

<http://www.eldia.com/la-ciudad/vecinos-irian-a-la-justicia-para-frenar-el-paso-bajo-nivel-en-1-y-32-144112>

en caso de que se avance con el proyecto oficial

## **Vecinos irían a la Justicia para frenar el paso bajo nivel en 1 y 32**

*Lo advirtieron en un encuentro en el que se analizó el impacto urbano de la llegada del tren eléctrico*

19 de Junio de 2016 | 01:41 | Publicado en Edición Impresa



Auditorio colmado. Más de doscientas personas participaron de un encuentro en la facultad de Arquitectura para evaluar el impacto de la llegada de los trenes eléctricos a La Plata

La llegada de los trenes eléctricos a la Ciudad sigue levantando polvareda. A la intensa discusión que desató entre profesionales, instituciones y funcionarios el proyecto de construir un paso bajo nivel para descomprimir el cruce de 1, 32 y las vías, se sumó ahora un grupo de vecinos de Tolosa que iría a la Justicia para frenar esa obra, que consideran “inconsulta y perjudicial” para quienes viven y trabajan en la localidad.

La advertencia fue formulada durante el encuentro “El tren y la ciudad”, que se desarrolló ante un auditorio colmado por más de 200 personas en la facultad de Arquitectura de la [Universidad Nacional](#) con el objetivo de “analizar el impacto socio-urbano de la entrada a nivel del ferrocarril Roca” al casco histórico local.

Urbanistas, ingenieros, legisladores, autoridades municipales, representantes de ONGs y habitantes de las zonas que serán directamente afectadas por los cambios que conllevará la electrificación -que avanza desde plaza Constitución hacia suelo platense y actualmente llega a Berazategui- intercambiaron opiniones durante más de cuatro horas; fue un nuevo capítulo, por momentos acalorado, del debate que se inició el 31 de mayo pasado cuando durante una “jornada de diálogo ciudadano” la Unidad de Investigación y Desarrollo en [Ingeniería Civil](#) (UIDIC) de la UNLP presentó el proyecto ejecutivo de la intervención vial encargada por el Ministerio de Transporte de la Nación.

Apoyada por la Comuna local, la obra cosechó respaldos puntuales y recibió cuestionamientos - algunos severos- de la mayoría de los presentes en el aula magna de la casa de estudios de 47 y 117, donde volvieron a la palestra ideas como la entrada de los trenes en trinchera o soterrados hasta la estación de 1 y 44, y la creación de una terminal multimodal en Tolosa.

“Habría que preguntarse por qué en la capital federal apuestan a las conexiones subterráneas, y acá nos condenan a dividir la ciudad para siempre” indicó [Gustavo Cremaschi](#), director del Laboratorio de Tecnología y [Gestión Habitacional](#) de Arquitectura: “siempre que se habló de la llegada del tren eléctrico se contempló la chance de unir la ciudad y no separarla; los proyectos de entrada en trinchera o soterrada datan de 1980, al menos, y existe amplia documentación que da cuenta de su factibilidad”.

### ***barreras urbanas***

El urbanista y docente [Emilio Sessa](#) consideró que “se debería apuntar a eliminar barreras urbanas”, con un túnel ferroviario de tres kilómetros desde la avenida 520 hasta 1 y 44, “para que no pase como con las obras hidráulicas en el arroyo [El Gato](#), donde que se profundizó la rotura del tejido urbano en lugar de integrarlo”.

“Milo” Sessa agregó que “es necesario plantearse si el nivel suelo alcanza para absorber la complejidad creciente de la Ciudad, o hay que empezar a pensar otras dimensiones”.

Ignacio Marciano, subsecretario de Planeamiento local, admitió que “la mejor solución sería el soterramiento de los trenes”, pero aclaró que “viabilizarlo demandaría años, y la llegada de la electrificación será en diciembre; creemos que el paso bajo nivel es una mejora sustancial respecto de lo preexistente, y que no se deberían sacrificar cuatro o cinco años más cuando estamos tan cerca de concretar una antigua aspiración de la comunidad platense”.

En respuesta a las críticas acerca de la presentación de la obra de 1 y 32 como un “hecho consumado” y “carente de consenso”, el funcionario destacó que “es nuestra voluntad revitalizar el CUOT, [Consejo Unico](#) de [Ordenamiento Territorial](#), para devolverle a la Universidad de cara al futuro la relevancia que merece en los temas ciudadanos”.

