

“Situación actual del proyecto de soterramiento de la línea Sarmiento”

Moret, Pablo ^a; Rolon, Hugo ^a; Rivero, Orlando ^a; Lacanna, Oscar ^a
a Universidad Nacional de Lomas de Zamora. Facultad de Ingeniería.
pablomoret@yahoo.com.ar

Resumen

La línea del ferrocarril Sarmiento, que une a la estación Once dentro de la Ciudad de Buenos Aires, y a la estación Moreno, en la zona Oeste del Gran Buenos Aires, y ubicadas a 35 km de distancia, viene soportando una serie de anuncios y promesas de obras de soterramiento, que datan desde al menos el año 1899, cuando el Ferrocarril del Oeste proyectó cuatro vías en bajo nivel abierto desde el barrio de Once hasta el barrio de Floresta, para continuarlas a nivel hasta la localidad de bonaerense de Haedo. Desde entonces y cada tanto, las noticias sobre el grado de avance este proyecto, vuelven a ocupar un lugar destacado en la agenda pública, debido a los sospechados manejos de los fondos públicos, a los innumerables retrasos de la obra, y a las indefiniciones sobre su continuidad, considerando también eventuales consecuencias que podrían significar su suspensión.

Los objetivos específicos que nos planteamos en esta investigación, son poder conocer la situación en que actualmente se encuentran las obras, su grado de avance respecto al proyecto original, plazo de proyecto y analizar además desde el punto de vista económico, monto en que oportunamente fue adjudicada la obra, y todos aquellos datos que conformen una base de información que se consideren útiles, a fin de poder estimar un costo aproximado por kilómetro de este proyecto.

Utilizaremos como fuente de información, datos del Ministerio de Transporte de la Nación, como así también de cualquier otra fuente de origen ya sea oficial o privada, que resulte confiable para esta investigación.

Abstract

The Sarmiento railway line, which connects the Once station in the City of Buenos Aires, and the Moreno station, in the western area of Greater Buenos Aires, and located 35 km of distance, has been enduring a series of announcements and promises of underground works, since at least 1899, when the Western Railway designed four open low-level tracks from the Once neighborhood to the Floresta neighborhood, to continue them at level to the Buenos Aires town of Haedo. Since that time, the news about the progress development of this project, once again take place on the public schedule, due to the suspected management of public funds, the innumerable work, and the uncertainties about its continuity, also considering eventual consequences that could mean suspension.

The specific objectives that we propose in this investigation are able to know the current situation of the works, their progress development in regard to the original project, project term and also to analyze from the economic point of view, the amount in which it was opportunely awarded the work, and all those data that make up an information base to be considered useful, in order to be able to estimate an approximate cost per kilometer of this project.

We will use data from the Ministry of Transportation of the Nation as a source of information, as well as from any other source of origin, whether official or private, that is reliable for this investigation.

Palabras clave: Ferrocarril, Sarmiento, Soterramiento.



INTRODUCCIÓN

Antecedentes

La línea del ferrocarril Sarmiento que une a las estaciones Once, dentro de la Ciudad de Buenos Aires, y Moreno ubicada a 35 km de esta, en la zona Oeste del Gran Buenos Aires, viene soportando una serie de anuncios y promesas de obras de soterramiento del mismo, que datan desde al menos desde 1899, cuando el Ferrocarril del Oeste proyectó cuatro vías en bajo nivel abierto de Once a Floresta, y seguirlas a nivel hasta Haedo.

El bajo nivel con cuatro vías entre las estaciones Once y Caballito se terminó en 1905, previendo llevarlo hasta Floresta cuando lo justificara el crecimiento urbano alrededor del ferrocarril. Para tender las dos vías adicionales, el ferrocarril compró la franja de terreno necesaria sobre el costado norte de la línea.

En 1922 la empresa concretó la electrificación y en 1929 habilitó las cuatro vías a nivel entre las estaciones Villa Luro y Haedo, pero la crisis mundial impidió extender el bajo nivel hasta Floresta para completar el proyecto [1].

