

21 de



C/146/2020

N° 389

Montevideo, 28 de abril de 2020.

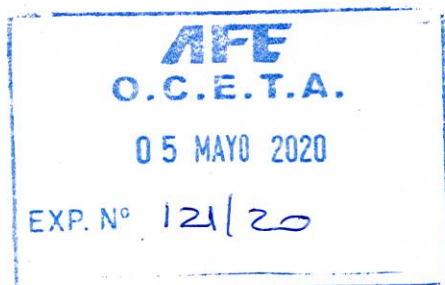
Señor Ministro de
Transporte y Obras Públicas,
Luis Alberto Heber.

Tengo el agrado de transcribir al señor Ministro y, por su intermedio, a la Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE), el siguiente pedido de informes presentado por el señor Representante Alfonso Lereté Torres: "Montevideo, 28 de abril de 2020. Señor Presidente de la Cámara de Representantes, Martín Lema. Amparados en las facultades que nos confiere el artículo 118 de la Constitución de la República, solicitamos que se curse el presente pedido de informes al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y, por su intermedio, a la Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE). Habiendo sido entregadas en forma provisoria el año pasado, las obras de reconstrucción de la vía FOCEM I, indicar en qué condiciones se encuentra la infraestructura actualmente. Saludamos al señor Presidente muy atentamente. (Firmado) ALFONSO LERETÉ TORRES, Representante por Canelones".

Saludo al señor Ministro con mi mayor consideración.


FERNANDO RIPOLL FALCONE
Secretario


MARTÍN LEMA
Presidente



21/5/2020

Zimbra:

FOJA 5/ANCO

Zimbra:

jborges@afe.com.uy

Trabajos de mantenimiento en Línea Rivera

De : GUILLERMO REYES
<guillermo.reyes@mtop.gub.uy>

mié., 20 de may. de 2020 11:28

Asunto : Trabajos de mantenimiento en Línea Rivera

Para : Ing. Jorge Borges <jborges@afe.com.uy>

Para o CC : ROGELIO SACIAS
<rogelio.sacias@mtop.gub.uy>, Ivo
Resnichenko
<ivoresni@corporacionferroviaria.com.uy>,
alvaro gomez <agomez@afe.com.uy>

Ing. Jorge Borges:

Estimado Jorge:

En base a informes del ayte. Rogelio Sacías, y otros relevamientos efectuados por CFU, se han localizado zonas con defectos de vía que la empresa tiene previsto atender:

Durmientes en mal estado: km 510, 515 a 517, 535, 539, 540 (en una junta)

Y también en algunos km próximos a Paso del Cerro

Desniveles en accesos al puente km 494

Reposición de cruz de San Andrés (algunas ya se han repuesto)

Reparación de adoquines en dos pasos a nivel en zona urbana de Rivera.

El desnivel que se había producido en el ADV1 de Paso del Cerro fue reparado, pero AFE mantuvo la precaución. La nivelación realizada posterior a la intervención indica que el desnivel actual está dentro de las tolerancias. Cabe mencionar que el ADV se encuentra sobre una curva y no está peraltado.

Actualmente la empresa distribuyó el personal en dos frentes: por una parte continúa la tarea de desmalezado, que avanza de sur a norte, se está llegando aprox al km 490 o 495. El segundo equipo se está ocupando del recambio de durmientes y atendiendo los otros defectos mencionados.

También se avisó a CFU sobre un desmoronamiento del talud en km 306.

Quedo a las órdenes por cualquier omisión en este resumen.

Saludos

Ing. Guillermo Reyes

Director del Contrato - MTOP

INFORME

SITUACIÓN ACTUAL DE LÍNEA RIVERA y RAMAL LIVRAMENTO**Tramo Paso de los Toros – Rivera**

El tramo de línea Rivera comprendido en este informe está definido por las progresivas 273.000 (Estación Paso de los Toros) y 563.435 (Fin de línea en Estación Rivera) y en el Ramal Livramento por las progresivas 562.500 y 566.642 (límite fronterizo con Brasil).

VELOCIDAD y CARGA POR EJE:

Las velocidades máximas establecidas para línea Rivera están fijadas en 40kms/h para trenes de carga y 75kms/h para trenes de pasajeros. En los ADV de vía principal la velocidad máxima establecida por diseño es de 50kms/h. En general es una vía que casi estaría cumpliendo con la Vía Clase 4 de la Norma ALAF.