En similar sintonía, [Francisco Bissio](#), coordinador del proyecto técnico del paso bajo nivel e integrante de la UIDIC, puso de manifiesto que la electrificación del ramal vía Quilmes del Roca es una iniciativa “con continuidad entre dos gestiones nacionales de diferente signo, financiada y en ejecución”, y que “es en esa lógica que se inserta paso, no como ‘parche’ sino como parte integrante de un todo que incluye por ejemplo al depósito Tolosa, que ocupará una veintena de las 36 hectáreas de los antiguos talleres”.

### ***vía judicial***

Vecinos tolosanos anticiparon que de avanzar el proyecto de paso bajo nivel irán a la Justicia.

“Vamos a presentar un amparo, porque tenemos un centro comercial que va a desaparecer con el cierre de la calle 2 como salida hacia [La Plata](#); además, los bomberos, la policía, las ambulancias ¿cómo van a cruzar, sólo por 32? porque por 528 y por 38 va a ser imposible. Es un despropósito”.

Leandro Varela, de la ONG Nuevo Ambiente, agregó que “vamos a acompañar a los vecinos si se plantea una batalla legal; esta es la única ciudad que nació planificada y se va ‘desplanificando’ con el tiempo”.

## **¿Y en 1 y 38?**

El eventual inicio en el mediano plazo de obras en 1 y 32 disparó de inmediato la preocupación de quienes usan a diario esos cruces, y también los ubicados en 1 y 38 -plaza [Valentín](#) y [Adolfo Alsina](#)-, que en la actualidad ya operan cotidianamente al borde del colapso.

De acuerdo con lo establecido por los proyectistas del [paso](#) bajo nivel, mientras dure su construcción no se anularán en ningún momento las barreras de 32 y 532, que seguirán funcionando con normalidad y con retornos provisorios hasta que se habiliten las nuevas rampas. De todos modos, el titular del área de [Planeamiento](#) local, [Gabriel Rouillet](#), señaló días atrás que “le hemos solicitado a la facultad de [Ingeniería](#) que avance en los estudios con miras a la creación de otro paso bajo nivel en 1 y 38”.

Es una opción que no despierta demasiado entusiasmo entre algunos planificadores urbanos. Gustavo [Cremaschi](#), por caso, cree que “un túnel en 1 y 38 es inviable sin destruir medio barrio”. En este contexto, en Ingeniería afirman que “la capacidad del paso de 32 será muy amplia, por lo que no va a haber problemas para absorber a quienes ahora cruzan por 1 y 38”.

## El proyecto



El cruce de 1 y 32 es un punto neurálgico del tránsito platense

La alternativa elegida por los expertos de la facultad de [Ingeniería](#) de la UNLP para resolver los embotellamientos que se generan en la intersección de las avenidas 1 y [Circunvalación](#) y las vías del [Roca](#) prevé que ambas manos de la 32 pasen soterradas, por separado, bajo los rieles y la avenida 1.

A esos breves túneles, con una altura de poco más de cinco [metros](#), se accederá por rampas de unos doscientos metros de longitud, cada una con tres carriles de tres metros y medio de anchura, que se desprenderán hacia la izquierda de los actuales andariveles rápidos de la 32. Además, habrá pasos peatonales y se habilitará un “retorno” en 4 y 32, hoy inexistente, para compensar la desaparición del actual cruce por calle 2 desde el centro de [Tolosa](#) al casco histórico platense.



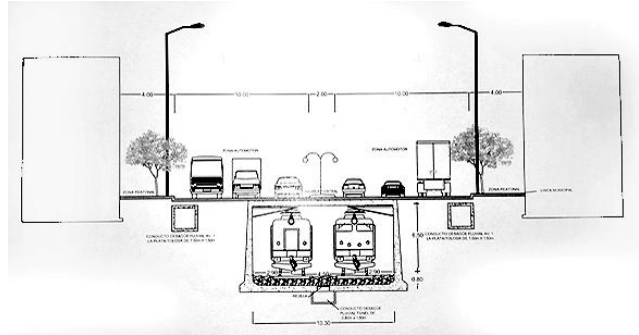
<http://www.eldia.com/la-ciudad/la-obra-de-1-y-32-dispara-otro-debate-con-diversas-alternativas-147700>

electrificación del servicio de tren

## La obra de 1 y 32 dispara otro debate con diversas alternativas

*Profesionales y legisladores proponen un paso subterráneo*

04 de Julio de 2016 | 02:56 | Publicado en Edición Impresa



En la biblioteca Mariano Moreno, de Tolosa, presentaron otras ideas para el paso de 1 y 32

Galvanizados por el anuncio de que se construirá un paso bajo nivel en 1 y 32, presentado por las autoridades nacionales como eslabón clave en el plan de electrificación del ramal ferroviario entre [La Plata](#) y la capital federal, vecinos de Tolosa, profesionales y legisladores se reunieron en un club de la localidad del norte platense con el objetivo de proponer “soluciones alternativas” para el ingreso de los convoyes al casco histórico.

