

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 21 de Agosto de 2024.-

**VISTO:**

El trámite nº **11558/24**, iniciado de oficio por esta Defensoría del Pueblo, con el fin de dar seguimiento al proyecto oficial de desarrollar un paso bajo nivel en el cruce de la calle Federico García Lorca y las vías del Ferrocarril (FFCC) Sarmiento de esta ciudad y los cuestionamientos de vecinos/as e instituciones barriales acerca de dicho proyecto.

**Y CONSIDERANDO QUE:**

**I.- Hechos y actividad de esta Defensoría del Pueblo:**

La resolución de las dificultades para la movilidad que implica el ex FFCC Sarmiento, en el tramo en que circula a nivel, es una temática de larga data en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. *“La mayoría de las avenidas de la Ciudad adoptan un trazado convergente al Área Central. Muchas de ellas son continuidad de las rutas y avenidas que, provenientes del GBA, atraviesan General Paz. La conectividad interna está afectada por los pasos ferroviarios a nivel, donde se destaca la barrera constituida por el Ferrocarril Sarmiento que perturba el cruce del eje que divide el norte del sur de la Ciudad, en el tramo que va desde Caballito hasta Liniers.”*[\[1\]](#)

En el año 2001, el Gobierno local presentó el proyecto “Corredor Verde del Oeste” que contemplaba la generación de paseos públicos sobre el túnel del ferrocarril y en espacios ferroviarios, gracias al soterramiento de las vías entre Caballito y Liniers. La obra sería financiada por el Gobierno Nacional y de la Ciudad.

En los años siguientes 2003, 2004 y 2005, se anunciaron licitaciones para la primera etapa del soterramiento y Corredor verde, sobre las trincheras existentes y sobre el tramo a soterrar, entre Once y Almagro. En 2006 el Gobierno Nacional anunció la obra de soterramiento entre las estaciones Plaza Once y Moreno, algunos tramos correrían por trinchera y otros bajo losa de hormigón.[\[2\]](#) Luego de una serie de activaciones y desactivaciones del proyecto en los años subsiguientes, los trabajos de ejecución del túnel comenzaron en 2016 en la estación Haedo y se detuvieron nuevamente en 2019[\[3\]](#) sin que se hayan reanudado hasta la fecha.

A pesar de que el proyecto nunca ha sido formalmente descartado, este año se publicó la licitación de pasos bajo nivel, incluyendo el de la calle García Lorca lo que motivó que vecinos del barrio de Caballito se acercaran a esta Defensoría del Pueblo para plantear sus objeciones al proyecto.

#### **a) La oposición de los vecinos**

Como se señalara, el Consejo Consultivo y los integrantes de la Junta Comunal de la Comuna n° 6 se acercaron a esta Defensoría del Pueblo para plantear sus inquietudes en referencia al proyecto. La Lic. María Cristina Geninazzi, Integrante de la Junta Comunal citada, presentó una nota (fs. 56 a 67) que resume las objeciones de vecinos del barrio de Caballito al proyecto de construcción del bajo nivel en la calle García Lorca y vías del FFCC Sarmiento. En la nota se destaca la falta de participación ciudadana en el proyecto ya que, según manifiesta, el proyecto fue tratado en una única reunión pública llevada a cabo en la Confitería el Greco el día 16/5/2024 convocada con dos días de anticipación y luego los vecinos organizaron por su cuenta una reunión en la Biblioteca Alvear que se llevó a cabo el día 10 de agosto pasado, a la que concurrieron más de cien personas.

En referencia al proyecto señala que *“Los estudios aportados por AUSA específica de manera clara que los impactos de tránsito no son significativos en la intersección de F García Lorca respecto de la situación inicial. El estudio de tránsito muestra de manera gráfica cómo mejora el tránsito entre Av. Rivadavia y las vías, pero empeora entre las vías y Avellaneda”*. Asimismo comenta que *“El barrio cambió significativamente en los últimos 10 años. No estaban terminadas las dos torres de 33 pisos y 8 unidades cada uno que suman 500 unidades funcionales. La plaza del Caballito no era como hoy y no existía el Parque Lineal Honorio Pueyrredón”*, agrega que los habitantes del barrio suelen circular caminando por lo que *“Una obra que no promueva la caminabilidad en Caballito, debería significar una mejora más que significativa del tránsito y su costo debería ser bajo en otros aspectos para ser considerada positiva.”* Señala también que existe un paso a nivel en la calle Martín de Gainza que no será cerrado por lo que *“la creación del PBN no elimina la posibilidad de accidentes ferroviarios en la zona, sino que los limita a otras barreras.”*

La nota finaliza solicitando la realización de un estudio de tránsito y ambiental actualizado, ya que los existentes serían de 2014, y presentando una serie de propuestas consensuadas entre vecinos:

- Hacer cumplir la prohibición de estacionar 50 metros antes de la barrera.