Si nos situamos en el año 1985, cuando desde los ámbitos especializados se consideraba que el Ferrocarril Sarmiento requería “una modernización total, aumento de frecuencias, soluciones a los cruces viales entre Once-Liniers, y entre ésta y Moreno” [2], los antiguos proyectos de realizar una trinchera a cielo abierto entre Once, Caballito y Moreno, fueron abandonados, por reconfiguraciones internas de Ferrocarriles Argentinos, a favor de la eventual realización de túneles [3].

Pero para no extendernos tan hacia atrás en el tiempo y pasar directamente a analizar los sucesos desde el año 2000, podemos mencionar al proyecto “Corredor Verde del Oeste –Soterramiento del FF.CC Sarmiento”, lanzado ese mismo año por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, y el cual se enmarcaba dentro del denominado “Plan urbano ambiental” [4].

En proyecto identificaba como “Corredor del Oeste” de la Ciudad de Buenos Aires, a la traza sobre la avenida Rivadavia, a partir de Plaza de Mayo, hasta el límite de la Ciudad de Buenos Aires con la Provincia de Buenos Aires, en el cruce con la Av. Gral. Paz.

La obra se llegó a licitar, pero luego se comprobaron ciertos errores de cálculo estructural, debido a que los muros de mampostería montados en 1905, no tenían la suficiente capacidad de soportar el peso de la enorme losa que debía cubrir la trinchera con cuatro vías.

Posteriormente el gobierno nacional, retomó el proyecto de soterramiento en la Ciudad de Buenos Aires, convocando a una audiencia pública que tuvo

lugar en el año 2007. El proyecto consistía en un túnel con dos vías entre Caballito y Villa Luro o Liniers, con las estaciones intermedias subterráneas, dejando el tramo provincial a nivel, resolviendo las interferencias con puentes o túneles. El monto del proyecto estaba valuado en unos U\$S 1.000 millones, para unos 8 kilómetros de túnel.

En la audiencia pública aparecieron voceros de organizaciones políticas de municipios importantes de la zona oeste, tales como La Matanza y Morón, los cuales plantearon que de esa forma habría una discriminación en favor de la Ciudad de Buenos Aires, exigiendo “soterramiento sí, pero para todos”.

La Secretaría de Transporte aceptó revisar el proyecto y extender el soterramiento hasta Moreno, con un total de 35 km y 14 estaciones bajo tierra, pero en este caso, con un costo superior al anterior, estimándose en unos U\$S 4.000 millones [5].

Ya en 2008, se adjudica la obra por un monto de u\$S 3.000 millones a la concertación empresaria denominada “Consortio Nuevo Sarmiento” (CNS), conformada por las firma nacional “IECSA S.A.”, la brasilera “Constructora Norberto Odebrecht S.A.”, la italiana “Ghella Societa Perazioni”, y la española COMSA S.A.

Posteriormente en diciembre de 2012, la firma Odebrecht, se transforma en accionista mayoritaria del CNS, y el financiamiento originalmente vinculado vía licitación a Ghella, se gestiona entonces a partir de un préstamo de u\$S 1.500 millones del brasilero Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social [3].

Situándonos ahora desde un punto de vista técnico, Waddell [5] sostiene que uno de los inconvenientes que surge a partir de este proyecto, es que el túnel proyectado tiene sólo capacidad para dos vías, ya la máquina tuneladora responde a ese diseño, y que una vez horadado el túnel de dos vías, ya no se podría realizar otro paralelo del mismo tipo para tener cuatro, es decir dos de ida y dos de vuelta; para de esta manera, no sólo poder aumentar la frecuencia, sino también contar con la posibilidad de poder intercalar servicios cortos, servicios largos o servicios directos de manera simultánea, lo que también impulsaría la demanda de los servicios.

En este sentido también coinciden Martínez y Agosta [1] en cuanto afirman que hacerlo sólo con dos vías, sería un error, ya que además de disminuir la capacidad de transporte de los viajes más largos, no se dispondría de oferta de capacidad, o quedarían condenados a tiempos de viaje no competitivos, en donde concluyen en que defender las cuatro vías, no es sobredimensionar el ferrocarril, sino comprometerse para que el proyecto pueda ofrecer un servicio adecuado a la comunidad.



