

Raúl Sendic - Reforma laboral en Brasil - Aire Fresco - Marihuana

UN PLAN QUE DESPIERTA DUDAS

Ideas cruzadas sobre la gran avenida

Daniel Martínez se propone convertir la icónica 18 de Julio en una avenida de ómnibus y bicicletas, eliminando la circulación de autos y taxis por allí. El plan entusiasma a algunos y preocupa a otros, que alertan los futuros inconvenientes de la primera gran obra del intendente.

FOTO



120 millones de pesos es la cantidad estimada que costará la obra. Foto: F. Ponzetto



Vota por esta noticia:

★★★★★ 14 votos

Me gusta 383

TEMAS

 Intendencia de Montevideo que pasa...
 Ramón Méndez, obras municipales...
 Daniel Martínez...
 Revitalización de 18 de Juli

FERNANDA KOSAK | 19 ago 2017

¿Qué lleva a una persona a usar un espacio público? ¿Es tan sencillo como poner una plaza, un banco, vegetación? Esas preguntas tienen a urbanistas y desarrollistas de todo el mundo discutiendo e investigando. La tendencia en Europa es ir hacia "la escala humana": devolverle el protagonismo al peatón. Siguiendo esa línea, la Intendencia de Montevideo (IM) presentó la semana pasada su proyecto de "revitalización de 18 de Julio". La iniciativa plantea eliminar los autos y taxis de la avenida más icónica de nuestro país, con el propósito de dejarla libre de vehículos particulares, ensanchar sus veredas, dejar un solo carril para ómnibus en cada lado de la calle y crear una ciclovia en el medio. Según el plan de acción presentado, el proyecto estará listo para 2019 y costará unos \$ 120 millones (US\$ 4 millones). Es una obra barata si se la compara con el corredor Garzón, que costó 10 veces más, unos US\$ 40 millones.

Desde que se lanzó como candidato a intendente, Daniel Martínez se mostró afín a priorizar métodos de transporte más amigables con el medioambiente y este es, tal vez, el proyecto que más refleja esas ideas. Martínez se inspira en las tendencias europeas, especialmente en la del arquitecto y urbanista danés Jan Gehl, que ha intervenido ciudades en todo el mundo, desde San Petersburgo hasta Broadway, y estuvo a fines de 2015 en Montevideo.

El arquitecto danés, junto a 45 voluntarios de la Facultad de Arquitectura y mediante un convenio con el BID, realizó una radiografía de 18 de Julio. Su trabajo reveló que solo un 8% de quienes transitan la avenida lo hacen en auto, pero ocupan el 50% del espacio. La mala distribución del espacio, junto con la polución y la contaminación sonora de la arteria, fueron los motivadores para el lanzamiento del plan liderado por el director de Planificación, Ramón Méndez.

El informe de Gehl sugería restringir el acceso de autos y taxis pero solo en días laborales y de 8 a 20 horas. El plan municipal, en tanto, los excluye por completo.

Aunque aún no está disponible el proyecto ejecutivo, y la información con la que se cuenta es simplemente la que se desprende de la presentación que las autoridades hicieron a la prensa, ya empezaron a aflorar algunas inquietudes.

La principal duda que surge, tanto entre ciudadanos como especialistas en urbanismo, es hacia dónde irá el tránsito de 18 de Julio. Según Méndez, relevamientos realizados por funcionarios de la IM y analizados por la dirección de Movilidad indican que Colonia y San José podrán absorber el drenaje de vehículos. Algunos arquitectos consultados por El País discrepan, pero no hay estudios externos al de la IM sobre el asunto.

Desde la IM se aseguró que se mantendrán el desfile de carnaval, festejos, marchas y manifestaciones en la avenida, que fue otra preocupación que surgió. También se les confirmó a quienes viven sobre 18 de Julio que podrán entrar y sacar sus vehículos personales de los garajes.

Un aliado reacto. Pero es posible que la administración de Martínez haya olvidado un pequeño gran detalle: el apoyo de un actor que, de acuerdo a la presentación realizada, será fundamental para el éxito del proyecto. Gran parte del plan depende de la voluntad de las compañías de ómnibus de mejorar su flota porque la revitalización es, en parte, una apuesta fuerte al transporte público.

En las últimas horas, el presidente de Cutcsa, Juan Salgado, comenzó a insinuar su descontento con el proyecto. En declaraciones a Subrayado, el empresario —que ya ha chocado con Martínez por otras obras viales, como los corredores Garzón y General Flores— dijo que hay que estudiar los proyectos en profundidad antes de "salir corriendo a hacer anuncios".

