

Estación Central General Artigas: un final incierto para más de 12 años de litigio y abandono

# El juicio infinito

N°1846 - 17 AL 24 DE DICIEMBRE DE 2015

Silvana Tanzi

Un centro cultural. Un shopping con un hotel cinco estrellas. Un complejo de viviendas. Una estación de trenes con un centro cultural. Un centro de convenciones. Solo una estación de trenes. Desde hace más de 12 años se vienen escuchando diferentes propuestas para el destino de la Estación Central General Artigas, pero hasta ahora nada se ha podido concretar y el edificio se ha sumado a la lista de los abandonados de la ciudad.

El 28 de febrero de 2003 fue la última vez que llegó y partió un tren de la estación, lo que llevó a su cierre. Pero al mismo tiempo comenzó un periplo difícil de resumir que se inició a fines de los años 90 e implicó un largo proceso judicial, que hasta el día de hoy no se ha dilucidado, entre el Estado y la empresa Glenby SA.

Mientras tanto, el edificio construido en 1897 por el arquitecto italiano Luigi Andreoni, y que fue declarado Monumento Histórico Nacional en 1975, ha venido batallando contra el tiempo en una especie de “abandono vigilado” por el Banco Hipotecario (BHU). Muestras de su deterioro se ven en su galería sobre la calle La Paz: un fuerte olor a orina, paredes cubiertas de grafitis y ennegrecidas por la quema de basura, destrozo de aberturas y de la ornamentación, entre ellas las estatuas de los inventores Alessandro Volta y Denis Papin, que perdieron sus pies y algunos de sus dedos.

A partir del lunes 14, una cinta amarilla impide el paso por esa pasiva que luce más limpia y sin las personas en situación de calle que se habían adueñado del lugar. “Se está construyendo un vallado a efectos de una

mayor protección”, dijo a **Búsqueda** Ana Salveraglio, presidenta del BHU, porque todo indica que un nuevo juicio estaría por iniciarse con un final incierto. Pero para entender la situación actual de la Estación Central hay que remontarse hacia fines de los años 90.

## **Laberinto judicial**

En 1998, en el segundo gobierno de Julio María Sanguinetti, con un préstamo del Banco Interamericano de Desarrollo, el BHU le compró a AFE la Estación Central para la construcción de un proyecto inmobiliario enmarcado en el llamado Plan Fénix, y, para ello, creó la sociedad anónima Saduf.

En 2001, Saduf llamó a licitación y se presentó un solo oferente: la empresa Glenby SA, a cargo de Fernando Barboni. El empresario presentó un proyecto que implicaba la construcción de un shopping, cuatro torres y un hotel cinco estrellas en la playa de maniobras de la estación. De acuerdo con el contrato de la licitación, Barboni adquirió la propiedad con obligación de construir y se le otorgó el usufructo comercial por 30 años con opción a 20 más.

Como el BHU no le entregó a Glenby a tiempo los terrenos que aún estaba usando AFE, la empresa le entabló una demanda al Estado en 2003. Este primer juicio terminó en 2011 con un fallo de la Suprema Corte de Justicia a favor de Glenby, pero Barboni alegó que no quería los bienes e inició otro juicio por daños compensatorios y reclamó 1.040 millones de dólares. Glenby nunca tomó posesión material del predio, a pesar de que Saduf hizo la entrega en el juzgado.

En octubre de 2015, la Suprema Corte de Justicia falló en el nuevo litigio a favor del Estado, por lo que Glenby está obligado a cumplir con el contrato generado en la licitación de 2001. Pero por ahora Glenby continúa sin

hacerse cargo del bien. Por lo tanto, se está en la misma situación que en el inicio, a fojas cero, con la posibilidad de que el Estado le inicie un nuevo juicio de disolución de contrato por incumplimiento.

## **Pasajeros en pie de lucha**

“Cuando se comenzó a hablar de la venta de la estación dijimos que no se iba a hacer nada, que la estación iba a quedar abandonada. ¿Y qué pasó? No se hizo nada y la estación quedó abandonada”, comentó Marcelo Benoit, presidente del Grupo de Pasajeros en Defensa de la Estación Central.

Este grupo comenzó a reunirse en 1998 y ha venido batallando para que los trenes vuelvan a llegar a la Estación Central. En 2003 se inauguró una nueva y pequeña terminal a 500 metros hacia el norte, en Paraguay y Venezuela, al pie de la Torre de las Telecomunicaciones.

Benoit considera que Barboni inició esta serie de juicios para sacarle dinero al Estado. “Era un mecanismo que también hacía con otras obras. Esto está en las actas de la Comisión investigadora del Funcionamiento de los Entes (2000-2005)”, afirma. El grupo de pasajeros tiene un proyecto para reactivar la Estación Central y plantea que con su clausura el sistema ferroviario perdió 100.000 pasajeros. “Si los trenes siguen llegando a la nueva terminal, se los relega a ser un medio de transporte marginal. Sin embargo, en la Estación Central se puede hacer un circuito de ómnibus hacia varias zonas de la ciudad. Ahora los trenes llegan a la nada”.

