



:: [portada](#) :: [Ecología social](#) ::

09-05-2005

## Del tren fantasma, al metro de Montevideo

Sebastián Bestard

Rebelión

La última vez que utilice la Estación Central G. Artigas, fue en 1960. Tuve que "abandonar" el país en 1974, pero retornando en octubre pasado, y, al pasar ante las "ruinas" de la bella Estación Central, -hoy monumento histórico-, y la selva tupida del otrora patio de maniobras de trenes, me vino a la memoria el tren fantasma... A todo Montevideo lo encontré en ruinas edilicias, abandonado, restos o sombras de una "superpotencia" que fuimos cuando el "pepe" Batlle vivía. A este destino no escapó tampoco nuestro orgulloso ferrocarril, que llegaba a todos lados, en la red vial más tupida de Latinoamérica... A mis ojos de óptica europea, le parecieron material rodante de museo, tanto los trenes, como los ómnibus. ¿Es posible que los pobres y los trabajadores viajen tan mal, hacinados como sardinas, y a paso de carreta de bueyes? Si, parece una obligada costumbre. Nadie protesta. En el interior del país, el tren de pasajeros es un servicio que brilla por su ausencia, pueblos enteros y caseríos - que antes unía e integraba la vía-, ahora quedaron aislados, "fantasmas". A donde vamos? (o nos quedamos?).

Ahora solo funciona la línea Montevideo-Progreso-25 de Agosto (Canelones). La terminal de trenes (Estación Central Artigas), fue vendida en 1998 por la Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE) -con la playa de maniobras de yapa- al Banco Hipotecario (BHU), para realizar, como se asevera, un negocio inmobiliario de dudoso éxito, bien conocido como Plan Fénix.

El ave que no levanta vuelo y las 8 torres de Babel.

Pese que a una encuesta que pronosticaba una merma de 78% en el número de pasajeros que usaban la estación, y las airadas protestas del "Grupo de Pasajeros en defensa de la Estación Central como Terminal de Trenes" (GPEC), se decreto suprimirla (1 marzo 2003), y trasladar la terminal 500 metros mas al norte (Paraguay y Nicaragua), mas conocida como "apeadero", emplazándola en un lugar de difícil acceso y alejado del centro de la ciudad, reduciendo, en consecuencia, en 20.000 la cantidad de pasajeros, (obligados a recurrir al ómnibus como alternativa), implicando a su vez, que el ferrocarril perdiera competitividad con respecto a las empresas omnibuseras. El proceso de desmantelamiento de AFE se había acelerado desde septiembre del 2002, cuando el Parlamento aprobó la transferencia de AFE (ley 17.249) al Ministerio de Transporte y Obras Publicas (MTOP) de los "cometidos, facultades y bienes relativos a la infraestructura de AFE". Desde enero del 2003 el MTOP se hizo cargo además de las estaciones y terrenos, conservando AFE los talleres ferroviarios (Fuente "Ferrocarriles del Uruguay", Marcelo Benoit). Según el GPEC la finalidad oculta de reubicación de la terminal de trenes obedecía a la intención de reducir la demanda de pasajeros y de privatización embozada del transporte. Además, en los terrenos de la playa de maniobras - dar rienda suelta a negocios inmobiliarios- sin aparente justificación técnica, económica o legal. El GPEC aduce que esta acción viola -entre ellas- la resolución 1097/975 1, 2 y 3 que declara a todo el padrón 10415, ocupado por la Estación y la Playa, Monumento Histórico, que prohíbe "realizar cualquier modificación que altere las líneas, el carácter o la finalidad del padrón 10415".

El 28 de febrero de 2003 AFE fue "expulsada" de la estación central, (AFE paga alquiler para sus oficinas en la calle Libertador). La estación (desactivada y desmantelada) se destinaría a "complejo comercial y cultural", cuestión que esta por verse... En cuanto a la extensa playa de maniobras de trenes (unas 6 hectáreas frente a la Bahía del puerto) se había planeado (dentro del proyecto Fénix para la Aguada) la construcción 8 faraónicos edificios, (6 torres de apartamentos, 1 de oficinas y 1 hotel). Según la maqueta se veían muy lindos, soberbios y suntuosos... pero más de allí no fue, parece quedo en cenizas el ave...La propuesta del Plan Fénix- (con un costo total proyectado de



