

Proyecto de reactivación de la Estación Central General Artigas

Playa de maniobras, terminal intermodal de carga y terminal intermodal de pasajeros

La clausura de la Estación Central el 1º de marzo de 2003 trajo aparejada la pérdida de más de 100.000 pasajeros al sistema ferroviario. Operado coherentemente, el ferrocarril constituye la gran solución al congestionamiento de tránsito y la lentitud con la que se circula en las áreas metropolitanas. Un freno a la expansión y rentabilidad del transporte ferroviario de pasajeros (así como la pérdida de capacidad para el transporte de carga) fue el alejamiento de la estación terminal de Montevideo del centro (medio kilómetro), punto de origen y destino de la mayoría de los viajes.

El Grupo de Pasajeros en defensa de la Estación Central ha recolectado más de 7600 firmas de ciudadanos a favor de la reapertura de la misma para el servicio de trenes. El edificio es un punto excelente para usarse como interconexión con los ómnibus urbanos, tal como se hizo, por ejemplo en la ciudad de Saint Paul en los Estados Unidos, en donde una estación ferroviaria clausurada en 1971 fue reabierta y actualmente es un centro de vida ciudadana. Allí confluyen autobuses, tranvías y por ahora un solo tren diario de larga distancia en cada sentido, pero se piensa en más trenes en el futuro, tanto suburbanos como de media y larga distancia.

Aquí en Montevideo no sólo hay que invertir un monto muchísimo menor que allí para recuperar el edificio y la infraestructura ferroviaria sino que además circulan más trenes por día y son la solución más rápida para mejorar la calidad de vida de cientos de habitantes del área metropolitana. Según un estudio de AFE de 2005, se podría llegar a movilizar con no muchas frecuencias más de 1 millón de pasajeros por año con la Estación Central en servicio. Adicionalmente, hay mucho espacio para destinar a otras funciones ya que el ferrocarril no lo necesita.

La playa de maniobras es la estación natural de destino para los trenes de carga al puerto, evitando destinar instalaciones dentro del mismo para este fin. El puerto tenía proyectado construir en las vías que terminan contra la rambla una playa de transferencia de cargas de tren a depósitos portuarios y también a camión. Ese proyecto es muy interesante, salvo porque no prevé mantener conexión ferroviaria con la Estación Central y demuele elementos patrimoniales de la playa de maniobras. Creemos que se puede compatibilizar todo esto, sin que haya interferencias entre los tráficos de carga y pasajeros, ya que parte de Central puede operar de manera independiente del resto tal como ocurría hasta 1999 cuando se empezaron a cortar vías para construir la nueva terminal.

Sustentación económica del proyecto

Restauración de infraestructura y espacios dedicados a la operación del servicio ferroviario (vías, andenes, explanada de andenes, baños, oficinas de boletería y “superintendencia”, hall principal):

Se asignarían 2 pesos del monto de todos los pasajes ferroviarios a estas obras. En la hipótesis pesimista (que AFE transporte 750.000 pasajeros por año) se recaudarían por este concepto \$U 1:500.000. En la hipótesis de que utilizaran los servicios unos 850.000 pasajeros la recaudación sería del orden de \$U 1:700.000. Y en la hipótesis mas optimista (1 millón de pasajeros por año), la recaudación sería de 2 millones de pesos al año. No se toma en cuenta implementar una “tasa de embarque” exclusivamente para los pasajeros que subirían en Central puesto que su implementación sería complicada además de no tomar en cuenta a los pasajeros que bajen en la misma. La mayoría de los pasajeros tienen como destino la terminal de Montevideo. También se arrendarían locales en el hall y en la explanada de andenes para aumentar los ingresos para mantenimiento. El hall y las veredas frontales y laterales así como el estacionamiento serían también utilizados para crear el centro intermodal de pasajeros e implementar la transferencia a buses de transporte urbano. En este aspecto se deberían trasladar las terminales del destino “Palacio de la Luz” a la Estación Central, ya que hay lugar para estacionar los autobuses y se generaría una red de líneas que desde distintos puntos de la ciudad acercarían pasajeros (líneas 187, 188 y 404) y se cambiaría el recorrido de otras para que pasaran frente o por el costado de la Estación Central (115, 169 o 173, etc) ampliando aun mas la cobertura. También sería interesante crear una línea local en forma de loop que uniese la terminal con la Ciudad Vieja y gran parte del centro, además de permitir la combinación con otras líneas de ómnibus.