Sobre la idea de hacer un centro cultural o destinar el edificio a otros fines, Benoit plantea los problemas de costos y mantenimiento. “Hay una obsesión con hacer un centro cultural, siempre lo mencionan. En la Estación Mapocho de Santiago de Chile hicieron un centro cultural, y ahora

quieren poner trenes para el norte de Santiago pero no pueden porque las vías van solo hacia el sur. Les sale más barato construir una estación nueva al costado. Si hubieran dejado la estación original no tendrían este problema”.

Benoit recuerda el evento cultural Viene, que se llevó a cabo durante unos días del 2004 en la Estación Central cuando ya estaba cerrada. “Rompieron una cantidad de cosas y terminaron dejando una deuda enorme en electricidad, agua y teléfono, además pagaron con un cheque sin fondos”, afirma.

**Búsqueda** intentó ingresar al predio del edificio para comprobar cuál es el estado de deterioro, pero no tuvo el permiso del BHU debido al proceso judicial. Benoit entró por última vez el Día del Patrimonio y asegura que se conservan las vías pero que están enterradas. “Cuando hicieron Viene las taparon con pedregullo. Además se robaron canillas, eso hizo que se filtrara agua por el hall y cuando arreglaron esa filtración y se secó, se cayó parte de la mampostería. Pero no hay peligro de derrumbe”.

El grupo de pasajeros quiere desvincular su reivindicación por mantener la Estación Central con la nostalgia que en general provocan los trenes. “No es algo sentimental, es algo técnico, se perdieron pasajeros”, afirma Benoit, quien es corresponsal de Railway Gazette International y aprendió sobre trenes con un amigo que tenía muchos contactos en AFE. “Entrábamos a Peñarol en los años 90 y el personal nos enseñaba y arreglábamos algunas barreras. Aprendí mucho en el terreno. De ahí seguí interesándome en este tema”, cuenta.

Para Benoit lo importante es tener un proyecto para cuando el juicio por fin termine. En ese sentido también AFE está trabajando en una comisión para que la estación vuelva a recibir los trenes.

## Monumento histórico

El grupo de pasajeros hizo un pedido ante la Comisión de Patrimonio para que la zona de vías también sea declarada monumento histórico, porque hace unos años fue desafectada. “El problema que tenemos es que no se sabe quién es el propietario real. Sería notable que todo fuera monumento histórico y que el propietario se comprometiera ante la sociedad uruguaya a hacer el mantenimiento mínimo que corresponde a una obra de esa calidad”, dijo a **Búsqueda** Nelson Inda, presidente de la Comisión de Patrimonio.

En este momento ese es uno de los problemas por los que atraviesa el predio. La custodia la tiene el Banco Hipotecario, pero al estar en un proceso judicial es muy difícil saber de quién es la responsabilidad del mantenimiento.

“Lo principal para ser designado monumento histórico es saber qué carga cultural tiene. En algunos casos puede ser el edificio por sí solo y no por la actividad que desempeñaba. O puede ser por la actividad y por el edificio. En este caso la edificación tiene un mensaje histórico tan importante que puede cambiar de actividad, pero se tiene que conservar lo fundamental. Las vías pueden ser lo que le da sustancia, no para que se mantenga en actividad como estación, sino para que le dé una fuerza mayor al sitio”, afirma Inda, quien antes de la licitación de 2001 había presentado un proyecto para que allí se construyera un centro de conferencias.

Inda destacó además el valor arquitectónico del edificio y la importancia de conservar la bóveda de chapa y cristal que refuerza la sensación y el mensaje de estación de ferrocarril.

Por su parte, la Sociedad de Arquitectos del Uruguay (SAU) también se pronunció sobre la preservación de la estación como bien patrimonial. En

un reciente comunicado, mostró su preocupación por el deterioro edilicio. El arquitecto Juan Articardi, presidente de SAU, contó a **Búsqueda** que se reunió con el ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi, uno de los destinatarios de su comunicado, y recibió una nota de la ministra de Educación y Cultura, María Julia Muñoz. Ambos le manifestaron la misma inquietud por el deterioro patrimonial y el impedimento de actuar debido al proceso judicial.

“Lo que estamos planteando tiene una doble dimensión: el patrimonio como historia y como algo para el futuro. Este es un edificio que no solo es monumento nacional y parte de nuestra historia. También es una oportunidad arquitectónica y urbana. Estamos hablando de varias hectáreas en un lugar muy privilegiado de la ciudad que no deberíamos perder de vista. Es un monumento histórico, pero hay que pensarlo también como proyección hacia el futuro de la ciudad”.

Articardi recuerda estaciones en el mundo que han tenido otros usos y se han convertido en museos, como el Museo de Orsay en París, pero también en centros culturales, escuelas de diseño, centros de carácter mixto de gastronomía y comercios. “También puede ser una estación de trenes de corta distancia y retornar parcialmente a su uso. Claro que es una inversión de otro tipo y tendríamos que tener un transporte acorde para que combine con esa estación”.

El comunicado de SAU tuvo repercusión en las redes sociales y en el “boca a boca”. Es que esa joya arquitectónica a pocos minutos del Centro y al lado del puerto no debería ser solo una preocupación de los técnicos. Verlo convertido en un rincón aislado, deteriorado y maloliente da lástima, por la historia y por el futuro.