En el Ramal Livramento la velocidad máxima tanto para carga como para pasajeros es de 25km/h. En cuanto a la carga por eje todo está para 18 toneladas.

Además de la restricción de velocidad en los ADV, rigen las siguientes precauciones:

UBICACIÓN			LONGITUD metros	VELOCIDAD Km/Hora	IMPLANTADA en fecha	LEVANTADA en fecha	MOTIVO
Km 323 P8 al P12	323.571	323.857	286	25	20/5/2019	vigente	Torcedura
Km 333 al P4	333.000	333.285	285	25	20/5/2019	vigente	Torcedura
Km 334 P4 al P8	334.307	334.615	308	25	20/5/2019	vigente	Torcedura
Km 382 P7 al P9	382.466	382.600	134	25	5/10/2018	vigente	Cambio de empalme en mal estado
Km 418 P8 al P9	418.444	418.500	56	25	20/5/2019	vigente	Torcedura
Km 442 P10 al P11	442.666	442.733	67	25	2/5/2018	vigente	Desmoronamiento de alcantarilla
Km 446 P12 al km 447	446.800	447.000	200	25	27/12/2018	vigente	Desniveles
Km 448 P2 al P3	448.133	448.200	67	50	30/9/2019	vigente	Desniveles
Km 449 P3 al P4	449.187	449.250	63	25	1/12/2018	vigente	Desniveles y torceduras
Km 470 P14 al P15	470.875	470.937	62	50	30/9/2019	vigente	Desniveles
Km 478 P12 al Km 479	478.800	479.000	200	25	11/5/2020	vigente	Desniveles
Km 485 P8 al P10	485.533	485.666	133	25	28/2/2020	vigente	Torceduras
Km 510 al P9	510.000	510.571	571	25	13/12/2018	vigente	Torceduras
Km 518 P12 al km 519	518.857	519.000	143	25	11/2/2020	vigente	Reparación de vía
Km 554 P2 al P3	554.142	554.214	72	50	30/9/2019	vigente	Desniveles

SUPERESTRUCTURA de VÍA PRINCIPAL

- RIELES:
 - Toda la línea Rivera cuenta con rieles de 100lbs/yd de 25mts de longitud eclisados en juntas a escuadra. De Paso de los Toros a Chamberlain modelo BS100A y de Chamberlain a Rivera modelo R50.
 - El Ramal Livramento cuenta con rieles de 80lbs/yd modelo C.U.R. de 12 mts también eclisados y con tercer riel para vía de trocha angosta con mismo calibre.
- DURMIENTES:
 - Todo el tramo objeto de este informe cuenta con durmientes mayoritariamente de madera dura pero también con durmientes de acero en algunos tramos. La densidad promedio de durmientes por kilómetro es de 1480.
- FIJACIONES:

- Los rieles están fijados rígidamente a los durmientes de madera únicamente por tirafondos y a los durmientes de acero con bulones dobles, chapitas apretadoras, tuercas y arandelas.
- A su vez en los tramos con durmientes de madera hay anclas colocadas con una distribución de 28 unidades cada 25mts.
- BALASTO:
 - Toda la extensión de la vía principal tiene balasto de piedra partida proveniente de las canteras de “Minas de Corrales” en Rivera y de “Parada Sud” en Durazno con una densidad promedio de 1m³ por metro lineal.
- APARATOS DE VÍA
 - Todos los ADV en vía principal del tramo son AMURRIO de 100lbs/yd, accionados manualmente por marmita, excepto el ADV de empalme al Ramal Piedra Sola (km 382) que por estar incluido en el proyecto inicial del Focem 2, no se recambió quedando el de 80lbs/yd anterior.

DESVIOS DE CRUCE

A partir del proyecto “FOCEM 1” en las estaciones y progresivas que se detallan a continuación se cuenta con desvíos de cruce de 800 mts libres para cruces de trenes largos. Estos desvíos son de rieles BS100A o GB50 de 100lbs/yd, con durmientes de madera dura en su totalidad con una densidad de 1400 unidades por km. También están anclados y balastados como en vía principal.