- Mover el andén de la estación de Rojas y García Lorca a García Lorca y Martín de Gainza.
- Armar una mesa de trabajo
- Convocar a una nueva audiencia pública

**b) La actuación de esta Defensoría del Pueblo.**

Con el fin de recabar información, este órgano contitucional envió oficio a Autopistas Urbanas SA (AUSA), con fecha 4 de junio de 2024, solicitando remitiera toda la información correspondiente al referido paso bajo nivel (fs. 6).

Con fecha 10 de junio se recibió un informe elaborado por la Dirección General Legal y Técnica del Ministerio de Infraestructura del Gobierno de la Ciudad, en el que se consigna que el proyecto de construcción del paso bajo nivel de la calle García Lorca se encuentra confirmado y en proceso licitatorio, con AUSA como responsable del mismo. (fs. 9/10).

Al respecto obra la respuesta de la empresa AUSA que señala lo siguiente: *“El Ministerio de Infraestructura del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a través de la Resolución N° RESOL-2024-171-GCABA-MIGC del pasado 9 de mayo de 2024, instruyó a AUSA la realización del Proyecto Ejecutivo y la Construcción del Paso Bajo Nivel Lorca y vías del FFCC Sarmiento. En la encomienda de dicha obra a AUSA, el Sr. Ministro agrega que la obra forma parte de una red de pasos proyectados con el objeto de facilitar el transporte y el paso peatonal ante la barrera física y visual generada por las vías del ferrocarril, favoreciendo la comunicación entre el norte y el sur del barrio de Caballito, mejorando de este modo la conectividad vial de la Ciudad de Buenos Aires, la cual presenta un alto volumen de tránsito en dicha zona. (...) El paso bajo nivel, mantendrá el sentido actual de la calle Lorca y permitirá la circulación de vehículos livianos y colectivos, con un gálibo vertical de 3,70 metros, y además se generarán calles de convivencia a ambos lados del túnel.”* (fs.14/18).

En función de las respuestas recibidas, con fecha 31 de julio pasado. se envió oficio a la Secretaría de Transporte del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires solicitando que informara el estado de tramitación del proyecto y que remitiera el Certificado de Aptitud Ambiental correspondiente. (fs. 19)

La respuesta fue remitida por AUSA y consigna que el proyecto se encuentra *“en instancias de evaluación de los Sobre N° 1 presentados por oferentes, incluyendo documentación de propuesta técnica, antecedentes técnicos, económico financieros y legales”* (fs. 21/23).

Adjunta asimismo el Certificado de Aptitud Ambiental N° 19.648 (fs. 24/25) concedido a AUSA, con fecha 31 de julio de 2024 y con una validez de dos años, para la realización del proyecto *“Paso bajo nivel en calle García Lorca y vías del FFCC Sarmiento”*, con una superficie de 2.750,00 m<sup>2</sup>, *“cuya categorización es CON RELEVANTE EFECTO AMBIENTAL.”* El Certificado fue otorgado por Resolución de la misma fecha dictada por el Presidente de la Agencia de Protección Ambiental, IF-2024-28635674-GCABA-AUSA (fs. 26 a 39).

## **II.- Normativa**

La Constitución de esta Ciudad, establece que: *“... La Ciudad de Buenos Aires (...) organiza sus instituciones autónomas como democracia participativa y adopta para su gobierno la forma republicana y representativa. Todos los actos de gobierno son públicos...”* (art. 1°).

