

Preguntas y respuestas sobre el Proyecto Ferroviario Montevideo – Paso de los Toros

Departamento: Canelones

A continuación se enuncian preguntas con las que se busca sintetizar la información contenida en el Informe Ambiental Resumen (IAR). Para un mayor conocimiento del proyecto por favor dirigirse al Informe Ambiental Resumen disponible en:

<https://www.dinama.gub.uy/oan/?proyectos=proyecto-ferroviario-montevideo-paso-de-los-toros>

1) ¿Dónde se ubicará el proyecto?

El punto de inicio del Proyecto Ferroviario es la Nueva Terminal de Pasajeros de Montevideo y su finalización es la estación de Paso de los Toros (Tacuarembó).

En el departamento de Canelones, entre el puente sobre el arroyo Las Piedras y la Estación Margat el recorrido se mantiene básicamente incambiado. La modificación de trazado se producirá entre la Estación Margat y el Río Santa Lucía, con la creación de un bypass ferroviario a la ciudad de Santa Lucía que permita la circulación de los trenes de carga por una ruta más corta y con un trazado adaptado a la velocidad deseada para el tramo.

2) ¿De qué se trata el proyecto?

El principal objetivo del proyecto es implementar una conexión segura hacia el puerto, dotando de la mayor seguridad posible al tránsito vehicular y peatonal a través de la vía férrea y al propio tránsito ferroviario. Se incluirá la eliminación de pasos a nivel, la implementación de medidas de seguridad y la construcción de obras civiles, cuando corresponda.

El titular del proyecto es el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO).

La velocidad máxima de los trenes es de 60 km/hora entre Montevideo y Progreso, y de 80 km/hora entre Progreso y Paso de los Toros.

La longitud total del tramo de vía en el departamento de Canelones es aproximadamente de 44 km. En este tramo la vía férrea compartirá el transporte de carga y de pasajeros entre La Paz y Progreso en doble vía y hasta 25 de Agosto en vía simple. Su diseño permite el tránsito de carga diario de 15 viajes hacia Paso de los Toros y 15 viajes hacia Montevideo, mientras que el tránsito de trenes de pasajeros diario puede alcanzar los 9 viajes por día. El tránsito se dará de forma continua las 24 horas y la longitud máxima de los trenes de carga puede ser de 800 m.

3) ¿Cuáles son los plazos asociados al proyecto?

La duración total de la obra de todo el proyecto ferroviario insumirá tres años. La duración de la intervención en cada zona dependerá de las características de la obra a realizar, la cual se informará al inicio de los trabajos.

4) ¿Cuánta mano de obra empleará el proyecto?

Para completar las obras previstas por el proyecto se demandará la mano de obra directa de un promedio de 1.500 trabajadores por año.

5) ¿Qué otras obras y/o actividades necesitará el proyecto para su funcionamiento?

Entre el puente sobre el arroyo Las Piedras hasta la Estación Progreso se extenderá en doble vía. El puente sobre el Arroyo Las Piedras se reforzará y se le agregará un pasaje peatonal.

Sobre Las Piedras se produce la separación de la zona ferroviaria del tráfico vehicular y peatonal, a través de la creación de una trinchera de profundidad máxima 9 metros, substituyéndose los pasos a nivel en ese tramo por cruces en desnivel (puentes por encima de la trinchera). En el tramo entre puentes de Av. General Artigas y J. Batlle y Ordoñez la trinchera será totalmente cubierta.

A la altura de la Estación 18 de Mayo, se construirá un cruce a desnivel para conectar Av. Borrazas y Calle Colón, con pasaje vehicular inferior a la vía del ferrocarril.

Se crea el by pass de Santa Lucía, entre la Estación Margat y la cabecera sur del puente a 25 de Agosto, permitiendo mejorar las condiciones de circulación y aumentando el radio de las curvas. Es una solución no inundable que permite la disponibilidad de la vía todo el año.

Se eliminarán 3 pasos a nivel con rutas nacionales, en Ruta 11 Km 51,700; Ruta 46 Km 54,225; y Ruta 11 Km 58,458. Se genera un cruce en desnivel con la Ruta 81 y un cruce a nivel con barreras automáticas en la Ruta 63.

La ciudad de Santa Lucía permanecerá solamente como Estación de Pasajeros.

