiene la ventaja de contar con garantía soberana de la Nación y por lo tanto tiene una tasa de interés mucho menor a la que tendría si se hace uso del crédito que la ciudad gestionó el año pasado con el mismo organismo multilateral. Es decir, la propuesta del ministro es reemplazar un crédito por otro. Esto sería *“clave porque está específicamente orientado a eliminar barreras y es una operación que ha estado en diálogo con el gobierno nacional, ya está aprobada y lista para operarla”* además la ciudad lo tendría disponible *“de manera inmediata”*, agregó Bereciartúa.

Yendo a los fríos números, si la Legislatura lo aprueba, el total de nueva deuda externa que tomaría la ciudad sería de **U\$S114.645 millones** y reemplazaría al crédito de U\$S75 millones que fue autorizado el año pasado a tomar con la CAF (ley 6751). Con el mismo fin, la cartera de Infraestructura también pide que la cámara de representantes evalúe autorizar al Poder Ejecutivo a **endeudarse en pesos en el mercado local de capitales** para completar el financiamiento de las obras públicas previstas (u otras), a saber:

- **Centro de Tránsito de Facultad de Derecho y línea del ferrocarril Belgrano Norte.**

Se trataría de un nuevo punto de combinación de las líneas de subte con el transporte ferroviario de superficie. El ministro aclaró que el proyecto podría desarrollarse de manera integral, pero advirtió que parte de las obras no dependen solo de la ciudad, sino que también involucran a la Nación, como ser mejorar las

estaciones de la línea Belgrano Norte, evaluar una nueva estación a la altura de Aeroparque y acondicionar los accesos peatonales, entre otras cosas.

Con este centro de trasbordo se busca fortalecer la demanda de la línea H.
Presupuesto estimado U\$S36 millones.

- **Proyecto Distribuidor La Pampa.**

Dentro del programa integral para mejorar la movilidad, este distribuidor está considerado el más importante para la eliminación de barreras ya que va a permitir conectar con las autopistas y con todos los accesos al río.

Costo inicial: U\$S36,7 millones

- **PbN Del Campo (FFCC Uquiza) (altura del Cementerio de Chacarita).** Según los funcionarios, sobre esta obra ya se tienen estudios técnicos avanzados y consideran un costo estimado de U\$S12.4 millones.

- **PbN Álvarez Thomas (FFCC Mitre)**

- **PbN Barragán (FFCC Sarmiento)** tendrá un costo de U\$S8,25 millones

- **PbN Donato Álvarez** (FFCC Sarmiento), se evalúa una inversión de U\$S 7,06 millones

- **PbN Morelos** (FFCC Sarmiento) costará U\$S5,79 millones.

Cuando llegó el turno de los legisladores, se formularon preguntas sobre esta nueva toma de deuda, hubo consultas más específicas sobre determinadas obras y no faltaron observaciones como la que hizo la diputada *Claudia Neira* (UP), que manifestó su queja porque el Gobierno de la Ciudad le presenta a la Legislatura un “*Plan Plurianual*” que no se asienta en una verdadera planificación... “*Nos van trayendo proyectos, van pidiendo financiamiento, van cambiando, van para atrás, van para adelante, cambian de opinión, vuelven a venir*” y agregó que **la intención de su bloque es acompañar el financiamiento**, pero necesitan conocer cuál es el plan. También se refirió a que... “*Si se van a hacer obras en los barrios que van a confrontar con los vecinos, que no se le van a dar las garantías que piden, que no se van a contemplar las necesidades más elementales de esos barrios, va a pasar lo que les viene pasando, que tienen que dar vuelta para atrás en distintas obras y ya les pasó en unos cuantos PbN que tuvieron que ir para atrás y hay vecinos que están haciendo protestas y solicitud de mesas de trabajo que nunca funcionan y nunca llegan a ningún lado*” poniendo como ejemplo, los magros resultados obtenidos en la Mesa de Trabajo que se armó con vecinos de Villa Lugano (amparo judicial mediante) para abordar como va a ser la reestructuración de la Autopista Dellepiane. Por último, *Neira* instó al Poder Ejecutivo a que cumpla con las instancias de participación y advirtió... “*sino los vecinos terminan yendo a la justicia*”.

Paso seguido, un director de la empresa AUSA informó el estado de las obras que ya se están llevando adelante:

- **Puente Bosch:** La obra de AUSA en el Puente Bosch, gestionada por el Ministerio de Infraestructura. Se trata de un cruce vehicular bajo el viaducto ferroviario del ferrocarril Roca. El desarrollo va a integrar el Camino de Sirga y mejorar la conectividad en la zona.

- **Paso bajo Nivel García Lorca** (Línea Sarmiento): ya comenzaron las obras. Se habilitó un PaN provisorio sobre la calle Martín de Gainza y se está en tratativas con las empresas Edesur y Metrogas para solucionar interferencias.

- **PbN Irigoyen** (línea Sarmiento): se está gestionando un paso a nivel provisorio en la calle Ruíz de los Llanos y se avanza con los permisos correspondientes.

- **Puente de la Innovación:** avanza de acuerdo a lo previsto, haciendo una readecuación del Puente Labruna en Buenos Aires, con el objetivo de mejorar la conectividad entre el Parque de la Innovación y la Ciudad Universitaria.

- **Cruce peatonal Av. Del Fomentista** (Línea Mitre – ramal José León Suárez). Se está construyendo un paso exclusivo para peatones y ciclistas junto al actual Paso Bajo Nivel vehicular.

