



## **PROGRAMA DE SENSIBILIZACIÓN EN SEGURIDAD VIAL FERROVIARIA**

### **1. ¿Qué es el Programa de Sensibilización en Seguridad Vial Ferroviaria y en qué consiste?**

El Programa de Sensibilización en Seguridad Vial Ferroviaria es una iniciativa del Ministerio de Transporte y Obras Públicas que cuenta con el apoyo de UPM y es ejecutado por el Automóvil Club del Uruguay y que tiene por objetivo informar, educar en buenas prácticas de seguridad vial en el entorno de las vías férreas, en el marco de la entrada en operación del Ferrocarril Central.

El Programa está dirigido a las comunidades que habitan 21 localidades por donde pasa la vía, en los departamentos de Montevideo, Canelones, Florida y Durazno. Se basa en dos ejes: intervención en la comunidad y comunicación. Se trabaja articuladamente con las Intendencias, ANEP y CECEOED, entre otros. Las actividades comprendidas en el Programa son la realización de 500 talleres presenciales y virtuales con diferentes públicos, el uso de la realidad virtual y aumentada, campaña en redes sociales, y la realización de materiales gráficos específicos.

Asimismo, se realizará una acción especial dirigida a los habitantes que habitualmente deben cruzar los pasos a nivel que cuentan únicamente con señalización de Cruz de San Andrés y cartel de PARE. Estas acciones consistirán en charlas informativas, así como la distribución de material informativo.

### **2. ¿Cuál es el papel de MTOP en este Programa?**

MTOP es el administrador de la infraestructura ferroviaria, a través de la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario (DNTEF). MTOP lidera este Programa que ejecutará Automóvil Club del Uruguay, con el apoyo de UPM.

### **3. ¿Cuál es el papel de UPM en este Programa?**

UPM como uno de los usuarios de la línea del Ferrocarril Central, apoya la realización de este Programa de Sensibilización en Seguridad Ferroviaria, en el marco de sus programas de relacionamiento con las comunidades en las que trabaja, promoviendo operaciones seguras y responsables con el ambiente.

#### **4. ¿Cuál es el papel de ACU en este Programa?**

Automóvil Club del Uruguay es quien ejecuta la realización de este Programa de Sensibilización en Seguridad Vial Ferroviaria, bajo el liderazgo del MTOP y con el apoyo de UPM.

#### **5. ¿Por qué es ACU quien ejecuta este Programa de Sensibilización en Seguridad Vial Ferroviaria?**

ACU es una institución líder en servicios de movilidad en nuestro país y cuenta con gran experiencia en la promoción de la seguridad vial y el trabajo con comunidades, además de poner a disposición la experiencia de sus técnicos y los de la Federación Internacional del Automóvil (FIA).

#### **6. ¿Cuándo comenzó el Programa? ¿Qué tienen previsto para el 2024?**

El Programa de Sensibilización en Seguridad Vial Ferroviaria empezó en abril de 2023 con la realización de talleres dirigido a autoridades y fuerzas vivas de los departamentos involucrados. Se realizó un taller por departamento, totalizando 8 encuentros. En el segundo semestre se realizaron 253 talleres para estudiantes de liceos públicos y privados, estudiantes de escuelas técnicas y docentes de las localidades por donde pasa la vía. El Programa continúa en 2024 con un curso dirigido a autoridades y fuerzas vivas de las localidades por donde pasa la vía, nuevos talleres para docentes, escolares, liceales y estudiantes de escuelas técnicas de institutos públicos y privados, ubicados en las mismas localidades, charlas para los habitantes que habitualmente cruzan los pasos a nivel rurales y una campaña de redes sociales

#### **7. ¿Por qué se eligió trabajar con estos públicos?**

Las autoridades departamentales y locales, así como las fuerzas vivas son actores fundamentales a la hora de difundir este mensaje de seguridad vial. Por este motivo se eligió comenzar el Programa trabajando con ellos, de forma de compartir y alinear mensajes y estrategias de prevención, adelantándonos para preparar a la población para el momento en que comience a circular el Ferrocarril Central.

Por otra parte, se entendió necesario priorizar el trabajo con los adolescentes para generar conciencia, conocimiento y elevar los niveles de precaución, dado que las estadísticas indican que tienen una alta participación en los siniestros de tránsito.

