

**S U M A R I O**

<b>AUDIENCIA PÚBLICA</b>	<b>4</b>
<b>Iniciación</b>	<b>4</b>
<b>Expertos</b>	<b>4</b>
Sr. Marcelo Palacios	4
Sr. Marcelo Astorga	7
Sr. Alejandro Langlois	10
Sr. Roberto Fevre	15
<b>Participantes</b>	<b>21</b>
1.- Señor Alberto Guaragna	21
2.- Sra. María Teresa Gutiérrez Cullen de Arauz	21
4.- Sr. Carlos Libedinsky	23
<b>Expositores</b>	<b>25</b>
Sra. María José Lubertino	25
<b>Participantes</b>	<b>27</b>
8.- Sr. Eduardo Bekinschtein	27
16.- Sr. Carlos Lebrero	29
17.- Sr. Manuel Ludueña	29
18.- Sra. Ligia Sendra	31
19.- Sra. Sandra Inés Sánchez	32
22.- Sra. Teresa Bel	33
23.- Abel De Manuele	34
24.- Sr. Diego Sebastián Zang	35
25.- Sra. Silvana Fica Canziani	36
<b>Finalización</b>	<b>38</b>

## AUDIENCIA PÚBLICA

- En Buenos Aires, en la Sala D del Teatro San Martín de la Ciudad Autónoma, a dieciséis días del mes de septiembre de 2016, a la hora 12 y 05:

### Iniciación

**Sr. Presidente** (Filgueira).- Buenos días a todos. Bienvenidos a esta Audiencia Pública.

Antes que nada, me gustaría destacar que una Audiencia es un procedimiento de participación ciudadana enmarcado dentro de la Ley 6.

El objetivo de la Audiencia es poner en conocimiento el proyecto y recibir aquellas dudas respecto de su impacto ambiental y no del proyecto en sí mismo. Por ejemplo, la parte del diseño, los costos, etcétera. Todas las observaciones de carácter ambiental que se hagan durante esta Audiencia serán analizadas y, si bien el proceso no es vinculante, se le cursará respuestas.

Por otro lado, la versión taquigráfica y el informe post audiencia estarán disponibles en la página *web* de la Agencia de Protección Ambiental para facilitar el acceso al público.

Antes de comenzar, quiero recordarles que el formato de esta sesión no es de pregunta y respuesta, sino que son exposiciones que se incorporarán al expediente del proyecto.

Como no hay nada más para agregar, daremos inicio a la lista de expertos y luego los participantes expondrán sus visiones.

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- Buenos días.

Como dijo el presidente de la Audiencia, damos inicio a esta reunión que se convocó mediante Resolución 307-APRA/16, que tiene que ver con el análisis del proyecto "Paseo del Bajo".

Comenzamos con el Orden del Día para que vayan pasando los oradores. En principio, harán uso de la palabra los expertos.

### Expertos

[Sr. Marcelo Palacios](#)

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra el señor Marcelo Palacios, Subsecretario de Obras del Ministerio de Desarrollo Urbano, de Obras y Transporte.

**Sr. Palacios.**- Buenos tardes.

Antes que nada, quiero agradecerle al Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y a todos ustedes que han dedicado su tiempo o su actividad habitual en un día viernes para sumarse a esta Audiencia Pública.

La opinión y comentarios de todos ustedes realmente son muy valiosos para la ciudad, dado que se está implementando una política de cercanía con los vecinos, con los órganos y con distintos entes que pueden colaborar en todos estos proyectos. Es así que, como bien comentó Juan, vamos a prestar mucha atención a las recomendaciones y comentarios que nos hagan.

Este proceso, que es colaborativo, da lugar a las correcciones que sean necesarias de surgir en esta Audiencia.

El proyecto, para aquellos que están siguiéndolo, está en un estado avanzado de diseño y su importancia merece, justamente, esta Audiencia. Posiblemente sea el proyecto más grande de los últimos años de la ciudad. Tiene un enorme impacto no solamente desde el punto de vista vial, sino también urbanístico. Por eso la idea –antes de ingresar a temas específicos relacionados con estudios de tráfico, ambientales o el proyecto en sí mismo que será expuesto en detalle– es darle un marco general de cómo se inserta este propósito dentro del área urbana, básicamente el microcentro o áreas costeras de la Ciudad de Buenos Aires.

En primer lugar, hay que entender la razón que nos impulsó a pensar en este proyecto. Para ello, lo mejor es evaluar la situación actual de la zona del bajo, del eje Huergo-Madero y toda su área de influencia, que hoy observamos que está permanentemente congestionada.

Si pretendemos pasar por el microcentro –hacia el eje de Puerto Madero, Reserva Ecológica o el río– en cualquier momento del día, casi resulta imposible atravesarlo por la gran congestión de camiones. Esto hace que el área quede desarticulada en el sentido este-oeste, por esta casi imposibilidad de circular en esa zona, incluso para un peatón. Al mismo tiempo, si analizamos la situación desde el punto de vista vial, hay una desconexión norte-sur motivada por los vehículos que ingresan por la Autopista Buenos Aires-La Plata o 25 de Mayo con dirección al Puerto de Buenos Aires. Estoy hablando de camiones o colectivos que ingresan al tejido urbano y que comparten el espacio con los vehículos livianos, generando el caos que a diario vemos en la zona.

Por eso se ha planteado el escenario de buscar una solución a esta enorme congestión del tránsito, sobre todo si lo insertamos dentro del marco de que hoy el puerto de la Ciudad de Buenos Aires está operando con un nivel de carga del año 1998, y que está en crecimiento. Esta situación va a seguir empeorando si no hacemos nada.

El objetivo del proyecto es la resolución de esta conectividad, pero dentro de un eje que es el de desarrollo urbano sostenible. Queremos que la Ciudad de Buenos Aires crezca, así como el Puerto de Buenos Aires lo haga en armonía; también que la terminal de colectivos se desarrolle como debe ser y cada una de las partes de la ciudad. Para eso tenemos que darle solución al enorme problema de la gigantesca y permanente congestión de tránsito de la ciudad.

Lo que se intenta lograr es la conectividad norte-sur, es decir, conectar el microcentro con Puerto Madero y el río. Para eso la solución que hemos encontrado es la segregación del tránsito pesado del liviano. El Director del proyecto luego les va a comentar el tema en detalle. Básicamente, este proyecto tiene que ver con la zona delimitada entre Huergo, Madero y Alicia Moreau de Justo. La idea es generar casi como una Avenida 9 de Julio: el área que ocupa el *Metrobús*, la ocuparán los camiones y los colectivos, pero debajo de la superficie. De esta forma, se generará un enorme espacio público adicional –hoy ocupado por estacionamientos, canchas de fútbol y áreas con muy

bajo uso— para el disfrute de los vecinos. Entonces, a partir de la separación del tránsito pesado del liviano, se logrará la conectividad.

El hecho de separar los flujos de camiones y colectivos que van a una velocidad muy inferior de la de los autos no sólo mejorará notoriamente la conectividad norte-sur de los camiones, sino también de los vehículos livianos.

Este proyecto ha tenido un enorme, profundo y detallado estudio de impacto ambiental. Sentimos una gran satisfacción, salvo algunos pequeños elementos que luego los explicará Roberto Fevre, quien realizó el estudio de impacto ambiental.

Solamente hay que pensar que un camión, para llegar al puerto por la Autopista Buenos Aires-La Plata, demora entre 30 y 40 minutos. Es un camión que está 30 minutos tirando gases en la zona más densificada de la ciudad. Con este proyecto, no va a demorar más de cuatro minutos en llegar de un punto a otro. El simple hecho de entender que esto resolverá la congestión de toda la zona sur, ya demuestra el enorme impacto positivo.

- A partir de este momento y hasta el final de las exposiciones se proyectan imágenes de la obra.

**Sr. Palacios.-** El impacto ambiental está relacionado con la reducción de la polución, el aumento del espacio público —vamos a agregar casi 60 mil metros cuadrados adicionales de espacio público— el agua de lluvia, la integración urbana y la conectividad entre el centro y Puerto Madero.

La accesibilidad es un problema en todos los sentidos. Aquí pueden ver el cruce peatonal.

También hay que tener en cuenta el impacto visual. No es lo mismo encontrarnos con un espacio verde y un área para uso de los vecinos —incluyendo bicisenda y corredor— que un lugar casi abandonado como tenemos ahora y lleno de camiones. Esto hace a la calidad de vida.

Se debe tener en cuenta el aprovechamiento más eficiente del espacio público, que consideramos que hoy está desaprovechado con estacionamientos en superficie. En el futuro serán subterráneos y, de esa manera, muchas de esas áreas serán para uso de los vecinos.

Quiero hacer un poco de historia. El primer proyecto —que merece que le dediquemos algunos comentarios— fue desarrollado en el año 1965. Dichos comentarios los haré yo que, en cierta medida, me ha tocado liderar el proceso de generación de una alternativa consensuada y que sea claramente la mejor desde el punto de vista de atender no solo el tema de la viabilidad, sino también el urbanístico con el Plan de Movilidad Sustentable que les explicaré rápidamente.

El proceso llevó más de dos años de elaboración. Fue un trabajo realizado por la Corporación Antiguo Puerto Madero, que tomó 27 alternativas. Es decir, tomó todos los proyectos que se desarrollaron desde el año 1965 hasta ahora. A través de un criterio racional de análisis, se seleccionaron los cinco mejores proyectos y con ellos se siguió trabajando hasta encontrar la mejor solución, que es ese túnel frente a los docks de Puerto Madero. Es decir, esta es la solución finalmente adoptada luego de pasar por un proceso de optimización y alineamiento, que dio como resultado este proyecto que llamamos “Paseo del Bajo”.

¿Cómo se trabajó para la optimización? Básicamente tratamos de integrar al proyecto del Paseo del Bajo otras necesidades de la Ciudad de Buenos Aires. Una de ellas es la construcción del RER. Si utilizábamos todo el subsuelo del área disponible entre Huergo-Madero y Alicia Moreau de Justo, no dejábamos espacio para el área del RER. El proyecto del RER es muy importante porque permitirá conectar el Ferrocarril Sarmiento desde Plaza Miserere hasta Retiro. Entonces, trabajamos en conjunto con el área de Transporte de la Nación a los fines de que ambos proyectos pudieran compartir el espacio y convivir. Esto dio lugar a las definiciones técnicas del proyecto.

En todo momento se buscó no hacer expropiaciones, lo cual implica no tener que relocalizar el edificio de Prefectura. Tampoco queríamos, desde ningún punto de vista, relocalizar viviendas del Barrio 31, que antes se llamaba Villa 31. Es decir, este proyecto no afecta ningún edificio ni requiere expropiaciones o relocalizaciones. Todo esto permitirá reducir el costo y los plazos de ejecución.

Esta es una zona muy congestionada, con un tránsito importante. Por lo tanto, hay que hacer la obra en el menor plazo posible para generar el menor impacto posible.

Un elemento nuevo en el proyecto es que el túnel ya no será completamente cerrado, sino que será una trinchera semi cubierta: aproximadamente un 60 por ciento estará cubierto y un 40 por ciento quedará libre, lo cual permitirá la circulación del tránsito de sustancias peligrosas –básicamente combustible– que representa, aproximadamente, el 14 por ciento del tránsito de camiones. Su circulación dentro de túneles cerrados complicaría muchísimo la situación y encarecería la obra, porque habría que disponer de técnicas de evacuación y emergencia para el caso de que haya camiones de combustible dentro de un túnel.

Este proyecto no sólo se trabajó sobre versiones anteriores optimizadas, sino que también tuvo en cuenta el foco del Plan de Movilidad Sustentable de la Ciudad. Básicamente, se busca la promoción de la movilidad sustentable a través de la promoción del uso del transporte público en detrimento del vehículo liviano. La ciudad busca no promover el ingreso de automóviles al microcentro y reducir los problemas de congestión existentes no sólo en el centro, sino también en los accesos como la Avenida Lugones y la Autopista Buenos Aires-La Plata. Se podría mejorar la conectividad de la zona hasta acá, pero no se resolverían los problemas de acceso a la ciudad si se sigue motivando el ingreso de automóviles al centro.

El proyecto está orientado a promover el transporte público, segregar el tránsito pesado para mejorar la calidad de vida, buscar la movilidad sustentable y construir ciclovías. Todo esto será considerado en el proyecto.