Restauración de oficinas destinadas a empresas ferroviarias (primer piso ala Paraguay, entresijos, entrada de “Administración”, pasillo y cuerpo central y una pequeña parte del ala Río Negro):

AFE traspasaría a la ANV los 5 pisos que ocupa actualmente en el edificio “Baalbeek” para su enajenación. La ANV se encargaría de la puesta a punto de los techos del edificio (parte central y alas laterales) y los espacios a un monto equivalente al de la enajenación de los inmuebles actualmente ocupados por AFE, canjeando además la propiedad de los mismos. También podrían ubicarse en el lugar oficinas de la SELF, CFU, DNTF y de empresas privadas que operen trenes.

La nueva terminal de trenes sería desmantelada para permitir la reconstrucción de las cuatro vías de acceso a la playa de maniobras. Alternativamente, podría mantenerse el piso superior y hacer pasar dos vías por su interior, previo algunas modificaciones menores de nivel, para recuperar más de 1 vía de acceso a la Estación Central. No obstante, ES POSIBLE operar con una sola vía de acceso tal como se hizo entre 1999 y 2003.

El acceso a la nueva terminal de trenes y el espacio ocupado por la misma (sin tomar en cuenta el lugar en el que se implantarían nuevamente las vías) quedaría disponible para utilizar para otros fines, lo mismo que los galpones de la calle Paraguay que no son necesarios para el servicio ferroviario.

Otros espacios:

Se daría en concesión el espacio antiguamente ocupado por el “Restaurant del Ferrocarril” para que cumpla la misma función. Además de un canon, como contrapartida se deberá ocupar del mantenimiento del entorno del edificio (iluminación, vigilancia, etc.).

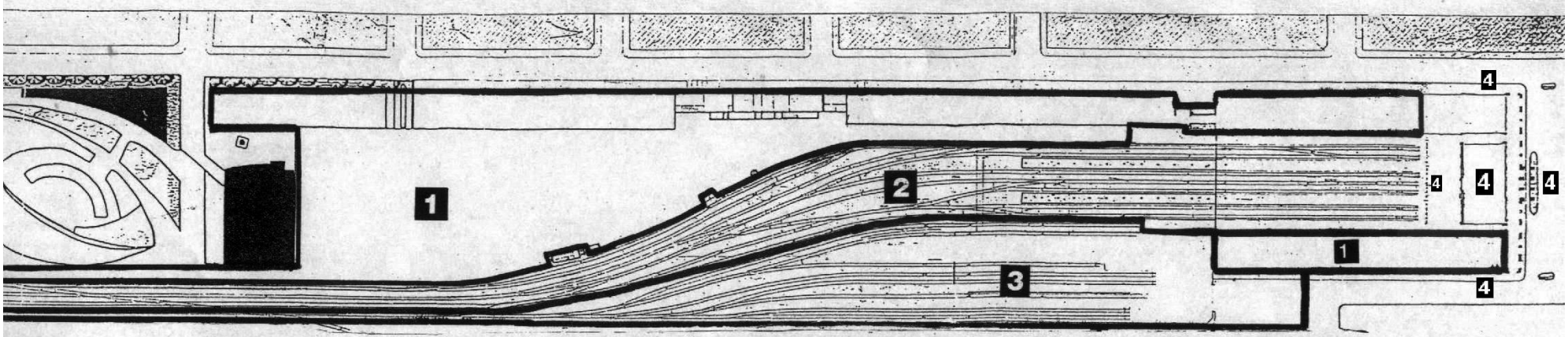
También se debería asignar un local al “Museo Ferroviario” del Círculo de Estudios Ferroviarios del Uruguay que fue cerrado en 2003.