En 2024, se suma a los escolares de 6tos años y a docentes de escuelas y colegios de las localidades por donde pasa la vía, así como también el acercamiento a referentes de las zonas con baja densidad de población y presencia de pasos a nivel.

## **8. ¿A qué comunidades va dirigido este Programa de Sensibilización en Seguridad Vial Ferroviaria?**

A todas las localidades por donde existe un renovado tránsito ferroviario. En el caso de Montevideo se hace foco en la zona oeste del departamento.

## **9. ¿Los talleres son abiertos a toda la comunidad?**

Estos talleres tendrán 3 públicos principales: autoridades locales y departamentales, docentes y jóvenes y niños. Los talleres se irán adaptando a cada uno de los públicos dirigidos.

## **10. ¿Cuántos talleres se van a dictar?**

En total se dictarán más de 500 talleres, de los cuales ya se realizaron más de 250 en 2023, llegando a 6.200 personas. El objetivo es alcanzar a 12.000 personas al final el Programa.

Los talleres abarcan los departamentos de Durazno, Florida, Canelones y Montevideo, y se desarrollan en forma presencial y virtual, teniendo como destinatarios a las autoridades y fuerzas vivas departamentales y nacionales, jóvenes estudiantes de escuelas técnicas, liceos públicos y privados, escolares de los cuatro departamentos involucrados, docentes de escuelas técnicas, liceos, escuelas públicas y privadas.

## **11. ¿En qué consisten los talleres?**

Se trata de instancias en las que se transmiten las características de este renovado ferrocarril, los pasos a nivel, señales y sistemas de protección que podemos encontrar en los pasos a nivel o próximos a ellos, además de promover prácticas y conductas seguras en los entornos de las vías.

La dinámica de los talleres es participativa en las distintas situaciones que se puedan generar, buscando el intercambio con los participantes.

En los talleres dirigidos a los jóvenes y niños se utiliza la realidad virtual de forma de que los participantes puedan experimentar situaciones cercanas al entorno de la vía en un entorno seguro y controlado.

## **12. ¿Cuándo estará operativo el Ferrocarril Central?**

Las obras y el cronograma son acordados por el MTOP y el Grupo Vía Central. Se estima el inicio de las operaciones en abril de 2024.

### **13. ¿Qué pasa con el impacto sonoro en las comunidades atravesadas por la vía? ¿Está medido?**

El impacto sonoro del pasaje del Ferrocarril Central fue estudiado previamente. Se establecieron parámetros y estándares admitidos tanto para la obra como para durante la operación. Estos parámetros son controlados y gestionados por las autoridades competentes del MTOP y del Ministerio de Ambiente.

### **14. ¿Cómo se definieron los pasos a nivel?**

MTOP en conjunto con las Intendencias de los departamentos de Durazno, Florida, Canelones y Montevideo, analizó la conveniencia de contar con pasos a nivel que permiten que vehículos y peatones crucen la vía. La cantidad de pasos a nivel definida, es la necesaria de modo de asegurar la circulación del ferrocarril en armonía con la circulación y tránsito de las personas.

### **15. ¿Cambió la circulación vehicular en algunos tramos en función del ferrocarril?**

A lo largo de toda la vía, se ha priorizado la seguridad tanto de peatones, vehículos y trenes. Por este motivo, en algunos puntos de algunas localidades se decidió reconfigurar la circulación de peatones y vehículos.

### **16. ¿Todos los pasos a nivel tienen la misma señalización y sistemas de protección?**

No. Los pasos a nivel tienen diferente señalización, de acuerdo a las características de cada pasaje, teniendo en cuenta la ubicación (urbana o rural), el flujo vehicular, peatonal, visibilidad, etc. A partir de dicha caracterización realizada, se definió el tipo de señalización y sistemas de protección necesario para cada uno.

### **17. ¿Qué velocidad desarrollará el tren?**

Los trenes de carga podrán desarrollar velocidades de hasta 80 km/hora en zonas rurales, 60 km/hora en vías dobles y 40 km/hora en zonas urbanas. Las velocidades de circulación del tren se encuentran monitoreadas por el Centro de Control de Tráfico de la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario (DNTE).