**Sr. Marcelo Astorga**

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra el Director del proyecto, señor Marcelo Astorga.

**Sr. Astorga.-** Buenas tardes.

Me enfocaré en la propuesta técnica y constructiva del Paseo del Bajo. El largo total del proyecto es de aproximadamente 7 kilómetros y tiene dos conexiones. Una de ellas es la conexión sur, en el Dique 1, que está ligada directamente con la Autopista 25 de Mayo y

Buenos Aires- La Plata, prevista desde el año 1983. Después vamos a ver, en un video, que hay un leve cambio en la altura de las ramas para empalmar la conexión con la trinchera. La conexión sur unirá el corredor vial del Paseo del Bajo con la Autopista Illia de forma directa y con una salida al puerto. En todo el largo de la traza –los 7 kilómetros–, la única salida y entrada es a la altura de la terminal de ómnibus. Hay una salida a nivel, indicada en amarillo, que permitirá la entrada y la salida de los ómnibus a la terminal. En todo el largo de la traza la única entrada y salida es esa. Es para tránsito pesado, ómnibus y camiones.

En el esquema de aquí arriba están explicadas las conexiones con la rasante. Por ejemplo, la salida de la conexión norte y sur con la Autopista 25 de Mayo y la Autopista La Plata está indicada en color verde. Este es el nivel existente, y en color verde está la conexión del viaducto que empalma con las autopistas a la altura de Humberto 1º, baja y hace un recorrido de aproximadamente 2500 metros en Puerto Madero hasta Córdoba, donde haremos una subida para no tocar ni pasar por abajo de un triducto a la altura de Córdoba, donde hay un desagüe pluvial de principios de siglo. Por una cuestión de riesgo constructivo y para hacer un poco más prolija la obra, decidimos pasarlo por encima. El triducto tiene casi cien años y también pasa sobre él la dársena norte del tren, así que no vemos ningún riesgo constructivo. Después volvemos a bajar a la altura de Retiro y ya en la terminal de ómnibus tenemos un tramo a nivel. Como se puede observar en la pantalla, todo lo que está indicado en verde es el viaducto y pertenece al sector de Antártida Argentina y Castillo hasta llegar a la conexión de la Autopista Illia.

Cuando ponemos trincheras semi cubiertas –que lo había comentado también Marcelo– se están indicando los espacios llenos y vacíos. Prácticamente logramos optimizar el proyecto de tal forma de no conseguir ventilación forzada. Estamos con un concepto fuera de lo que sería túnel; solucionamos la ventilación y mantención de un corredor vial sin ventiladores y sin consumos importantes.

En el sector de Puerto Madero figura un perfil típico del sector. Como se puede observar, acá figura la calle Alicia Moreau de Justo y, a la derecha, estarían los docks y luego Huergo.

En esta imagen está el esquema típico de lo que será la trinchera, que es un sector semi cubierto. Además, este corte que se puede ver aquí sería uno de los transversales existentes que, justamente, es un puente.

En la siguiente imagen se observa el perfil tipo en el cual hay dos corredores, dos trochas y una de seguridad en el caso de que haya algún detenimiento.

Lo más importante para los vehículos livianos es que la zona desde el sur hacia el norte de Alicia Moreau de Justo se va a transformar. Ahora hay dos carriles de ida y dos de vuelta. Serán cuatro carriles de sur a norte y lo mismo de norte a sur para los cuatro carriles existentes de Huergo-Madero con una configuración diferente, con un boulevard.

Por otro lado, dividimos el proyecto por tipología constructiva. Tenemos viaductos y sistemas de trincheras. Decidimos dividir la obra en tres tramos. De los 7 mil metros, 3 mil metros son en viaductos y 4 mil metros en trinchera y a nivel. Prácticamente, el 40 por ciento del proyecto estaría semienterrado.

Los tramos de Puerto Madero son los B y C; el tramo A es un viaducto. Prácticamente, el 85 por ciento de la construcción del viaducto estará en el norte y en el sector del puerto. Después, unos 700 metros están en la conexión de las Autopistas Buenos Aires-La Plata y 25 de Mayo.

Por ejemplo, las progresivas de 700 metros tienen que ver con la longitud medida desde el sur hacia el norte de toda la traza, cuando conectamos con las autopistas a la altura de Humberto Primo, porque ya vamos a estar tocando a nivel. Después hay una sección de trinchera en la cual la rasante baja 7 metros aproximadamente. Todo el sector de Puerto Madero continúa en trinchera hasta Córdoba, donde volvemos a nivel para pasar por arriba del triducto. Después, en el sector de Retiro, vuelve a bajar hasta la terminal de ómnibus y continúa directamente con la tipología de viaducto.

Como se puede observar en la imagen, este es el esquema típico del proyecto en los sectores del viaducto. Habíamos comentado que prácticamente el 85 por ciento del viaducto se desarrolla en el norte. Todo el centro constructivo estará en el norte, junto con las conexiones del viaducto de las autopistas del sur que se harán en forma remota de este contratista.

Además, decidimos dividir la obra así porque las tipologías constructivas son diferentes y creemos que con esto evitamos los riesgos, sobre todo de los plazos.

El perfil típico de la zona del norte es similar al de las autopistas o los viaductos: son sistemas aéreos, donde primero se construye el pilote, se hace el cabezal, la columna, el dintel y se montan todas las vigas premoldeadas sobre éste. Ya con el tránsito pasante por debajo, no tiene ningún riesgo constructivo. Es un sistema simple, que permite mantener el flujo vehicular de toda la zona afectada, que es importante.

En cuanto a todo el desarrollo vial a nivel, se mantienen los seis carriles para el tránsito liviano y se agregan cuatro carriles exclusivos para la zona de puerto, para que los camiones puedan trasladarse hasta tomar el corredor vial sin ningún tipo de problema.

Podemos ver en la pantalla un video que explica el sistema constructivo que hoy tenemos pensado para el corredor y la conexión del viaducto sur. Estos dos ramales son los que están construidos desde el año 1983.

Como se puede ver, este es el ramal que vendrá de la Autopista 25 de Mayo y conectará con el corredor vial del Paseo del Bajo. Aquí figura el que subiría. Prácticamente se mantiene igual, pero el corredor existente, como la altimetría y la rasante se pensaron para conectar un viaducto con Puerto Madero. Lo que tenemos que hacer es demoler toda la losa –las columnas no se tocarán– y bajar la altimetría para que empalme con el corredor vial de la autopista.

Por otro lado, estamos construyendo todo lo que les comenté respecto de las columnas con los pilares, mientras montamos las vigas y empalmamos la Autopista Buenos Aires-La Plata con la trinchera.

Este es un sistema tradicional. Aquí reflejamos cómo lo vamos construyendo en el tiempo, con todos los planos en tres dimensiones y para evaluar cuándo se llega a la fecha. Decidimos poner este video porque se refleja muy claramente cómo es el sistema constructivo.

Prácticamente no se afectará el tránsito en ninguno de los puntos. Obviamente, no vamos a tener medidas preventivas de desvíos y señalización. No es una obra invasiva para el tránsito. La trinchera y el espacio ocupado en el sector de Puerto Madero estarán dentro de los espacios de los estacionamientos que ustedes pueden ver hoy en Puerto Madero. No vamos a intervenir Huergo y la intervención que se hará sobre Alicia Moreau de Justo será casi nula. Entonces, será una obra bastante prolija.

En la imagen que vemos acá, está la conexión de la Autopista 25 de Mayo con el corredor vial de sur a norte. Todos los autos que vengan desde el norte y quieran conectar con la Autopista 25 de Mayo tomarán el viejo ramal que nunca se terminó de hacer.

Como podemos observar, este es un esquema de cómo quedará el sector de Puerto Madero. Es el sector de la trinchera semi cubierta, donde están los pasos peatonales y vehiculares y los espacios abiertos que, como comentó Marcelo, son 60 abiertos y 40 cerrados. Acá se pueden ver los cuatro corredores exclusivos de sur a norte que van a aprovechar el sector de la calle Alicia Moreau de Justo y lo que es hoy Huergo-Madero.

Este que ven acá es el plano constructivo estructural que estamos analizando para construir un sector de trinchera. Prácticamente todo Puerto Madero se hizo con el siguiente sistema constructivo: primero se hizo el muro colado, el muro lateral, sin hacer ningún tipo de excavación. Es un sistema que, ante una intervención, evita que cualquier edificio próximo corra peligro de asentamiento, porque primero se ejecuta el muro de contención y luego se hace la excavación. Prácticamente todo Puerto Madero está construido con ese sistema. El sector donde se hará la trinchera está indicado en color amarillo. Es un sistema tradicional que no tiene ningún tipo de riesgo constructivo. Acá está indicado el muro colado y los sistemas para contener la presión del agua. Insisto: no hay ningún riesgo constructivo; todo Puerto Madero está construido con un sistema parecido.

Respecto de los obradores, quiero decir lo siguiente. Como les comentaba, estamos analizando el proyecto en tres sectores. En el sector norte, que tiene la mayor cantidad de viaductos, colocaremos un obrador donde estarán las oficinas y las plantas de hormigón del contratista principal. Es un obrador ya utilizado, en el extremo del Aeroparque. Los obradores para Puerto Madero estarán afuera del desarrollo urbano, en un lugar apartado, donde se colocarán oficinas y plantas de hormigón sin ningún tipo de intervención directa con el proyecto. Obviamente, habrá circulación de camiones –Alejandro lo comentará más adelante–, pero será prácticamente despreciable comparada con la circulación existente en ese sector.

[Sr. Alejandro Langlois](#)

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- Tiene la palabra el señor Alejandro Langlois

**Sr. Langlois.-** Buenas tardes.

Les agradezco la posibilidad de explicarles el trabajo realizado para el Paseo del Bajo que, como ya se ha señalado, es una de las obras más importantes de la ciudad en los últimos años.

Trataré de no repetir lo que ya se ha dicho. En primer lugar, me referiré al diagnóstico de la situación existente en el lugar y cuáles son los objetivos principales del proyecto.

La enumeración puede ser muy larga, pero conceptualmente sabemos que el área, en el corazón de la ciudad, es especialmente congestionada, con factores principales asociados al tránsito y con un componente de degradación urbana muy alta que la transforman en un área de inseguridad para los usuarios vulnerables, de alta contaminación por emisión de gases, de seguridad vial insuficiente y de desconexión entre áreas urbanas distintas de la

Ciudad de Buenos Aires, como el centro y Puerto Madero. Es decir, muchos de los factores que conocemos y que ya hemos evaluado y enumerado en las exposiciones anteriores.

El proyecto incluye distintos objetivos que pueden agruparse de la siguiente manera: los directamente asociados a la movilidad, los directamente asociados al desarrollo del transporte en el área y los de urbanismo, seguridad y medio ambiente que ya han sido comentados.

El proyecto tiene un montón de situaciones que hay que resolver y de objetivos que pueden cumplirse de distintas maneras. Nuestra presentación intenta dar un lineamiento conceptual de por qué se tomaron cada una de las decisiones que dieron el marco del proyecto. En la segunda parte, brevemente explicaremos cuál fue la matemática que justifica el sector.

En primer lugar, se evaluó la participación del transporte de carga pesada en el corredor que estamos analizando. Actualmente, sobre Huergo-Madero hay aproximadamente 40 mil vehículos por día, de los cuales el 40 por ciento son camiones pesados asociados a los viajes pasantes y específicamente a la actividad del puerto. Eso es en términos de vehículos totales. Pero si uno transforma la incidencia del camión en vehículos particulares, los libros nos dicen que en áreas donde hay sucesivos ciclos de frenado y aceleración, es decir, un corredor semaforizado como el que estamos viendo, cada camión es equivalente a entre diez y quince vehículos livianos que circulan por el sector. Si uno considera esta equivalencia, la participación del tránsito del camión es del 80 por ciento en cuanto a la composición del volumen en todo el tramo. Lo primero que surge es que, alineado con los planes de movilidad sustentable de la ciudad, el principal problema es el camión. Por lo tanto, tendríamos que pensar en desagregar el tránsito pesado del resto de la superficie de la ciudad.