US\$40 millones) en el marco del Programa Nacional de Recuperación Urbana- y del Plan de Reordenamiento territorial de Montevideo de la IMM, tenía como centro (ejecutor) al BHU, en base a un préstamo del BID de 28US\$ millones y de US\$12 millones del gobierno, a través de la Sociedad Anónima Desarrollos Urbanísticos Fénix (SADUR) (Préstamo 1094/OC-UR de 1998). La intención del Plan Fénix de renovación urbana, apuntaba a revertir la degradación y despoblamiento de la Aguada, recuperando, remodelando y potenciando la zona, reactivando a su vez la industria de la construcción. Pero, las 700 viviendas proyectadas, estaban lejos de ser módicas, y de estar destinadas a personas de bajos ingresos económicos -de acuerdo al noble fin (en teoría) del BHU-... y solo ricos podrían tener acceso a ellas.

El proyecto nació muerto, en parte a un error garrafal del BHU de la época, al proceder todo lo contrario a la lógica y sentido común: no expropió primero ni impuso la congelación de los precios del valor del suelo. Según el especialista en mercado inmobiliario Julio Viíllamide, el banco (BHU), hizo todo al revés al proceder, "primero al lanzamiento, después cito a empresas de todo el mundo, luego hizo el estudio de mercado, y por último salió a comprar la tierra", "cuando salió a comprar la tierra- afirmo- valía 5 o 6 veces más que antes de los anuncios oficiales"... . Él considera difícil que el sector privado este dispuesto a asumir el riesgo e invertir en la zona. Las obras proyectadas originalmente hasta el 2007 permanecen paralizadas e inconclusas: como en Babel, a esta altura nadie entiende nada...

Rubicon o vía Crucis .? Según mi modesta opinión, estamos frente a un problema coyuntural o de estructura en el transporte público en Uruguay. Problema que no se soluciona con maquillaje, parches o remiendos, sino que requiere aunar esfuerzos, coordinarlos, a problemas comunes, soluciones comunes. Que no se tomen en forma compartimentada -o fragmentada-, decisiones importantes para el futuro del país, y que por tanto deben pensarse, e imaginarse, a largo plazo, y en aras del bien común... y el de nuestros descendientes. Que deben ser decisiones políticas con visión de estado.

No dejar que la estrechez sectorial o la espontaneidad del mercado imponga el orden del día, con la batuta del individualismo, el consumismo, o de los intereses creados. Hay que agarrar el toro por los cuernos.

Necesitamos un sistema más eficaz y eficiente; integrado y multimodal de transporte público de pasajeros. Más racional, rápido, moderno, cómodo, y limpio ecológicamente. Se trata de un servicio vital para el desarrollo económico y social del país, y que no puede simplificarse a un problema de rentabilidad o no-rentabilidad, es un servicio social elemental, un derecho, que mejoraría la calidad de vida de las capas más pobres. En 1971 en el punto 22 (de las 30) medidas de gobierno del Frente Amplio rezaba así: "Aseguremos transporte eficaz a los habitantes de villas y pueblos cercanos a Montevideo. Pondremos en marcha un plan de recuperación de AFE que asegure servicios adecuados". Recemos (y exijamos) para que ello se cumpla. Y, por favor! reseteamos nuestras cabezas y mentalidad, repensando el futuro. No es posible seguir apostando unilateralmente al mismo caballo de fuerza: el nocivo automóvil privado... queremos alternativas al monocultivo motor.

Ajustadamente el senador Eleuterio Fernández Huidobro escribía: "Una civilización alegremente fundada sobre un mar de crudos ligeros baratos, se derrumba a nivel mundial...". Sin embargo, los uruguayos estamos embargando nuestro futuro, con el lujo suntuoso -y de despilfarro-, de saciar la sed sin límites de nuestro enorme parque vehicular de Montevideo, con hidrocarburos, (que ni siquiera producimos y si importamos), pero que si pagamos, con sangre, sudor y lágrimas. Cuanto petróleo -combustible fósil y no renovable- se traga el parque automotor privado?. Y son recursos que bien podríamos usar en medios alternativos -y masivos- de locomoción públicos. Y sabían que reservas petrolíferas mundiales se agotaran muy pronto...? Descriptivo fue Fidel Castro cuando dijo, que a la naturaleza le costo millones de años producir los hidrocarburos, que la humanidad consumirá (dilapidará) en solo décadas...

