

Montevideo y la Conectividad Metropolitana.

Expositor: Ing. Héctor C. Curbelo

Noviembre 2009

Buenas tardes

1) Agradezco a la Comisión organizadora que me haya invitado a disertar en tan magno acontecimiento como es este 2º Ciclo sobre Montevideo hacia el Tricentenario. Para mí es un honor y un compromiso conversar con ustedes.

2) El tema de hoy es “Montevideo y la Conectividad Metropolitana” y ha sido brillantemente desarrollado por la Arq. Viana. En el 1er. Ciclo, el año pasado, el Ingeniero Nieto disertó ampliamente sobre la Logística en la Movilidad urbano-metropolitana y sobre la necesidad impostergable de la existencia de Políticas de Estado que permitan que los planes se desarrollen con éxito en el mediano (5 a 15 años) y largo plazo (de 20 a 30 años).

El lunes pasado se trató sobre “Montevideo y la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible” Curiosamente esa ley se conoce como LOT, sin mencionar la parte medular que es el Desarrollo Sostenible que debe ser la base de toda planificación que pretenda tener éxito en el futuro.

La conectividad en el AMM se realiza por tierra (vial y ferroviaria), por vía aérea (Aeropuerto de Carrasco y aeródromos menores) y por agua (Puerto de Mdeo. y puertos menores como Buceo y Atlántida). Los puntos ubicados en el AMM se conectan entre sí, pero su conectividad se extiende también con otros puntos ubicados en toda la República y en el mundo entero. El estudio de estas conexiones debe realizarse para la situación actual (obras que son imprescindibles ya) y para prever las que sean necesarias en el mediano y largo plazo. El análisis prospectivo debe imaginar realidades futuras probables a partir de la situación actual y las tendencias históricas, que permitan implantar Políticas de Estado que conduzcan en el Área hacia los fines perseguidos de desarrollo social y económico. Sin embargo el análisis debe estar permanentemente atento a las modificaciones que se realicen con el tiempo, por lo cual tiene que ser periódicamente actualizado. No debe ser un mecanismo rígido que encorsete el devenir de la historia.

3) Los distintos modos de conectividad pueden ser analizados por separado y, además, la interrelación entre ellos.

Para analizar la **conectividad** podemos distinguir a) **personas**. Se trasladan a pié, en motocicletas y birrodados menores, en ómnibus, automóviles, ferrocarril, en barcos de pasajeros, en aviones.

b) **cargas**. Se utilizan camiones, ferrocarril, barcos de carga, aviones (para cargas relativamente chicas).

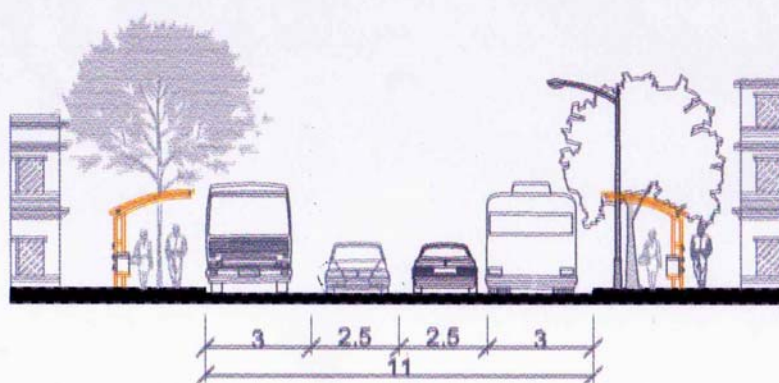
Los consideraremos en forma separada.

Ómnibus. El Plan de Acciones 2008 – 2010 de la IMM establece un interesante y detallado sistema de ómnibus con carriles exclusivos para dichas unidades en el área urbana, previendo ciclovías y carriles para taxímetros y estableciendo una red de intercambiadores de pasajeros que fácilmente puede extenderse a toda el Área Metropolitana de Montevideo. El mismo ya se está implementando en algunas vías de la ciudad como en la calle Rodó. Sin embargo yo he visto allí camiones y automóviles estacionados en la zona exclusiva para ómnibus. Es que toda novedad necesita un tiempo para que la gente la asimile y muchas para que obedezca.