¿Cuántos son esos camiones? ¿Cómo se mueven? ¿Cuál es la realidad? El proyecto estuvo apoyado en un modelo del área metropolitana que tiene la Secretaría de Transporte y que le da el alcance que realmente tiene. Las rutas de derivación como caminos alternativos de lo que anteriormente era la Autopista Ribereña y que ahora es el Paseo del Bajo van mucho más allá de Huergo- Madero y Alicia Moreau de Justo. Llegan a los tres anillos de circunvalación de la ciudad: la Presidente Perón, la Ruta 4 y la Ruta 6. Por lo tanto, alterar las condiciones sobre este corredor puede derivar y redistribuir el tránsito pesado de todos estos corredores.

Se hicieron muchos análisis sobre qué pasaría si en el corredor se incluye o no el tránsito liviano. A partir de ahí, uno puede ver que el tránsito liviano incluido en un corredor que pase por este sector llevaría a que, en el mediano y muchas veces en el corto plazo, la autopista recuperara la congestión que actualmente hay en la superficie. Si se permite que los vehículos livianos ingresen a la traza de este corredor, está desalineado con los planes de movilidad de la ciudad, porque se está fomentando el uso de transporte particular para acercarse al centro. Por otro lado, se pierden beneficios que ya se lograron para el transporte de carga y el pesado que está circulando por la ciudad.

Por lo tanto, la segunda decisión adoptada es que ese corredor, que está asistiendo al factor más negativo del sector, tiene que ser exclusivamente para el tránsito pesado que está conformado, fundamentalmente, por los tres factores que ven ahí. En realidad, son cuatro, porque uno de ellos son los buses. Hay mil buses por día que abastecen a la terminal de ómnibus en los momentos pico de demanda anual, lo cual genera un flujo máximo horario del orden de los 100 vehículos por sentido.

Un 50 por ciento de los camiones presentes está involucrado en la actividad portuaria. El 20 por ciento son camiones pasantes, es decir, los que hacen viajes con origen y destino fuera de la ciudad. Y hay un 30 por ciento de camiones que abastecen los movimientos propios de la ciudad. El ejemplo característico de este 30 por ciento son los camiones que, desde el polo petroquímico, distribuyen el combustible a las estaciones de servicio de la Ciudad de Buenos Aires. No son camiones pasantes y distribuyen, a través de la red de tránsito pesado, a cada uno de los sectores.

Como decisión adoptada, la autopista debe canalizar estos flujos y brindar una conectividad importante a través de los principales pares de origen-destino, vinculados con los pasantes a la terminal de ómnibus de Retiro y al Puerto de Buenos Aires. El proyecto incluye todas estas comunicaciones para facilitar este factor.

La presencia de vehículos pesados tiene un componente urbano muy negativo en el entorno de la ciudad, ya que degrada la calidad del ambiente desde el punto de vista visual. No es lo que la ciudad necesita; es un método hostil y agresivo para los usuarios vulnerables. Por lo tanto, ese fue un importante componente para mantener las condiciones del entorno urbano incorporando el corredor en forma de trinchera con las características que explicó el expositor anterior, que incluye una serie de modificaciones sobre las calles Huergo y Madero para mejorar la movilidad del tránsito liviano.

El proyecto también debe tener en cuenta la promoción de los modos de transporte público, en especial los que son masivos y que la Ciudad y la Nación están implementando. El proyecto se articula con toda la red de transporte de la ciudad y facilita la implementación de proyectos como el *Metrobús* de Paseo Colón –que ya está en marcha– y la inclusión, en el área del ramal correspondiente, de la red de expresos regionales, que también puede compartir el espacio y desarrollarse con el proyecto que se hizo. Esto es lo que se tuvo en cuenta para adoptar una configuración que permita articular no sólo con la política de promoción del transporte público, sino también con el desarrollo práctico de las obras involucradas en ese concepto.

Históricamente, la ciudad y el puerto han convivido y tuvieron un límite difuso en cuanto a la movilidad de los vehículos y demás que participan. Dicho de otro modo, hoy todos los camiones que deben dirigirse al puerto compiten con los movimientos urbanos y la red de tránsito. El ejemplo característico es el de la Avenida Huergo, donde los camiones no sólo compiten con el tránsito liviano, sino que también han ganado la batalla. Asimismo, el puerto tiene una configuración que promueve eso porque se puede acceder a sus distintas dársenas desde diferentes lugares.

El puerto ha cambiado su configuración. Como concepto operacional, en el corto plazo tendrá una entrada única muy cerca de la calle 14, en el extremo norte del puerto, donde todos los vehículos pesados van a llegar y a salir desde ese punto. Eso facilita la concepción de la autopista, ya que todos los camiones que van al puerto recorren el viaducto que va sobre Castillo y tienen acceso en ese punto que les estoy comentando.

A partir de ahí, el proyecto ha cedido cuatro carriles –como se explicó anteriormente– desagregados del tránsito de la ciudad, que pertenecen prácticamente al tránsito exclusivo del puerto con alguna excepción de la terminal de cruceros que se está resolviendo. No sólo impone un límite funcional entre el tránsito urbano y el del puerto, sino que también es un límite físico ampliamente buscado por los desarrolladores para mantener la separación entre la actividad industrial portuaria y la urbana. Acá hay algunos

otros tipos de proyectos como la ciudad judicial y promociones de parques que se ven favorecidos con esta decisión.

Como consecuencia, ese corredor es un límite físico que desagrega estos dos usos y que le da un importante valor agregado a la ciudad.

Por último, la liberación de lo que se llama “el nivel cero” de todos los camiones permite ocupar ese espacio con otros usos no directamente asociados al tránsito. Dicho de otra manera, si uno libera todo ese sector y lo deja como está, sin duda en el corto plazo lo volverá a tomar el tránsito y tendremos nuevamente una situación de relativa congestión. Entonces, se modifican los perfiles de Huergo y de Madero, se da una escala humana para Huergo, Madero y Alicia Moreau de Justo y una configuración de dos carriles por sentido con un separador verde. De esta manera, la movilidad del peatón se facilitará mucho, como así también la integración de los dos sectores y la movilidad vehicular mejorará sensiblemente al funcionar las dos. Es así que se eliminan todos los giros a la izquierda y se facilita la interacción con las veredas que permite la operación del transporte público de manera adecuada.

Todo esto que estamos diciendo lleva a una serie de factores que incluyen, además, la posibilidad de una cobertura parcial de la trinchera para generar nuevos espacios que pueden ser abiertos al uso público.

¿Cómo fue el análisis metodológico para resolver las distintas condiciones? ¿Cómo se hizo lo que normalmente se llama la “matemática del proyecto”? Como les comentaba, el modelo regional fue el que nos permitió no sólo asignar los primeros flujos sobre el sector, sino también desagregar matrices, orígenes y destinos específicos para el área que fueron aplicados, como sucesión de este proceso, a modelos microscópicos que permitan resolver la parte operacional.

Entonces, el primer proyecto nos da la lógica general del área Metropolitana; y el segundo nos permite ordenar estratégicamente cada uno de los movimientos vehiculares en la ciudad y en el ámbito de incidencia.

Obviamente, el primer escenario de implementación del modelo analizado fue la etapa de finalización de la obra. El objetivo es el año 2019 y hubo que tener en cuenta las condiciones que, en ese momento, se van a presentar.

Sin embargo, no fue el único. La proyección de la demanda a futuro tuvo en cuenta factores de incidencia directa en dos principales componentes: el desarrollo y la infraestructura de movilidad a nivel regional. Aquí se incluyen la Autopista Presidente Perón, todas las vías alternativas que están desarrollando y la proyección de la demanda con todas sus modificaciones.

Por otra parte, hay factores que fueron considerados en forma específica o como análisis de sensibilidad cuando había alguna duda. Por ejemplo, la Autopista Presidente Perón puede tomarse como un factor de incidencia directa y considerarse que en el mediano plazo, por lo menos, va a estar terminada.

La condición de cómo va a seguir funcionando el puerto con relación a su distribución entre los puestos alternativos puede tener todavía alguna duda en la planificación. Sin embargo, se hicieron análisis de sensibilidad al respecto.

Hay otro factor importantísimo: la decisión del Gobierno Nacional de cambiar el modo de transporte de carga del camión al modo del tren. Hay un montón de proyectos avanzados que le van a quitar demanda y participación al transporte automotor de carga de

este sector. Por lo tanto, también fueron analizadas como condiciones de borde para determinar cómo será la evolución de la demanda sobre el corredor del Paseo del Bajo.

Con esos factores, teniendo en cuenta la actividad del puerto y demás, se crearon las matrices orígenes de destino, que se pueden describir a través de esto que llamamos la línea de vehículos particulares, pesados y de la terminal de buses, que fueron aplicados directamente sobre los modelos microscópicos de simulación.

Lo primero que se hizo fue el modelo microscópico de la situación actual. Esto nos permitió sacar parámetros subjetivos, cuantitativos y visuales de cómo se desarrolla el tránsito hoy y obtener un modelo calibrado y los parámetros de la línea de base, sobre los cuáles se miden los efectos del nuevo proyecto.

Como ustedes pueden observar en la pantalla, estos componentes gráficos nos muestran un alto grado de conflictividad en los corredores involucrados; una situación descriptiva de lo que anteriormente hemos explicado cualitativamente en el sector.

Cuando uno analiza el mismo plano o gráfico de la situación con este tipo de proyectos, se ve una sensible mejora. Fíjense que el centro está plagado de esos puntos que indican formaciones definidas de determinada manera en la situación actual, y en la situación futura se puede observar más descongestionado.

Los modelos de la situación futura fueron hechos a través de un análisis de imágenes visuales y un análisis cuantitativo que determina los parámetros operacionales de cada uno de los escenarios y los compara con la situación actual. Ahí se ve la mejora en los tiempos de viaje, las mejoras en la acumulación de vehículos, la disminución de las formaciones de colas y las mejoras en los tiempos totales insumidos.

En realidad, el proyecto muestra la cuantificación de algo que es bastante fácil de predecir en términos de si será positivo o negativo en la movilidad y el tránsito. Si agregamos infraestructura y desagregamos o transformamos una calle congestionada, es altamente probable que los resultados se vean. Lo importante es que se han podido cuantificar.

Los tiempos de viaje entre distintos sectores también han sido evaluados y cambian drásticamente. Fíjense que para el tránsito pesado se producirían reducciones del 60, 65 ó 70 por ciento respecto de los tiempos de viaje actuales, ya que tendrían un corredor exclusivo libre de interferencias, sin semáforos y con una canalización directa.

El mismo modelo permitió asignar los volúmenes de tránsito sobre cada una de las arterias para resolver lo que se llama el “nivel cero”, qué hacer para que la capacidad sea suficiente para los niveles esperados en el futuro y brindar los parámetros económicos para las evaluaciones futuras, lo cual también fue un proceso que excede el ámbito de la Audiencia Pública.

El modelo nos permite establecer cuáles serán los beneficios en términos de emisiones de contaminantes, fundamentalmente los gases de efecto invernadero y ruido, que serán explicados por Roberto Fevre en la próxima etapa de la exposición. Obviamente, se producen minimizaciones en la emisión de contaminantes, fundamentalmente regidas por el cambio de régimen. Un vehículo que está sometido a sucesivos ciclos de frenado y aceleración emite muchos más contaminantes que uno que va en un ciclo continuo con la misma velocidad media. Ese es el cambio que estamos proponiendo: lograr mejores velocidades medias, sin ciclos de aceleración y frenado especialmente de los mayores contaminantes, que son los vehículos pesados.

La etapa de obra fue cuidadosamente estudiada sector por sector. Se emitieron los lineamientos del Plan de Gestión de Movilidad durante el período de obra. En esta etapa, se demuestra que existen componentes sobre los cuales se puede incidir para minimizar el impacto y hacer que el área de incidencia se siga moviendo con condiciones admisibles de circulación.

La etapa del proyecto de obra define que el contratista, por su metodología y secuencia, pueda alterar alguno de estos procesos definidos como necesarios para mantener la movilidad. Se ha establecido en el pliego un plan de gestión y monitoreo de la movilidad durante todo el período de obra para verificar cómo se hace el movimiento y para determinar qué cosas hay que cuidar y qué cosas no pueden hacerse, como por ejemplo cerrar sucesivos espacios o vías alternativas a los cierres principales. También se han determinado los horarios y los corredores.