El encuentro tuvo lugar en las instalaciones del [Círculo Cultural Tolosano](#), donde urbanistas y representantes de ONGs vinculadas con la defensa de los trenes insistieron acerca de la “necesidad imperiosa” de revisar el proyecto de electrificación tal como se viene desarrollando desde el año pasado: con los rieles entrando a la Ciudad a nivel del suelo.

Esta modalidad, que es apoyada por el ministerio de Transporte de la Nación y la Comuna platense, implica la construcción de un paso bajo nivel en 1 y 32 para evitar los embotellamientos que se generarían -de seguir existiendo un cruce con barreras- a partir de diciembre próximo, cuando los trenes eléctricos comenzaran a pasar cada ocho a quince minutos.

Esa obra ya cuenta con un proyecto, realizado por la Unidad de Investigación en [Ingeniería Civil](#) (UIDIC) de la [Universidad Nacional](#), que contempla que ambas manos de la 32 pasen, por separado, bajo las vías y la avenida 1. A esos breves túneles, con una altura de 5,10 metros, se accederá por rampas de unos doscientos metros de longitud, cada una con tres carriles de tres metros y medio de anchura, que se desprenderán hacia la izquierda de los actuales andariveles rápidos de la 32.

Los planificadores de Ingeniería idearon, en ese marco, la apertura de un “retorno” en 4 y 32 para compensar el impacto de la desaparición del actual cruce por calle 2 desde Tolosa al casco histórico platense.

Días atrás, durante una jornada de debate que tuvo lugar en la facultad de Arquitectura de la UNLP, vecinos de Tolosa advirtieron que acudirían a la Justicia apenas se iniciara la obra de 1 y 32, por considerar que se elaboró de manera “inconsulta” y que provocaría “un daño irreparable” el centro comercial de la localidad.

En la convocatoria del fin de semana que pasó, en la que estuvieron presentes la diputada nacional platense [Gabriela Troiano](#), miembros de la [Junta Vecinal](#) por la Reactivación del ramal La Plata-Brandsen y el arquitecto y urbanista [Gustavo Cremaschi](#), entre otros dirigentes y referentes de la zona, se coincidió en fustigar “la falta de una planificación que atienda las necesidades de los vecinos de Tolosa y la región Norte”, dado que “construir sólo un paso bajo nivel condenará a nuestros barrios a una división muy perjudicial”.

## INGRESO SUBTERRANEO

En cambio, se promovió el reflatamiento de la opción de ingreso soterrado entre Tolosa y la estación de 1 y 44, barajada en numerosas oportunidades en el último medio siglo; la más reciente, a fines de la década pasada, cuando se anunció que el Roca llegaría soterrado a una “terminal multimodal” con andenes subterráneos, para cuyo diseño se llamó a concurso.

“La mejor solución es entrar con un soterramiento” evaluó Cremaschi, quien argumentó que eliminar la barrera urbana que representa el actual tendido a lo largo de 1 entre 44 y 528, se traduciría en una revalorización de un amplio sector de la Ciudad, y agilizaría la conectividad del microcentro con la Autopista.

Los tolosanos presentes en el encuentro manifestaron su preocupación por la “operatividad” de la Comisaría local, los servicios educativos y también las emergencias médicas cuando lleguen los trenes eléctricos.

“Si pasan formaciones cada pocos minutos”, expresaron, “no podrán mantenerse los cruces peatonales que tienen las vías actualmente, y va a ser virtualmente inviable el paso con barreras de calle 528, que no se sabe si seguirá abierto; sólo quedará como opción el paso bajo nivel, y Tolosa se partirá en dos definitivamente”.

En la reunión se planteó la posibilidad de acercar la iniciativa de soterramiento al ministro de Transporte nacional, [Guillermo Dietrich](#). “Es necesario que la capital de la Provincia haga escuchar su voz, o al menos que se contemple analizar otra propuesta, no tiene que avanzar una obra que ya es resistida por los vecinos” expresó Enrique Pérez Balcedo, de la Junta por la Reactivación del Ramal La Plata-Brandsen: “debemos buscar que el tren una a los platenses y no que nos divida”.

“El carácter de ‘obra heredada’ de la anterior administración, tal como la calificaron en algunos ámbitos oficiales”, se subrayó, “no obliga a continuarla al pie de la letra si hay mejores opciones”.

Tres

Son los kilómetros de túneles que haría falta excavar para unir la estación de Tolosa con andenes subterráneos en 1 y 44.