Si, en Montevideo necesitamos un Metro subterráneo, tranvías, trolebuses y trenes de tracción eléctrica. Se grita que cuestan caros... si, no son baratos, pero rentables socialmente. Un kilómetro de Metro -con obra civil y equipamiento- dicen los expertos costaría entre 50 y 150 millones de



dólares. Pero en el túnel se gasta una sola vez y nada mas, pues no se desgasta, ni requiere, casi, mantenimiento: es una inversión permanente, perdurable por siglos!. Se hicieron estudios (1952 y 1997) pero las decisiones no se tomaron (se necesitan decisiones políticas) y las oportunidades se perdieron. Otros países las aprovecharon.

El Topo Motor, posible trayecto. La única forma de construir tramos ferroviarios para trenes rápidos entre las estructuras urbanas, es el subsuelo. El Metro o "Subte", es la solución para el transporte masivo y rápido de pasajeros en una ciudad como Montevideo. El Metro reduciría a una tercera parte (o menos) el tiempo empleado en el desplazamiento de los pasajeros, que actualmente se considera en un promedio de velocidad de solo 16 Km. hora para el ómnibus. Con el se lograría además, la descongestión del trafico de automóviles de superficie, con la drástica reducción de accidentes y de polución del aire que todos respiramos, (gravísimo problema que, parece nadie quiere entender, pero que suelen sufrir y pagar callados los más pobres). Y también estoy hablando de un Metro de trazado circunvalatorio a la ciudad que interconecte, diferentes ramales - radiales y transversales- con otras líneas del metro (que englobe y coordine varios medios de transporte entre sí) para el trasbordo, en estaciones multimodales, para que se use el mismo boleto combinado metro/ómnibus/tranvía/trolebus/tren de cercanías.

Y también hablo de un tren de pasajeros Colonia-Punta del Este. El trayecto se podría dividir en 3: uno, desde Colonia a Rincón del Cerro (cielo abierto), desde allí en túnel (por bajo la Bahía), a un punto (Nueva Estación Central) sobre la avenida 18 de Julio, a profundidad máxima -a razón de seguridad nacional-, y de allí recorrería, (desde el Parque Rivera) en modo cielo abierto o zanja (como la extensión de la rama A del subte de Bs. As.); toda la Costa de Oro de Canelones -con estaciones cada 800 metros- (en túnel, zanja, o elevada, evitando el cruce a nivel) hasta Atlántida. Desde allí, a cielo abierto hasta Punta del Este, que no sería ya mas propiedad privada de los ricos. El trazo Rincón del Cerro-Atlántida, estaría más frecuentado ( trenes cada 10 minutos.)

Los trenes serian: locomotivas de tracción eléctrica, o - como los del Metro-: automotores eléctricos sin locomotora (todo el tren es a la vez vagón y locomotora, con toma aérea de corriente por "pantógrafo").

Desde la "Estación 18 de Julio" saldría otro túnel hacia el norte, primero haría escala en la vieja estación General Artigas (hoy estación "fantasma")con andenes subterráneos, para luego tener estación en el Palacio Legislativo Plaza 1 de Mayo), seguiría bajo General Flores y tendría estación en el cruce de Av. Garibaldi, luego en el cruce de Propios y General Flores, emergiendo a superficie (cielo abierto) luego del Camino Chimborazo, y seguir por Peñarol, Colon etc.

Se tendría que reanudar el servicio de pasajeros hasta la estación Sudriers (Canelones). Y con locomotivas diesel el trayecto Montevideo-Paysandú (vía Florida-Durazno-Paso de los Toros). Pienso que Bella Vista-Artigas-Rivera se podría interconectar con una nueva vía férrea.

Expertos del riel opinan que los corredores Paysandú-Salto, Tacuarembó-Rivera y Montevideo-Nico Pérez tendrían un potencial de pasajeros para 3 a 6 frecuencias diarias. (Locomotoras diesel.) Los trenes diesel de carga (mercancías) podrían seguir el trayecto actual, a cielo abierto (que dicen los técnicos de la ANP?). Teniendo la perspectiva de la posible ampliación del puerto desde la Rambla Baltasar Brum, (se planea ganar terreno al mar) podrían utilizar como terminal una ampliada estación "Lorenzo Carnelli". Los camiones entrarían por viaducto cruzando la Rambla Sud América.