La obra tiene previsto, en su momento de pico, un volumen de 100 a 150 vehículos pesados por día. Es un volumen importante, pero se inscribe en un entorno de 16 mil camiones por día. Entonces, ese porcentaje resulta un impacto menor, pero debe cuidarse que ese volumen, aunque sea poco, se mueva por los corredores adecuados, fuera de los horarios pico y con un montón de restricciones y condiciones de borde que serán incluidas en el pliego de licitación.

Se han definido obras complementarias para mantener la capacidad del sector en términos de movilidad: los desvíos previstos, las especificaciones respecto de la señalización vertical y horizontal, etcétera.

Las conclusiones –pueden verlas en el estudio de impacto ambiental que se ha incorporado– enumeran todo lo que hemos descrito en cada una de las etapas. Sería muy largo leerlas y, además, tiempo que tenemos para esto se ha acabado.

Les agradezco la participación y la atención.

**Sr. Roberto Fevre**

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- Tiene la palabra el señor Roberto Fevre.

**Sr. Fevre.-** Buenas tardes.

Básicamente me referiré a las conclusiones conceptuales, dado que el estudio de impacto ambiental es un documento bastante denso.

Como ustedes saben, una vez que el proyecto está formulado, el estudio de impacto ambiental establece los impactos positivos y negativos en un ambiente para poder gestionarlos adecuadamente. Es decir, evitar o minimizar los impactos negativos y maximizar los positivos.

Les contaré conceptualmente cómo se desarrolló este estudio y a qué conclusiones arribamos. De acuerdo con la normativa vigente, el estudio se estructura de la siguiente manera: un análisis de la situación actual y de la tendencia en el área de implantación, es decir, cómo es hoy ese ambiente y cómo se desarrollará en el caso de que el proyecto no se hiciera; y una memoria descriptiva del proyecto para entender cuáles son las acciones que tendrán alguna incidencia sobre el ambiente.

Por las características del proyecto, este estudio de impacto ambiental incorpora dos estudios accesorios: el estudio de impacto vial –que Alejandro ya lo contó– y el estudio de impacto acústico, al que me referiré brevemente a continuación.

Si tenemos en cuenta las características del medio y del proyecto, podemos hacer una proyección y evaluación de los impactos ambientales esperables en este contexto. A partir de allí, podemos establecer las medidas de mitigación, es decir, aquellas cosas que nos permiten mejorar la gestión ambiental de todo el ciclo y un Plan de Gestión Ambiental que nos diga cómo llevar adelante esas medidas.

En la caracterización del medio del que les hablaba al principio, tenemos dos análisis: el del medio construido y el del medio natural. Respecto del primero, les mostraré las cosas más significativas.

Como dijo Alejandro, este proyecto tiene un impacto que opera en distintos niveles de áreas de afectación. Uno de los primeros análisis que se hacen en un estudio de impacto ambiental es qué áreas serán afectadas por el proyecto en cuestión. Allí tenemos tres diferenciaciones: el área macro –por las características del proyecto impacta en la red vial a nivel metropolitano–; la escala urbana –que tiene que ver con la geometría del proyecto, los estudios de tránsito, de acústica y de geomorfología asociados al territorio–; y la escala de influencia directa que es la frentista, la más impactada en términos físicos y de paisaje.

Aquí tenemos identificadas las dos áreas más cercanas. Se analiza por qué territorio se desarrollará el proyecto, que en este caso afecta a los barrios de Puerto Madero y Retiro de la Comuna 1, que se extiende como 6 kilómetros de norte a sur. Se trata de un sector urbano completamente antropizado con una consolidación de inicio dominante y dotado de infraestructura de todos los servicios.

En cuanto a los usos que se analizan a nivel de cada parcela, se combina el área central con su damero clásico, el área de Puerto Madero que ya conocemos detalladamente. El sector de Retiro se caracteriza por parcelas de gran superficie que alojan una infraestructura ferroviaria y de transporte automotor de larga distancia y edificios públicos de gran escala. En el área de Puerto Nuevo aparece una logística portuaria con la playa de contenedores. Estos son los tres sectores de la ciudad que son afectados directamente por el proyecto.

En cuanto a la zonificación, según el Código de Planeamiento Urbano hay que decir que este proyecto, desde hace mucho tiempo, está incluido y considerado en la formulación de los códigos. Por lo tanto, las áreas afectadas ya lo habían incorporado como un proyecto que se iba a realizar. Aparece la U32 –que es una urbanización especial correspondiente a Puerto Madero–, un área de renovación urbana frente a la dársena norte, el área de ante puerto –que es la que figura en la pantalla en color celeste–, el uso portuario –que figura en color violeta– y la urbanización futura, que en el caso del proyecto toca al sector en el cual, habitualmente, hay playas de contenedores.

En cuanto a la caracterización del medio natural, debo decir que la vegetación, el aire, la geomorfología y el agua son los componentes más afectados por el proyecto. Este es un estudio que se hizo sobre el arbolado público. A partir de la base de datos del Gobierno de la Ciudad, se tomó el área de afectación propia de la obra y se identificaron ejemplares que serán afectados. Se definió que 168 ejemplares se verán afectados, 50 por ciento plátanos y 50 por ciento otras especies. Después vamos a ver cómo se resolvió esta afectación.

En cuanto al suelo, se realizaron estudios tomando unos 15 ó 16 puntos en la línea de la traza. Se estableció este perfil del suelo. En la pantalla se puede observar, en la línea negra, el tramo que va desde la calle Inmigrantes hasta Iliá –porque todo no se iba a poder ver–, pero básicamente el corte es muy similar en todo el trayecto. Sabemos que la primera capa después de la capa vegetal es de relleno, con suelos heterogéneos que se fueron dando en los últimos años. Luego hay una capa de limo pampeano, un extracto de arena limosa y, finalmente, las arenas puelches. Lo importante de este estudio es que queda claro que el proyecto no afecta el Acuífero Puelchense. Si hubiera una intervención sobre él, se darían algunos aspectos no deseados. Básicamente, el proyecto se desarrolla en un área de suelo que ya ha sido intervenida por el hombre, es decir, que afecta mínimamente al suelo natural.

Estos son los puntos significativos del medio en el que se va a desarrollar el proyecto. Luego, el estudio incorpora una distinción del proyecto en aquellos componentes que tendrán un efecto ambiental significativo. De esto no voy a hablar porque Marcelo comentó cuáles son sus características.

Algo importante es que el proyecto afectará los estacionamientos del área, que serán desactivados en función de los avances por los frentes de obra y reemplazados por sectores de estacionamientos en el área y en los espacios remanentes de la traza. Cuando esté avanzada la obra, serán construidos estacionamientos subterráneos y bajo viaductos de acuerdo con los requerimientos de la demanda del entorno. Es decir, la idea es que este proyecto no altere la oferta de los estacionamientos en el área y que todo el tiempo vaya adecuándose a esta necesidad.

En cuanto al arbolado público, de los 168 ejemplares afectados, 60 están en condiciones de ser transplantados. Esto surge de un análisis que hizo el organismo del Gobierno de la Ciudad que se dedica al análisis y a las condiciones fitosanitarias de los ejemplares. Repito: 60 ejemplares están en condiciones de ser transplantados, 108 reemplazados y la compensación establecida por esta autoridad de aplicación, la Dirección General de Espacios Verdes, equivale a 4700 ejemplares que serán plantados, mantenidos y ubicados en el área del proyecto y en otras áreas de la ciudad. Esto es para que el proyecto no disminuya la cantidad de masa arbórea en la ciudad.

Por otro lado, se realizó un estudio muy pormenorizado respecto de las emisiones sonoras. Es decir, el área tiene actualmente mucho nivel de ruido. Lo primero que se hizo fue un estudio a distintas alturas. Concretamente, a tres: 4, 12 y 24 metros para identificar los niveles de ruido actuales. En este caso, es un mapa de ruido sin proyecto diurno –porque también se hace en dos horarios: diurno y nocturno–, a 4 metros de altura. Este mapa permite establecer que los niveles de ruido actuales, en los corredores que estamos analizando, tienen valores que están en 75 y 80 decibeles. Son niveles que superan claramente lo que la normativa actual recomienda para esos sectores. Con lo cual, cualquier mejora en este sentido es realmente muy interesante en términos de calidad ambiental.

Estos mapas de ruido permiten establecer, por un lado, una línea de base y, por el otro, procesar a través de un *software* cuáles serán los efectos del proyecto sobre ese territorio. Podemos producir mapas similares equivalentes. Si yo superpongo por tecnología GIS dos mapas –el de la situación de ruido sin proyecto, con el mapa de la situación de ruido con proyecto–, llego a un tercer mapa que me permite establecer cuáles son las áreas que serán beneficiadas. En este caso, se puede observar en la pantalla las áreas que están pintadas de verdes y las que serán perjudicadas, es decir, las pintadas de rojo. En este caso,

están asociadas directamente con los tramos en viaducto. Es así que se van a tener mejoras en algunos casos sustanciales.

Lo que figura en la pantalla con colores más intensos son los resultados de menos de seis decibeles, que es una mejora muy sensible; entre menos dos y dos se considera neutro, porque es un tipo de mejora que se supone que no se percibe a nivel humano; y las situaciones de impacto negativo –donde aparecen las figuras de color rojo– son mínimas en términos de superficies. Además, por las características que tienen, son impactos negativos en tramos de viaducto que pueden ser resueltos con medidas de intervención como las pantallas acústicas, que están previstas en el proyecto.

En conclusión, el estudio de impacto acústico nos aporta que el proyecto tendrá impactos generalizados en materia acústica, restringidos al área de la traza, es decir, el Paseo del Bajo y los dos corredores relativos. No hay alteraciones en otras áreas asociadas al proyecto. Se producirán, fundamentalmente, en esa traza. Lo positivo es que las mejoras están asociadas a las áreas de mayor sensibilidad acústica, como las residenciales, de oficinas y de comercios.

La evaluación de los impactos se vuelca a una matriz síntesis, donde aparecen identificados cada uno de los impactos y valorizados en términos de intensidad. Como es bastante grande, no se puede mostrar en una sola diapositiva. Entonces, la voy a ir mostrando por pedazos.

Para entender en la pantalla completa el conjunto de la problemática, esa matriz está organizada de la siguiente manera: por un lado, tenemos todos los componentes del medio ambiente que estamos analizando –tanto el natural, como el antrópico– y, por el otro, las acciones del proyecto organizadas en la etapa preconstructiva –todo lo que sucede antes de la obra–, en la etapa constructiva –todo lo que sucede durante la obra– y en la etapa operativa, que se da cuando el proyecto ya está funcionando.

Aquí está recortada solamente la etapa preconstructiva. En esta etapa es muy importante instrumentar programas de difusión en ámbitos especializados y para el vecino en general, para que los alcances del proyecto sean claros y la información sea correcta. Por los análisis realizados, entendemos que resultó un impacto positivo. Acá está la escala de valorizaciones que se utiliza gráficamente para esta matriz, que nos permite ir haciendo las evaluaciones.

Como todos los proyectos de este tipo, los impactos negativos se concentran en los períodos de obra. La gran cantidad de movimientos de materiales y equipos generará emisiones en el aire y ruidos. Asimismo, las excavaciones tendrán incidencia en el suelo y en el subsuelo y se afectará temporariamente el drenaje superficial. Como ya vimos, los estudios de suelo arrojan que no se afectarán las aguas subterráneas, las napas freáticas, ni el Acuífero Puelche. Marcelo ya comentó cómo será el sistema de fundación y excavación que garantiza que no habrá afectaciones a linderos por depresión de las napas. Estas referencias que ven acá, solo explicitan esa particularidad. En cuanto a la biota, habrá una afectación negativa por el proceso de reemplazo de especies arbóreas y se afectará la parquización y la avifauna asociada.

En la etapa de operación, es decir cuando el proyecto esté funcionando, aparecerán los impactos positivos en la calidad del aire. Alejandro ya explicó cómo la regularización del tránsito produce una disminución en la emisión de gases de efecto invernadero y de gases en general. En los ruidos también se producirá un efecto significativo, que está

marcado con un nivel de intensidad medio. Como explicó Marcelo, el proyecto gana en espacio público y espacios verdes, con lo cual también hay una mejora en ese sentido.

Siguiendo con el medio antrópico –es decir, el construido y ya pasada la etapa del medio natural–, tendremos efectos negativos en la red vial sobre todo en la etapa de obra. Aquí se han identificado los impactos medios más importantes en el tránsito urbano y en el tránsito pesado producto del movimiento de la obra.