## Insisten con la construcción de un paso subterráneo para evitar la división de Tolosa

05 de Julio de 2016 | 10:48



Insisten con la construcción de un paso subterráneo para evitar la división de Tolosa

Esta mañana en diálogo con LA REDONDA 100.3, el arquitecto [Gustavo Cremaschi](#) se pronunció nuevamente acerca de la [obra](#) que está prevista realizarse en 1 y 32, que según señalaron las propias autoridades nacionales representará un eslabón clave en el plan de electrificación del ramal ferroviario entre [La Plata](#) y la capital federal.

A contramano de esta posición, el profesor de la facultad de [Arquitectura](#) y [Urbanismo](#) de la UNLP fue tajante al señalar que si se pone en marcha esta [obra](#) “se dividirá para siempre a [Tolosa](#)”. Según el especialista, el tráfico entre los dos espacios urbanos ubicados a ambos lados de la vía no será tan fluido por el constante [paso](#) de trenes. Los cálculos indican que pasará un coche cada 7 u 8 minutos. Este esquema de frecuencia continua del servicio ferroviario aumentará, según las proyecciones del arquitecto, el riesgo de accidentes de los vecinos que deben todos los días cruzar las vías para llevar a sus hijos a la escuela, trabajar o simplemente visitar a algún familiar o amigo.

Por ello manifestó que la [obra](#) que se quiere llevar adelante en 1 y 32 debe frenarse y pensar en soluciones alternativas que puedan evitar que [Tolosa](#) quede dividida en dos y que la comunidad que allí reside no sufra las consecuencias económicas y sociales de esta virtual partición.

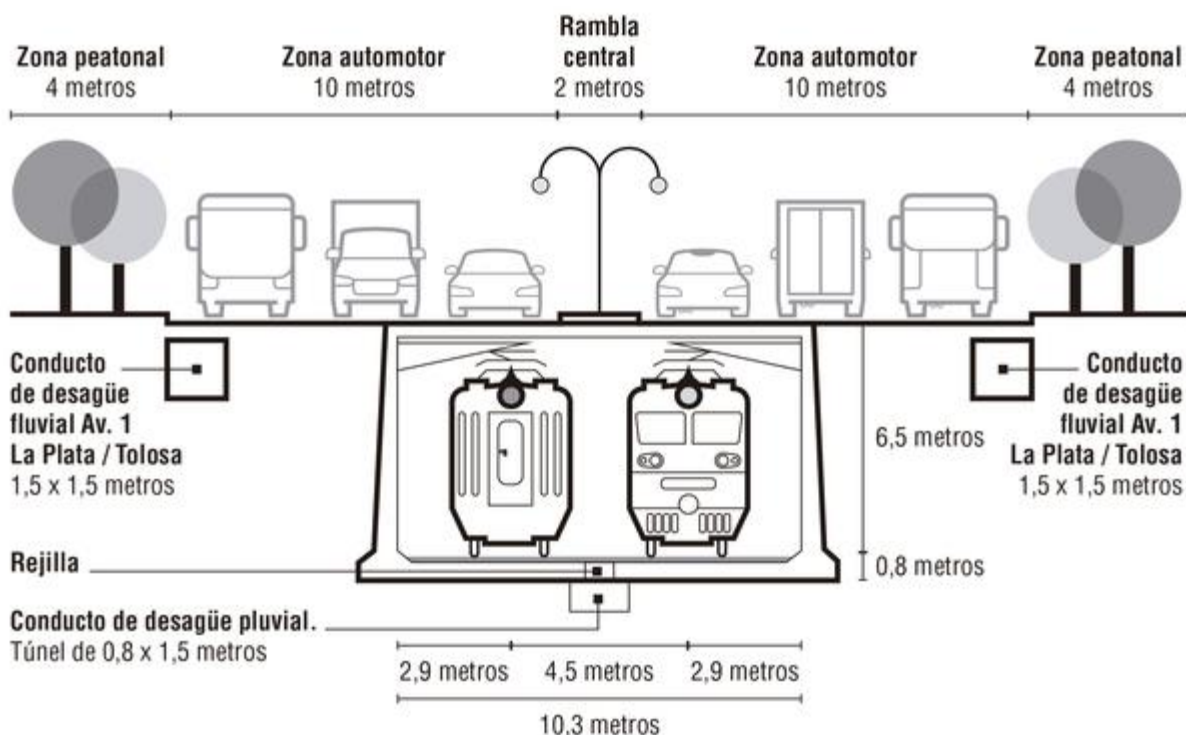
Señaló que la principal propuesta alternativa que se presenta es que el tren ingrese a la [Ciudad](#) a través de un [paso](#) subterráneo de casi 2500 metros. Con este extenso tramo, el tren recorrería los pasos más transitados por debajo de la tierra, contribuyendo además a que se descomprima el tráfico. Como explicó Cremaschi, si no se piensa en una solución integral, además del aumento de riesgo de accidente en los [pasos](#) que comunican a [Tolosa](#), el único paso que se planea construir en 1 y 32 estará continuamente congestionado provocando mayores problemas a toda la [Ciudad](#).