PERFIL TRANSVERSAL BVAR. ARTIGAS



PERFIL TRANSVERSAL AV. RIVERA



Fuente: IMM – Departamento de Acondicionamiento Urbano
Unidad Ejecutiva del Plan de Movilidad Urbana

Curiosamente los anchos asignados a los ómnibus y a los autos son diferentes en ambas soluciones.

Automóviles. Su cantidad está desbordando las calles de la ciudad de Montevideo, al igual que las motocicletas están dominando peligrosamente algunas de las ciudades del AMM. Los automóviles son elementos que contaminan el aire en mucha mayor medida que los ómnibus, por viajero transportado. Las motocicletas, y en menor medida los ómnibus, producen una polución sonora realmente alucinante (por ejemplo los delivery), que no es controlada en absoluto. El remedio de esos males sería, para la polución, el uso de más ómnibus que automóviles y el uso de vehículos que utilicen energía solar o eléctrica o combustible no contaminante como el hidrógeno. ¡Claro que hay que convencer a los dueños del petróleo! Para disminuir la polución sonora se tendría que multar a aquellos vehículos que no utilicen silenciadores o a las empresas que contratan deliverys que tienen vehículos que no está en condiciones. Para controlar el aumento desmesurado del número de automóviles que recorren la ciudad de Montevideo sería dar facilidades económicas para el desplazamiento por ómnibus y ensanchar calles o avenidas. Lo que ocurre es que para ensanchar vías para permitir un fluido tránsito no alcanza con flechar y prohibir el estacionamiento aunque, si se encara en forma racional, contribuye. En general hay que realizar costosas inversiones que, a menudo, causan perjuicio a los frentistas a dichas vías. También construir sendas especiales para birrodados es muy costoso y complicado en la mayoría de los casos. En las ciudades del AMM en general las veredas son demasiado estrechas

para permitir construir ciclovías en ellas. Hacerlo en las calzadas conspiraría gravemente el tránsito automotor por el estrechamiento que implicaría de la vía de tránsito. En realidad hacer mejoras sin perjudicar a los vecinos es muy difícil en la mayoría de los casos por lo que se dilata la puesta en práctica de las mismas.

Deseo establecer aquí una inquietud que tengo de desde hace mucho me preocupa. Es que la Avenida Rivera, es una excelente entrada a Montevideo por el este para los vehículos livianos y transformarla en una verdadera avenida aliviaría de tránsito la maravillosa Rambla sur de la capital, que es un paseo preferido por los montevideanos, especialmente en verano, que es cuando se producen los mayores embotellamientos de tránsito.