Por el desarrollo de los trabajos, no se afectará la red ferroviaria. Es decir que seguirá operando durante todo el período de obra. Obviamente, durante la obra pueden verse afectados: la red peatonal, la accesibilidad, el transporte público, los servicios de red producto de las interferencias –aunque todas han sido identificadas y está previsto su desarrollo en tiempo y forma para que sean mínimas–, los desagües pluviales y la gestión de residuos, dado que una obra de esta envergadura genera una demanda del servicio de gestión de residuos más importante que la habitual.

En la etapa de obra aparecerán los impactos de intensidad más importante, que tienen que ver con una mejora en la red vial –tanto en la red de autopistas como en el transporte urbano–, en el tránsito pesado y en la red peatonal. Seguramente, habrá mucha mayor seguridad y confiabilidad en la accesibilidad al área, en la red ferroviaria –que tendrá una renovación de vías integral– y en el autotransporte público.

Siguiendo con la caracterización del medio antrópico, los únicos impactos positivos en la etapa de la obra tienen que ver con el desarrollo económico, el empleo y la actividad comercial en el área.

Como en toda obra, las condiciones de seguridad se suponen afectadas.

En cuanto al equipamiento urbano, acá marcamos los estacionamientos. Si bien está previsto que haya un sistema de compensación permanente de los estacionamientos en el área, seguramente serán afectados. Sin embargo, sus efectos serán minimizados porque habrá un programa de difusión que permitirá identificar en todo momento en qué lugar habrá estacionamientos disponibles.

Otro efecto negativo en la calidad del espacio público está relacionado con el paisaje, dado que una obra de esta magnitud seguramente tendrá una afectación en ese sentido.

En la etapa operativa, nuevamente aparecen concentrados todos los impactos positivos. Se entiende que habrá una valorización inmobiliaria del área por la mejora de la calidad ambiental en general. Las condiciones de seguridad serán mucho mejores para las personas y la probabilidad de accidentes en el área disminuirá. Habrá una consolidación del tejido urbano, una mejora en el equipamiento urbano básicamente vinculado con los espacios verdes y una mejora en el patrimonio cultural.

Algo que no mencioné es que, durante las excavaciones, se prevé el descubrimiento de patrimonio arqueológico. Se ha desarrollado un protocolo para saber cómo proceder en ese caso.

Entendemos que mejorarán las actividades en el área, producto de la mejora ambiental y de la mejora en la seguridad del sector, lo cual también tiene que ver con el paisaje urbano que está identificado como un impacto positivo importante.

Estos son todos los impactos que hemos detectado. Luego aparecerá un conjunto de medidas de mitigación. Aquí puse las más significativas.

Los movimientos en los obradores serán importantes, porque la obra es de envergadura. Hay una serie de medidas asociadas al funcionamiento de los obradores: el

adecuado manejo de la ocupación de la vía pública para la mínima afectación de la red vial; la señalización y comunicación, que son vitales para evitar el tránsito conflictivo; el manejo controlado del suelo y de los drenajes; y el apropiado manejo y gestión de residuos. La obra producirá una cantidad importante de suelo excedente. En todos los casos, está previsto a dónde debe ir.

Además, el proyecto cuenta con un cronograma de tareas. La protección del arbolado público en función de ese programa que les comenté anteriormente y la utilización de protocolos ante hallazgos de piezas paleontológicas y arqueológicas.

También tiene un plan de gestión ambiental, que es una programación de cómo deben instrumentarse todas estas medidas que, básicamente, tienen que ver con cómo cumplir con esas medidas de mitigación que mencionábamos antes.

Por otro lado, están previstos programas de capacitación para que el personal afectado a la obra maneje adecuadamente todas las problemáticas que venimos charlando; y un programa de información y vinculación con la comunidad para evitar situaciones de desconocimiento de conflictos que puedan surgir.

Desde la etapa preconstructiva estamos en coordinación con los prestadores de servicios por red. Está acordado con las prestatarias cómo se deben producir las distintas obras de interferencias y de afectaciones de los servicios.

También hay un programa de desvíos de tránsito, del cual ya algo mencionó Alejandro; un programa de seguridad ferroviaria, porque el ferrocarril está pasando todo el tiempo, así que debe haber una coordinación entre el funcionamiento del ferrocarril y las actividades de la obra.

Como se mencionó anteriormente, el proyecto cuenta con un programa para la protección de la vegetación y de acción contra los hallazgos de interés particular, así como también un plan de contingencias para cualquier problema que se suscite en la etapa constructiva.

En la etapa de operación también es importante sostener un plan de gestión ambiental consistente. Está previsto el monitoreo y el control de la calidad del aire, el mantenimiento preventivo de los equipos, sobre todo aquellos que tienen que ver con los desagües, y la gestión de agua de lluvia que, por otra parte, será almacenada y utilizada como agua de río para evitar el pico en los drenajes pluviales.

También está prevista la gestión de residuos –que seguramente va a requerir un tratamiento particular– y la operación de sistemas de tránsito inteligente.

Además, hay un plan de contingencia en caso de accidentes y emergencias, junto con un protocolo especial para la gestión de cargas peligrosas.

Muchas gracias.

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- Muchas gracias a los expertos.

Antes de convocar a los participantes a hacer uso de la palabra, quiero hacer un breve comentario: según lo establecido en la Ley 6, cada participante tiene cinco minutos para exponer.

Por otra parte, previo a esto, les pedimos que pasen por esta mesa para realizar la acreditación correspondiente. Por favor, acérquense con el documento en mano para constatar que figuren en el listado.

## Participantes

### 1.- Señor Alberto Guaragna

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 1, señor Alberto Guaragna.

**Sr. Guaragna.-** Voy a ser breve.

He participado en proyectos que tienen que ver con la movilidad y el transporte durante los años '70. En aquellos tiempos, un estudio de tránsito debía hacerse en el exterior y así lo contratábamos en aquel momento.

Es extraordinaria la evolución sustancial de las herramientas con las que se dispone y, fundamentalmente, de cómo se maneja la movilidad. En este caso, estamos hablando de la movilidad de un área que está resuelta sin agregar infraestructura, sino operando en forma inteligente con ella. No es agregando, sino sabiendo cómo hacer la operación. Esto no se hubiera resuelto así en aquellos años; se hubiera agregado infraestructura de forma tal de llegar al colapso nuevamente y a la saturación del sistema.

La movilidad se resuelve entre la oferta y la demanda. La individualidad y el egoísmo –bien entendidos– de cada uno de los que intervienen en el tránsito llevan a buscar el menor tiempo de viaje, la menor distancia y el menor consumo. La oferta de infraestructura tiene que operar precisamente sobre la base del reconocimiento de la búsqueda de cada uno de los que intervienen con su vehículo, a pie o en los medios de transporte, para optimizar lo que le sirve a la comunidad. En este caso específico, con estas presentaciones que han sido perfectamente realizadas, tal vez se enmascara este concepto.

Esto se debe hacer alineando el interés individual con el de la comunidad. Esto es lo que un político y un funcionario deben hacer.

Entonces, mi única reflexión es la siguiente: después de haber participado en gran parte de las 27 alternativas, puedo decir que esta solución es realmente muy importante y positiva, porque segrega el tránsito pasante y el agresivo –que es el que no debe intervenir en esa área de la ciudad– y permite que la “zona cero” funcione como colectora y distribuidora del tránsito pesado.

### 2.- Sra. María Teresa Gutiérrez Cullen de Arauz

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 2, señora María Teresa Gutiérrez Cullen de Arauz.

**Sra. Gutiérrez Cullen de Arauz.-** El 29 de abril de 2016, en la Audiencia Pública del RER, dije: “La Fundación Ciudad valora los procedimientos de consulta y las audiencias públicas”.

La participación es necesaria porque la Constitución de la Ciudad define el sistema como democracia participativa y porque mejora las políticas públicas.

Si bien las audiencias públicas no son vinculantes, implican la consideración de lo expuesto, según el caso, por el Ejecutivo o los legisladores, y una devolución que explique por qué se desechan los argumentos expuestos.

Las respuestas recibidas por los cuestionamientos al RER, si bien muestran una mejora notable respecto de audiencias anteriores, han sido sólo en algunos casos satisfactorias. Quedan interrogantes sin responder, remitiendo a futuras audiencias públicas.

Una diferencia que hubo en esta audiencia pública es que el expediente y la exposición difieren sobre la forma de salvar el triducto, y nos preguntamos ¿también viaducto y de los restantes ductos?

En lo sustancial, la Fundación Ciudad se ha ocupado de la conexión norte-sur. En el Foro Ciudad y Río II-Puerto Madero, en 1996, se analizaron alternativas para esta unión. Setenta y cinco personas, divididas en cinco grupos de trabajo consideraron las “Opciones para la traza de la Autopista Costera frente a Puerto Madero”. No hubo consenso.

La opción con mayor apoyo fue la del viaducto elevado, fundamentada en su mayor viabilidad técnica y económica, da mayor respuesta a las demandas con menor inversión y en el liderazgo de la siempre recordada Odilia Suárez.

Asimismo, se propuso que mediante diseño y técnicas constructivas se minimizara la interferencia visual y la contaminación en Puerto Madero.

En otra instancia de deliberación ya más cercana a intervenciones en el área ribereña, en el año 2008 se volvió a tratar la cuestión. Todo esto figura en la página *web* en internet.

En ese caso, el arquitecto Martín Orduna, a quien todos conocemos, recomendó la no realización de dicha unión en el área ribereña ya que, a su criterio, “redundaría en un mayor ingreso de automotores a la ciudad. Hoy diríamos también mayor congestión y emisión de gases de efecto invernadero.

El último párrafo de la página 14 –que continúa en la página 15 de las 1063 del documento 03 en el que se enumeran los impactos negativos en la etapa de obra– dice: “Emisiones de gases y partículas; ruidos; remoción de suelos y del manto vegetal como producto de las excavaciones; alteración de drenajes; afectación del arbolado público; alteraciones en la operatividad de la red peatonal, de la red ferroviaria, del autotransporte público y de la accesibilidad; interferencias con los servicios por red derivadas de los trabajos en el subsuelo; gestión de los residuos generados en y por la obra; probabilidad de que sucedan accidentes al ejecutarse los trabajos...” –esto se contradice con uno de los expositores, creo que el señor Astorga– “...y alteración del paisaje urbano”.

Adherimos a la expresión del arquitecto Orduna, de 2008: “¿Por qué seguimos trabajando con la bendita Autopista Ribereña?”

El estudio de impacto ambiental afirma, en la página 15 de 1063, que los impactos en la etapa de operación serán solo positivos y que se reducirá la emisión de gases efecto invernadero.

En todos los casos las autopistas, aunque se las llame “paseo” generan mayores viajes y, por lo tanto, mayores emisiones.

Hoy dijeron que está previsto a dónde se llevarán los materiales provenientes de la excavación. No encontramos esta referencia en el expediente, pero puede ser que haya sido incluida con posterioridad.

Más allá de los reparos que nos genera la modalidad constructiva del Paseo del Bajo –ex Paseo del Bicentenario, ex Autopista Ribereña–, nos preocupa lo siguiente –y repito lo

dicho y no enteramente respondido en la Audiencia Pública del RER—: la falta de evaluación conjunta de todos los mega proyectos que se anuncian para la ciudad y la región metropolitana.

Hace años venimos intentando sin éxito, desde el Consejo del Plan Estratégico de la Ciudad de Buenos Aires, la sanción de una Ley de Evaluación Ambiental Estratégica que evalúe políticas, planes y programas y no solo proyectos puntuales. Los efectos acumulados de proyectos que no han sido analizados juntamente alteran la movilidad urbana y la calidad de vida de los vecinos.

Entonces, más allá de las interferencias físicas que han sido consideradas, nos preguntamos si se han analizado las interacciones en tiempo y espacio de las siguientes obras: Paseo del Bajo, RER, soterramiento del Ferrocarril Sarmiento y colector margen izquierdo del Plan Integral de Saneamiento de la Cuenca Matanza-Riachuelo.

¿Se han analizado las interacciones en tiempo y espacio del desplazamiento de los camiones con tierra provenientes de esas obras y de las del Plan Hidráulico, circulando por vías ya complicadas?

¿Se han analizado alternativas sustentables para la disposición de la tierra o terminará siendo el relleno ribereño el destino más próximo y, por lo tanto, más económico, aunque atente contra la dinámica costera?

