

Viaducto inteligente trae ventajas



Puerto de Montevideo. Foto: El País.

El Puerto ganará 9 hectáreas de superficie, acceso ferroviario por dos vías al puerto, mayor fluidez de circulación portuaria y desaparición de aquellas famosas colas de camiones.

Ya está avanzando la construcción del discutido Viaducto sobre la rambla Baltasar Brum, entre la vieja Central Térmica de UTE y la antigua Estación del Ferrocarril Central, que nos está imponiendo el desarrollo portuario. Estaríamos inaugurando esta obra en septiembre de 2021. Seguramente comenzaremos a verle buena cara cuando probemos sus ventajas, que a todas luces las tiene y no son pocas; para el puerto que ganará 9 hectáreas de superficie de imprescindible necesidad, acceso ferroviario por dos vías al puerto, mayor fluidez de circulación portuaria y desaparición de aquellas famosas colas de camiones con contenedores en la rambla portuaria que provocaban las quejas de camioneros y cargadores. Y por último quiero creer que el viaducto, al tener seis pistas de circulación -3 de ida y 3 de vuelta- y no cuatro como antes, la Rambla, será de satisfacción para los rambleros motorizados de los domingos y de todos los días y de los turistas que vienen del norte y oeste. Convengamos entonces que los viaductos son soluciones “traídas de los pelos” pero inteligentes, que son mal vistas por los inconvenientes que generan durante su construcción pero que, una vez construidos, ponen la solución en la mesa.

Todo lo que sabíamos hasta ahora del Viaducto era producto de la intuición, algunos datos y lectura. Lo que estamos escribiendo en esta nota, es resultado de una atrapante entrevista que hicimos al Ingeniero Alejandro Ruibal, el Director de la empresa uruguaya Saceem, constructora del Viaducto en consorcio con su filial Grinor S.A., empresa uruguaya líder en el desarrollo de bases y pavimentos para proyectos urbanos y de vialidad.

Viaducto

El proyecto está conformado por dos rampas de acceso de 200 metros de largo cada una, el propio viaducto de 1.800 metros de largo a 8 metros de altura apoyado sobre pilas de hormigón y un puente en arco de 160 metros de largo ubicado en forma contigua a la antigua playa de maniobras de la Estación Central. Vemos entonces que la extensión del proyecto será de 2.200 metros y, aunque corto, resultará una especie de Skyviewline divertida. Se nos aclara que el Viaducto quedará dentro de la nueva frontera portuaria y esas son las 9 hectáreas que ganará el puerto de retroárea gracias al viaducto. Como dijimos, el viaducto tendrá tres carriles en cada sentido con un ancho de 24 metros en total; actualmente la rambla tiene 2 carriles en cada sentido.

La pregunta no se hizo esperar ¿Es este viaducto apto para la circulación de autos de paseo y camiones con carga?. Si señor, este viaducto está diseñado y se construye para soportar la circulación de camiones cargados y de autos de paseo. Nosotros insistimos ¿admite camiones cargados con contenedores de 40 pies?. Sí señor, se están aplicando las mismas reglamentaciones que se aplican en las Rutas Nacionales.

Nos dio gusto describir este patito feo pero son los propios ingenieros quienes admiten que esas piezas aéreas de hormigón que conforman los viaductos, por lo general descolgándose por sobre los puertos, no son -desde el punto de vista urbanístico atractivos. Pero hay que admitir que son la mejor solución a problemas críticos que afectan la eficiencia de un puerto y la economía de un país. Y es una solución que el gobierno de la ciudad no va a dar. “En nuestro caso resolvimos dos temas; la entrada de una vía férrea para UPM y el mantenimiento de la vía existente hacia todos los muelles del puerto. No nos ahorramos estudios, modelos y alternativas para buscar lo mejor, el ideal y como embellecerlo, pues se entregará como una pieza funcionando en armonía con el hombre y su ambiente, con abundante y estratégica iluminación que realzará el paisaje”.

Rellenos

Hemos descrito el Viaducto aéreo. Que quede claro que la entrada al puerto de Montevideo de los camiones cargados será por el llamado Acceso Norte, un formidable relleno que se está haciendo desde septiembre pasado de sobre aguas orilleras tomadas a la bahía y donde pronto habrá ocho balanzas automáticas. Este Acceso Norte hay que situarlo entre las calles General Maximo Tajés y San Fructuoso. A partir de aquí un camión, luego de pesada su carga, ya sea contenerizada, a granel, troncos o ganado, avanzará hacia la playa de almacenamiento del contenedor, hacia la terminal de granos de TGM o directamente hacia el muelle de embarque correspondiente, a través de una senda de circulación corrida dentro del puerto hasta llegar al mismo barco. Esto fue posible, lo repetimos, gracias al Viaducto. Todos sabemos de que estamos escribiendo que es lo que quiere cada uno y que es lo que se está negociando. De manera que esta nota no es sorpresa para nadie. Todos somos inteligentes.

Una imagen que cambiará



Viaducto. Foto: El País.

A nuestros lectores les estamos ofreciendo esta espectacular imagen tan familiar para todos nosotros que en pocos meses no veremos nunca más, pues le pasará por arriba el Viaducto y lo que quede debajo con 8 metros de luz sera área portuaria administrada por la ANP. Pero el Viaducto no nos quitará totalmente la imagen que vemos sino lo que abarca su propia superficie plana. Hagamos entonces una descripción de lo que muestra la imagen:

1. Edificio Aguada Park - zona franca
2. Torre de las comunicaciones de Antel
3. Nueva estación de pasajeros de Afe
4. Vieja estación de ferrocarril "General Artigas"
5. Viejos depósitos de mercaderías sobre la calle Paraguay
6. Vieja via férrea de ingreso a la Estación Artigas y al puerto de Montevideo
7. Rambla Sud América sobre la cual se está construyendo el viaducto
8. Máquinas para perforar y construir los pilotes para el viaducto
9. Obrador instalado por el consorcio liderado por Saceem para la construcción
10. Antiguo Mercado de Frutos -actual depósito del Grupo Ras
11. Depósito 26 - talleres de la Anp
12. Depósito 25 - operador portuario Tamer s.a.
13. Depósito 24 - Portalsur Logistics.