DEBATE

## Acceso subterráneo para el tren platense del futuro

04 de Agosto de 2016 | 03:02

### El proyecto para soterrar el tren



FUENTE: VITO DANTE RISIGLIONE

Acceso subterráneo para el tren platense del futuro

Por [RICARDO ESCOBAR O'NEILL](#) (\*)

No se puede pensar el futuro de la Ciudad sin pensar en el ferrocarril. Y, en ese sentido, debemos destacar las virtudes del soterramiento para el ingreso del tren eléctrico a [La Plata](#) (ver gráfico que acompaña esta nota) y alertar sobre el error de sostener el proyecto inconsulto que se pretende llevar a cabo.

Sostener la entrada del ferrocarril a nivel por la calle 1, no se corresponde con el criterio mundial en materia de transporte ferroviario, que aconseja ingresar a las ciudades en forma subterránea. Tanto es así, que el mismo ministerio de Transporte tiene publicado un proyecto para trasladar las terminales ferroviarias en la Ciudad de [Buenos Aires](#) al centro neurálgico de la capital federal, es decir, debajo del Obelisco, lo que implica una contradicción.

***La entrada del ferrocarril a nivel por la calle 1, no se corresponde con el criterio mundial en materia de transporte ferroviario***

Desde la fundación de La Plata, el tren fue factor fundamental de comunicación con la [Capital Federal](#) y luego con otras localidades del [Gran Buenos Aires](#) por medio del hoy [FFCC Roca](#), y desde la [Estación Meridiano](#) V al interior de la Provincia, con el [FFCC Provincial](#), permitiendo la entrada de los productos del campo hasta el Puerto: “del tren a la dársena y de ésta al barco”. Poco se sabe ahora de aquella fantástica ciudad de La Plata de fines del siglo XIX. No se ha enseñado en las escuelas ni difundido demasiado la epopeya de su fundación, que fue todo un acontecimiento mundial de ese momento y hasta mediados del siglo XX. Fue la urbe más moderna del mundo, y el tren se constituyó en uno de sus principales protagonistas. El transporte terrestre de



esa época era el ferrocarril. Los caminos de tierra, a campo traviesa, no podían competir con el tren, que fue el motor del desarrollo. Otro adelanto de la [Revolución Industrial](#) fue el barco a vapor para la comunicación con el mundo, vía marítima.

La presencia del tren en La Plata llegó de la mano del acto fundacional del 19 de noviembre de 1882. Las autoridades nacionales, provinciales e invitados llegaron desde Buenos en ese moderno sistema de transporte hasta Tolosa, vía Ensenada.

En el primer año de la fundación, el FFCC llegó a 7 y 50, el corazón neurálgico de la Ciudad, a lo que es hoy el [Pasaje Dardo Rocha](#), fijando allí la Estación Terminal, con otro formato arquitectónico. Con la expansión de la Ciudad desde el Eje Monumental de las avenidas 51 y 52 hacia sus márgenes, las vías de diagonal 80 impedían el normal desarrollo del crecimiento urbano, generando una barrera, de la misma manera que sucede hoy con las vías de avenida 1. Fue por eso que se decidió levantar esas vías y trasladar la estación a 1 y diagonal 80.

Este operativo se concretó en octubre de 1906, cuando se inaugura la nueva Estación Terminal La Plata. Esta decisión muestra la sensatez de los funcionarios de esa época, que no se vio reflejada en el transcurso del tiempo hasta nuestros días. El resultado es que Tolosa, fundada en 1871, padece la división hace 133 años. La idea de romper con el aislamiento se inicia en 1937, es decir hace 79 años, cuando se inicia la presentación de distintos proyectos para resolver el problema de la segmentación del área norte del casco urbano y con ello, lograr la extensión de la avenida 1 hasta Tolosa que lograría vincular ambas marginalidades.

Los proyectos presentados fueron diversos: en soterramiento, en trinchera o trasladar la estación a Tolosa. Ahora, la premura de dar una solución no se condice con la toma de una decisión trascendental y definitiva. Lo que pretende la sociedad es una solución que responda a la jerarquía y reconocimiento internacional que tiene la Ciudad y que las autoridades no valoran.

