INFORME DE LA COMISIÓN INTERCOMUNAL DE VÍA VERDE DEL OESTE
PLENARIO N° 143 A REALIZARSE EL 11-11-2026

Presentamos y acompañamos como anexo del presente informe el Proyecto de Ley impulsado por el legislador Guillermo Suarez que refiere a la continuación de la trinchera del Ferrocarril Sarmiento en el tramo comprendido entre la calle Hidalgo y la Av. Gral. Paz.

El mismo contempla continuar con las 4 vías que unen desde el año 1903 los barrios de Once y Caballito.

El proyecto incluye dos vías para servicios expresos y dos vías para servicios locales, la eliminación de los 22 pasos a nivel existentes y la apertura de las más de 50 calles que están cortadas en la actualidad.

La obra contempla la protección del Patrimonio Histórico que acompaña la traza y la construcción de espacios verdes, parques lineales, bicisendas y áreas peatonales sobre la cubierta de la misma.

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

PROYECTO DE LEY
EXTENSIÓN DE LA TRINCHERA DEL FERROCARRIL SARMIENTO
TRAMO CABALLITO-LINIERS

Capítulo I

Disposiciones Generales

Artículo 1°.- Objeto. La presente ley tiene por objeto la extensión de la trinchera del Ferrocarril Sarmiento en el tramo comprendido entre la calle Hidalgo y la Avenida General Paz de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, mediante la ejecución de una infraestructura ferroviaria bajo nivel de cuatro (4) vías, la eliminación total de los pasos a nivel existentes, y la integración urbana plena del corredor.

Art. 2°.- Ámbito de aplicación. Las disposiciones de la presente Ley se aplican al corredor ferroviario del Ferrocarril Sarmiento en el tramo comprendido entre la calle Hidalgo y la Avenida General Paz.

Art. 3°.- Autoridad de Aplicación. El Poder Ejecutivo designa la Autoridad de Aplicación de la presente Ley, que tiene a su cargo la planificación, coordinación y ejecución de las intervenciones y obras.

Art. 4°.- Participación ciudadana. La Autoridad de Aplicación garantiza instancias de Participación Ciudadana y consulta con los vecinos y organizaciones de la sociedad civil en las distintas etapas del proyecto, mediante mesas de trabajo, audiencias públicas y talleres participativos, en formatos presenciales, virtuales o mixtos.

Capítulo II

Trinchera Ferroviaria

Art. 5°.- Declaración de utilidad pública. Se declara de utilidad pública y sujeto a ejecución prioritaria el proyecto de extensión de la trinchera del Ferrocarril Sarmiento en el tramo definido en el artículo 2° de la presente.

Art. 6°.- Trinchera de cuatro vías. La intervención se ejecuta mediante la construcción de una trinchera ferroviaria de cuatro (4) vías, replicando el modelo existente entre las estaciones Once y Caballito. La infraestructura incluye dos vías para servicios expresos y dos vías para servicios locales.

Art. 7°.- Estudios hidrogeológicos y redundancia del sistema de drenaje. El proyecto ejecutivo requiere estudios geotécnicos y de napas freáticas efectuados por tramo. En la trinchera, se exige la instalación de un sistema de bombeo y drenaje pluvial redundante con fuentes de energía autónomas, calculado para responder a eventos climáticos de precipitaciones extremas.

Art. 8°.- Plan de ejecución por etapas. El Poder Ejecutivo presenta, junto con los pliegos de licitación, un plan de Ejecución Constructiva por Etapas que minimice la interrupción del servicio ferroviario mediante esquemas de operación parcial, vías provisorias y ejecuciones en horario nocturno o fines de semana.

Art. 9°.- Corredor Ferroviario Hidalgo-General Paz. Se crea, dentro de la trinchera, el Corredor Ferroviario Hidalgo-General Paz, servicio de alta frecuencia y detenciones cortas que operará con estaciones intermedias. Este sistema deberá integrarse funcionalmente a la red de subterráneos de la Ciudad, estableciendo nodos de combinación con las líneas existentes y coordinación operativa con el transporte público metropolitano. La ubicación y conveniencia de las estaciones intermedias son evaluadas en función de estudios de flujo de pasajeros.