Los cruces a nivel que se mantienen tendrán barreras automáticas con luces y sonido. La zona de la vía férrea contará con un vallado de seguridad y en todas las estaciones de pasajeros en la sección de doble vía, se colocará una valla entre las dos vías principales para evitar que los pasajeros atraviesen las vías fuera de los puntos de cruce diseñados (pasos a nivel de peatones).

Asimismo, el proyecto requiere la expropiación de 238 padrones en Canelones (180 urbanos y 58 rurales).

6) ¿Cuáles serían los principales efectos sobre el entorno que tendrá el proyecto?

Durante la obra se generan perturbaciones derivadas del cierre de cruces a nivel lo que provoca cortes y desvíos del tráfico.

También pueden generarse molestias por la emisión de polvo causada por las actividades de excavación, transporte y tránsito de maquinaria, rellenos y compactaciones, y por el ruido generado por los distintos equipos y procesos utilizados.

Durante la operación se podrán generar molestias por el ruido causado por la circulación de las locomotoras y por el funcionamiento de los dispositivos de seguridad sonoros (alarmas en los cruces con barrera automática).

Los actuales cruces peatonales de Ramón Álvarez (La Paz), Estación Progreso, Estación Juanicó, y Estación Canelones, serán eliminados lo que podrá afectar la movilidad urbana, pero se implementan cruces peatonales en los cruces cercanos con barreras automáticas. Se crean cruces peatonales subterráneos en De la Merced (La Paz); Córdoba – Américo Vespucio, Magallanes, Calle 33, y Florencio Sánchez (18 de Mayo), y Estación Juanicó.

La circulación de trenes durante la fase de operación, transmitirá las vibraciones al terreno adyacente, lo cual podrá afectar el confort de las viviendas cercanas.

7) ¿Cómo prevé el proyecto reducir o atender esos efectos?

Durante la etapa de obra se definirán cruces y circulaciones alternativas para habilitar el pasaje del tránsito, así como la coordinación de semáforos para agilizar el flujo de tránsito.

Para minimizar las molestias causadas por el ruido generado por las actividades de la obra se trabajará preferentemente en horario diurno y se velará por el adecuado mantenimiento de la maquinaria utilizada.

La emisión de polvo durante la obra será reducida mediante riegos de humectación sobre caminos, explanadas y plataformas de material suelto, disposición de toldos ajustables en camiones de transporte de materiales polvorientos, entre otras medidas.

La emisión de ruido durante la operación del tren será mitigada con la construcción de rieles soldados y estructuras aislantes de protección, así como mediante la instalación de pantallas acústicas en sitios específicos.

La operación del proyecto verá reducido su impacto en la movilidad urbana por la implementación de las siguientes infraestructuras: trinchera para el pasaje subterráneo del tren por Las Piedras, paso a desnivel en cruce con calle Borrallas (18 de mayo), y cruce bajo vía en la Ruta 81. El tiempo máximo de barrera baja por cruce de tren de carga, para los cruces a nivel, es de 78 segundos.

Para mitigar las vibraciones se plantean cuatro soluciones de amortiguación, según la necesidad identificada para la zona: estándar o normal, media, elevada y muy elevada (manta vibratoria). Para reducir el efecto, en la zona de la Policlínica Progreso se colocará manta vibratoria bajo balasto.

8) ¿Cómo prevé la atención de contingencias en caso de ocurrencia?

El Plan de Prevención de Riesgos y Respuesta ante Contingencias identifica como posibles riesgos, la ocurrencia durante la obra de: incendios (los cuales se pueden evitar al máximo con la correcta implementación de las medidas adecuadas de seguridad); actos de vandalismo (cuya prevención puede efectuarse con la vigilancia de los sitios de la obra); derrames de productos tóxicos (que pueden ser evitados mediante su transporte, almacenamiento y manipulación en vehículos y lugares adecuados) y accidentes vehiculares (cuya prevención se realizará mediante la señalización horizontal y vertical adecuada para lograr un ordenamiento y regulación de la circulación y estacionamiento en las calzadas y espacios habilitados).

Para la fase de operación del proyecto existen previsiones frente a la ocurrencia de: accidentes con vehículos y personas (que pueden ser evitados mediante la colocación de vallado a ambos lados de la vía férrea en toda su traza, señalización vertical, horizontal, sonora y luminosa de los pasos a nivel y construcción de pasos elevados); derrame de productos químicos (que puede ser controlado mediante una correcta gestión de su almacenamiento y de circulación) y fallo técnico (el cual se puede atender mediante la ejecución del sistema de control de tráfico centralizado para garantizar la operación sin problemas del tren).