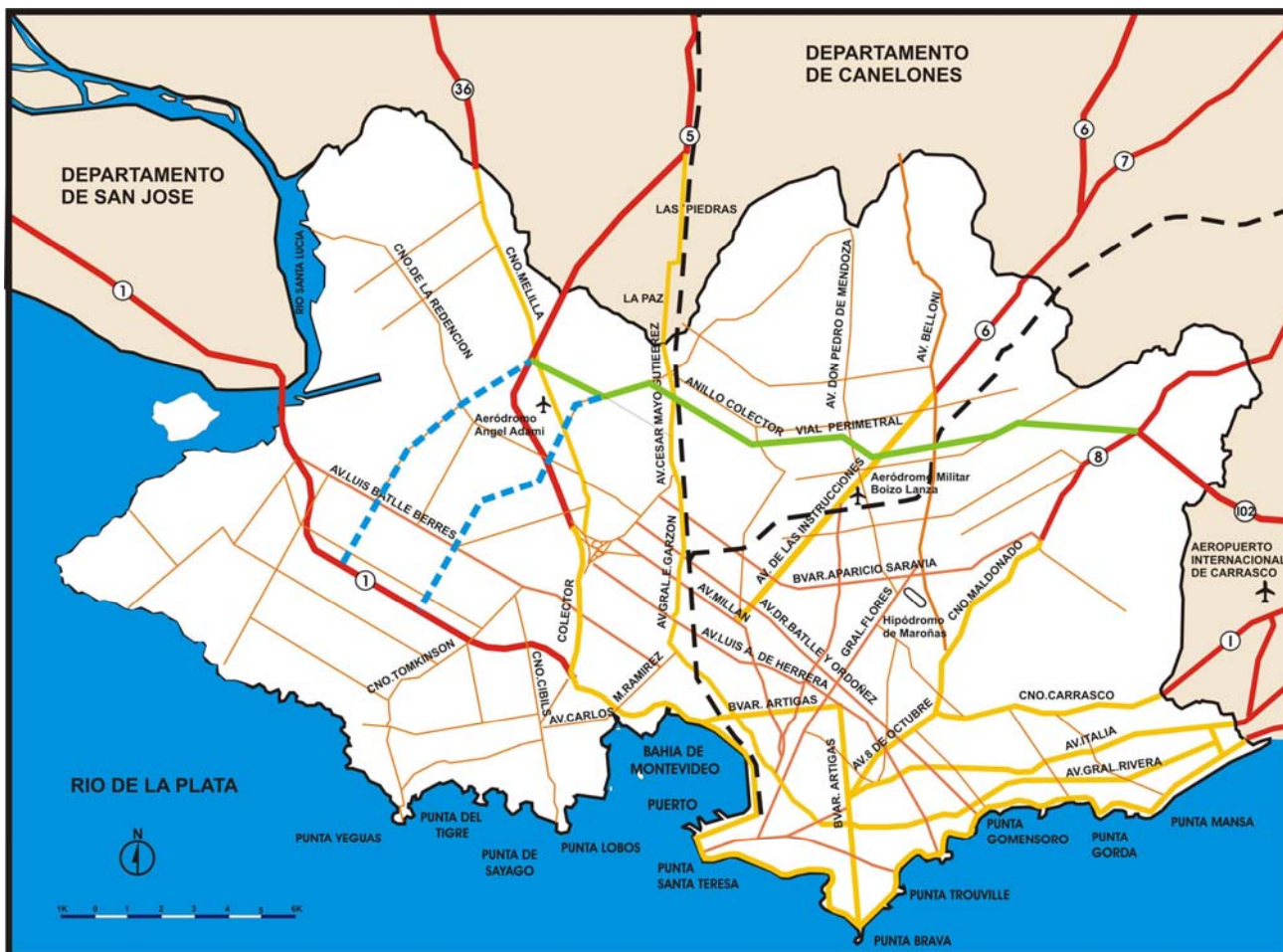
Fuente: Elaboración Propia

Un ingeniero del BID se reía de nosotros diciendo que éramos el país donde se hacían las avenidas más baratas, alcanza con un funcionario, una escalera y unas chapas. El funcionario sube la escalera, arranca la chapa vieja que decía calle Rivera y la sustituye por otra que dice Avenida Rivera. Imposible más barato.

Merece total apoyo la idea de la IMM respecto a la creación de vías especiales para ómnibus, taxis y ciclovías, que no interfieran entre sí ni con el tránsito peatonal.

Camiones. Respecto al tránsito de cargas en el trabajo de la IMM no se establecen soluciones novedosas que prevean resolver ese tránsito de camiones para el futuro, considerando realidades diferentes a las actuales pero con el mismo problema fundamental, llegar con las cargas al puerto de Montevideo sin la utilización de la red vial interna. Muchas industrias y emprendimientos es previsible se instalen en los bordes o fuera del Área Metropolitana de Montevideo y sea necesario que el tránsito pesado necesite ir de este a oeste o viceversa sin entrar a la capital.

Respondiendo a esa necesidad es que está por concluirse la construcción del llamado Anillo Colector Vial Norte, que une la Ruta N° 8 con la N° 5.