### ***La solución inteligente es destinar los recursos del paso bajo nivel de 1 y 32, iniciando de inmediato el soterramiento***

Sorprende el silencio de la Gobernadora y del Intendente sobre el tema, similar al de las gestiones anteriores. La negación de llamar a una Asamblea refleja la misma actitud de la administración anterior. La ciudadanía platense votó por un “cambio” que la actual gestión se niega a escuchar. El Gobierno tiene la obligación moral de escuchar la historia y la voluntad de la población que desea seguir en la modernidad.

La solución inteligente es destinar los recursos del paso bajo nivel de 1 y 32, iniciando de inmediato el soterramiento y obras complementarias del tramo de la traza “Viaducto de 520-Estación de Tolosa”, que estaría terminada antes de marzo. Iniciar los estudios técnicos y financieros para que se incluya en el presupuesto 2017 las partidas para la construcción del tramo hasta avenida 1 y Diagonal 80, que se debería terminar en dos años. Es una propuesta sobre la cual deberían expedirse los gobernantes y los políticos y que debería instalarse en la agenda del debate electoral que se avecina para el año próximo .

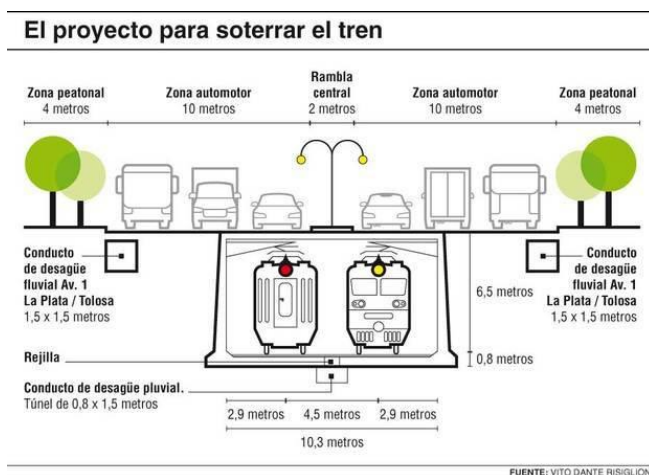
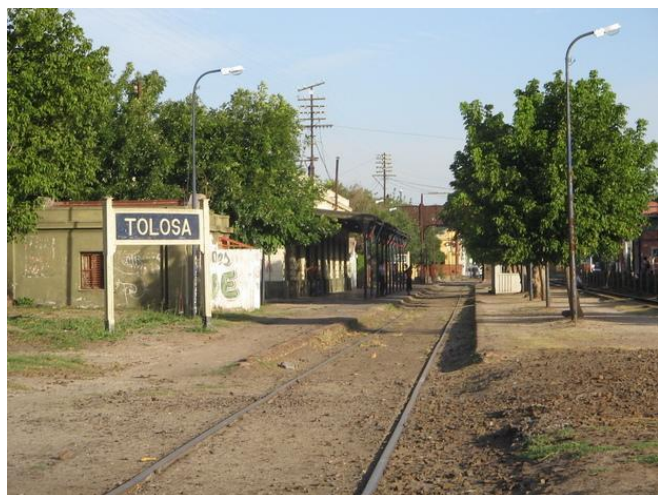
***(\*) Arquitecto. Ex Subsecretario de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Buenos Aires.***



## Juntan firmas para pedir el soterramiento del tren

*Son los vecinos de Tolosa y algunas ONGs que se oponen a que la vía cristalice la división urbana que hoy impone la avenida 1. El debate y los detalles de la obra*

05 de Agosto de 2016 | 00:05



El túnel para el tren empezaría en la estación de Tolosa

Integrantes de las organizaciones no gubernamentales [Vía Tolosa](#) y [Nuevo Ambiente](#), y de la facultad de [Arquitectura](#) (UNLP) arrancaron una campaña para juntar firmas para pedir que el tren eléctrico llegue soterrado a la estación de 1 y 44.

Con ese fin, ya distribuyeron planillas en comercios de distintas zonas. “Tolosa es una sola”, es la consigna con la que saldrán con volantes y petitorios a la calle.

“Estamos concientizando a cada tolosano, a los amigos de [Barrio Norte](#) e Hipódromo acerca de la llegada del tren a la ciudad y nuestra clara posición en pos del soterramiento del tren a partir de la [Estación Tolosa](#). No queremos más dos barrios. Queremos que una obra tan esperada se haga como corresponde y esta es nuestra clara posición”, expresaron los impulsores de la iniciativa

### COMO SERIA LA OBRA

Residentes y comerciantes tolosanos, urbanistas y expertos ferroviarios consideraron que en caso de avanzarse con el paso “bajo nivel” se cristalizaría definitivamente la división del casco urbano, la histórica “herida” de avenida 1; y pidieron la entrada subterránea de los trenes hasta 1 y 44.