- Km 273 – Estación Paso de los Toros
- Km 289 – Estación Chamberlain
- Km 335 – Estación Achar
- Km 382 – Estación Piedra Sola
- Km 442 – Desvío “km 442”
- Km 479 – Estación Paso del Cerro
- Km 519 – Estación Tranqueras
- Km 558 – Desvío “km 558”

En las estaciones Churchill (km 324), Tambores (km 407), Tacuarembó (km 445) y Paso Ataques (km 534) hay desvío de cruce con las mismas características constructivas, pero no de 800mts debido a limitaciones del terreno y el entorno.

VÍAS AUXILIARES

También a partir del proyecto “FOCEM 1” las vías auxiliares de la mayoría de las estaciones cuentan con rieles de 80lbs/yd, ADV reparados del mismo calibre, durmientes de madera nuevos y buen volumen de piedra partida.

Las vías auxiliares que quedaron con rieles de 65 lbs/yd son las siguientes:

- Estación Chamberlain, vía 4 (intervenida en Focem 1)
- Estación Churchill, vía 3 (sin intervención en Focem 1)
- Estación Piedra Sola, vía 5 (sin intervención en Focem 1)
- Estación Tacuarembó, vías 4 y 17 (intervenidas en Focem 1), vías que emergen desde la giratoria (sin intervención en Focem 1)
- Estación Rivera (solo hay 100lbs en vía principal, el resto no fue intervenido por Focem 1)

Los Aparatos de Vía en estas vías auxiliares también son accionados manualmente con marmitas tradicionales de AFE.

INFRAESTRUCTURA PARA CARGAMENTOS

No todas las estaciones cuentan con infraestructura suficiente para acopio y carga de mercancías. El Pliego de Condiciones del FOCEM 1 no hacía hincapié en este aspecto y los proyectos de ampliación de desvíos y rehabilitación de vías en las estaciones presentados por CFU, aprobados por MTOP y AFE tampoco priorizó esta actividad. Deberá estudiarse en cada caso las adaptaciones que deban hacerse (en algunas estaciones es solo entubar zonas de cunetas para acceder fácilmente a la vía como en el caso de Tambores). Otro aspecto que sería recomendable tener en cuenta en las estaciones donde surjan cargas es disponer de algún dispositivo de control del gálibo, tipo "Arco de Fútbol" y para controlar el peso de los vagones.

SEÑALIZACIÓN y SEGURIDAD

- Señalización en estaciones: Todas las señales mecánicas de aproximación a estaciones, las de salida y puentes de maniobras están fuera de servicio. La estación Tacuarembó es la única dotada de señales eléctricas de aproximación y están en servicio.
- Señalización y seguridad de ADV:
 - Todos los ADV de vía principal tanto en estaciones como en desvíos de cruce y particulares fuera de las mismas, están dotados de brazo indicador de posición de aguja ("pajarito"), pasadores y chavetas con candados y bloqueadores de aguja.
 - Los ADV de vías auxiliares, están en su mayoría dotados de cubos indicadores de posición de agujas, chaveta y candado en marmitas.
- Seguridad en desvíos de cruces y vías auxiliares: los desvíos de cruce ampliados están dotados de vía de escape, paratopes y cajón de arena. Las vías auxiliares en su gran mayoría cuentan con calzos descarriladores.
- Señalización de Pasos a Nivel: Como norma general todos los Pasos a Nivel del tramo cuentan con sus correspondientes Cruces de "San Andrés" como señalización de advertencia para el tránsito carretero. Sin embargo, para trenes no existen señales de advertencia adecuadas, salvo en aquellos Pasos a Nivel protegidos con Oscilantes como en el caso de Tacuarembó. Los únicos P.N. dotados con barreras están en Estación Paso de los Toros y en Estación Rivera.

PUNTOS CRÍTICOS y AMENAZAS

- Km 418 – El socavamiento del talud izquierdo en el terraplén sur al puente, cada vez es mayor. Existe alto riesgo de que en próximas lluvias el arroyo termine por provocar un corte de la vía en ese punto.
- Km 442 – Similar situación que en km 418 pero a menor escala. El talud derecho del terraplén al sur de una alcantarilla presenta socavación por aparente desviación del cauce del arroyo el cual llega a la vía en un ángulo demasiado agudo.
- Agua sobre la vía: hay otros puntos identificados donde el agua ha llegado a pasar por sobre la vía generando el arrastre del balasto. Por mencionar algunos: Km 304, Km 315, Km 337, Km 414, Km 470, Km 510, Km 512 y km 524.
- Durmientes - Si bien todos fueron recibidos por cumplir con las especificaciones del pliego, de acuerdo con lo que informan nuestros revisadores, se empezó a detectar muchos que ya cumplieron su vida útil. Los tramos más críticos en este sentido son de km 275 a km 335 (agravado entre kms 298 y 304 y sobre el puente Cardozo en km 316), de km 480 a km 519 y de km 530 a km 550.