Fuente: Elaboración Propia

En la imagen se muestra, esquemáticamente, el andamio de esa solución. Quiero expresar aquí que, por razones que no vienen a cuento, el suscrito presentó ante la IMM un anteproyecto en el año 2001, respondiendo a la iniciativa de un poderoso empresario ítalo-argentino que quería invertir en Uruguay un mínimo de 50 millones de dólares. La obra se pagaría por peaje sombra. Hay que recordar lo que era Argentina en ese año de 2001. Presentado el anteproyecto en forma informal a las autoridades de la Intendencia, en reunión muy amplia donde solamente faltaba el Intendente Arana, todos estuvieron de acuerdo con la solución propuesta. Pero llegó el nefasto año de 2002. El empresario me dijo que no invertiría ni un peso en Uruguay, lo que cumplió a cabalidad, porque yo tampoco recibí ni un peso. Ante ello, y con un anteproyecto bastante adelantado que no tenía ninguna utilidad para mí, me presenté ante uno de los jefes municipales y le di mis planos, diciendo que los usarán si les servía para algo. Con el gobierno actual Vialidad Nacional proyectó el Anillo Vial Norte cuya construcción se está por terminar. El andamio del proyecto coincide casi exactamente con el por mí presentado, salvo pequeños cambios intermedios, pero con una variante fundamental en su extremo oeste. Mientras que en aquel anteproyecto desde la calle Camino de Tropas se doblaba hacia el sur para empalmar con la Ruta Nº 5 en su conexión con el Camino de la Redención, en la obra que se construye desde el Camino de las Tropas se dobla hacia el noroeste para unirse con la Ruta Nº 5 en el camino Altuna. Es decir que, en lugar de un anillo, están construyendo un bypass de Montevideo. Porque la importancia de este camino nuevo es para conectar las cargas que provienen del este con el puerto de Montevideo y el camino las aleja del mismo. Y no es solamente que se alarga el camino de acceso al puerto en algunos

kilómetros sino que complica, para el futuro, el completar el anillo uniéndolo con la Ruta N° 1. **En el plano se ve la diferencia entre una solución y otra.** Creo que no se pensó en el futuro, y próximo además, de dar la posibilidad de que las cargas que circulan por la Ruta N° 1, que colecta toda la producción del litoral oeste del Uruguay, pueda llegar a la parte este de la ciudad sin utilizar su red vial interna. Esto es importante porque no se tomó en cuenta la obra que había que hacer en el futuro. Y toda obra importante debe ser pensada en prospectiva.

Ferrocarril. La utilidad de AFE para el transporte de pasajeros en el AM ha perdido importancia frente al ómnibus por razones varias. Por un lado el abandono de la Estación Central, orgullo arquitectónico de nuestra ciudad, llevando la terminal más al norte, conspira contra el acceso de los posibles pasajeros. Por otra parte años de inactividad ha llevado a que ciudades del AM se hayan extendido a lo largo de las carreteras, donde el ómnibus tiene paradas cada pocas cuadras con la consiguiente comodidad para el viajero. Desde Canelones a la La Paz ello es evidente. También se ha extendido mucho la población a lo largo de la Ruta N° 6. Creo que muy pocos irían en ferrocarril hasta Toledo, por ejemplo. No puedo dejar de hablar sobre un puente ubicado en la Ruta N° 6 antes de llegar a Toledo. Es de 1900 y consiste en un arco de ladrillos colocados muy armoniosamente. Es una belleza. Cuando Vialur proyectó una segunda calzada de dicha ruta consiguió que el Ing. Eladio Dieste proyectara un puente también de ladrillo, aunque muy moderno. Ambos puentes se complementarían y desde cada uno se podría apreciar la belleza del otro. Desgraciadamente nunca se construyó la segunda calzada.

Por último considero que la población de Montevideo es muy pequeña para que sea rentable su traslado en un sistema sobre rieles. Los que hemos viajado en Buenos Aires en las horas pico en subterráneo o en ferrocarril hacia las ciudades del gran BA, hemos verificado que el cuerpo humano se puede comprimir, ya que en vagones totalmente repletos de gente, en las distintas paradas siguen entrando más personas sin que salga ninguna. En Montevideo no es posible que algo análogo ocurra en un ferrocarril por la escasez de su población.