### **18. ¿A qué horas pasará el tren? ¿Lo van a comunicar?**

A partir del comienzo de la operación del Ferrocarril Central, pueden circular trenes en cualquier momento del día y de la noche. La Dirección Nacional de Transporte Ferroviario ha elaborado un cronograma de frecuencias de salidas predeterminadas, el cual gestionará y difundirá.

## 19. ¿Qué es un paso a nivel?

Un paso a nivel es el punto donde confluyen al menos dos tipos de tránsito: el del tren con el tránsito de vehículos o peatones. Es un punto habilitado para cruzar.

## 20. ¿Qué es un paso a desnivel?

Es el cruce de dos o más vías de tránsito a diferentes alturas o pendientes de forma que el tránsito no se ve interrumpido. Existen pasos a desnivel elevados o subterráneos.

## 21. ¿Cómo son los tiempos de espera en los pasos a nivel?

Los tiempos que los vehículos deberán esperar para cruzar la vía en un paso a nivel con barrera varían dependiendo del paso a nivel. Dado que no es posible comunicar un tiempo para cada paso a nivel, se opta por indicarle a la población que siempre que se enfrente a una barrera baja, entienda que hay uno o más trenes próximos y que, por su seguridad, debe esperar a que la barrera se levante antes de proseguir la marcha.

Siempre que se enfrente a un paso a nivel, respete las señales presentes, haga una detención total, mire y escuche.

## 22. ¿Por qué hay tanta señalización y protección en algunos pasos a nivel?

Los pasos a nivel han sido clasificados por el MTOP en función del nivel de riesgo. Aquellos que por sus características tienen un nivel de riesgo más alto, cuentan con un mayor nivel de sistemas de protección. De todas formas, hay que tener claro que todos los pasos a nivel deben ser respetados, teniendo siempre la prioridad de paso el ferrocarril.

## 23. ¿Por qué es necesario que la población tome sus recaudos ante el ferrocarril, si es que este es de última generación? ¿No frena si el maquinista ve un obstáculo en la vía?

Si bien el ferrocarril cuenta con locomotoras de última generación, monitoreadas permanentemente, las cuales pueden detenerse si la situación lo amerita, para poder detenerse totalmente necesitan tiempo, lo cual en situación de carga completa y a velocidad máxima permitida, se traduce en 1.000 metros a partir de que se da la orden de detener el ferrocarril.

Un camión, un ómnibus o un auto tienen mayor maniobrabilidad que un tren ya que pueden esquivar y requieren menor cantidad de metros para detenerse totalmente al tratarse de vehículos más livianos.

Las vías son seguras en líneas despejadas, sin obstrucciones durante el recorrido.

#### **24. ¿Cuántos metros necesita el ferrocarril para detenerse?**

La cantidad de metros necesaria para detener totalmente un ferrocarril depende de varios factores, entre ellos de la velocidad desarrollada y del peso de la carga. En este caso, un tren con formación máxima de vagones cargados, circulando a la velocidad máxima permitida puede requerir 1.000 metros para detenerse totalmente. Esto equivale a unas 10 canchas de fútbol. Por este motivo, aunque el conductor nos vea sobre la vía puede no tener tiempo y distancia suficiente para evitar embestirnos.

#### **25. Si tengo una duda respecto a cómo debo cruzar un paso a nivel, ¿a quién puedo dirigirme?**

Siempre que se enfrente a un paso a nivel, pare, mire y escuche, respetando las señales presentes.

Ante la duda respecto a cómo cruzar correctamente y en forma segura un paso a nivel puedes dirigirte a la Junta local, Municipio o Intendencia. De lo contrario puedes dirigirte a la web del MTOP: [www.mtop.gub.uy](http://www.mtop.gub.uy)

#### **26. ¿Qué debo hacer si mi vehículo se quedó sobre la vía?**

Si iniciaste el cruce y tu vehículo se quedó sobre la vía, debes rápidamente salir de tu vehículo y alejarte del mismo y de la vía. Es importante que no te detengas a retirar objetos del auto, dado que no sabes en qué momento podría pasar un tren.