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- Por favor, señora, se está terminando su tiempo.

**Sra. Gutiérrez Cullen de Arauz**- Ya termino.

La Agencia Metropolitana de Transporte, que parece tomar nuevo impulso, ¿ha analizado y priorizado esta obra? Es más, el incipiente Gabinete Metropolitano, ¿ha priorizado en el tiempo esta obra *vis a vis*, por ejemplo las obras de saneamiento, dado que los recursos económicos son por definición escasos?

La siguiente persona que está anotada para hacer uso de la palabra no está en Buenos Aires. Por lo tanto, me remitiré a dejarles su *paper*.

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- Muy bien. De todas maneras, cumplo con anunciar que corresponde que haga uso de la palabra la señora Andreína De Luca de Caraballo.

- La señora no se hace presente.

#### 4.- Sr. Carlos Libedinsky

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra el señor Carlos Eduardo Libedinsky.

**Sr. Libedinsky**.- Me sorprendí mucho cuando fuimos convocados, con el título de “Audiencia Pública”, para analizar el proyecto del Paseo del Bajo y se nos dijo que sólo podríamos opinar sobre los efectos ambientales. Por lo tanto, pongo en duda la validez de esta convocatoria.

Por otro lado, es difícil hablar de los efectos ambientales sin hablar del proyecto, pero intentaré hacerlo.

He sido el fundador y profesor titular de la Cátedra de Ecología de la Arquitectura y el Planeamiento de la Facultad de Arquitectura.

Es fácil criticar sin tener soluciones alternativas, pero no es nuestro caso. Nosotros hemos hecho un proyecto y me felicito por la evolución del proyecto que han hecho ustedes, lo cual nos permite reafirmar la vigencia de nuestro proyecto que, obviamente, no se llevará adelante porque toda la operatoria está enderezada a que se haga este proyecto, con impermeabilidad de las opiniones externas.

El primer problema ambiental deriva de su planteo general: esta especie de sube y baja, con curvas. Me felicito que hayan hecho modelos de flujo. El flujo de los carriles de este proyecto equivale a la mitad, por esa especie de montaña rusa. Es la mitad de lo que hubiera sido tener una tabla sin curvas, sin bajadas y sin subidas.

Afectan nuestra inteligencia cuando nos hablan de los espacios verdes, porque el espacio verde más importante sin tratamiento urbanístico –que son 9 hectáreas– lo van a vender para construir torres con el objeto de financiar parte del proyecto.

Por último, no puedo dejar de manifestar lo siguiente. Con nuestra experiencia, hemos hecho el diseño o la inspección de la mayor parte de la infraestructura de Puerto Madero y puedo decir que se van a encontrar con una innumerable cantidad de interferencias. Objeto absolutamente el presupuesto y el plazo y garantizo que no se podrá cumplir.

El tiempo dirá si este ha sido el proyecto correcto. Les deseo el mayor de los éxitos. Nunca he tenido mayor cantidad de amigos en un gobierno municipal como en este caso. En su momento, nuestro proyecto fue ponderado por el actual Presidente de la República y por el Ministro de Transporte, con lo cual me atrevo a decir que no es descartable. Además, en la contingencia económica actual nuestro proyecto es gratis. En cambio, el presupuesto para este proyecto es un factor importante a ser considerado.

Desde el punto de vista ambiental, decir que la tierra se colocará en los lugares adecuados no es suficiente. Hay que decir exactamente dónde se colocará la tierra que se saque de las trincheras.

Por otro lado, cualquier persona que entre al túnel con su vehículo por Avenida del Libertador dará varias frenadas por la diferencia de iluminación en un día de sol. Tener sol e iluminación artificial provocará frenadas y aceleradas que, como bien explicaron, provocan mayor consumo de gasoil altamente contaminante y va en detrimento del flujo del tránsito.

Les deseo el mayor de los éxitos, pero con la mejor intención les digo que no creo que sea el proyecto más indicado. Lamento la impermeabilidad con que se ha hecho este proyecto y el difícil acceso a la información.

Por otro lado, cuando hablan de áreas verdes se refieren al sector en el cual se alterna el túnel y la trinchera –totalmente pavimentado– y a fuentes de agua. No sé si eso se puede considerar un área verde. Creo que el área verde son las 9 hectáreas del playón del ferrocarril. Los votantes no hemos dado una habilitación para vender las “joyas de la abuela”, porque todos somos herederos de esas joyas. (*Aplausos*).

### Expositores

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- En este momento, vamos a intercalar expositores a la lista de participantes.

Corresponde que haga uso de la palabra Carlos Colombo, quien presentó un escrito que será agregado al expediente.

- El señor no se hace presente.

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra la señora Viviana De Turrís.

- La señora no se hace presente.

### Sra. María José Lubertino

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra la señora María José Lubertino, diputada mandato cumplido.

**Sra. Lubertino.-** En primer lugar, celebramos la Audiencia Pública y la participación ciudadana. Sin embargo, expresamos nuestro repudio a que esta Audiencia se haya realizado en el mismo día y hora que la reunión que se lleva a cabo por el tratamiento de las tarifas de gas y, por otro lado, la Audiencia de Acumar, en relación con la cuenca Matanza-Riachuelo. Estas dos audiencias son muy relevantes para todos los vecinos y vecinas de la Ciudad de Buenos Aires. Incluso, esta reunión es motivo de impugnación porque fue la última que se fijó.

En segundo lugar, realmente estoy consternada porque, como ya se dijo acá, estos proyectos no pueden ser intempestivamente impuestos de un día para el otro. Esto parece más ligado al negocio inmobiliario de la venta de las tierras del playón verde, que a una opción ambiental sustentable para la movilidad urbana.

Desde hace décadas existen varios proyectos en debate vinculados con la movilidad urbana. No se puede tomar una decisión parcial con relación a un proyecto sin dialogar sobre los otros.

Me sorprende que no haya mayor información o explicación y que no estén los funcionarios de alto rango. En particular, esperaba la presencia en esta Audiencia del Ministro Dietrich, como así también del ministro que tenga a su cargo el planeamiento del transporte en la Ciudad de Buenos Aires.

Lamentablemente, la audiencia del RER se hizo en febrero, durante las vacaciones, y la realizó Nación. Muchos de nosotros no pudimos participar de ella. Como ustedes saben, yo presenté un amparo cuando querían hacer túneles por debajo de la Avenida 9 de Julio, lo cual implicaba dos niveles por debajo del subte.

Creo que el proyecto del RER afecta el Puelche. Obviamente, no se puede decidir qué queremos hacer aquí si no se decide si el proyecto del RER es viable o no.

Con relación a la conectividad norte-sur, lo más lógico es potenciar el uso del tren y el transporte fluvial de las cargas. A su vez, está emparentado a si el puerto va a seguir dentro de la ciudad o no. Todos leímos en los diarios que el Gobierno Nacional está pensando en transferir el puerto a la Ciudad, lo cual nos parece bien porque nos pondría en igualdad de condiciones con el resto de las provincias. Sin embargo, también es parte del debate si un puerto del siglo XXI, dentro de una megalópolis, debe seguir de esta forma o si sólo una parte del puerto o un tipo de actividad portuaria se debe realizar en la ciudad. De todas maneras, ustedes saben mejor que yo –sobre todo los urbanistas– que hay proyectos para hacer un puerto norte en Zarate, un puerto sur más cercano a La Plata y descentralizar el puerto de Buenos Aires.

No se puede tomar la decisión de inyectar camiones de manera irrestricta, facilitándoles la conexión en nuestra ciudad, sin resolver a largo plazo qué haremos con el puerto y la conectividad de trenes. Porque sería más lógico y más barato que la conectividad de trenes Retiro-Constitución funcione aquí y ahora. No tienen que entrar los camiones. Lo que debe llegar al puerto, si se mantiene dentro de la ciudad, es la carga. Además, hay proyectos para que haya playas de traslado de la carga de camiones. Eventualmente, eso se puede hacer con trenes no contaminantes.

No rechazamos el proyecto en sí mismo –porque puede ser una variable atendible–, sino la fragmentación en la toma de decisiones sobre la movilidad urbana, sin discutir y sin poner sobre la mesa las tres cuestiones a la vez. Lo mismo digo con relación al estudio de impacto ambiental y respecto de los costos.

Cuando tomamos una decisión para resolver el problema de la movilidad urbana del transporte de pasajeros y del transporte de carga, hay que evaluar las opciones y sus costos. En ese sentido, acompaño lo que dijo el arquitecto respecto de tomar la opción más cara o más barata. ¿Por qué se toma la más cara, aun dentro de la variante del tránsito de carga?

Por último, impugnamos el estudio de impacto ambiental porque sólo se considera una obra como si esta fuera la que hay que hacer. Lo lógico de un estudio de impacto ambiental es evaluar. Si la conectividad se hace por tren, la pregunta sería: ¿qué opción es menos contaminante? ¿Dónde se destruye menos espacio verde?

A esto debo agregar mi irrestricta oposición a la venta de los espacios verdes públicos dentro de la Ciudad de Buenos Aires. Hay un mandato constitucional de la ciudad del año 1996 que dice que los funcionarios públicos de los tres poderes del Estado de la ciudad deben preservar y ampliar la cantidad de espacios verdes y públicos. Y otro mandato constitucional, también del año 96, establece que los poderes del Estado tienen la obligación de ampliar y preservar los espacios de uso público. Sin embargo, lo que está ocurriendo es la constante pérdida de esos espacios verdes y la privatización de los espacios de uso público.

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- Señora Lubertino: concluyeron sus cinco minutos de exposición.

**Sra. Lubertino**.- Eso es delito para los funcionarios públicos que están votando estas leyes de privatización y hasta para los funcionarios públicos que planifican sobre la base de la impronta de los negocios inmobiliarios.

No nos negamos a que la ciudad avance y produzca; no nos negamos a que haya desarrollo urbano, pero no tocando más los espacios verdes y públicos y menos para que

termine habiendo rascacielos y torres sobre lo que hoy es un espacio de transporte público terrestre y un espacio verde.

Tampoco nos queda claro el efecto de seguir segmentando los espacios verdes en donde hoy hay escurrimiento. Eso no está previsto en esta Audiencia Pública ni en el estudio de impacto ambiental.

Gracias.

### Participantes

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 5, señora Susana Astarita.

- La señora no se hace presente.

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 6, señora Paloma Garay Santaló.

- La señora no se hace presente.

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 7, señora Malena María Junca Espósito.

- La señora no se hace presente.

### 8.- Sr. Eduardo Bekinschtein

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 8, señor Eduardo Bekinschtein.

**Sr. Bekinschtein.**- Buenas tardes.

Haré uso de la palabra como presidente de la Sociedad Central de Arquitectos de la Ciudad de Buenos Aires.

Hemos analizado este proyecto que ha sido expuesto en varias oportunidades, tanto en audiencias técnicas como en la propia Sociedad Central. Considero que es un proyecto razonable. Hemos estudiado el costo que significa para los habitantes de la ciudad el hecho de no haber construido la autopista durante más de 40 años. Dicho costo se mide en miles de millones de pesos.

Creemos que este proyecto se debe llevar adelante porque es conveniente y porque la idea de separar el tránsito pesado del tránsito de vehículos livianos mejora la factibilidad del proyecto. Además, a través del espacio verde a proyectar sobre las trincheras, se generará una permeabilidad del centro de la ciudad con Puerto Madero que en este momento no existe y que el proyecto contribuirá a mejorar.

Hacemos hincapié en el cuidado del impacto ambiental durante la obra. Ya hemos escuchado las exposiciones al respecto. Sabemos que la obra generará problemas. Pero en

la medida en que los impactos puedan ser mitigados y previstos, creo que la obra se podrá desarrollar de forma medianamente correcta.

Por último, quiero hacer un llamado general. Todas las asociaciones que reúnen a ingenieros y arquitectos –como el Consejo Profesional, el Centro Argentino de Ingenieros y el Consejo de Ingeniería– estamos de acuerdo con la planificación de la ciudad. Independientemente de las bondades de este proyecto, queremos llamar la atención sobre el inconveniente de generar proyectos aislados sin una idea o concepto general, por ejemplo el RER I, el RER II, el tema de las tierras públicas y otros proyectos. Me parece que debemos retomar la idea de que es necesario planificar la ciudad y de que el cuidado de la tierra pública es imprescindible.