Respecto a las cargas el problema es diferente. Sería de gran utilidad que se multiplicaran las cargas que llegan al puerto de Montevideo vía AFE, no solamente por la gran capacidad de carga que tiene cada unidad como por el ahorro en la menor destrucción de los pavimentos de las carreteras por los camiones cargados. Además la contaminación ambiental es mucho menor que la producida por los camiones por tonelada transportada. Debo indicar, por otra parte, que el punto fundamental es el puerto de Montevideo que se encuentra ubicado en el AMM, pero que las cargas que ha de transportar el ferrocarril no pertenecen, en general, a esa Área.

La Conectividad Aérea. Yo diría que es nula respecto a la utilización de aviones dentro del AMM. En cuanto al uso de helicópteros todavía es incipiente dentro del área. Se pueden utilizar para transportar enfermos o heridos hasta centros hospitalarios que posean helipuertos. En el futuro puede incrementarse su uso por ejemplo si se construyen grandes centros de convenciones como una oferta desechada en Punta Brava y los asistentes se alojan en hoteles de alta categoría, como espero sea el de Carrasco, pueden trasladarse en helicópteros. Pero por ahora su uso frecuente es impensable. Desde el Aeropuerto de Carrasco sí pueden utilizarse helicópteros para turistas o empresarios que desea viajar a la zona este de nuestro país. La importancia que tiene el Aeropuerto de Carrasco, y se prevé un aumento muy

considerable de su utilización, es la conectividad tanto en pasajeros como de cargas del AM con puntos situados en todo el mundo.

La conectividad marítima. Salvo pequeños barcos que pueden conectarse entre los puertos del AMM, como ser Atlántida y el Buceo, no es un medio habitual de traslado de personas ni de cargas dentro del área.

Lo que sí es de enorme importancia es la conectividad del Puerto de Montevideo con otros puntos de todo el mundo. Por dicho puerto sale la mayor parte de la producción nacional y entra el grueso de nuestras importaciones. Por otra parte en los últimos años llegan a dicho puerto grandes barcos de pasajeros, cruceros con miles de turistas cada uno, lo que es importante tanto para hacer conocer al Uruguay en el mundo como por las compras que los viajeros hacen en nuestra plaza.

Debo destacar que está trabajando una Comisión que estudia Estrategias Regionales de Ordenamiento Territorial para el Área Metropolitana, formada por representantes de la Dirección Nacional de Ordenamiento Territorial (DINOT) del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente y de las Intendencias Municipales de los departamentos de San José, Montevideo y Canelones. Dicha Comisión actúa según lo establecido en la LOT, Arts. 12 y 13, y está en permanente contacto con distintos Ministerios en los temas específicos de los mismos, como ser el de Industria, de Ganadería, de Turismo, de Obras Públicas, entre otros, así como con diversas instituciones públicas y privadas.

Para determinar la conectividad futura en el Área Metropolitana es necesario un estudio profundo sociológico sobre realidades y tendencias de movilidad del cuerpo social, estudios económicos sobre la instalación actual y futura de empresas que generen necesidades de conexión con proveedores y clientes, la importancia del turismo, el estudio del medio ambiente y su conservación, la importancia de la creación de programas de zonificación y políticas de crecimiento tendiente a un desarrollo integrado y, naturalmente, la vías de conexión entre los distintos actores.

Todo ello en la condición actual y en la perspectiva de treinta años en el futuro. Por ello es fundamental seguir en la línea de trabajo interdisciplinario e interorganismos públicos y privados para posibilitar una mirada integral, para así obtener una buena gestión a mediano y largo plazo.