Una vez en zona segura, comunícate con el 9-1-1 para reportar este incidente, indicándoles tu ubicación. Puedes ayudarte con el GPS de tu celular para ser más exacto. De inmediato se accionará un plan para detener a los trenes que puedan estar circulando cercanos al punto donde te encuentras.

#### **27. Soy peatón, ¿puedo cruzar la vía en cualquier punto?**

No. Como peatones solo debemos cruzar la vía en los lugares habilitados y utilizar las sendas peatonales ubicadas en los pasos a nivel o desnivel (donde existan). En aquellos puntos de gran circulación peatonal, los pasos a nivel cuentan con cruces especiales, denominados pasos a nivel peatonales. Estos puntos cuentan con la máxima protección para cruzar utilizando los laberintos, que son sistemas de protección que obligan a los peatones a caminar y mirar en ambos sentidos antes de cruzar la vía.

## **28. ¿Cómo cruzo de forma segura la vía del tren?**

Para cruzar en forma segura la vía debemos hacerlo únicamente en pasos a nivel o desnivel habilitados.

Si eres peatón, debes cruzar en los pasos a nivel que cuenten con sendas peatonales habilitadas o utilizando los laberintos, en los casos que los pasos a nivel cuenten con ello. Siempre debes estar atento a las señales y a los sistemas de seguridad de cada paso a nivel, que nos avisan cuándo es seguro cruzar y cuándo no lo es. Por ejemplo: una barrera baja o una señal fonoluminosa con luz y sonido activos, indican que no debemos cruzar y que debemos esperar a que la barrera se levante y a que las luces y sonido se apaguen para poder iniciar nuestro cruce.

Siempre se debe estar atento y mirar en ambos sentidos antes de iniciar el cruce. Nunca adelantes a otro vehículo, no hagas cambios sobre las vías, ni te detengas sobre la vía.

Siempre que se enfrente a un paso a nivel, pare, mire y escuche, respetando las señales presentes.

## **29. Ya pasó el tren, sin embargo, la barrera sigue baja. ¿Puedo esquivarla?**

No. Una barrera baja siempre significa que hay uno o más trenes en la proximidad de ese paso a nivel y, por lo tanto, no está permitido el cruce en ese momento. Ten paciencia y espera a que la barrera se levante y así poder proseguir tu marcha segura. ¡Nunca esquivas una barrera baja!

## **30. ¿En Montevideo, el paso del tren puede complicar la circulación en las cercanías de la vía?**

No. Se han resuelto todos los cruces, de manera de tener un tránsito vial fluido a través de la vía, de forma segura. En Montevideo, por tratarse de una ciudad con algunos pasos a nivel muy cercanos unos de otros, el pasaje de un tren puede abarcar a varios pasos a nivel a la vez, dependiendo de su ubicación, generando tiempos de espera mayores.

## **31. ¿Cuánto demora en pasar un tren?**

El tiempo que demora un tren en pasar totalmente dependerá de la velocidad de circulación y del largo de la formación que lleve en el momento. Ten en cuenta que una formación completa de vagones puede ser hasta casi 500 metros, es decir unas 5 cuadras.

El tiempo máximo de espera en un paso a nivel no superará los 6 minutos. Esto se dará en zonas urbanas, cuando el tren circule con su formación completa de vagones, a 45 km/hora.

### **32. ¿Cuánto puede demorar en habilitarse el cruce de vehículos o peatones en un paso a nivel?**

Los tiempos que debemos esperar para cruzar la vía en un paso a nivel con barrera varían dependiendo del paso a nivel. Dado que no es posible comunicar un tiempo para cada paso a nivel, se opta por indicarle a la población que siempre que se enfrente a una barrera baja, entienda que hay uno o más trenes próximos y que, por su seguridad, debe esperar a que la barrera se levante antes de proseguir la marcha.

### **33. Vivo en una localidad atravesada por la vía, si tengo que ir a un lugar del otro lado de la vía, ¿qué precauciones debo tomar?**

Siempre que se enfrente a un paso a nivel, pare, mire y escuche, respetando las señales presentes.

En el caso de tener que cruzar la vía en un paso a nivel con o sin barrera, los conductores de cualquier tipo de vehículo (autos, camiones, motos, bicicletas, etc.), deben salir con tiempo suficiente como para anticiparse a un posible paso de nivel con barrera baja o pasaje del tren.

