

El soterramiento del Ferrocarril Sarmiento

Asociación Argentina de
Túneles y Estructuras Subterráneas

CRONOLOGÍA

1857 - Ferrocarril del Oeste (FCO) – inaugurado el 29 de agosto – 1er. Ferrocarril argentino – La Porteña

Sociedad del Camino de Hierro de Buenos Aires al Oeste - grupo de inversores particulares porteños y extranjeros

Plaza Del Parque (actual Teatro Colón) a la estación "La Floresta", en el pueblo de San José de Flores

1863 - Pasa a manos del Estado de Buenos Aires, se convierte en un ejemplo de eficiencia y buena administración

1890 - por el elevado endeudamiento provincial es vendido a la compañía británica "The Buenos Aires Western Railway Limited"

1947- Se nacionaliza el 13 de febrero como Ferrocarril Domingo Faustino Sarmiento (FCDFS), siendo administrada por la Empresa de Ferrocarriles del Estado Argentino (EFEA), luego Ferrocarriles Argentinos

1990 - Privatización - el servicio metropolitano de pasajeros pasa a manos de FEMESA para ser finalmente dado en concesión a Trenes de Buenos Aires (TBA)

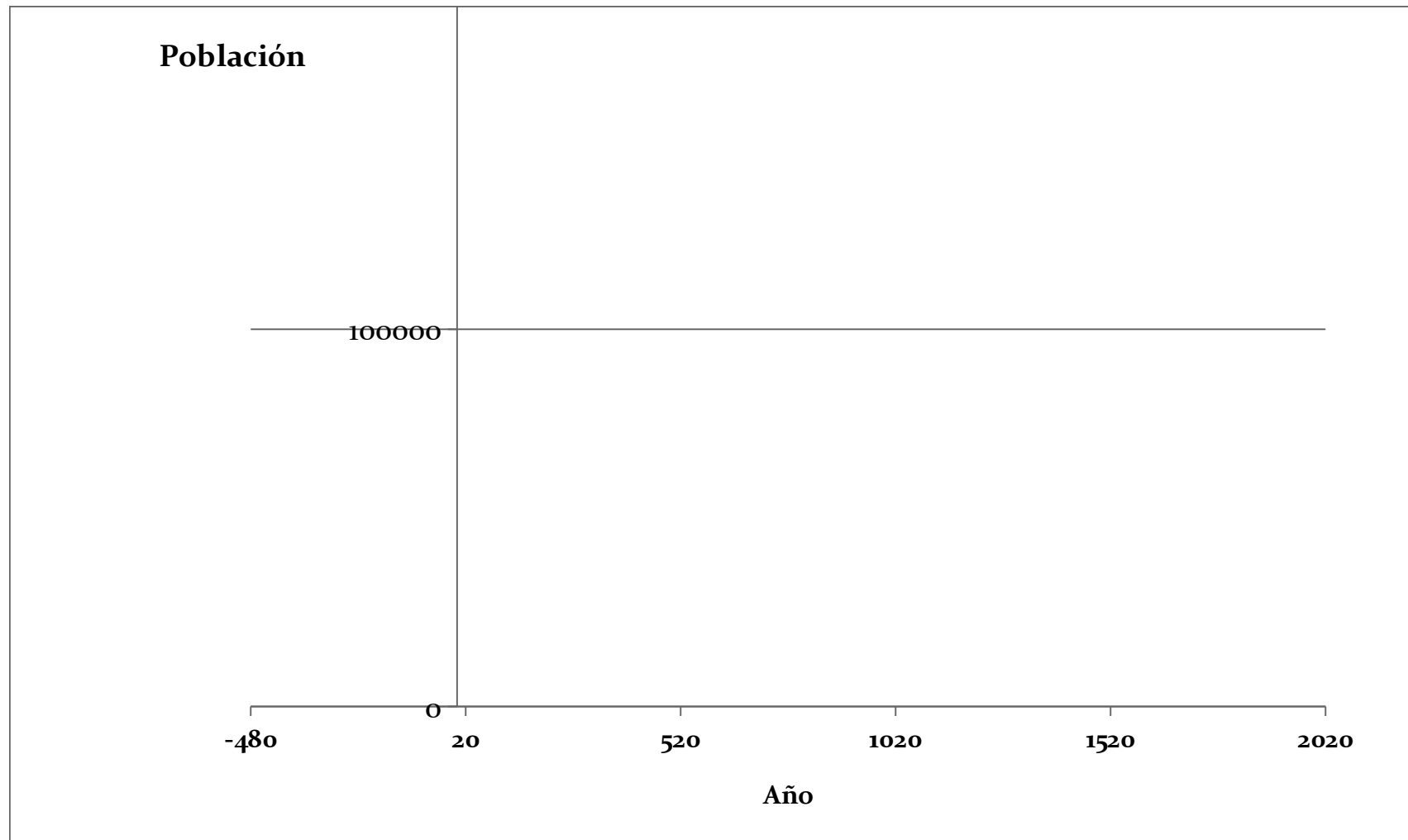


Mapa de 1888 - recorrido de los ramales
Parque-Once,
Once-Riachuelo y
Once-Catalinas