Otra de las desventajas que se desprenden del soterramiento, es que impediría la combustión requerida por los motores diesel, que sigue siendo aún una propulsión utilizada en trenes de mediana y larga distancia, lo cual cercenaría de algún modo, la integración entre la red metropolitana y los servicios que la comunican con el interior de la Provincia de Buenos Aires [3].

A esto podríamos sumar también la opinión que Martínez [6] tiene sobre este tipo de proyectos, en donde afirma que a pesar del alto impacto que pueda generar una solución de estas características, lo son también sus desventajas, ya que además de sus elevados costos, estos emprendimientos no son fáciles de subdividir en pequeñas etapas, a fin de poder mitigar los desembolsos financieros, por lo cual se hace necesario entonces, contar con el financiamiento que asegure una ejecución lo más breve posible.

Proyecto

El proyecto abarca la construcción de un túnel de 10,46 metros de diámetro y 18 km de extensión, desde Castelar (partido de Morón) hasta Caballito (Ciudad de Buenos Aires) con la construcción de 11 estaciones subterráneas, y la eliminación de 52 pasos a nivel. En cuanto a la traza entre Castelar y Moreno de 14,5 km, se proyecta la construcción de pasos a distinto nivel (ver Figura 1).



Figura 1: Trazado del Proyecto de Soterramiento

Fuente: Diario La Nación

La primera etapa del mismo consiste en el soterramiento entre Haedo (partido de Morón) y Caballito, y la segunda entre Haedo y Castelar.

Presupuesto y grado de avance

Las obras dieron comienzo finalmente con mucho retraso, y con un presupuesto original de u\$S 3.000 millones, a finales de 2016, pero a poco de comenzar, en el año 2017, se produce un escándalo de corrupción con la firma Odebrecht, lo cual obliga a esta empresa a retirarse de las obras, como así también a la firma IECSA, relacionada con el primo del entonces presidente de la nación Mauricio Macri.

Posteriormente las obras siguieron adelante mediante la conformación de una UTE (unión

transitoria de empresas) conformadas por la empresa italiana Ghella y la argentina SACDE (ex IECSA).

Para 2018, se habían construido 4,6 km de túnel desde Haedo hasta Ciudadela (ver Figura 2).



Figura 2: Grado de avance del soterramiento al 2018

Fuente: Diario La Nación

A mediados de 2019, debido a una crisis cambiaria, las obras se paralizaron por falta de financiamiento, y en donde se llevaban cavados, 7 km de túnel entre la localidad bonaerense de Haedo y el barrio porteño de Villa Luro, situación que se mantiene hasta la actualidad, ya que no se volvieron a reactivar las obras.

Situación actual

En cuanto a la postura política del gobierno nacional, el ex Ministro de Transporte, Mario Meoni a principios del año 2020 expresaba que "en el marco de la crisis que existe hoy, no podemos llevar adelante una obra de esas características. Como está planteado hoy, es inviable". Además agregó que "se precisan cerca de 1.500 millones de dólares para soterrar los 15 kilómetros previstos que faltan", advirtiendo además que una rescisión de contrato, podría desencadenar un juicio millonario contra el Estado, por lo que se estaba intentando negociar un "reclamo razonable" con las empresas contratistas [7] y [8].

Por otro lado desde el gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, se evalúa elevar una propuesta de solución a este problema, por medio de la construcción de viaductos elevados, tal como el mismo gobierno de la Ciudad de Buenos Aires ha utilizado con las líneas Mitre, San Martín y Belgrano Sur. Esta última propuesta se estima además, sería mucho más económica [8].

A junio de 2022, ya no quedan trabajadores de la construcción en los obradores; algunos de ellos fueron reubicados en tareas vinculadas a una planta purificadora del Riachuelo, o en ocasiones para realizar tareas de mantenimiento por acumulación de agua en aquellas estaciones en las que se cavó.