Art. 10°.- Compatibilidad con la infraestructura existente. El proyecto ejecutivo incluye un análisis de compatibilidad con la infraestructura existente y con el túnel del soterramiento. Toda propuesta técnica debe acreditar compatibilidad estructural y operativa con el túnel ya excavado entre las estaciones Haedo y Villa Luro, preservando la posibilidad de su uso o integración futura y evitando interferencias con la infraestructura preexistente.

Art. 11°.- Eliminación de pasos a nivel y conectividad vial. La intervención garantiza la eliminación total de los pasos a nivel existentes en el tramo, habilitando la totalidad de las calles transversales actualmente interrumpidas y resolviendo el cruce con la Autopista Perito Moreno. Los pasos bajo nivel ya construidos o en ejecución en el tramo deben ser integrados o adecuados en el proyecto ejecutivo.

Art. 12°.- Suspensión de nuevos pasos a desnivel puntuales. Se suspende la iniciación de nuevas obras de pasos bajo nivel o de pasos vehiculares o peatonales provisorios en el tramo comprendido entre la calle Hidalgo y la Avenida General Paz, hasta tanto se apruebe y adjudique la solución estructural definitiva para la línea Sarmiento. La suspensión no alcanza a las obras ya iniciadas a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley.

Art. 13°.- Protección del patrimonio histórico urbano. El proyecto ejecutivo incluye un plan específico de conservación y protección patrimonial para las estaciones históricas del trazado, los talleres de Liniers, el APH 54 Floresta, el APH 15 Casco Histórico de Flores y el U43 Caballito, según lo establecido en el Código Urbanístico (Ley N° 6.099), resguardando su escala urbana y entorno arquitectónico.

Art. 14°.- Uso del espacio en superficie. La cubierta de la trinchera, total o parcial, contempla la conformación de espacios verdes, parques lineales, equipamiento urbano, bicisendas y áreas peatonales, recomponiendo el tejido urbano a nivel de superficie sin alterar la operación ferroviaria. La extensión de la cubierta y sus condiciones de ventilación, seguridad y evacuación son definidas en el proyecto ejecutivo.

Capítulo III

Disposiciones Complementarias

Art. 15°.- Coordinación interjurisdiccional. La ejecución de la obra está supeditada a la suscripción de un Convenio Marco entre el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y las Autoridades Nacionales con competencia sobre la infraestructura ferroviaria (ADIF/SOFSE), a fin de definir las responsabilidades básicas, la titularidad de los inmuebles si los hubiera, el esquema de gestión de la traza y de los espacios resultantes, y los mecanismos para avanzar hacia un sistema ferroviario interurbano con tarifa integrada.

Art. 16°.- Adecuaciones urbanísticas. La Autoridad de Aplicación propone las adecuaciones urbanísticas necesarias para la implementación de los usos previstos en la presente ley.

Art. 17°.- Disponibilidad de inmuebles. Se instruye al Poder Ejecutivo a priorizar el uso de tierras de propiedad Estado Nacional y de la Ciudad para la ejecución de la obra. Previo a la elaboración del proyecto ejecutivo, la Autoridad de Aplicación realiza un relevamiento obligatorio del ancho de la traza ferroviaria en todo el tramo. En caso de que la traza resultara insuficiente, el Poder Ejecutivo contemplará soluciones constructivas alternativas que minimicen las expropiaciones. En caso de requerirse expropiaciones, se limitaran estrictamente a los casos donde no existan alternativas dentro de tierras de dominio estatal, minimizando al máximo las afectaciones sobre el dominio privado.

Art. 18°.- Programa de mitigación tributaria y asistencia económica. Se crea un Programa de Alivio y Asistencia Fiscal destinado a comerciantes y propietarios frentistas o de calles adyacentes cuyos ingresos o habitabilidad se vean directamente afectados durante el desarrollo de la obra. El programa contempla exenciones temporales de ABL e Ingresos Brutos, así como una asistencia económica cuyos criterios de acceso, montos máximos y plazos serán establecidos por la reglamentación.

Art. 19°.- Informes de avance. La Autoridad de Aplicación presenta ante la Legislatura un informe trimestral sobre el estado de avance de las obras y el cumplimiento de las etapas del proyecto, dentro de los diez (10) días hábiles posteriores al cierre de cada trimestre calendario.

Art. 20°.- Financiamiento. Los gastos que demande la presente ley son atendidos con partidas del Presupuesto General de la Ciudad, pudiendo complementarse con financiamiento externo, aportes del Estado Nacional —incluyendo eventuales esquemas vinculados a la deuda por coparticipación federal— y mecanismos de participación público-privada.