De igual forma, expresa en su art. 27, que: *“... La Ciudad desarrolla en forma indelegable una política de planeamiento y gestión del ambiente urbano integrada a las políticas de desarrollo económico, social y cultural, que contemple su inserción en el área metropolitana. Instrumenta un proceso de ordenamiento territorial y ambiental participativo y permanente que promueve: La preservación y restauración de los procesos ecológicos esenciales y de los recursos naturales que son de su dominio. La preservación y restauración del patrimonio natural, urbanístico, arquitectónico y de la calidad visual y sonora (...) La preservación e incremento de los espacios verdes, las áreas forestadas y parquizadas, parques naturales y zonas de reserva ecológica, y la preservación de su diversidad biológica (...) La regulación de los usos del suelo, la localización de las actividades y las condiciones de habitabilidad y seguridad de todo espacio urbano, público y privado. La provisión de los equipamientos comunitarios y de las infraestructuras de servicios según criterios de equidad social. La seguridad vial y peatonal, la calidad atmosférica y la eficiencia energética en el tránsito y el transporte...”*.

### **a) Plan Urbano Ambiental de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (PUA)**



El PUA, aprobado por la Ley n° 2.930 (según texto consolidado por Ley n° 6.588), es la: “... *ley marco a la que deberá ajustarse la normativa urbanística y las obras públicas...*” (art. 1°); y, tiene como objetivo: “... *constituirse en el soporte del proceso de planeamiento y gestión de la Ciudad, como política de Estado, a partir de la materialización de consensos sociales sobre los rasgos más significativos de la ciudad deseada y la transformación de la ciudad real...*” (art. 3°).

Dicha norma, en su art. 5°, estipula: “... *Los Lineamientos Estratégicos y las Acciones del Plan Urbano Ambiental constituyen los instrumentos técnico-políticos del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires para la identificación e implementación de las principales estrategias de ordenamiento y mejoramiento territorial y ambiental de la Ciudad de Buenos Aires...*”.

Claramente, entonces, se trata de la ley de referencia que por ninguna razón puede ser ignorada o minimizada en un proceso como el desarrollo de obras públicas que afectan la configuración, el ordenamiento y los usos y costumbres de un Barrio. Sin embargo, por lo menos los artículos del PUA que se citan a continuación no han sido debidamente considerados por el Gobierno local en el actual proceso de desarrollo de los pasos bajo nivel.

- Artículo 15: “... *Plan de comuna- Este Instrumento tiene por objetivo desarrollar, con la participación primaria de las propias Comunas, los aspectos particulares de sus respectivos territorios, debiendo guardar congruencia con los planes de las restantes Comunas y con los lineamientos establecidos por el PUA para la ciudad en su conjunto...*”.

- Artículo 20: “... *Evaluación de impacto- Estas evaluaciones son la instancia final obligada de cualquiera de los planes que se detallan en los art. 15 a 19 de la presente Ley. Considerarán la totalidad de efectos positivos y negativos de índole social, económica, urbanística y ambiental que puedan preverse como resultado de su realización. La comparación entre la Evaluación de Impacto y los escenarios futuros desarrollados en el Estudio Diagnóstico, será el fundamento de la decisión que se adopte con respecto a los Planes propuestos...*”.

- Artículo 25: “... *Instrumentos de participación- Los diversos lineamientos e instrumentos del PUA deben ser decididos e implementados en marcos participativos que aseguren el consenso y la adecuación a las expectativas de los habitantes de la ciudad mediante la intervención metódica y ordenada de la mayor cantidad y calidad de los actores que sean los*



*responsables políticos y técnicos de la gestión del PUA, sean las organizaciones sociales y comunitarias como también los ciudadanos a título particular. Por tanto, se ajustarán los mecanismos ya existentes o bien se crearán nuevos dispositivos que promuevan y faciliten las actividades participativas. Como soporte general de estos procesos se crearán instancias de gestión que garanticen la difusión pública y masiva de los diagnósticos, los lineamientos y los instrumentos del PUA, sin la cual los objetivos de los Instrumentos Participativos se verían severamente obstaculizados...”.*

En referencia a este proyecto en particular cabe mencionar que el PUA en su Diagnóstico, capítulo 2 Ciudad de Buenos Aires, inciso b) Transporte y movilidad, señala que *“La existencia de infraestructuras que actúan como barreras urbanísticas potencia la fragmentación socio-territorial de la Ciudad. El trazado ferroviario acentuó esa tendencia, particularmente ampliando las diferencias entre el norte y el sur que, ya de por sí, presenta una menor conectividad. En este sentido el proyecto del Corredor Verde del Oeste, a partir del soterramiento de gran parte del recorrido del ex FC Sarmiento, busca facilitar la circulación vial norte-sur, a la vez que podría permitir un aumento en la frecuencia del servicio del ferrocarril. Asimismo, la obra permite dotar de espacios públicos en la zona, disminuir la contaminación vehicular y reducir drásticamente los accidentes ferroviarios.”*

De esto es posible inferir que el soterramiento del FFCC Sarmiento, y la creación del Corredor Verde del Oeste, son proyectos aún vigentes, corroborados por el Plan Urbano Ambiental, tanto en su versión inicial de 2007 como en su texto consolidado de 2018.

