

Señor Presidente Wilfredo Rodríguez  
Administración de Ferrocarriles del Estado

PRESENTE

Montevideo, 16 de julio de 2015

De nuestra mayor consideración:

Mediante esta nota nos presentamos. Somos el Grupo de Pasajeros en Defensa de la Estación Central como Terminal de Trenes, creado en el año 1998. Nuestra agrupación está compuesta por adherentes y miembros activos que informan a los pasajeros ferroviarios y a la opinión pública sobre los inconvenientes que acarreó al servicio ferroviario el abandono de la Estación "General Artigas" y el traslado 500 metros hacia el norte de la terminal de trenes.

Es importante destacar que hemos reunido más de 7600 firmas entre las cuales se encuentra la del ex Presidente José Mujica, la del ex Intendente y Ministro Ricardo Ehrlich, el Intendente Marcos Carámbula, y los senadores y diputados Alfredo Asti, Juan José Domínguez, Esteban Pérez, Jorge Pozzi, Lucía Topolansky y Daniel Martínez entre otros a favor de la reapertura de la Estación Central como terminal de trenes, copia de las cuales adjuntamos. Nuestros grupos en Facebook tienen uno mas de 6000 miembros y el otro mas de 900, y un proyecto de nuestro Grupo ha tenido gran aceptación en la web de MVD 2030.

A modo de resumen expresamos estar motivados para lograr los siguientes objetivos:

- a) Potenciación del transporte ferroviario.
- b) Optimización de los recursos económicos.
- c) Optimización del aprovechamiento del espacio físico.
- d) Mantenimiento del monumento histórico.

La Estación Central "General Artigas" así como su playa de maniobras ha sido objeto de abandono, debido a los fracasos de los proyectos inmobiliarios (Glenby S.A.) y culturales ("Viene"). Dicha situación ha generado los siguientes problemas:

-Al alejarse la terminal ferroviaria medio kilómetro del centro de la ciudad el 1º de marzo de 2003 los trenes de la línea Montevideo-Progreso-25 de Agosto perdieron más de 100.000 pasajeros y pasaron a operar a pérdida. La línea Montevideo-Pando-Víctor Sudriers (reestablecida el 15 de diciembre de 2005 y suprimida el 31 de mayo de 2012) no pudo captar más pasajeros debido al mismo motivo. Estudios de AFE y estimaciones de nuestro grupo indican que se podría captar por lo menos 150.000 pasajeros al año si se volviera a utilizar la Estación Central. AFE realizó un estudio sobre los pasajeros que se podrían ganar, cuyas estimaciones coinciden con las nuestras, y que estima que con mas servicios se podría transportar fácilmente mas de 1 millón de pasajeros por año si se recuperara la Estación Central. Adjuntamos tabla con estadísticas de pasajeros perdidos basado en las cifras de venta de boletos del ferrocarril. Es importante destacar que entre 2002 y 2003, cuando se incrementaron las frecuencias hasta Progreso, los servicios de pasajeros salían con gente parada de la terminal ferroviaria y operaban de manera rentable. Una vez desplazada la terminal, se perdieron todos esos pasajeros y se paso a operar nuevamente a pérdida.

-Se dificulta la operativa de los servicios de trenes debido a que la nueva terminal adolece de grandes problemas de diseño (mala distribución de desvíos, andenes cortos, falta de visibilidad, falta de vías de garaje), haciéndose así extremadamente difícil incrementar los servicios o correr trenes largos (de mas de tres coches), cuyos pasajeros terminan bajándose en las vías con riesgo de que ocurra algún accidente.

-Gracias a la rehabilitación de cuatro vías (una en febrero de 2009 y tres desde febrero de 2010) para dejar vagones en la playa de maniobras de la Estación Central quedó demostrado el gran perjuicio para el tráfico de carga que significaba la clausura de dichas instalaciones, puesto que sufría demoras dado que la estación Carnelli no tenía lugar para recibir todo el tráfico. Lamentablemente, debido a los problemas legales, nuevamente se dejaron de usar en agosto de 2011. Por este motivo es que los trenes deben esperar a veces varios días en estaciones del interior del país y vagones vacíos se depositan en Manga, en

Peñarol, etc, y su acarreo aumenta los costos operativos del transporte ferroviario. Cabe aquí resaltar que la importancia de la Estación Central y su playa de maniobras para la terminal marítima fue reconocida por el informe del “Grupo de Trabajo para el análisis de la Interfase Puerto/Ferrocarril en el Puerto de Montevideo” (1997). A esto se le hizo caso omiso en el diseño del “Plan Fénix”, el cual promovía el desmantelamiento de dichas instalaciones.