0000

El que habla tiene un privilegio muy especial. Haber sido protagonista de uno de los estudios y proyectos viales más importantes y complejos del AMM y poder ver sus resultados muchos años después. Me refiero a los Accesos a Montevideo por las Rutas N°1 y N°5 que en su momento fue duramente criticado por especialistas en urbanismo, aunque no lo eran, evidentemente, en conectividad. En dos palabras. La firma consultora de la que yo era socio y técnico, Vialur, ganó una licitación para esa obra donde de antemano estaban fijados los carriles en que debían recorrer las Rutas antedichas. La N° 1 debía doblar hacia el norte no bien pasase el puente sobre el Río Santa Lucía y encontrarse con la N° 5 y ambas, juntas, entrar por Propios, perdón, Avenida José Batlle y Ordoñez, cruzar por debajo de las vías que corren paralelas a la Avda. Garzón y conectarse con la doble vía existente de Propios unas cuadras más adelante. Esto fue defendido con pasión tanto por los que actuaban en la IMM responsables del Urbanismo de la ciudad, como por ingenieros de alto rango del MTOP. Decían que querían que Propios actuara como un peine a través del cual los vehículos podían tomar el camino que consideraran oportuno.

Nosotros no teníamos ninguna posición a priori, como no se debe tener frente a un problema que hay que resolver. Empezamos a estudiar la realidad. Hicimos un censo de origen-destino en todos los puentes que atraviesan el arroyo Miguelete, un día para una dirección y al día siguiente en hacia la dirección contraria. Con ello captamos la totalidad de los vehículos que venían a Montevideo por las Rutas 1 y 5. El resultado fue espectacular. El 60 % de los vehículos tanto de carga como de pasajeros, iban a la zona del puerto e inmediaciones. El cuarenta por ciento restante se repartía entre veinte destinos diferentes. Pero no alcanzaba con el censo. Con la colaboración de un economista de Córdoba que tenía trabajos internacionales para el BID y otros organismos y, naturalmente con economistas uruguayos, se estudió la producción de toda la zona oeste del país, servida por las rutas N° 3, N° 2 y N° 1 y del centro del Uruguay servida por la Ruta N° 5. Se estudió los volúmenes de carga en los distintos meses del año según la zafra de cada producto. La conclusión fue análoga a la que dio el Censo. La gran mayoría de las cargas se dirigían a la zona del puerto. Así nació el Anillo Colector Oeste que llegó hasta la conexión con el Bulevar Artigas y las Ramblas Baltasar Brum, Edison y Sudamérica. Posteriormente Vialur hizo el proyecto de dichas Ramblas que conectaron el Colector con el puerto y la estación Central de AFE. La opinión contraria a dicho Colector radicaba en varios aspectos. Se dijo que estábamos haciendo un muro de Berlín, que dividía la ciudad en dos partes, una parte rica y la otra pobre. Se dijo que al pasar la Ruta N° 1 por el sur de la Avda. Luis Batlle Berres, que era la ruta 1 existente, se modificaba el entorno de una zona dedicada al cultivo de hortalizas para Montevideo. ¡La ciudad se va a quedar sin espárragos! escribió un connotado arquitecto opuesto al proyecto. Se temía que toda esa zona se edificara a lo largo de la ruta cambiando la fisonomía de la misma. Esos ataques, algunos muy virulentos, (alguien del Ministerio llegó a decir que estábamos haciendo la ruta a pedido de los Mahilos que tenían propiedades en esa zona contra el mar), causaba bastante zozobra en nosotros porque la obra que proyectábamos era muy costosa y no debía producir los efectos tan negativos que algunos pregonaban. Casi nada resultaba el tener que atravesar un barrio densamente poblado como lo era y es La Teja y ¡hacerlo con una trazado curvo! Pero la conectividad con el puerto era algo esencial que decidimos mantener a toda costa. Finalmente se aceptó nuestro proyecto. Veintitrés años después de su inauguración tengo la satisfacción de ver que teníamos razón. ¿Se imaginan los camiones cargados con troncos y con enormes contenedores entrando por Propios y tratando de llegar al puerto por San Martín o por General Flores o por donde pudieran? Traigo a colación esto para resaltar la enorme necesidad de hacer estudios detallados y complejos para poder definir los puntos que se deben conectar en el AMM y no basarse en la intuición.