

## Controversias sobre la Av. 18 de Julio

¿Disputa política o una búsqueda de soluciones reales para la ciudadanía?

El Decreto del Ministerio de Transporte y Obras Públicas que aprobó la iniciativa para la construcción de un Tren Ligero que conecte Plaza Independencia con El Pinar, propuesto por el consorcio privado “3S”, sigue sin conocerse y continúa en proceso el estudio de factibilidad.

La etapa de discusión anunciada por el Poder Ejecutivo con las Intendencias de Montevideo y Canelones no solamente no se dio, sino que polarizó aún más las diferencias entre el Gobierno Nacional y la Intendencia de Montevideo. Un detalle tragicómico es que la Intendencia de Canelones ni siquiera conocía el texto completo del Decreto, porque que no se lo enviaron o por que quedó en una bandeja apilado en mesa de entrada. Lo que sí sabemos es la opinión del Intendente Yamandú Orsi, que se siente “seducido” por la propuesta.

La construcción de un modo de transporte masivo, de carácter metropolitano, no contaminante del medio ambiente, seguro y que reduzca los tiempos de traslado de los ciudadanos es en sí misma una buena idea.

El problema parece ser el manejo público que se está haciendo de este tipo de propuestas, contaminadas por un año preelectoral adelantado, la soberbia y la forma de manejarse del Poder Ejecutivo, actuando generalmente de forma aislada y sin tener en cuenta actores relevantes que podrían enriquecer muchísimo la propuesta anunciada.

Lo que hemos podido rescatar de los medios de comunicación sobre el proyecto, no parece tener en cuenta nada más que su propia existencia, independientemente del entorno en que se implante, pero más preocupante aun es que el Consorcio “3S” no se hará cargo de la gestión del funcionamiento del sistema.



Imagen tomada de la Entrevista hecha por Emiliano Coteló en el Programa “En Perspectiva” a los Directores de Saccem, Stiler y Stadler Valencia.

La Intendencia de Montevideo, en una especie de “re-truco”, anunció recientemente la construcción de una ciclovía por Av. 18 de Julio, desde Plaza Independencia al Obelisco, exactamente por el mismo lugar físico por donde circularía el Tren Ligero propuesto, que es “algo que sí sabemos”.

Esta propuesta tuvo mal recibimiento y múltiples recomendaciones desde varios colectivos dedicados a la promoción del desplazamiento en bicicleta, a los que no se les prestó atención a sus consideraciones.

Creo que los argumentos esgrimidos son apresurados, se enfocan en lo malo de una propuesta “in progress” y no son suficientes para no considerar su esencia, una ganancia importante para la ciudad de contar, contemplando reclamos añosos, con una infraestructura para bicicletas en un tramo clave de la ciudad de Montevideo.

La propuesta de IM es tosca y sumamente atípica para la forma en que se resuelven las ciclovías, ubicándola en el centro de la Avenida.

La Intendencia está a tiempo de realizar los correctivos pertinentes para que se transforme en una nueva infraestructura útil y funcional, flexibilizando el diseño que defiende a capa y espada con argumentos cada vez más cuestionables.

De todas formas, la “idea” de una nueva infraestructura para bicicletas en Av. 18 de Julio es también una buena noticia.



## EL DECRETO

Analizando el Decreto del Poder Ejecutivo, se aprecia claramente que no es solamente una carta de intenciones, sino que también tiene solapadamente configurado un anteproyecto de cómo va a ser la infraestructura del Tren Ligero y cuáles sus características.

Para aclarar el planteo empecemos por enumerar lo que queda definido en el documento:

- Se utilizará principalmente Avda. 18 de Julio, Avda. Italia y Avda. Giannattasio.
- El proyecto implica una readecuación de “algunas” líneas del transporte público.
- Se prevén 33 paradas en el trayecto
- Implementación de un sistema de “Park & Ride” o Estacionamientos de disuasión en “al menos” 2 lugares: Parque Batlle y Avda. Italia y Barradas donde hacer el intercambio modal entre el automóvil particular y el nuevo Tren Ligero.

- Las Intendencias de Montevideo y Canelones deberán priorizar su circulación a través de la coordinación de semáforos.

Para la implementación de un transporte masivo de tal magnitud, seguramente no sea la mejor forma de “abrir una etapa de discusión” presentar como iniciativa un “paquete cerrado”, en donde se deja en un rol discutible a las Empresas de Transporte y a las Intendencias involucradas, ignorando además años de estudio Municipal sobre el tema e Investigaciones serias desde diferentes ámbitos de la Universidad de la República.

Sería muy bueno que los transportistas gestionaran este nuevo medio, modificando un estatuto que tiene casi 90 años, permitiendo fusionar las líneas de Ómnibus que transitan por Av. 18 de Julio con el Tren.

Esto tendría como ventajas una racionalización de recursos, evitaría una competencia entre ambos modos (como ocurrió con el Tranvía en las primeras décadas del S.XX) y eliminaría una gran cantidad de unidades que hacen innecesariamente un mismo recorrido, ofreciendo oportunidades para equilibrar los usos públicos de la ciudad.

Hoy el 65% de todas las líneas del transporte público (incluyendo Interdepartamentales y Diferenciales) tienen su terminal en Aduana, Ciudad Vieja, Pza. Independencia, Plaza España o Río Branco, y como se comentó previamente, muchas de ellas circulan en caravana por Av.18 de Julio.

#### VISIONES AMPLIADAS

El buen trabajo que viene haciendo la Intendencia de Montevideo con las ciclovías y bicisendas, está muy cerca de crear “corredores continuos” que de finalizarse prontamente serían una alternativa esperada por muchos ciudadanos que reclaman utilizar la ciudad a través de este modo de transporte. Uno de los tramos que claramente sería importante construir es precisamente el que recorrería la Av.18 de Julio.