Se asignaría un espacio de los que quedan libres (la mayor parte del primer piso del ala Río Negro, parte de la planta baja del lado Río Negro o la mayor parte de la planta baja del lado de Paraguay) para el “Congreso de Intendentes” o para otras reparticiones oficiales que lo necesiten. El espacio remanente se ofrecería en alquiler.

Todos los fondos recaudados por dichos arrendamientos se utilizarían para reparar primero y mantener el edificio después. Cada ocupante se encargaría de las reparaciones del espacio a ocupar.

Se podrían realizar espectáculos y exposiciones de manera temporal (tal como se hizo entre 1993 y 2002) en las vías que no tengan servicio regular de trenes para financiar las obras de restauración o mantenimiento a largo plazo del edificio.

Los galpones sobre la calle Paraguay y lo que era la playa de cargas serían arrendados por SADUF o ANV para realizar un proyecto de recuperación de la zona. El espacio ocupado por todo eso es mayor que la superficie ocupada por las vías que llevan a la Estación.



Grupo de Pasajeros en defensa de la Estación Central como Terminal de Trenes

Proyecto de aprovechamiento del espacio en la Estación Central conservando la infraestructura ferroviaria de acceso a la misma y playa de maniobras

1 – ex playa de cargas, actual terreno baldío y ocupado en parte por acceso a nueva terminal (la cual debería ser desmontada para reconstruir las cuatro vías de acceso a la Estación Central y liberar más terreno para que sea aprovechado). Aproximadamente 15.000 m². Si se le suman todos los galpones de la calle Paraguay así como la planta baja de la Estación Central del lado de la calle Paraguay se llega a casi 30.000 m² libres para otros usos. También la planta baja y la planta alta del edificio de Central del lado de la calle Río Negro pueden usarse para otros fines.

2 – playa de maniobras y acceso a la Estación Central – es IMPRESCINDIBLE conservar toda esta infraestructura puesto que permite operar a los trenes de pasajeros independientemente del transporte de carga y al mismo tiempo realizar maniobras de ambos tipos de trenes sin que interfieran unos con otros. Las vías 1, 2 y 3 podrían ser utilizadas para maniobras y depositar vagones de carga tal como se hacía hasta 2003. Colocando algunos cambios de vía en lugares estratégicos se flexibilizaría aun más el aprovechamiento de dichas instalaciones. La vía 4 se usaría para depositar material de pasajeros. No obstante ello, si se decidiera incrementar los servicios de pasajeros a otros destinos se tienen vías y andenes de reserva, cosa que en la nueva terminal no solo no se posee si no que es imposible agregar mas.

3 – playa de transferencia intermodal. Las vías que dan al costado de la rambla Baltasar Brum son ideales para la construcción de una playa con vías empotradas en hormigón a donde se pueden descargar y depositar mercancías así como efectuar la transferencia entre el ferrocarril y camiones. Allí también se pueden depositar vagones vacíos que en lugar de permanecer estacionados en el puerto obstruyendo la circulación se dejarían allí liberando espacio vital para ser aprovechado. El acceso carretero a dicha playa puede ocupar parte del ángulo final de la calle Río Negro actualmente desaprovechado y que se usa a veces como estacionamiento informal de camiones.

4 – el hall del edificio, los corredores laterales de salida y las veredas cubiertas se utilizarán para implementar la combinación cómoda entre trenes y ómnibus urbanos sin tener que destinar grandes cantidades de dinero o construir costosas infraestructuras. Solo hay que realizar algunos trabajos de modificación de las veredas frontales y el estacionamiento de la Estación Central así como disponer de sistemas de información a los pasajeros, horarios, oficinas de venta de abonos, tarjetas, etc. En la actual y minúscula terminal es imposible combinar con los ómnibus debido a su ubicación y acceso.