#### **b) PUA Plan Urbano Ambiental - Diagnóstico 2020 - Comunas**

La Ley n° 2.930 (según texto consolidado Ley n° 6.588) de esta Ciudad se sancionó en el año 2008 y luego de 10 años de debate se estableció un período de actualización de cinco (5) años (o cuando resultase necesario). Por eso, en el año 2020 la Secretaría de Desarrollo Urbano y el Consejo del Plan Urbano Ambiental (COPUA) iniciaron el proceso de actualización con el objetivo de incorporar al PUA conceptos e instrumentos para el desarrollo de esta Ciudad, de manera fiel con el espíritu de la norma de referencia.

El proceso de actualización del PUA prestó especial atención al aspecto participativo de la ciudadanía. A través de la Dirección General de Antropología Urbana se elaboró un análisis con perspectiva antropológica y territorial: *“... Esta mirada entiende al territorio como una configuración compleja que surge de múltiples interacciones entre sujetos individuales y colectivos en su singular apropiación, transformación, valorización material y simbólica del*





*ambiente en el que se localizan temporal y geográficamente. El estudio se realizó a través de:*

- *La incorporación de la perspectiva de los/as vecinos/as a la planificación y diseño urbano a escala comunal en la Ciudad.*
- *Instancias de consenso entre las principales autoridades, referentes barriales y comunales con respecto a cuáles son las prioridades urbanísticas a abordar en cada una de las 15 comunas. (...) El 2020 finalizó con reuniones participativas online con las autoridades comunales, los consejos consultivos, vecinas y vecinos...”.*

Para la Comuna 6 el Diagnóstico incluye un apartado denominado “Barreras urbanas” en el que señala que *“La principal barrera que se detecta es el playón ferroviario y el predio de Ferro Carril Oeste, aunque también se observan algunos sectores del tramo de la vía y algunas manzanas atípicas, debido a su tamaño, que inciden en la caminabilidad y afectan el confort peatonal.”*

En el documento se menciona asimismo que los vecinos consultados durante la elaboración del diagnóstico reconocieron como una debilidad del barrio *“las vías del FFCC Sarmiento que actúan como barrera urbana entre el sur y el norte de la comuna”*, al tiempo que reconocieron como una oportunidad el *“Soterramiento para generar una real regeneración urbana.”*

### **c) La Ley nº 123 (según texto consolidado por Ley nº 6.588) de esta Ciudad**

La referida norma, señala que la Evaluación del Impacto Ambiental (EIA) fue creada con el fin de coadyuvar a: *“... a. Establecer el derecho de las personas a gozar de un ambiente sano, preservarlo y defenderlo en provecho de las generaciones presentes y futuras. b. Preservar el patrimonio natural, cultural, urbanístico, arquitectónico y de calidad visual y sonora. c. Proteger la fauna y flora urbanas no perjudiciales. d. Racionalizar el uso de materiales y energía en el desarrollo del hábitat. e. Lograr un desarrollo sostenible y equitativo de la Ciudad. f. Mejorar y preservar la calidad del aire, suelo y agua. g. Regular toda otra actividad que se considere necesaria para el logro de los objetivos ambientales consagrados por la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires...”* (art. 1º).

Respecto a las actividades alcanzadas, establece en su art. 5º, que: *“... Se encuentran comprendidos en el régimen de la presente Ley todas las actividades, proyectos, programas y/o emprendimientos susceptibles de producir impacto ambiental, que realicen o proyecten realizar personas humanas o jurídicas públicas o privadas...”*.

En su art. 6º, se estipula que: “... *Las actividades, proyectos, programas y/o emprendimientos de construcción, modificación y/o ampliación, demolición, instalación, o realización de actividades comerciales o industriales, susceptibles de producir impacto ambiental, deben someterse a una Evaluación de Impacto Ambiental (EIA)...*”.