Llama poderosamente la atención como no se levantó ninguna voz que exponga la inconveniencia de la ciclovía incluida en la misma presentación del Plan del tramo “a realizar” por la Av. Rivera, “éste sí realmente peligroso, inconveniente e inviable en todo sentido”.

El esquema presentado en el documento público difundido por la Intendencia de Montevideo (ver Sitio Web de IM), debe mirarse en una escala ampliada, ya que con la construcción de una ciclovía por Av.18 de Julio, se podría completar un Eje Este-Oeste de características Metropolitanas, aún no completado sólo por pequeños tramos faltantes de mayor o menor dificultad para resolver.

No menos importante es la consideración de un eje Norte-Sur, con la gran mayoría de los tramos construidos, inconexos por algunos cruces que merecen un estudio pormenorizado. Estos dos “corredores” obviamente se conectan, generando mayores opciones y oportunidades de vinculación urbana.

Si a este trazado, le incorporamos los tramos más relevantes previstos por la Intendencia de Montevideo en el Plan de expansión del trazado, obtendríamos otros corredores continuos y conectados de infraestructuras para ciclistas.

Uno de ellos es el planteado para Bvar. Batlle y Ordoñez que conecta la ciudad de Norte a Sur, pero atendiendo a la zona Oeste de la ciudad.

No menos importante es que dicho trazado se vincula con los dos Corredores de Uso Exclusivo del Transporte Público existentes en Av. Gral. Flores y Av. Garzón, abriendo posibilidades de

intercambio modal. La propuesta de un trazado por Bvar. Artigas ofrece otra espléndida oportunidad de intercambio y vinculación.

Y también tendrán problemas puntuales para resolver, como toda iniciativa germinal.



Ejes Norte-Sur y Este-Oeste de Ciclovías o bisisendas



Ejes Norte-Sur y Este-Oeste de Ciclovías o bisisendas, incorporando las ciclovías por Bvar. Artigas y por Bvar. Batlle y Ordoñez propuestas en el Plan de la IM. Esta última se vincula con el Corredor de Av. Gral. Flores y Av. Garzón.

## FALSAS DICOTOMÍAS

Se está instalando en el conjunto de la sociedad la idea de que hay que elegir entre modalidades cerradas y/o antagónicas. Ya tuvimos un proyecto para la Av.18 de Julio “Peatonal”, ahora tenemos un proyecto “Tronco alimentado” y otro de “Ciclovías”, cuando estos modos de transporte no son incompatibles, sino todo lo contrario.

Al construir en conjunto una “solución sistémica complementaria” entre los mismos, incorporando los demás modos de transporte de forma racional e Intermodal, se obtienen más y mejores resultados en todo el sistema.

Se entiende que la Movilidad Urbana depende de un “sistema” interconectado de diferentes modos de transporte y no de un conjunto de soluciones particulares para cada problema en forma aislada.

Las infraestructuras tronco alimentadas del transporte público, como el propuesto por “3S”, aumentan exponencialmente su eficiencia si ofrecen mayores posibilidades de intercambio con otros modos de transporte dentro de un “sistema integrado de movilidad”.

Es solo mirar con atención la exitosa experiencia que lleva adelante la ciudad de Medellín, para entender que ninguna modalidad que no funcione en red, desaprovecha su potencial drásticamente y ayuda pobremente en solitario a los problemas de movilidad.

Si analizamos la experiencia internacional, vemos que muchas sociedades que han adoptado sistemas de Trenes Ligeros, conviven armónicamente con el resto de los modos livianos como los peatones y las bicicletas. De la misma forma los Trenes Ligeros no necesitan pavimento para circular y se adaptan a espacios verdes con total naturalidad.



Ámsterdam, 2020

## DERECHO A LA MOVILIDAD, CULTURA E INFRAESTRUCTURAS.

En los Estados Unidos de finales de la década de los '80 del siglo pasado, se acuñó el concepto de "Road Rage" o "Furia del camino", un comportamiento agresivo exhibido por los conductores que incluyen, entre otros, insultos o métodos de conducción peligrosos dirigidos a otros conductores, peatones o ciclistas en un intento por intimidar o liberar frustraciones inconscientes.

Esto ocurre frecuentemente también en las calles de Montevideo, poniendo en riesgo la propia integridad del conductor, ya sean particulares o del transporte público, y también a los modos livianos.

Los argumentos sobre los problemas de Movilidad se centran principalmente en las infraestructuras y su definición, dejando de lado hechos que conciernen a la conducta ciudadana que debería abrazar una cultura de movilidad que se base en desplazarse "con el otro" y no "contra el otro".

La movilidad es un "derecho" de todos los ciudadanos, sea cual sea su preferencia al moverse por la ciudad y es lo que tenemos que defender. Pero también es un hecho "cultural", que no depende solamente de las posibilidades físicas que ofrece la ciudad.

## UNA CIUDAD PÚBLICA INCLUSIVA

Lograr una ciudad para todos implica una "mediación" entre los diversos actores y modos de transporte, flexibilizando posiciones para lograr el mejor sistema integrado y multimodal.

Necesitamos el Tren ligero, necesitamos las ciclovías y también ofrecer los mejores espacios públicos para los peatones, entendiendo que "la calzada también es espacio público", no solo las plazas y parques

La Ciudad Pública es de todos y de nadie a la vez. La polarización en lugar de la mediación lo único que puede lograr es que sigamos proponiendo desarrollos aislados, que no logren buenos resultados y sin conseguir hacer cambios profundos.

O lo que es peor que proponer mal, es hacer mal.