Nunca pasar por debajo de una barrera que esté bajando o intentar ganarle el paso al tren. Se debe tener en cuenta que también existen pasos a desnivel para vehículos.

Los peatones deben tener presentes cuáles son los pasos a nivel peatonales y pasos a desnivel, habilitados más próximos.

### **34. ¿Cómo está previsto actuar ante un siniestro o accidente ferroviario? ¿Qué planes hay ante un descarrilamiento?**

Ante un siniestro o accidente ferroviario que involucre a un tren se pondrá en marcha un plan de emergencia, coordinado por el CECOED departamental. Esto involucra la participación de autoridades de tránsito, emergencias médicas, bomberos, policía, entre otros actores responsables de brindar respuesta ante estos casos.

En caso de detectar un siniestro o accidente, comuníquese con el 911 para reportarlo, indicándoles la ubicación.

### **35. ¿Qué llevan estos trenes de carga?**

En el caso de los trenes relacionados a la operación de UPM, cuando circulen desde la planta de UPM en Centenario (Durazno) hacia el Puerto de Montevideo, llevarán pasta de celulosa, y productos químicos cuando lo hagan en dirección opuesta.



Otros trenes podrán transportar mercancías variadas, como por ejemplo: madera, arroz, etc..

### **36. ¿Qué tan seguros son los vagones?**

Los vagones utilizados son extremadamente seguros tanto para transportar pasta de celulosa como productos químicos, siguen estándares internacionales y han sido homologados por la autoridad nacional competente, la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario. Además, de ser controlados regularmente por el operador antes de su utilización.

### **37. ¿Puede producirse un descarrilamiento?**

Los descarrilamientos pueden producirse por varias causas. Una de ellas es la velocidad excesiva. Otra causa es la falta de mantenimiento de vías o material rodante. Existen sistemas para evitar que el ferrocarril circule fuera de los límites establecidos para cada sección de la vía. En caso de detección de velocidades superiores a las permitidas, el tren puede ser detenido a distancia por el Centro de Control de Tráfico Ferroviario. De manera adicional, la vía ha sido diseñada para desempeñar velocidades superiores a las que desarrollará el ferrocarril. Por otra parte, se cuenta con un plan de mantenimiento tanto de la vía como del material rodante a efectos de verificar que se encuentre en las condiciones adecuadas para la circulación.

### **38. ¿Hay chances de contaminación ambiental?**

El ferrocarril es un sistema de transporte muy eficiente con respecto a las emisiones liberadas a la atmósfera. Además, los vagones utilizados tanto para transportar pasta de celulosa como productos químicos siguen estándares internacionales y han sido homologados por la autoridad nacional competente, Dirección Nacional de Transporte Ferroviario. Además, de ser controlados regularmente por el operador antes de su utilización.

Los planes de emergencia también incluyen la actuación ante potenciales sucesos con impacto ambiental.

### **39. ¿Qué planes hay ante un derrame de pasta de celulosa o productos químicos?**

Los planes de emergencia presentados oportunamente a todos los CEOED de los departamentos involucrados en el trazado de la vía ferroviaria también incluyen la actuación ante potenciales accidentes ambientales.

#### **40. ¿Cuál será la frecuencia de circulación de la operación de UPM?**

UPM dispondrá de 6 trenes por día, que circularán cargados de celulosa hacia el puerto de Montevideo, retornando vacíos hacia la planta. Al mismo tiempo que dispondrá de 1 tren de insumos por día hacia la planta, retornando vacío al puerto de Montevideo.

#### **41. ¿UPM será el único usuario de la vía? ¿Quiénes serán los usuarios de la vía?**

La vía puede ser utilizada tanto por operadores ferroviarios públicos (como AFE y SELF) como privados, que sean habilitados por la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario. Por lo tanto, habrá varios usuarios de la vía. UPM será un usuario de un servicio brindado por el operador habilitado DBCC.

PSSVF Preguntas y Respuestas – VII - 100424



Ministerio  
de Transporte  
y Obras Públicas

creando  
el mañana

UPM **BIOFORE**  
BEYOND FOSSILS



**ACU**  
AUTOMOVIL CLAYTON VINCENY