En 1997 salió en la revista "Posdata", (numero 202), todo un plan o estudio de la "Fundación Metro" de Montevideo, para la construcción de un Metro que preveía 3 líneas subterránea y una de superficie, (en total 45Km), con un costo total de U\$S 900 millones (a cargo de inversionistas privados). Lo que significaría -según ellos- un ahorro de tiempo de 215 horas al año a cada montevideano que utilizan el transporte publico. Que se hizo de tal proyecto? ¿Cuánto tiempo no ahorramos desde entonces?. (Estaba previsto terminarlo en 3 años). El grupo de expertos del transporte -el arquitecto Carlos Ott, entre ellos- (y luego de años de estudio) preveían construir 4 líneas, identificadas con los colores: Roja, Azul, Amarillo y Verde.



La Línea Roja. (Ciudad Vieja - Camino Maldonado y Libia). Tres estaciones en la Ciudad Vieja harían innecesario el transporte de superficie de pasajeros allí. Tendría segundas estaciones, a todo lo largo de 18 de Julio, 8 de Octubre y Camino Maldonado.

La Línea Azul. Una línea de tranvías que nacería en la Ciudad Vieja y terminaría en el monumento a Dámaso Antonio Larrañaga.

La Línea Amarilla. Nacería en la estación multimodal de Tres Cruces y terminaría en el Aeropuerto de Carrasco.

La Línea Verde. Plaza Cagancha -zona de Colon. (Subterránea en un 15% y de superficie en un 85% restante). Todo el proyecto parece posponerse para las Calendas griegas...

Costos sociales, energéticos y ambientales del caño de escape. Mientras: que el Metro, los trenes y automotoras eléctricos, los tranvías y los trolebuses, no contaminan el ambiente ni deterioran el ecosistema, y, además reducen: el tiempo de viaje, el consumo innecesario de energía (en un tiempo que parece que ni el alza del precio internacional del petróleo influye en las decisiones...) reduciendo además los altos costos de operación de vehículos, los accidentes mortales (con vías exclusivas separadas del resto de tránsito). Pero, el parque automotor capitalino hace exactamente todo lo contrario... El automóvil privado no está solo en la acción de destrucción vial y atmosférica; también las empresas omnibuseras y camiones (fomentados por la construcción de carreteras y la destrucción de AFE) destruyen carreteras, calles y caminos y reciben como premio enormes subsidios para su mantenimiento, reparación, señalización, vigilancia etc. En el quinquenio 1995-99 el MTOP invirtió en vialidad U\$S 546.000.000 y casi nada al ferrocarril, siendo que este puede transportar una carga de una tonelada en un recorrido de 100 Km usando solo la cuarta parte de energía que usa el camión por carretera en la misma situación. Y son todos los uruguayos que pagan eso! Siendo en casi todo el mundo el transporte público subsidiado, en Montevideo ocurre a la inversa: se subvenciona (y estimula) el transporte privado... y sin considerar además el catastrófico impacto ambiental que este sistema de transporte genera!

El uso irracional de la energía en el automovilismo privado. La motorización masiva tiene un impacto ambiental mortífero, y deberíamos tomar conciencia (y responsabilidad) sobre él, pues no se arregla solo, y el hombre no está solo en el sistema biótico... y además, deberíamos pensar en nuestros descendientes. Se dice que, globalmente, los vehículos a motor, acaparan una tercera parte de los recursos petroleros mundiales. Es hora de comenzar a utilizar fuentes alternativas de energía para mover a los transportes, y hacerlos masivos (colectivos). Uruguay tiene, además, compromisos internacionales contraídos en lo referente al medio ambiente. Para cumplir con ellos, y en el marco de la Convención de la ONU sobre el Cambio Climático, y de las medidas a tomar para frenar las emisiones a la atmósfera de gases de efecto invernadero por Uruguay, surgió el Proyecto URU/95/G31. En este Estudio se han proyectado las emisiones previstas para el periodo 1999-2013, y trata sobre los siguientes contaminantes atmosféricos: Dióxido de Carbono (o anhídrido carbónico) CO<sub>2</sub>; Monóxido de Carbono (CO); Óxidos de Nitrógeno (NOX); Óxidos de Azufre (SOx); Material Particulado (MP) y Metano. El gas CO<sub>2</sub> y el metano son los principales culpables agentes polutivos "de invernadero" que destruyen la capa de ozono, especie de escudo que nos protege de la dañina - y excesiva- radiación ultravioleta procedente del Sol (UV-B etc), permitiendo que halla vida en nuestro planeta. La Tierra, al recibir energía del Sol, la emite en forma de rayos infrarrojos, es decir, la irradia, en parte de vuelta al espacio, como energía térmica. El problema es que, los llamados gases "invernadero", CO<sub>2</sub> etc., atrapan parte de ese calor, reflejándolo hacia abajo, como espejo (o conservándolo), incrementando así, la temperatura de la atmósfera, y el calentamiento global.