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 9, señor Enrique García Espil.

- El señor no se hace presente.

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 10, señora Lucía Hermansson.

- La señora no se hace presente.

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 11, señor Antonio Luis Minervini.

- El señor no se hace presente.

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 12, señor Juan Danza.

- El señor no se hace presente.

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 13, señor Gabriel Jorge Mouriño.

- El señor no se hace presente.

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 14, señor Cristian Charette.

- El señor no se hace presente.

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 15, señor Pablo Ramati.

- El señor no se hace presente.

## 16.- Sr. Carlos Lebrero

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 16, señor Carlos Lebrero.

**Sr. Lebrero.-** Buenas tardes.

Esta convocatoria a Audiencia Pública me parece excelente.

En principio, coincido con muchos de los participantes que me precedieron en el uso de la palabra: estamos celebrando una Audiencia Pública sin una visión general y planificada de la ciudad, que nos permitiría contar con más elementos como para opinar sobre cada uno de estos proyectos particulares.

Sin embargo, coincido con el señor Eduardo Bekinschtein: este proyecto lo venimos debatiendo desde hace 40 años, durante los cuales se han generado ciertos consensos. El principal de ellos es que, evidentemente, hay que vincular la red de autopistas con este sector de la Ciudad de Buenos Aires. En este sentido, creo que ha habido consensos bastante generales.

Hay muchas alternativas. Yo he trabajado sobre algunas de ellas y he evaluado otras. Personalmente vi serios problemas en los proyectos de trinchera. Pero creo que ahora ha cambiado la situación por una cuestión principal, que es la segregación del transporte de carga del transporte de pasajeros de la ciudad. Este cambio permite dos cuestiones. Por un lado, una entrada y evacuación razonables –no digo perfectas– de camiones del puerto. No estoy hablando de la perfección del plano de la autopista elevada, pero sí de la entrada y salida razonables de los camiones de la ciudad. Y, sobre todo, me parece que existe una buena integración del centro principal con los nuevos centros a partir de este paisaje del Paseo del Bajo. Es decir que el centro principal, tradicional, se vinculará muy bien con el centro de Puerto Madero, con el de Plaza Roma y con el de Catalinas.

Considero que hay que hacer una reflexión muy profunda sobre las tierras del playón ferroviario. En este caso están nombradas, pero habría que hablar nuevamente al respecto y ver cuál será el destino real de esas tierras.

Por otro lado, creo que los impactos durante la obra pueden ser muy grandes. Espero que las coordinaciones se hagan lo suficientemente bien. Me parece que el gasto de obra supera, en estos casos, absolutamente los presupuestos. Las obras de subsuelo en general triplican o quintuplican los presupuestos. El hecho de que se haga un túnel en una zona muy densa en términos de infraestructura va a traer muchísimo inconvenientes. Espero que las coordinaciones se hagan seriamente, porque los impactos pueden ser gravísimos para el área central de la ciudad. Piensen que el área central de la ciudad descarga sus líquidos cloacales en esa zona.

Me parece un proyecto positivo para la ciudad y celebro que podamos seguir trabajando sobre el tema.

## 17.- Sr. Manuel Ludueña

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 17, señor Manuel Antonio Ludueña.

**Sr. Ludueña.-** Buenas tardes.

El soterramiento es innecesario porque se puede resolver a nivel, con carriles exclusivos para camiones y ómnibus. El proyecto facilita el ingreso de más automóviles al área central por medio de ocho carriles exclusivos a las calles laterales; y refuerza el uso intensivo del área central y la monocentralidad metropolitana, contrariando al Plan Urbano Ambiental de la Ciudad que, por el contrario, alienta la policentralidad.

El costo de la obra y el endeudamiento público son inadmisibles y no contemplan al Convenio 42/2006.

El proyecto no es una autopista ribereña, sino una arteria multicarril –según el Código de Transporte– compuesta por carriles exclusivos para autos, a nivel y soterrados, y para el transporte de gran porte. Una alternativa inmediata sería que el tránsito de camiones se realice en hora valle (de 20 a 7 horas) por Avenida Madero-Huergo.

Las primeras acciones que habría que llevar adelante son: redireccionar el 50 por ciento del tránsito de carga que solo es pasante; facilitar la conexión del Acceso Sudeste con la Autovía 27 de Febrero; optimizar la Ruta 4 –segunda circunvalación metropolitana–; y finalizar la Ruta 6 –tercera circunvalación metropolitana–.

Respecto de las obras ferroviarias previstas por el Plan Estratégico del Puerto de Buenos Aires quiero decir lo siguiente. No se puede dar prioridad al transporte de carga por medio de camiones, porque encarece los productos, aumenta la contaminación auditiva, atmosférica y los gases de efecto invernadero, contrariando los acuerdos internacionales de cambio climático.

El Plan Estratégico del Puerto de Buenos Aires, con un presupuesto de solo 40.000.000 de dólares, prevé el funcionamiento del ferrocarril mediante el mantenimiento de la vía actual entre las avenidas Moreau de Justo y Madero-Huergo para uso nocturno, la construcción de accesos ferroviarios al Puerto de Buenos Aires y una estación de transferencia, a través del Acceso ferroviario Junín, así como a la playa de camiones en el Mercado Central y de la playa de Kilómetro 5.

La obra soterrada estará inundada permanentemente. Soterrar es aumentar la vulnerabilidad, por la baja cota del nivel del suelo y por estar en el área de relleno del Río de la Plata. Además, científicos internacionales de Naciones Unidas presagian que es irreversible el aumento de la temperatura global en 2° centígrados hacia 2030, con el consiguiente aumento de las aguas –superior a los 4 metros sobre los niveles actuales– y de la presión de la napa freática.

La obra generará un endeudamiento innecesario. En la documentación recibida, el costo de la obra es de 670.000.000 de dólares, es decir, 93.000.000 de dólares el kilómetro. Cabe considerar que la autopista elevada costaría 150.000.000 de dólares y, a nivel, menos de 50.000.000 de dólares. Además, como afirmó el ingeniero Guillermo Dietrich recientemente, “es crítica la situación fiscal por la que atraviesa actualmente el Estado argentino”. Las inversiones innecesarias son un espejismo que solo favorece momentáneamente a sus promotores y constructores. Antes de crear más carriles para uso exclusivo de los autos, hay que cambiar las pautas de movilidad. Por ejemplo, alentar a los no motorizados, mayor ocupación de los autos, cambios de horario o de itinerarios fuera del área central, etcétera.

¡No! a megaobras de transporte que facilitan el tránsito automotor individual al área central. El proyecto facilita el tránsito de los autos hacia el área central por medio de ocho carriles para vehículos motorizados livianos. Es contrario a la idea de la autopista elevada, sin ingreso directo de los autos al área central; solo tenía ingreso y egreso en sus extremos:

Avenida Brasil y Retiro. El proyecto Paseo del Bajo desatiende la Ley 2.638 que estipulaba “una conexión vial por autopista entre autopistas Illia y Buenos Aires-La Plata”. Así como el Estado Nacional y la Ciudad se comprometían a realizar los mayores esfuerzos para destinar fondos propios, no deuda, para la realización de la obra.

Académica y prácticamente, está demostrado que agregar más carriles para el uso de autos implica aumentar el número de vehículos hasta llegar a un nuevo estadio de congestión, especialmente en las áreas centrales –paradoja de Dietrich-Braess. En este caso, se pasa de 10 a 12 carriles. Asimismo, el informe Buchanan –paradigma de la ingeniería de tránsito– fundamentó que “la accesibilidad no siempre debe discurrir por el camino más corto, así como los movimientos de paso por el centro de la ciudad que han de impedirse”.

Gracias.

### 18.- Sra. Ligia Sendra

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 18, señora Ligia Sendra.

**Sra. Sendra.-** Buenas tardes a todos.

Soy ingeniera civil egresada de la UBA. Estuve participando en alguna etapa cuando el proyecto se llamaba “Autopista Ribereña”.

Quiero compartir con ustedes nada más que algunas consultas sobre la obra que realizará el Gobierno de la Ciudad y que no me quedan muy claras sus soluciones.

En primer lugar, el proyecto dice que la napa freática no será afectada. En Puerto Madero está a menos de dos metros. Entonces, entiendo que el fondo de la autopista, que está más abajo de eso, va a ser afectado. Y esto seguramente será después de la obra.

En segundo lugar, la otra consulta que quiero hacer es respecto del triducto y el biducto, que tampoco queda clara la solución que va a tomarse. La obra es de 1900 y si pasamos por arriba, existe un problema. Es por ello que no queda clara cuál es la solución.

En algún momento se plantearon otras opciones, como por ejemplo hacer un gran pozo de bombeo que incluía la posibilidad de una planta. En la actualidad, estos residuos salen directamente al río.

Por otro lado, entiendo que hay muchos organismos que no han sido consultados, por ejemplo la comunidad portuaria. Pertenezco a esa comunidad y ha sido muy poca la convocatoria recibida; incluso, se planteaba como una crítica. Es decir, había especialistas de todas las áreas, pero no de la comunidad portuaria. Para saber si este proyecto será un beneficio para el transporte de cargas del puerto creo que deberían consultar a la comunidad de ese lugar.

Tampoco fueron consultadas, al menos abiertamente, las facultades de Ingeniería. Me contacté con algunos funcionarios del área de Transporte para ofrecer colaboración y charlas en la Facultad de Ingeniería y de Arquitectura para intercambiar conocimientos.

Entonces, más allá de la participación ciudadana hay muchos sectores que debieron participar.

La afectación que se comentó en las zonas pertenecientes a puertos y ferrocarriles, ¿no merecería una Audiencia aparte? ¿No sería parte de otro proyecto? En realidad, no es directamente un proyecto de la autopista, sino la afectación de otras zonas para otros fines

distintos. Creo que eso merecería, por lo menos, una mayor definición y otra Audiencia aparte para explicar y para que la gente plantee sus dudas.

Otro de los interrogantes que no tengo resuelto, al menos en lo que hace al proyecto, es qué pasará con las cargas peligrosas. Este tema siempre fue un problema desde que era la Autopista Ribereña. ¿Qué pasará con las cargas peligrosas y con un posible accidente en ese lugar? Debería fijarse como una declaración jurada. Si hay un accidente con cargas peligrosas, ¿quién lo va a controlar? ¿Cómo se va a controlar si ingresan o no cargas peligrosas?

Coincido con el proyecto. Por lo que pude participar en la parte estructural –cuando era la Autopista Ribereña–, puedo decir que con las interferencias y los hallazgos posibles, el costo seguramente no será el que se estimó. Hay que pensar en los plazos y en las molestias ocasionadas cuando una obra es interrumpida por un hallazgo arqueológico. Si bien hay un protocolo que no se mencionó específicamente, creo que las interferencias y los hallazgos extenderán los plazos de obra y significarán mayores costos y molestias.

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- Por favor, señora, vaya redondeando su exposición que ya concluyó su tiempo.

**Sra. Sendra**.- Hace poco tiempo, en Holanda se cambiaron los diques y se hizo una consulta pública. Tardaron tres años en encontrar una solución, pero el procedimiento fue incluir a todos los sectores y fue una evolución.

Creo que eso nos falta aprender. Gracias.

#### 19.- Sra. Sandra Inés Sánchez

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 19, señora Sandra Inés Sánchez.

**Sra. Sánchez**.- Buenos días.

Soy arquitecta, miembro de la Sociedad Central de Arquitectos y vengo como ciudadana.

No estoy de acuerdo con lo que afirmó el presidente de la Sociedad Central de Arquitectos. Me parece muy mal que hable desde la Sociedad Central.

Puedo hablar desde un grupo que adhiere a un proyecto en particular, pero voy a hacerlo como vecina y ciudadana, desde el propio sentido común, lo que significa el disparate de este proyecto, ya que si hay que cuestionarlo no podemos hacerlo.

Existe una ficción participativa de la cual estamos todos participando. No me niego a la participación, pero esto es una ficción. Hay que denunciar que esto es así. Esta Audiencia Pública no es vinculante. Acá se ha señalado cuánto lleva un proceso participativo real con la ciudadanía.

Se habló del impacto ambiental, de las napas, de los árboles, de la vegetación que hay que reemplazar y de la cantidad de especies que se van a desparramar por toda la ciudad. Si el impacto ambiental será tan mínimo y despreciable durante la obra y si se pueden desviar todos los camiones y el tráfico, realmente no sé para qué se hará esta obra.