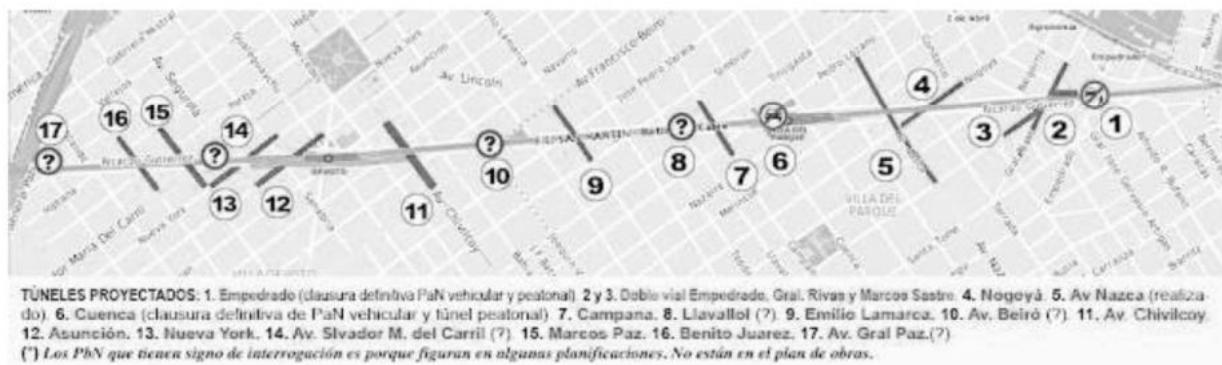
Lucio Lapeña (UCR – Evolución), vicepresidente segundo de la comisión preguntó “Estando suspendidos los pasos bajo nivel de Lugano, el de la calle Ramallo y el de Marcos Sastre, ¿en que queda el financiamiento que se pidió el año pasado para ellos?”

Bereciartúa dio una primera respuesta: “La cartera de proyectos que se presentó ahora, incorpora algunos nuevos [PbN] y otros han sido dados de baja en consulta con los vecinos, buscando tener participación. Es la participación la que hemos considerado al momento de ir tomando decisiones. Los que están puestos ahora [en el listado] son los prioritarios, en avenidas centrales de la ciudad (...) sobre los cuales hay consenso técnico”.

A continuación, fue invitado a sumarse a la mesa al subsecretario de Transporte, **Ingeniero Antonio Cortes**, que dio significativas precisiones “nuestras prioridades tienen que ver con la realidad del sistema ferroviario” Y puso un ejemplo: “Cuando decidimos avanzar con el túnel de Larrazabal, la frecuencia del Belgrano Sur iba a ser cada 6 minutos. Distintos aspectos han hecho que esas obras, que son complementarias al Belgrano Sur, no se terminen de ejecutar. Sabemos que se van a ejecutar y seguramente en algún momento va a aparecer un debate sobre los tiempos de espera [en barreras] que en Larrazabal van a ser insoportables y habrá que solucionarlos”.

Y sentenció diciendo que **todos los Pasos a Nivel “que fueron despriorizados por reclamos de vecinos, tienen que ver con una realidad ferroviaria que puede cambiar” y agregó “en aquellos ferrocarriles donde la frecuencia es baja, hoy pareciera que no es necesario hacerlos [PbN]. Cuando esos ferrocarriles se pongan en valor, esa necesidad va a volver a aparecer”.**

Si bien las palabras de Cortés llevan a considerar que el gobierno de la ciudad está abriendo un paréntesis en ferrocarriles, como el San Martín, que tienen baja frecuencia, agregó un comentario que reabre un escenario de incertidumbre: **“Nosotros priorizamos los [PbN] que entendemos prioritarios desde el punto de vista de la circulación y la movilidad y también los que podrían ser de menor impacto para los vecinos” ... Pero aclaró que lo presupuestado para la realización de estos túneles supera al monto de endeudamiento con la CAF y por ello están pensando en conseguir financiamiento en pesos en el mercado local, toda vez que “si hay una eventualidad con vecinos que se opongan a un proyecto, tendríamos en reserva otros proyectos**



El plan para la eliminación de barreras en la línea San Martín en el tramo de la Comuna 11

Esta presentación que hizo el Ministerio de Infraestructura tiene aún un final abierto porque le resta un camino para ser aprobado. Primero, la Comisión tendrá que emitir un dictamen favorable para recién después pasar a ser tratado en el recinto. Pero si esto se aprueba, sin que medien instancias de participación y consultas por parte de los legisladores, la resultante será un panorama inquietante para todos aquellos vecinos que hoy viven en zonas donde faltan eliminar barreras. En primer lugar, porque como bien dijo el subsecretario, el listado está sujeto a eventuales cambios sobre la marcha si encuentran resistencias vecinales y por otro lado, el mismo funcionario anticipó que si las obras no se hacen ahora porque la frecuencia ferroviaria no lo amerita, se harán más adelante.

En síntesis, es claro que la actual administración no tiene previsto hasta el momento analizar otras alternativas que contemplen soluciones integrales, como sería, por ejemplo, la trinchera ferroviaria para las líneas Sarmiento y San Martín, algo que denodadamente vecinos de ambas trazas están pidiendo que se evalúe antes de seguir avanzando con más pasos a nivel que una vez concretados impedirán definitivamente esa posibilidad.