“Solamente con lo que se va a gastar en el bajo nivel tendríamos un buen porcentaje del soterramiento financiado” asegura [Vito Dante Risiglione](#), quien asesora al grupo “pro-túnel” y fue Jefe del [Distrito Vía](#) y Obras [La Plata](#) en el ferrocarril Roca: “Ni hablar si se suma lo que costarían otros dos túneles para autos en plaza Alsina, como insinuó la Municipalidad”.

Risiglione, detalla que “soterrar las vías es técnicamente viable y la mejor opción para abrir la avenida 1 y revalorizar gran parte del casco histórico”.

De acuerdo con esta mirada, los rieles provenientes de la capital federal comenzarían a descender apenas cruzado el puente sobre avenida 520, y al llegar a la estación Tolosa -1 y 528 bis- ya entrarían en el túnel. “Ayuda la topografía, por la diferencia natural de altitud entre Tolosa y La Plata” resume Risiglione

Y agrega que “el edificio histórico quedaría para la operación de cargas y los nuevos andenes de pasajeros, debajo. Además, hay espacio, plataformas y vías alternativas en Tolosa para operar como terminal provisoria en tanto se excava el túnel”.

“Creemos que si hay decisión, en alrededor de dos años se puede concluir este proyecto, cuya primera versión elaboré en 1980 y es una antigua aspiración platense”.

EN MEDIO DE LA POLEMICA POR EL BAJO NIVEL DE 1 Y 32

## Pedirán informes en el Concejo por la electrificación del Roca

*Concejales se reunieron con técnicos que piden el soterramiento del tren*

26 de Agosto de 2016 | 02:33



Pedirán informes en el Concejo por la electrificación del Roca

“Este es el momento de parar y pensar, antes de continuar la obra”, advirtieron ayer el arquitecto [Gustavo Cremaschi](#) y el ingeniero [Ricardo Raia](#), al explicar frente a concejales de distintas fuerzas políticas los fundamentos de la reivindicación de modificar el proyecto de electrificación del tren [Roca](#), para soterrarlo desde Tolosa hasta la estación de 1 y 44.

Cremaschi mostró un mapa de la Ciudad y señaló: “Esto es el barrio Hipódromo y esto es lo que hay al otro lado de la vía. Desde lejos la barrera no se ve, pero se está construyendo entre los vecinos de [La Plata](#) y va a partir a la Ciudad en dos”.

Así inició la exposición de su propuesta de suspender con la construcción de la electrificación del tren “a nivel” para soterrarlo y argumentó además su oposición a la construcción de un paso bajo nivel en 1 y 32, como se anunció. Vecinos y especialistas locales también advirtieron que “no se realizó un informe de impacto socioambiental en el barrio de Tolosa”, donde, advirtieron, la obra en desarrollo provocará un fuerte impacto que “afectará el funcionamiento del centro comercial de esa localidad, el tránsito y la circulación de los transeúntes, ya que se cerrarán los cruces peatonales”.

Pero, además, se planteó que las columnas que se están instalando para sostener el andamiaje eléctrico, “se emplazaron sobre las veredas municipales y hubo que haberle pedido permiso al [Concejo Deliberante](#)”.

Es por esto que el concejal del FpV-PJ Pedro Borgini, organizador de la conferencia, anunció que presentará una serie de pedidos de informe, “atentos a las inquietudes vecinales”, frente a la obra de electrificación del tren, a cargo del ministerio de Transporte de la Nación.

### HABEAS DATA

Cremaschi anticipó que, junto a los vecinos que están intentando modificar este proyecto, pedirá un habeas data en la Justicia para conocer todos los detalles del emprendimiento.

Y advirtió que “mientras en la Ciudad de [Buenos Aires](#) se está soterrando la línea Sarmiento, en la capital de la Provincia quieren avanzar con una obra en sentido contrario”, y llamó a los concejales a “buscar la forma de convencer al intendente, [Julio Garro](#), y a la gobernadora, [María Eugenia Vidal](#), de dar marcha atrás con el avance de la electrificación “a nivel”.

Además, insistió: “Será una barrera que partirá a la Ciudad en dos”. Y sobre el argumento de que el soterramiento de tres kilómetros que se propone es “muy caro”, respondió que “debemos discutir qué es caro y barato cuando las consecuencias serán tan perjudiciales y hasta bajará el valor de las propiedades”.