## **b) Sobre el proceso administrativo**

Según se consigna en el informe IF-2024-28635674-GCABA-AUSA (fs. 26/39), el Ministerio de Infraestructura del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a través de la Resolución N° RESOL-2024-171-GCABA-MIGC del pasado 9 de mayo de 2024, instruyó a AUSA la realización del Proyecto Ejecutivo y la Construcción del Paso Bajo Nivel Lorca y vías del FFCC Sarmiento.

Por Expediente Electrónico N° 13093354-MGEYA-APRA/14, tramitó la renovación del Certificado de Aptitud Ambiental N° 19.648 para el proyecto “Paso bajo nivel en calle García Lorca y vías del FFCC Sarmiento”. Rubro según normativa vigente: “OPyES7 Obras relevantes de infraestructura que desarrollen entes públicos o privados que presten servicios públicos”, a desarrollarse en la calle García Lorca N° 100/250, entre las calles Yerbal y Bogotá.

La Agencia de Protección Ambiental convocó, en su momento, a la audiencia pública exigida por las Leyes nros 6 y 123 (según texto consolidado por Ley n° 6.588) de esta Ciudad, (Resolución n° 383/APRA/2018), la cual se llevó a cabo el día 26 de febrero de 2015.

Mediante Informe N° 18582127-GCABA-AUSA/24 el proponente solicitó la renovación del Certificado de Aptitud Ambiental 19.648 ya que, no obstante el tiempo transcurrido desde la presentación inicial, la obra no ha sido ejecutada aún.

El nuevo pedido fue acompañado por documentación técnica y mediante Informe N° 18582127-GCABA-AUSA/24 el profesional interviniente declaró que: “*la documentación acompañada en el Estudio de Impacto Ambiental, obrante mediante Registro N° 14270077-APRA/14, no presenta alteraciones ni modificaciones; al igual que los impactos ambientales descritos en la Matriz de Impacto Ambiental, de los Registros Nros. 1427020-APRA/14 y 14270379-APRA/14;*”. Asimismo se indica que mediante Informe N° 18582127-GCABA-AUSA/24 el profesional interviniente declaró: “*cabe destacar que las características de la obra, y la metodología constructiva se mantienen sin modificaciones y conforme a los planos*”.





*presentados oportunamente de acuerdo con los Registros Nros. 14270692-APRA/14, 14270987-APRA/14 y 14271168-APRA/14, por lo que todos los estudios presentados, vinculados con las Medidas de Mitigación y con el Plan de Gestión Ambiental, mantienen su correspondencia en la actualidad”.*

La Gerencia Operativa de Evaluación Impacto Ambiental recomendó actualizar el Estudio de Impacto Acústico, atento al tiempo transcurrido desde la elaboración de los estudios, y la Dirección General de Evaluación Ambiental de esta Agencia de Protección Ambiental solicitó al comitente del proyecto nuevas intervenciones a diferentes organismos públicos con el fin de que se expidan en el marco de sus competencias de la obra de referencia.

En base a los informes recibidos, la Agencia de Protección Ambiental resuelve renovar por un plazo de dos (2) años el Certificado de Aptitud Ambiental N° 19.648 para el proyecto, el día 31 de julio de 2024.

### **III.- Conclusión**

El proyecto de construcción de pasos bajo nivel en la traza del FFCC Sarmiento, se contraponen con el proyecto de soterramiento del Ferrocarril y construcción del Corredor Verde del Oeste, un proyecto del que los vecinos de varios barrios, por no decir de la ciudad toda, aguardan su consecución.

Si bien se entiende que el proyecto motivo del presente trámite busca resolver las dificultades de movilidad y comunicación entre las zonas norte y sur de la ciudad, lo cierto es que no se han presentado alternativas y que las instancias de consulta y participación ciudadana han consistido en la mera presentación de un proyecto ya definido y elaborado por el Gobierno de la Ciudad, en una audiencia realizada ante la obligación de cumplir con lo establecido en la ley que lo ordena y que, además, se llevó a cabo en 2015 en razón que el primer proyecto data de 2014. También, es importante destacar que los estudios técnicos para la contratación actual de la obra también datan de 2014.

Resulta cuestionable que en diez años no se hayan producido cambios que ameriten nuevos estudios técnicos, tanto en la zona de construcción del paso como en la movilidad del barrio y de la ciudad.