El arquitecto señaló que este proyecto puede tener un costo mucho menor. Se van a vender tierras públicas, lo cual significa perder soberanía. La ciudad tendrá necesidades a futuro que no las van a poder cubrir. Esto es parte de los negocios de ventas públicas que se están armando a espaldas del pueblo, en este contexto de ficción participativa.

Desde el propio sentido común, absolutamente todo el informe sobre el impacto ambiental es falso. Está plagado de falsedades y de cuestiones inespecíficas, como por ejemplo a dónde se trasladarán las tierras que se excaven. No solamente con poner muros y no hacer excavaciones no se afectará a los edificios, porque sabemos que las vibraciones, el tráfico y el movimiento afectarán a la parte edilicia.

Además, se habla de sectores vulnerables y no se sabe quiénes son los sectores favorecidos.

Hablo como ciudadana, no como técnica. Los técnicos ya dieron sus opiniones y estoy totalmente de acuerdo.

Es una vergüenza que en una Audiencia Pública haya una agenda sobre qué es lo que se va a hablar.

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 20, señor Oscar Alberto Mata.

- El señor no se hace presente.

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 21, señor Federico Manuel Kulekdjian.

- El señor no se hace presente.

## 22.- Sra. Teresa Bel

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 22, señora Teresa Rosa Bel.

**Sra. Bel.**- Buenas tardes.

No soy técnica, arquitecta, ni ingeniera. Vengo a participar de esta Audiencia Pública como ciudadana, como una persona que vive en la Ciudad de Buenos Aires desde el día en que nació y que tiene ciertas preguntas sobre el proyecto.

En primer lugar, me habría encantado que hubieran participado los especialistas que hicieron este proyecto para que nos dijeran si se va a descentralizar o no el puerto de Buenos Aires. Las personas que expusieron acá dijeron, en varias oportunidades, que hay dudas de si realmente, como quiere el Presidente, hay que descentralizar el puerto. Entonces, ¿para qué necesitamos hacer semejante obra si no va a circular tanta cantidad de camiones?

Como dijo alguien acá, para el ferrocarril que se quiere hacer desde Constitución a Retiro se podría usar la traza existente. Si se hace esa obra, ¿dónde la van a hacer? Ese impacto no se midió.

La obra impactará en las Autopistas 25 de Mayo y Buenos Aires-La Plata, dado que los camiones, al no haber semáforo, van a venir con esa onda. Salvo que, como dijo uno de los arquitectos, hubiera problemas con la luz a la entrada y a la salida del viaducto. ¿Cómo va a incidir en la autopista ese nuevo flujo de camiones que va a llegar mucho más rápido y en mayor cantidad con los vehículos particulares?

Por otro lado, quiero referirme a la venta de los terrenos públicos. Yo estoy participando en la comuna a la que pertenezco y veo en toda la ciudad de Buenos Aires la venta de terrenos a diestra y siniestra para la construcción de *shoppings* o viviendas sin ningún criterio. Tanto en el Gobierno de Macri como en el de Rodríguez Larreta he visto el desarrollo inmobiliario en los terrenos más caros de la ciudad. Si el Gobierno realmente quiere –como lo ha dicho muchas veces– descentralizar la Ciudad de Buenos Aires, me parece que habría que pensar mejor este proyecto.

Me quiero referir al cambio climático. La última señora que hizo uso de la palabra habló de las napas, pero yo quiero saber si el nivel del Río de la Plata fue considerado en el proyecto. Porque el cambio climático asegura que van a invadir las aguas. Quiero saber si eso se tuvo en cuenta para la construcción de la trinchera. Porque no vaya a ser que hagamos la trinchera, se llene todo de agua y no se pueda circular.

En general, todos los gobiernos –desde 1983 en adelante– sólo tuvieron en cuenta la rápida ejecución en lo que hace a la visual para el ciudadano común y no tuvieron en cuenta los efectos a futuro. Creo que en la Argentina y, sobre todo, en la Ciudad de Buenos Aires tenemos que pensar qué ciudad queremos de acá a 50 años y no de acá a 10 años.

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra el señor Santiago Eugenio Espil.

- El señor no se hace presente.

### 23.- Abel De Manuele

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 23, señor Abel Nicolás De Manuele.

**Sr. De Manuele.**- Buenas tardes.

Quiero resaltar la importancia de este procedimiento, más allá de que tal vez no sea suficiente y no deje contentos a todos en cuanto al tratamiento profundo de los temas y el tiempo disponible. De todas maneras, no deja de ser un paso delante de los medios de consulta que plantea la Constitución.

Partimos de la base de que toda obra de esta magnitud, todo megaproyecto, obviamente recibe objeciones y críticas. Podrían hacerse importantes aportes en este ámbito para corregir algunas cuestiones particulares.

Voy a hablar en representación de la Unión Tranviaria Automotor, es decir, de los trabajadores del servicio público de transporte de personas por ómnibus. Indudablemente, no podemos hacer aportes técnicos profundos, pero sí podemos hablar de la incidencia del tránsito y de lo que deben padecer a diario los trabajadores que conducen los colectivos.

Indudablemente, hoy en día las agendas de las ciudades progresistas del mundo tienen como tema el medio ambiente y la calidad de vida. Esta está asociada a varios factores, como por ejemplo la salud de las personas en general y de las que tienen que trabajar en ese medio ambiente en particular. Es ahí donde queremos hacer nuestro limitado aporte. Como dije, por honestidad intelectual no nos vamos a referir a las cuestiones técnicas.

Se nos consultó sobre la incidencia en los conductores que deben padecer la realidad del tránsito en la Ciudad de Buenos Aires; sobre lo que puede significar la obra; y sobre lo que han sido otras obras en función de la mejora del tránsito y de la tarea profesional diaria.

Para mejorar la calidad de vida, ¿qué buscan las grandes ciudades del mundo? La menor cantidad de tránsito posible y preservar el medio ambiente. Para ello, es indispensable el transporte público. Es indudable que hay que limitar la cantidad de vehículos, fundamentalmente los autos. Respecto de los camiones, nuestra opinión es muy difícil porque al tránsito de la Ciudad de Buenos Aires hay que darle una solución y no sé si es la mejor, pero es una solución al fin.

Creemos que proyectos de esta naturaleza tienen que preservar el medio ambiente y los espacios verdes de la ciudad. En lo que hace a las mandas constitucionales, debe cumplirse la preservación de esos espacios verdes que son indispensables para la salud.

También se habló de los mega proyectos que se pueden implementar. Creo que es indispensable que los grandes proyectos que están dando vueltas estén articulados y coordinados y tengan en cuenta la incidencia en el medio ambiente y la preservación de los espacios verdes.

Para redondear y ser concreto, quiero decir lo siguiente. Nosotros tenemos la responsabilidad, como organización sindical, de proteger la salud, así como también trabajar por el bienestar de los trabajadores. Creemos que la obra –sin entrar en las cuestiones técnicas sobre las que no podemos opinar porque seríamos muy irresponsables si lo hiciéramos– significa un paso importante para los trabajadores. En algún momento también las nuevas formas de transporte fueron criticadas y hoy creo que ayudan al tránsito y a que los conductores tengan una mejor posibilidad profesional.

No venimos a hacer aportes para reafirmar o acompañar al proyecto; no tenemos ningún interés concreto. Simplemente, lo único que decimos es que la traza, en lo que hace a la actividad de los conductores de transporte, es un paso importante. Me parece que los responsables, que son quienes conocen en profundidad las cuestiones técnicas, son los que tienen que dar su opinión.

Esto es cuanto queríamos decir y agradecemos la posibilidad de opinar en un tema de esta naturaleza.

#### 24.- Sr. Diego Sebastián Zang

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 24, señor Diego Sebastián Zang.

**Sr. Zang.**- Buenas tardes a todos.

Vengo a hablar en nombre de la Unión Obrera de la Construcción de la República Argentina –seccional Capital–, no para apoyar una obra determinada o criticarla. Nuestro conocimiento de la obra no es técnico.

Como ustedes saben –creo que hay muchos constructores en esta reunión–, la caída de la actividad ha sido importante y no progresiva, sino abrupta. Entonces, tener un proyecto por delante que permita la ocupación de dos mil personas y por largo tiempo es todo un aporte. Simplemente hablo desde el punto de vista de los niveles de ocupación y no estoy hablando del impacto ambiental.

Celebramos que exista un plan de obras y entendemos los tiempos de la discusión, pero lo que necesitamos es un plan de obras concreto que reactive la industria.

#### 25.- Sra. Silvana Fica Canziani

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 25, señora Silvana Fica Canziani.

**Sr. Fica Canziani.**- Buenas tardes.

En realidad, pido disculpas por no haberme anunciado antes, pero estaba en la Audiencia de Acumar en el Centro Metropolitano de Diseño.

Mi preocupación es sobre todo por el Ferrocarril. Si bien estuve revisando los documentos, los gráficos y la primera parte de sus páginas, no me quedó muy claro si van a retirar las vías del Tranvía del Este.

Soy vecina del barrio de La Boca. Desde Retiro, y con vinculación al Puerto de Buenos Aires, hay una vía que va hasta Quilmes y Ensenada que pasa por atrás del Hospital Argerich, es decir, atraviesa todo Puerto Madero.

En su momento, ese tranvía lo ofreció la ciudad de Stuttgart a precio simbólico. La idea era que fuera desde Retiro hasta La Boca –son 35 formaciones–. Podríamos tener la posibilidad de un transporte público de calidad, no contaminante.

Por lo que entiendo, creo que este proyecto no prevé que las vías del ferrocarril vayan también en trinchera. Ya que se hace una obra de estas características, sería bueno que el ferrocarril atravesara la ciudad en forma más segura y que existiera la posibilidad de que ese transporte –que hoy es solamente de carga– tuviera dos servicios diarios y el día de mañana sea de escala metropolitana. Porque si estamos diciendo que va hasta Quilmes y Ensenada –en su momento fue un tren mixto que llevaba cargas y pasajeros–, me parece un desperdicio plantear semejante obra y que no se lo tenga en cuenta. Realmente traté de hablar con algunas de las personas responsables y nadie me supo decir si está garantizada la permanencia o bien la ampliación del servicio ferroviario. Me parece que no es una cuestión menor, independientemente de los estilos y las estéticas que puedan tener los distintos proyectos que fuimos conociendo a través de los años. Creo que hay cosas que son estratégicas. El ferrocarril es una de ellas y no se puede perder.

Les agradezco por escucharme. Mi objetivo es que quede constancia en la Versión Taquigráfica que hay una preocupación por el ferrocarril.

Gracias.

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 26, señora Florencia Galarregui.

- La señora no se hace presente.

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 27, señor Jonatan Emanuel Baldiviezo.

- El señor no se hace presente.

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 28, señora Edith Laura Ríos.

- La señora no se hace presente.

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 29, señor Jorge Zatloukal.

- El señor no se hace presente.

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 30, señora María Gasparini.

- La señora no se hace presente.

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 31, señor Ricardo Mihura Estrada.

- El participante no se hace presente.

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra la participante número 32, señora Natalia Silvero.

- La señora no se hace presente.

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 33, señor Guillermo Domingo Laura.

- El señor no se hace presente.

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- Corresponde que haga uso de la palabra el participante número 34, señor Nicolás Chauqui.

- El señor no se hace presente.

**Sr. Coordinador** (Andreozzi).- Señor presidente: terminamos con la lista de participantes.

### **Finalización**

**Sr. Presidente** (Filgueira Rizzo).- Muchas gracias a todos por su participación.

Como les explicamos, todo esto se incorporará al expediente y, oportunamente, se irán dando las respuestas a todas las consultas que surgieron en el día de la fecha.

Damos por finalizada la Audiencia Pública.

- Es la hora 14 y 38.

*Claudio Araujo*  
Taquígrafo

*Liliana Durazzo*  
Taquígrafa



**G O B I E R N O D E L A C I U D A D D E B U E N O S A I R E S**  
2016-Año del Bicentenario de la Declaración de Independencia de la República Argentina

**Hoja Adicional de Firmas**  
**Informe gráfico**

**Número:**

Buenos Aires,

**Referencia:** Versión Taquigráfica Parte 2

---

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 36 pagina/s.