Y se inquietó: “Las columnas que se están instalando soportan cables con más de 80 mil voltes de electricidad y están expuestas a los accidentes de tránsito. Como mínimo, habrá que plantear una circulación alternativa para el transporte público.

Y, frente a otros problemas que pueda presentar el túnel propuesto, aseguró: “No hay ninguna cuestión que pueda generarse que los ingenieros platenses no puedan resolver”



tambien piden una audiencia publica

## Llevar a la Justicia el planteo por la llegada del tren bajo tierra

*Profesionales y vecinos abrieron un nuevo frente en el debate por las obras para 1 y 32*

04 de Septiembre de 2016 | 01:40 | Publicado en Edición Impresa



En la facultad de Ingeniería se dio el último encuentro entre los dos sectores que proponen diferentes obras para la zona de 1 y 32

El debate por la llegada del tren eléctrico a la estación de 1 y 44, que viene levantando temperatura a partir de la oposición de vecinos, profesionales y dirigentes al proyecto oficial -que prevé el ingreso de los convoyes por la superficie y un paso bajo nivel en 1 y 32- sumará un nuevo frente: el judicial.

Así lo adelantó un grupo de urbanistas, especialistas viales y ferroviarios, docentes universitarios y referentes comunitarios de Tolosa, quienes solicitaron formalmente un “hábeas data colectivo” contra la Comuna local -concretamente su área de Planeamiento y [Desarrollo Económico](#)- para que exhiba “proyecto de obra y toda documentación relacionada” con el paso bajo nivel vehicular a construirse en el cruce de las avenidas 1 y de Circunvalación.

Al mismo tiempo se pidió que se establezca la convocatoria a una audiencia pública “en un plazo prudencial” a fines de “discutir y escuchar las distintas voces y actores referentes al tema”, y se reclamó una medida cautelar que suspenda todo trámite licitatorio o avance operativo relacionado con la obra ferroviaria.

“La materialización de la iniciativa significará que el tren eléctrico entrará a nivel a la Ciudad, dividiéndola para siempre a un lado y otro de la vía” sostiene el documento que suscribieron, entre otros, los arquitectos y docentes [Jorge Lombardi](#) -ex decano de Arquitectura y Urbanismo y profesor emérito-, [Gustavo Cremaschi](#), [Juan Marezi](#), [Leandro Varela](#) -presidente de la ONG Nuevo Ambiente-, y [Ricardo Escobar](#) O’Neill -ex secretario de [Obras Públicas](#) porteño-.

También avalaron ese texto [Vito Risiglione](#) -ex jefe de Vía y Obras del [Ferrocarril Roca](#)-, los ingenieros Miguel Ungaro y Carlos Di Giglio, el abogado Octavio Hid, el escribano y ex presidente del club Estudiantes Raúl Correbo, el ex concejal Javier Quintero y el dirigente tolosano Alberto Pieroni.

Entre los argumentos esgrimidos por este nucleamiento, que propone soterrar el tramo ferroviario entre las estaciones de Tolosa y La Plata para abrir sobre ese túnel la avenida 1 y todos sus cruces, están suturar la “herida urbana” que representan las vías, y no exponer a la población a la “extrema peligrosidad” que supondría para los peatones cruzarlas con formaciones pasando cada pocos minutos.

Varios especialistas, sin embargo, cuestionan la propuesta de soterramiento y subrayan que es “prácticamente inviable” desde el punto de vista económico.

### **COSTOS “INVIABLES”**

El proyecto de paso bajo nivel, que cuenta con financiación asegurada por parte del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) por unos 300 millones de pesos, fue elaborado por la Unidad de Investigación y Desarrollo en Ingeniería Civil (UIDIC) de la Universidad Nacional. Diferentes especialistas sostienen que una de sus principales ventajas frente al soterramiento es que aquél sería “económicamente inviable” con un costo de al menos tres mil millones de pesos.

Sin embargo, quienes defienden el soterramiento creen que sus beneficios urbanísticos futuros hacen que esa mayor inversión valga sobradamente la pena. E insisten en ser escuchados. “Hasta ahora no se percibe una actitud abierta al diálogo por parte del municipio”, advierten, “y por eso nos vemos obligados a promover la acción judicial”.

“Pedimos la creación por parte de las autoridades de un escenario acorde en el que se ponga formalmente a disposición de la ciudadanía la documentación completa de los proyectos” concluyen en su demanda, tras treinta páginas de fundamentación: “es esencial la convocatoria a un espacio de debate por medio del mecanismo de la audiencia pública, en donde puedan expresarse referentes técnicos, sociales y gubernamentales”.