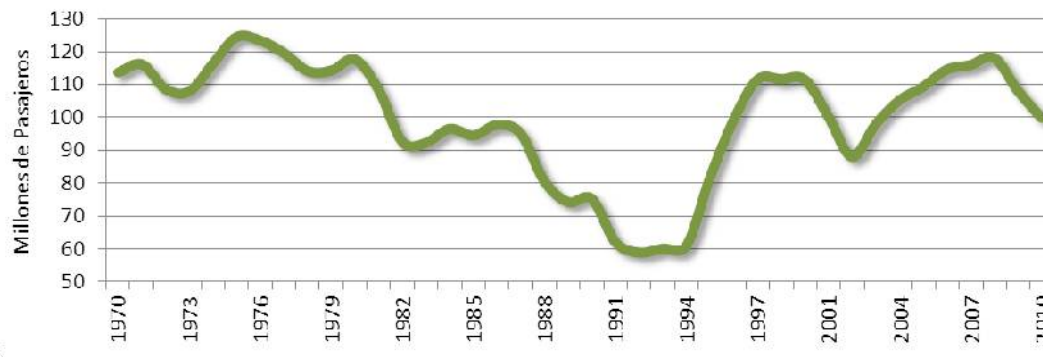
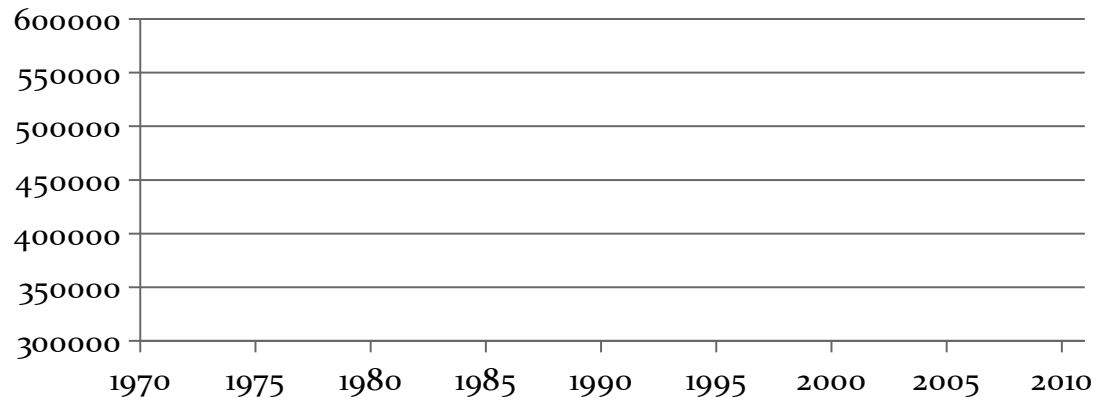
Trinchera a la altura de Salguero - 1903



LA EXPLOSIÓN DEMOGRÁFICA DEL CORREDOR



Población de Morón + Merlo

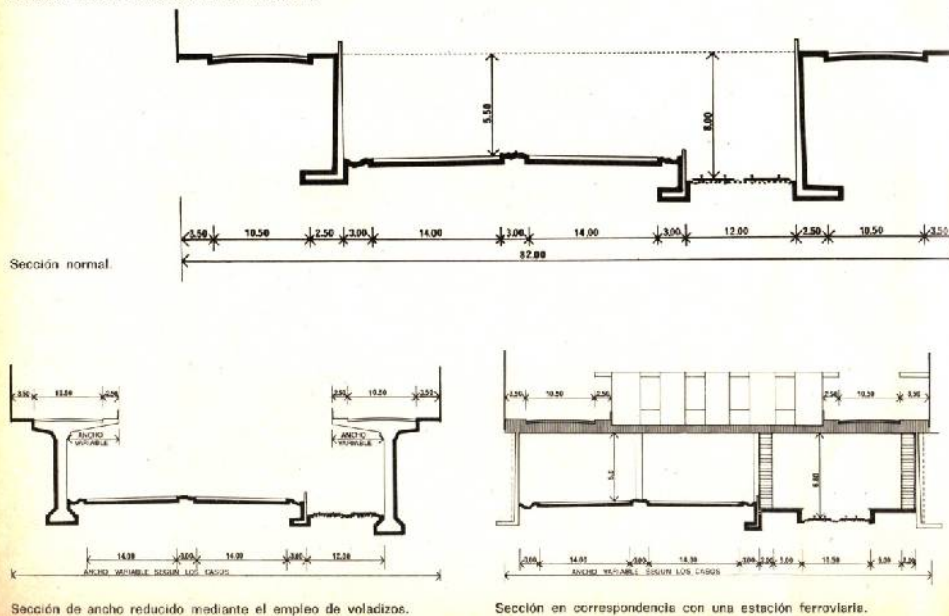


Evolución de la cantidad de pasajeros (pagos) en la línea Sarmiento (fuente: CNRT)

ESTUDIO PRELIMINAR DEL TRANSPORTE DE LA REGIÓN METROPOLITANA - 1972

Acceso Ferroviario Oeste – desde Villa Luro hasta Haedo

FIGURA 6.2
SECCION TIPO DEL ACCESO FERROVIAL OESTE.



Solución aconsejada tras “largos estudios de las múltiples alternativas planteadas para el trazado del acceso por la Comisión Especial para el Estudio del Acceso Oeste a la Capital Federal, creada en 1967”

“Por la mayor eficiencia del transporte que se ve reflejada en la rentabilidad de la obra, como por el impacto en el funcionamiento del área urbana adyacente colocan a la obra entre las más urgentes de este plan”

Solución en túnel vs. trinchera

Del PLIEGO DE ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

Consideraciones Generales

3.4 Obras civiles del tramo soterrado

3.4.1 Metodología constructiva

Interferencias subterráneas

Diámetros de importancia a poca profundidad

Anchos de zona de vía disponibles exiguos

en algunos sectores menores a 14 m

Alto impacto social y ambiental

durante la obra y en operación

Pobre solución urbanística

impediría la recuperación de importantes terrenos