Art. 21°.- Comuníquese, etc.

FUNDAMENTOS

Señora Presidenta:

La presente iniciativa tiene por objeto impulsar la extensión de la trinchera del Ferrocarril Sarmiento entre Caballito y Liniers, como solución estructural a la histórica barrera urbana que constituye el corredor ferroviario en ese tramo, donde actualmente existen 22 pasos a nivel vehiculares y más de 50 calles interrumpidas.

Esta Legislatura cuenta ya con dos iniciativas sobre el corredor: los Expedientes 1330-D-2026 y 2040-D-2026, que proponen resolver el tramo mediante un viaducto ferroviario elevado. El presente proyecto no desconoce esa experiencia —inspirada, con buenos resultados, en la viaductización de las líneas Mitre, San Martín y Belgrano Sur— sino que ofrece, para este tramo en particular, una alternativa que conviene evaluar en conjunto por sus propias ventajas urbanas y técnicas.

La trinchera permite recomponer el tejido urbano a nivel de superficie sin dejar infraestructura elevada de por medio, evitando el impacto visual y sonoro permanente propio de un viaducto y la necesidad de gestionar activamente, con recursos y en el tiempo, el espacio que queda bajo su estructura. No se trata de una propuesta experimental: es el mismo modelo que funciona desde 1903 entre Once y Caballito, con eficacia operativa y urbana ya demostrada, y que la Ley Nacional N° 7.846 de 1910 preveía extender precisamente hasta Liniers. Este proyecto retoma esa visión postergada y la adapta a las necesidades actuales del corredor.

Cabe señalar que el corredor cuenta, además, con el antecedente del proyecto de soterramiento profundo iniciado en 2008 entre Caballito y Moreno, cuya obra quedó interrumpida en 2018 tras excavar 7.239 metros entre Haedo y Villa Luro, con una inversión acumulada cercana a los U$S 420 millones. En agosto de 2025 el Estado Nacional y el consorcio constructor acordaron dar de baja el proyecto y tapiar el túnel existente, dejando la tuneladora en su interior. Si bien el Gobierno de la Ciudad presentó a la Nación una propuesta para reactivar la excavación entre Villa Luro y Caballito con esa misma máquina, se trata de una alternativa que no logró concretarse en casi dos décadas y cuyo túnel, además, no admite servicios diésel de larga distancia. La trinchera, en cambio, ofrece para ese mismo tramo una solución de superficie con antecedente propio ya operativo desde 1903, compatible con todos los servicios actuales del corredor.

La solución de trinchera resuelve además, de manera integral, el cruce con la Autopista Perito Moreno en Avenida Rivadavia al 9000, sin recurrir a pasos peatonales elevados ni a estructuras de viaducto, que en ese punto presentan restricciones técnicas de compatibilidad.

La ejecución de la obra, como toda intervención de esta escala, requiere un período de obra sobre la traza existente. El proyecto contempla que esa etapa se desarrolle por tramos, de modo de administrar su impacto sobre la operación ferroviaria mientras avanza, a cambio de un resultado urbano definitivo: la eliminación completa del efecto barrera, sin estructura remanente que sostener ni riesgo de deterioro futuro del espacio liberado.

El proyecto contempla, asimismo, la construcción de cuatro vías que permitirán diferenciar servicios expresos y locales bajo un esquema asimilable a un "subte a cielo abierto", la incorporación de estaciones intermedias cuya ubicación se definirá según estudios de flujo

de pasajeros, la eliminación total de los pasos a nivel y la generación de nuevos espacios verdes y públicos sobre la cubierta de la trinchera, en barrios con déficit histórico de espacio verde.

Finalmente, dada la jurisdicción federal de la infraestructura ferroviaria, el proyecto supedita la ejecución de la obra a la suscripción de un convenio marco con el Estado Nacional. Prevé asimismo resguardos para los vecinos del corredor —un relevamiento obligatorio del ancho de la traza para minimizar expropiaciones y un programa de alivio fiscal para frentistas y comercios afectados durante la obra—, la protección patrimonial de las estaciones históricas, instancias de participación ciudadana e informes periódicos de avance ante esta Legislatura.

Por todo lo expuesto, se solicita la aprobación del presente proyecto de ley.

PROYECTO IMPULSADO POR EL LEGISLADOR GUILLERMO PABLO SUAREZ