Este aspecto será atendido por CFU a partir de agosto 2020, salvo que se detecte algún lugar que requiera ser atendido de urgencia. Pero por lo que tengo entendido esta intervención sería solo para cumplir con los parámetros de seguridad establecidos para Clase 3 de la Norma ALAF.

- Señalización de estaciones – Como se menciona más arriba las señales mecánicas en las estaciones no están operativas. Incluso en las estaciones donde se hizo ampliación de desvíos la señal de aproximación del lado hacia donde se amplió quedó pasando el cambio de entrada. Esto podría generar alguna dificultad en la operativa de las estaciones y para el gobierno de la marcha de trenes de acuerdo con la reglamentación vigente. Se recomienda tratarlo con las Gerencias de Comunicaciones, Operaciones y Sub-Gerencia de Tráfico.
- Animales en la vía – Si bien es una situación generalizada de la red ferroviaria en Uruguay, la línea Rivera no escapa a la realidad debido al mal estado y/o ausencia de los cerramientos linderos a la faja de vía. En muchas zonas urbanas donde no solo hay presencia de animales (incluso atados al riel de la vía como en el Ramal Livramento) sino también pasadas irregulares de personas no existen cerramientos que definan claramente los límites de las propiedades de AFE. En zonas suburbanas y rurales los tejidos y alambrados en su mayoría están en estado malo o regular. También hay muchos lugares en que no hay alambrado entre la vía y los caminos vecinales cuyos trazados son paralelos. Además, ningún Paso a Nivel cuenta con Rejillas Guarda ganado, aunque en el Focem 1 había un rubro destinado al suministro de las mismas, pero se prefirió destinar esos fondos a mejorar otros aspectos ya que las rejillas no cumplirían función alguna si no había alambrados.
- Ramal Livramento – Es un tramo corto de vía pero que se encuentra emplazado en zonas críticas de la ciudad de Rivera. El entorno es complicado y al no haber claramente definido límites de propiedad de AFE y sin tráfico durante tantos años su aspecto es de total abandono. Todos los días se están generando nuevas pasadas irregulares de personas, animales y hasta vehículos con aporte de material obstruyendo cunetas, formando basurales, etc. Es de suma importancia que con un tiempo lo más prudencial posible, la regional sea avisada de una reactivación de tráfico por este tramo de vía para poder hacer la limpieza y acondicionamiento adecuado.
- Estabilización de la vía – Hay que tener en cuenta que desde la recepción provisoria de las obras del Focem 1, no han circulado trenes de carga por este tramo de la línea, solamente de pasajeros. Por tal motivo durante la circulación de las primeras 100.000 toneladas, es de esperar que se generen algunas deformaciones en la geometría de la vía.

PERÍODO DE GARANTÍA FOCEM 1 y CONTRATO DE MANTENIMIENTO CFU – MTOP

FOCEM 1 - La obra de Rehabilitación de vías del tramo Pintado – Rivera, ejecutada por la Corporación Ferroviaria del Uruguay inició en noviembre de 2013. Por el proyecto “Ferrocarril Central” el tramo inicial de 422 kms se redujo a 294.500 kms (de Paso de los Toros a la Frontera Rivera). El período de garantía es de dos años a partir de la última recepción provisoria que se firmó en mayo 2019. El Ramal Livramento no tiene garantía ya que no tuvo recepción provisoria sino definitiva con aprobación también de FOCEM.

CONTRATO DE MANTENIMIENTO - Actualmente están en ejecución tareas de mantenimiento del tramo Paso de los Toros – Rivera (sin el Ramal Livramento) definidas por un contrato entre el MTOP y CFU celebrado en febrero de 2020. Este tiene una duración de un año e incluye limpieza de faja, mantenimiento de la señalización y mantenimiento de juntas.

EN CONCLUSIÓN

Si bien hay aspectos a mejorar en el corto plazo y acciones importantes a definir para el mediano y largo plazo, en general la vía en el tramo Paso de los Toros – Rivera se encuentra en buenas condiciones de circulación tanto para trenes de carga como de pasajeros.