Asimismo, resulta inadmisibles que no se convoque a una nueva audiencia pública para la revisión del proyecto en virtud del tiempo transcurrido y, mejor aun, que no se convoque a



los vecinos a evaluar propuestas para el cruce que incluyan alternativas a la construcción de un paso bajo nivel, en función de las realidades actuales del barrio y de las necesidades de su población.

Para ello, entendemos necesaria y conveniente, la conformación de una instancia participativa para intercambiar opiniones y consensuar las características que debería tener la reformulación del cruce de la calle García Lorca y las vías del FFCC Sarmiento, con participación de los vecinos y de las instituciones involucradas.

La presente se dicta de acuerdo a las facultades otorgadas a esta Defensoría del Pueblo por el art. 137 de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires; así como también, por el art. 36 y concordantes de la Ley n° 3 (según texto consolidado por Ley n° 6588) de esta Ciudad.

**POR TODO ELLO:**

**LA DEFENSORA DEL PUEBLO**

**DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES**

**R E S U E L V E :**

**1)** Recomendar al Ministro de Infraestructura del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, ingeniero Pablo José Bereciartura, tenga a bien, disponer con relación al cruce de la calle García Lorca y las vías del Ferrocarril (FFCC) Sarmiento:

**a)** la suspensión del proyecto y del proceso licitatorio a desarrollar un paso bajo nivel en el referido cruce de la Comuna n° 6, encomendo mediante Resolución n° 171-GCABA-MIGC /24 a la empresa AUSA.

**b)** la conformación de una mesa de trabajo para intercambiar opiniones y consensuar las características que debería tener la reformulación del cruce de la calle García Lorca y las vías del FFCC Sarmiento, la cual deberá estar integrada por un/a representante del

Ministerio a su cargo, un/a representante de la empresa Autopistas Urbanas Sociedad Anónima (AUSA), un/a representante de la Junta Comunal n° 6, un/a representante de los/as vecinos/as del barrio de Caballito y un/a representante de esta Defensoría del Pueblo.

2) Fijar en treinta (30) días el plazo previsto en el art. 36 de la Ley n° 3 (según texto consolidado por Ley n° 6.588) de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

3) Registrar, notificar, reservar en la Dirección para su seguimiento y oportunamente archivar.

Código 401

abda/cocf

maer/ COMESA

---

[1] Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. (2000). *Plan urbano ambiental: documento final*. Recuperado de <https://es.slideshare.net/slideshow/documento-final-plan-urbano-ambiental-gobierno-de-la-ciudad-de-buenos-aires-secretara-de-planeamiento-urbano-consejo-del-plan-urbano-ambiental/250800610#2>

[2] <https://historiamoron.wordpress.com/2018/07/03/historia-del-soterramiento-del-ferrocarril-sarmiento/>

[3] [https://www.clarin.com/ciudades/freno-soterramiento-sarmiento-proyecto-100-anos-anuncios-demoras\\_0\\_E4oGPAIqa.html?srsltid=AfmBOopCUCdHQxQTLcXorPMfUh0AoAScQIsGc1m-99dhVbN6dgoE0-9U](https://www.clarin.com/ciudades/freno-soterramiento-sarmiento-proyecto-100-anos-anuncios-demoras_0_E4oGPAIqa.html?srsltid=AfmBOopCUCdHQxQTLcXorPMfUh0AoAScQIsGc1m-99dhVbN6dgoE0-9U)



**María Rosa Muñós**  
**Defensora del Pueblo**  
**de la Ciudad Autónoma**  
**de Buenos Aires**

MARIA ROSA MUIÑOS  
Defensora del Pueblo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Firmado digitalmente por:

María Rosa MUIÑOS

Visados

2024/08/20 14:50:56 - marrodriguez - Mariano Alfredo Ezequiel RODRIGUEZ - Coordinador Operativo de Mesa de Entradas Salidas y Archivo

2024/08/20 15:56:30 - brossen - Bárbara Laura Rossen - Directora General de Derechos de Acceso a la Ciudad

2024/08/20 16:08:53 - aelisseche - Andres Alejandro Elisseche - Director Ejecutivo de Asuntos Legales



**María Rosa Muñós**  
**Defensora del Pueblo**  
**de la Ciudad Autónoma**  
**de Buenos Aires**

MARIA ROSA MUIÑOS  
Defensora del Pueblo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Firmado digitalmente por:

María Rosa MUIÑOS

**Resolucion Nro: 960/24**