[Firma manuscrita]

A raíz de la falta de continuación de las obras, el Ministerio de Transporte, decidió instalar puentes modulares de hierro y hormigón (ver Figura 3).



Figura 3: Puentes peatonales

Fuente: Telam

Los mismos, son puentes vehiculares que evitan la congestión ocasionada en los pasos a nivel y los frecuentes accidentes ferroviarios producidos sobre la traza. Hasta el momento se encuentran instalados en 4 estaciones, sobre un total proyectado de 14 [9].

Costo por km del proyecto

En base al presupuesto de u\$s 3.000 millones para el soterramiento de 18 km de extensión entre Castelar y Caballito, y haciendo la salvedad que solamente se realizaron 7 km, se podría estimar entonces que el costo por km de esta obra ascendería a u\$s 166,6 millones (ver Tabla 1).

Tabla 1: Costo por Km Soterramiento

Cuadro resumen costo soterramiento		
Distancia [Km]	Monto [millones de U\$S]	Costo [millones de U\$S/ km]
18	3000	166,6

CONCLUSIONES

Como lo hemos analizado, la finalización de la obra del soterramiento del ferrocarril Sarmiento, viene postergándose, pasando por innumerables suspensiones desde hace largo tiempo, debido a diferentes causas políticas y económicas, lo cual impide hasta el momento, que los pasajeros de la zona oeste de la R.M.B.A., puedan acceder a un servicio con mejores prestaciones que el actual.

Queda pendiente entonces saber, que si realmente este proyecto se lleva a cabo tal como está planteado, cumplirá con las expectativas puestas en él, o bien

como varios de los autores citados en este trabajo mencionan, no podrá ofrecer la suficiente oferta de servicio, capaz de cubrir la cantidad de demanda solicitada.

REFERENCIAS

[1] Martínez, J.P.; Agosta, R. (2019). *El soterramiento del Sarmiento*. Diario La Nación. Recuperado de: <https://www.lanacion.com.ar/opinion/columnistas/el-soterramiento-del-sarmiento-nid2295063/>

[2] Roccatagliatta, J.A. (1987). *Los ferrocarriles en la Argentina. Un enfoque geográfico*. Editorial Eudeba. Buenos Aires.

[3] Fuentes, A.R. (2016). *El soterramiento del F.C. Sarmiento: infraestructura verde, movilidad metropolitana y controversias sociotécnicas*. QUID 16. Revista del área de estudios urbanos del Instituto de Investigaciones Gino Germani de la Facultad de Ciencias Sociales (UBA).

[4] Plan Urbano Ambiental. (2000). *Programa de Actuación Desarrollado. Corredor Verde del Oeste. Soterramiento del FFCC Sarmiento. Anexo 3*. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Secretaría de Planeamiento Urbano.

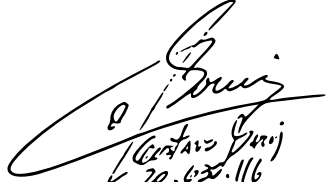
[5] Waddell, J. *¿Qué hacer con el soterramiento?*. Revista Vial. Recuperado de: <https://revistavial.com/que-hacer-con-el-soterramiento/>

[6] Martínez, J.P. (2000). *Soterramientos, trincheras y viaductos*. Revista Realidad ferroviaria.

[7] Diario El País. (2020). *El soterramiento del tren Sarmiento, la obra maldita de Buenos Aires*. Recuperado de: https://elpais.com/internacional/2020/01/14/argentina/1579032419_732452.html

[8] Diario Clarín. (2020). *Una inversión millonaria. El Gobierno da marcha atrás y financiará el soterramiento del Sarmiento*. Recuperado de: https://www.clarin.com/politica/gobierno-da-marcha-debera-financiar-obra-clave-ciudad_0_nVjMIgPM.html

[9] Diario Ar. (2022). *El soterramiento del Sarmiento: una década de anuncios y tres años con la obra frenada*. Recuperado de: https://www.eldiarioar.com/sociedad/soterramiento-sarmiento-decada-anuncios-tres-anos-obra-frenada_1_8740673.html



Carlos Guirio
20.02.116