Administración de Ferrocarriles
del Estado
A.F.E.

N° 111260

Foja N° 8/0040

ANTECEDE	N°	Informe " Situación actual de línea Riviera y ramal Sucre"		
SERIE				

Montevideo, 21 de mayo de 2020-

Ref.: 121/20

GERENCIA DE INFRAESTRUCTURA

A: GERENCIA GENERAL

Asunto: MTOP REMITE OFICIO N° 389 DE LA CAMARA DE REPRESENTANTES SOLICITANDO PEDIDO DE INFORMES PRESENTADO POR EL SR. ALFONSO LERETE RELATIVO A FOCEM I.

Elévese a Gerencia General el informe realizado sobre el estado de situación de la infraestructura rehabilitada en el marco de las obras FOCEM I en conjunto con el equipo de semitecnicos de la Regional Norte.

Asimismo, se adjunta mail del director de proyecto Ing. Guillermo Reyes sobre los trabajos de mantenimiento que esta realizando la empresa contratista (CFU) en la línea mencionada.

A sus efectos.



Ing. Jorge BORGES
Gerente de Infraestructura

Administración de Ferrocarriles
del Estado
A.F.E.

N° 119147

Foja N° *10/01/20*

ANTECEDE	N°	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>6</i>	<i>9</i>	<i>7</i>	<i>0</i>
SERIE		<i>uno</i>	<i>dos</i>	<i>seis</i>	<i>nueve</i>	<i>siete</i>	<i>cero</i>

Ref.: 00121/20
RD.126/20
Acta N°9

ADMINISTRACION DE FERROCARRILES DEL ESTADO.-----

Montevideo, 10 de junio de 2020.-----

VISTO: el Oficio N°389 de fecha 28/IV/20, cursado por la Cámara de Representantes a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, remitiendo exposición escrita del señor Representante Nacional, Alfonso Lereté Torres, relativa al pedido de informes sobre las obras de reconstrucción de la vía FOCEM I; -----

RESULTANDO: I) que al efecto, la Gerencia de Infraestructura, elaboró informe que luce de fojas 6 a 7; -----

-----II) que a su vez adjunta a fojas 5, mail del Director del proyecto Ingeniero Guillermo Reyes, sobre los trabajos de mantenimiento que está realizando la empresa contratista (Corporación Ferroviaria del Uruguay), en la referida línea; -----

CONSIDERANDO: lo informado, corresponde proceder en consecuencia, -----

ATENTO: a lo expuesto precedentemente; -----

----- EL DIRECTORIO -----

----- RESUELVE: -----

- 1º) TOMAR conocimiento del Oficio N°389 de fecha 28/IV/20, cursado por la Cámara de Representantes a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, por el cual transmitió el pedido de informes del señor Representante Nacional, Alfonso Lereté Torres, sobre las obras de reconstrucción de la vía FOCEM I.
- 2º) REMITIR con nota a la citada Secretaría de Estado, las presentes actuaciones, comunicándole la información proporcionada por la Gerencia de Infraestructura, que luce de fojas 5 a 7 de obrados. -----
- 2º) CUMPLASE por Secretaría General.-----

Fernando Núñez Lantes
Esc. Fernando Núñez Lantes
Secretario General



Miguel Vaczy Bareiro
Arq. Miguel Vaczy Bareiro
Presidente

VCC

56 354602



Ministerio
de Transporte
y Obras Públicas

Montevideo, 06 JUL. 2020

Señor Presidente de la
Cámara de Representantes
Dr. Martín Lema
Presente:

El Ministro de Transporte y Obras Públicas tiene el honor de dirigirse a ese Cuerpo, en respuesta al Oficio N° 389 de fecha 28 de abril de 2020, por el cual se transcribe el pedido de informes presentado por el Sr. Representante Alfonso Lereté Torres, solicitando información respecto a las condiciones actuales de la infraestructura de las obras de reconstrucción de la vía en el marco del FOCEM I.-

Al respecto, se adjunta informe elaborado por la Administración de Ferrocarriles del Estado, en torno al tema motivo de obrados. -

Sin otro particular, saluda al Señor Presidente muy atentamente,

2020-10-1-0002026

dr

LUIS ALBERTO HEBER
Ministro de Transporte y Obras Públicas