El calentamiento global es la intensificación -o perturbación- del efecto invernadero por la actividad antropogénica (léase autofila), pues la "principal actividad" descripta, es la conducción de automóviles...la mano del hombre (al volante).





# Rebelión

El gran reto hoy, es garantizar la sostenibilidad del medio ambiente, o sea, ecológico. Siendo el desafío actual disminuir las emisiones de dióxido de carbono, en especial, las del sector transporte, y fundamentalmente: la que generan los automóviles particulares, que consumen el 50% de los derivados del petróleo, (léase el documento "Objetivos de Desarrollo del Milenio en Uruguay"). Mejorar esta situación implica -dice el documento-: "un mayor estímulo al uso de transporte público; una revitalización del transporte de propulsión eléctrica y del ferrocarril y la utilización generalizada de fuentes alternativas de energía sustitutivas de las naftas". Según técnicos de la Dirección Nacional del Medio Ambiente: DINAMA (del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente (MVOTMA), los automóviles emiten en el país 171.000 toneladas de carbono al año, los ómnibus arrojan 5.000 TN. y los camiones 16000 TN.. Se asevera que de un 70 a 80 % de todos los tipos de cáncer provienen de la contaminación del aire. De las emisiones contaminantes a la atmósfera -químicas y físicas- (tóxicas), el transporte automotor es el responsable fundamental, y eso por el uso, -y abuso- de combustibles fósiles. Los contaminantes que se mencionan, son los químicos: CO<sub>2</sub> y CO, SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, compuestos orgánicos volátiles, oxidantes fotoquímicos y partículas diversas (metales pesados, silicatos, sulfatos, etc.) Además, esta la contaminación acústica o ruido, que ocasiona estrés, insomnio, agresividad etc. Ciertos gases, (los óxidos de nitrógeno y de azufre), se transforman en la atmósfera en ácido nítrico y sulfúrico, y caen en forma de lluvia ácida venenosa, que mata la flora contaminando la tierra y lagos. La polución del automóvil genera costos en gastos de salud (y de velorio), siendo una grave amenaza para la vida en la Tierra, pues rompe el equilibrio del ecosistema.

La plumbemia o altos niveles de plomo en la sangre de muchos niños de Montevideo es bien conocida, y se debe en gran parte a la utilización de naftas tetraetilo de plomo como aditivo antidetonante.. El asma y problemas respiratorios, son graves en la capital (pregúntenles sino a los alergólogos y a los neumonólogos! ). Hay "epidemias" de enfermedades cardiovasculares con gran mortandad como consecuencia. Hay también otro tipo de costos que el sistema de transporte genera en Uruguay pero que pocas veces sale a la luz pública, y es el de accidentes: centenares de uruguayos mueren por año en las calles de Montevideo...Según el ingeniero Nunes ("Transporte y Medio Ambiente" nov. 2001), cifras del SEMM evaluaban que en Uruguay, los gastos por accidente de transporte eran U\$S 300 millones por año. Y no es de extrañar, pues el peatón en Montevideo es una especie con peligro de extinción. El peatón se persigna antes de cruzar una calle, previniendo una crónica de muerte anunciada...Es peligrosísimo ser peatón pues no existe ninguna medida regulativa que lo proteja o resguarde de ser arrollado por un automóvil en cualquier momento. Mil razones hay pues para cambiar de sistema de transporte.