

Señor Director de Búsqueda
Claudio Paolillo

Por la presente, el Grupo de Pasajeros en defensa de la Estación Central como Terminal de Trenes quiere manifestar públicamente su discrepancia con las expresiones del arquitecto Juan Articardi, presidente de la Sociedad de Arquitectos del Uruguay, por las manifestaciones vertidas en la excelente nota "El juicio infinito", publicada en la edición del pasado 17 de diciembre.

En dicho artículo, el arquitecto hace apreciaciones incorrectas respecto al transporte ferroviario y omite mencionar que cada vez hay más estaciones en ciudades importantes que han vuelto a su función original porque se demostró que fue un error abandonarlas y alejar la terminal de los trenes del centro de la ciudad.

El arquitecto cita a la estación de Orsay en París. La misma terminó siendo un museo porque ya en 1938 se había desafectado para los trenes de larga distancia por ser imposible extender sus andenes. Esos trenes pasaron a salir de Paris-Austerlitz. Y en 1979 cerró por completo, porque al crearse la línea "Transversal rivera izquierda" (del Sena) - luego línea C de la Red Expresa Regional de trenes suburbanos-, se unió por un túnel con la estación de Les Invalides, separadas tan solo por 841 metros. Los trenes siguen pasando por ambas estaciones, pero en un túnel separado de los históricos edificios. Además, París tiene SEIS estaciones terminales activas y pujantes, a las cuales a nadie se le pasa por la cabeza desafectar.

En otros lugares es cierto que hay estaciones reconvertidas pero porque había más de una estación, la línea férrea fue levantada, no hay servicio de pasajeros, o el edificio se usa para otros fines sin afectar el trazado ferroviario, y los pasajeros utilizan el andén (ejemplos hay a montones en las líneas regionales en Alemania).

También hay múltiples ejemplos de destrucción de terminales ferroviarias bien ubicadas que luego, para subsanarse, necesitaron inversiones multimillonarias por los errores cometidos. Aquí estamos a tiempo ya que tenemos toda la infraestructura, la cual hay que reparar, pero a un costo menor en comparación con lo invertido en otros países. Basta ver las inversiones en las estaciones de Auckland Britomart, Belfast New Street, Saint Paul Union y Gare du Palais - Quebec (y considerando además que en dos de las mencionadas circulan menos trenes por día que en Montevideo, pero se piensa en un futuro con más, no con menos trenes) para darse cuenta del monumental error que se puede cometer.

Montevideo tiene UNA sola estación terminal ferroviaria bien ubicada. Si la misma se perdiera y fuera imposible reutilizarla para el servicio ferroviario, el mismo quedaría PARA SIEMPRE relegado a ser un sistema de transporte marginal en el área metropolitana. ¿Y que significa "tener un transporte acorde para que combine con esa estación"? ¿Acaso la Estación Central General Artigas no es una ESTACION DE TRENES? ¿Cuales son los trenes "acordes"? Tampoco entendemos por que hace referencia a la "corta distancia" como exclusividad cuando ya San José, Florida, San Ramón y Minas son media distancia y posibles destinos de servicios regulares de pasajeros en no muy largo plazo.

Para informar al arquitecto de las posibilidades del transporte ferroviario suburbano de Montevideo, le comentamos que en enero de 2002 AFE transportó casi 20.000 pasajeros mensuales. Después de un incremento de frecuencias en julio de 2002, se pasó a transportar en enero de 2003 60.000 pasajeros al mes. En marzo de 2003 se abandona la Estación Central y se pierden 10.000 pasajeros mensuales, rondando un total anual de unos 100.000 según comentarios del coordinador de pasajeros de AFE de ese momento. Y todo esto, con las locomotoras diesel de 1963 y los coches remolcados de 1968-69 así

como los trenes Ganz de 1977 (los cuales, paradójicamente, se usan muy poco en la actualidad y todas sus locomotoras están fuera de servicio).

Con la actual terminal de trenes (la "nueva terminal de pasajeros", también conocida como "apeadero"), es imposible expandir las frecuencias, frena el desarrollo del transporte de carga ferroviario al puerto (cosa reconocida por el estudio interfase puerto-ferrocarril de 1997, que indicaba que la Estación Central era la playa de maniobras natural del mismo), es imposible combinar con el transporte urbano, esta alejada de todo y de todos y significó un enorme despilfarro de los dineros públicos por una lista de cosas que excede el tamaño disponible para esta nota.

Nuestro Grupo ha presentado un proyecto de centro intermodal de transporte para el edificio, destinando todos los espacios no necesarios (tanto en la actualidad como en el futuro) para el transporte ferroviario para otros fines, los cuales son mas de la mitad del espacio total disponible, incluso en el mismo edificio de la estación (un ala completa y un piso de la otra). Creemos que esta solución contempla todas las partes y no favorece a negocios inmobiliarios especuladores como ocurrió con el proyecto de Glenby y sus irregularidades que terminaron, precisamente, en pleitos judiciales interminables, y apuntando a un transporte ferroviario con mas presencia en el futuro.

El 5 de abril de 1997, el por entonces presidente de la Sociedad de Arquitectos Carlos Debellis, afirmaba a El País que "Sería un gravísimo e irreparable error la definitiva liquidación del acceso ferroviario a una zona bien próxima al Centro de la ciudad." (...) "Nosotros, que tenemos el privilegio de tener una estación con toda la infraestructura que significa, con un medio de transporte de tanta excelencia como el ferrocarril, en el centro de la ciudad, con vías férreas que llegan sin afectar lo urbano, no lo aprovechamos. Es una lastima que se este pensando en un desarrollo a costa de ese ingreso a Montevideo, que se puede preservar sin afectar las propuestas de revitalización urbana. (...) Es imprescindible considerar los accesos ferroviarios a Montevideo en cualquier proposición urbanística; y el aprovechamiento de la infraestructura existente para su desarrollo futuro. El país lo necesita. Esto también nos muestra como se deben coordinar los proyectos puntuales con los planes macro".

Sin otro particular, le saluda atentamente,

Marcelo Benoit
Coordinador
Grupo de Pasajeros en defensa de la Estacion Central