-Además de los perjuicios a la operativa ferroviaria, se ha utilizado en forma inadecuada desde 1997 gran cantidad de dinero de los contribuyentes “remendando” el edificio de la Estación Central, sin hacerse una reparación a fondo. Desde 2004 el mismo no ha tenido mantenimiento ninguno, y tampoco se han reparado los daños del techo causados por el temporal de agosto de 2005 ni detenido las entradas de agua o desobstruido los desagües. Al mismo tiempo, debido a la escasa vigilancia e iluminación, las instalaciones (incluyendo las estatuas del frente) vienen sufriendo actos vandálicos y robos. Si esta situación continúa, este monumento histórico será irrecuperable debido al alto costo de las reparaciones a las que habría que hacer frente. No obstante, parte del edificio puede ser rápidamente rehabilitado como terminal de trenes haciéndose reparaciones menores en la marquesina sobre las vías, los baños, la explanada de andenes y habilitando la salida de los pasajeros por uno de los portones laterales hacia el frente sin usar el hall del edificio que se encuentra en mal estado. Se concederían espacios no necesarios para la operativa ferroviaria (ex playa de cargas, galpones calle Paraguay, parte del edificio de Central) a organismos públicos y empresas privadas, generando recursos para la restauración y la puesta en valor completa del edificio. AFE trasladaría las oficinas de su actual ubicación en cinco pisos de un edificio de apartamentos en Rondeau y Lima, el cual quedaría liberado y generaría recursos que pueden ser volcados a la reparación. Para la gestión e impulso de todo esto podría establecerse una asociación sin fines de lucro integrada por las partes interesadas tal como se hizo para la restauración del edificio principal de la Estación Unión de Washington DC, que estuvo seis años abandonada en condiciones similares a la de Montevideo. Por supuesto todo esto queda supeditado a que el Estado rescinda de alguna manera la concesión a Glenby S.A. (la cual no esta interesada en hacer obra alguna, además de que no cuenta con autorización para realizar obra alguna) y tome nuevamente el control del edificio y playa de maniobras para proceder a su restauración.

-El edificio de la Estación Central esta afectado por la servidumbre de monumentos históricos que indica que se prohíbe realizar “modificaciones arquitectónicas que alteren las líneas, el carácter o la finalidad” del mismo. Por ende, las vías, andenes y toda otra infraestructura forman parte del inmueble, por lo que la implantación de los topes hidráulicos y dos comunes (retirados de la Estación Central) en la nueva terminal tuvo carácter irregular. Según este lineamiento, el edificio no puede ser desprovisto de sus vías por lo que es lógico que debe volver a ser terminal de trenes, sin que ello impida que se utilice la gran explanada de la ex playa de cargas (con entrada por Paraguay y Nicaragua) y los galpones para emprendimientos diversos. Las vías que llevan al interior del edificio serian utilizadas para el servicio de pasajeros, para depositar el material rodante de ese servicio y, además, para maniobrar y depositar vagones de carga, tal como se hizo entre 1988 y 2003. En la playa de maniobras hay importantes elementos (casilla de señales, grua, muelle de carga, galpones auxiliares, postes telegráficos) que deben ser preservados, pero que no impiden modificaciones y adaptaciones para utilizarse para un servicio ferroviario moderno y para una (por ejemplo) playa de transferencia intermodal. Lo mismo en el caso del edificio, el cual puede ser un centro intermodal de transporte haciendo pasar o terminar líneas de ómnibus en el lugar (habiendo espacio en el exterior del edificio para que circulen los pasajeros, y para estacionar los vehículos) respetando su carácter de monumento histórico. Es importante destacar que el Presidente de CUTCSA, Juan Salgado, es partidario de la implementación de un boleto combinación entre ambos modos de transporte.

Dado lo expuesto anteriormente, y considerando que se pone gran énfasis en la revitalización del ferrocarril, y previendo mejoras en las vías y por ende un aumento en el transporte tanto de cargas como de pasajeros es que vemos imprescindible el aprovechamiento de la Estación Central a su máxima capacidad, puesto que en caso contrario toda mejora se verá contrarrestada por los hechos antes señalados. Así lo han indicado técnicos del MTOP y de AFE de diversas administraciones. También hay que destacar el hecho de que el programa del Frente Amplio para el tercer gobierno nacional 2015-2020 señala que se desarrollara el transporte ferroviario de pasajeros. Ese desarrollo SIN la Estación Central, terminal natural del servicio ferroviario, es imposible.

En estos tiempos de altos costos de los combustibles el transporte ferroviario y su conexión con el transporte urbano se hace cada vez más necesaria. La nueva terminal de trenes condena al ferrocarril a ser PARA SIEMPRE un medio marginal para el transporte de pasajeros, complica las operaciones de los trenes de carga, dificulta su colaboración al desarrollo de la zona, además de insistir en la aplicación de ideas perimidas de alejamiento de las terminales ferroviarias del centro o la transformación de antiguas estaciones y terrenos para otras actividades. En otras ciudades del mundo se aplicó durante la década del 60 y 70 con pésimos resultados, lo que obligó posteriormente a gastar mucho más dinero para devolver los trenes al lugar original (en algunos casos para un servicio actual escaso y menor que el nuestro, pero pensando en un futuro con mas trenes). En Montevideo estamos a tiempo de subsanar el error y no seguir malgastando los recursos escasos de los contribuyentes. Adjuntamos documentos con ejemplos varios.

Por todo esto es que vemos con preocupación como proyectos diversos se mencionaron sin tomar en cuenta al transporte por riel, sistema de transporte menos contaminante, económico en energía, que ocupa poco espacio en el suelo y genera menos impacto ambiental en las zonas que recorre.

Es de hacer notar que hemos elaborado un proyecto que contempla las posibilidades de uso ferroviarias y comerciales para el edificio y playa de maniobras, preservando las conexiones ferroviarias pero dejando mas de 35.000 m2 para otras actividades públicas y/o privadas, el cual adjuntamos.

Sin otro particular, y quedando a su disposición para cualquier consulta, saludan a usted atentamente,

Marcelo Benoit  
Coordinador

Gustavo Misa  
Encargado de difusión



GRUPO DE PASAJEROS EN DEFENSA DE LA ESTACION CENTRAL COMO TERMINAL DE TRENES

TEL:- 099-281571- E-mail grupodepasajeros@gmail.com

Internet <http://www.grupodepasajeros.tk>