Uno de los puntos principales de la iniciativa municipal es la transformación a transporte "eléctrico de alto estándar". Sobre eso, Salgado consideró que "lleva muchísima planificación y estudio" y agregó que "antes habría que cambiar muchas cosas, inclusive pasar por muchos acuerdos que deben hacer el Poder Ejecutivo, la IM, y el Poder Legislativo para que se pueda dar". Hay solo un ómnibus eléctrico en circulación y fue adquirido por Cutcsa en 2016. Costó US\$ 420.000, mientras que los tradicionales cuestan menos de US\$ 100.000.

Asimismo, está estipulada una disminución de las líneas que pasan por 18 de Julio con el objetivo de optimizar los tiempos, otro punto que necesita contar con el aval de Salgado.

Los ómnibus tendrán un solo carril para circular como en Garzón, donde el tiempo de viaje aumentó después de la construcción del corredor. Esta es, quizás, una de las mayores debilidades del proyecto. "Significa que todos los ómnibus irán a la misma velocidad que el más lento", explicó el arquitecto Nicolás Barriola, cofundador de la Productora Cultural BMR, una agencia de proyectos urbanos. "Dicen que el tiempo de subida y bajada se optimiza con los nuevos coches, pero no lo suficiente para la reforma que quieren hacer. Los ómnibus no se van a poder pasar y van a tener que ir en fila", advirtió.

Ojo experto. Aún hay varios detalles por conocer. No se sabe, por ejemplo, en qué se gastarán los \$ 120 millones previstos, aunque sí que se destinarán a "obra blanda" —no se va a picar o a hacer obras con cemento. Méndez dijo a El País que la extensión de las veredas se hará con piezas móviles y retirables, y que la nueva distribución por carriles solo implicará pintar la calle. El jerarca aseguró que parte del presupuesto se destinará a mobiliario y luminarias para embellecer las veredas y la experiencia del peatón. Una vez realizado el proyecto ejecutivo se harán las licitaciones y adjudicaciones correspondientes. El plan está en una etapa preliminar, y, como destacó el alcalde del Municipio B, Carlos Varela, "todavía está abierto a propuestas y cambios".

Aunque los arquitectos, artistas y urbanistas uruguayos consultados ven con buenos ojos la iniciativa municipal, también detectan posibles fallas y mejoras. Principalmente creen que "la revitalización" por sí sola no basta: debe ser parte de un cambio más amplio.

Para Barriola, esa transformación solo sería alcanzada con un tranvía eléctrico. Lo mismo opina Alfredo Ghierra, artista visual que desde 2010 lidera un proyecto de propuestas y miradas sobre la capital. "Estaba cansado que con esta reforma tenía que venir un tranvía que fuera del Obelisco a la Plaza Independencia", consideró. Según él, el mayor pecado del proyecto es "querer dejar a todos contentos", y por ello "no tiene la firmeza necesaria" para lograr un cambio verdadero. "Celebro que se ponga el foco en 18 de Julio, pero no podés dejar contentos a los peatones, las bicicletas, los vecinos, los comerciantes, los vendedores ambulantes y a Cutcsa", sostuvo.

La Intendencia prevé la generación de dársenas: espacios de la vereda en los que, de ser necesario, podrán detenerse ambulancias, camiones de mudanza, bomberos o camiones de descarga de mercadería, sin obstruir el tránsito. Barriola anticipa que las dársenas no serán la mejor solución. "Es inviable que una ambulancia pase por ahí. En hora pico circula un ómnibus cada nueve segundos. En un solo carril, es imposible que una ambulancia vaya pasando a los ómnibus". El arquitecto sostiene que las situaciones planificadas, como una mudanza, no generarán mayores inconvenientes porque se podrán llevar a cabo en horarios de menos congestión y sin urgencia, pero advierte que la circulación de ambulancias "va a ser muy difícil".

A la arquitecta Gabriela Pallares le preocupa la calidad de los técnicos que pudiera haber frente a tan complejo proyecto. "El tema es que en Uruguay no hay urbanistas con experiencia. No hay nadie que digas es el número uno y se pasó la vida diagramando ciudades; acá el que tiene más experiencia será el que hizo el master plan de La Tahoma", ironizó.

"Hay un montón de cosas a tener en cuenta. ¿De verdad las paralelas podrán con el drenaje de autos de 18 de Julio? ¿Vamos a hacer una estructura así para que pase una bicicleta cada tanto? También hay pequeñas cosas que, que una quiere asumir que se tienen consideradas. Pero Ramón Méndez viene de la energía, no del urbanismo", expresó Pallares.

La docente de urbanismo de la Universidad ORT Clara Galaracena coincide en que "San José y Colonia no van a poder absorber el tránsito de 18". Para ella, la reestructura de 18 de Julio debería ser un proyecto mucho más ambicioso. "La avenida atraviesa muchos barrios, no es lo mismo Cordón que el Centro. Debería haber un diseño particular ajustado a las necesidades de cada tramo", opinó.

Galaracena considera imprescindible que una revitalización se articule con políticas públicas que promuevan que estratos medios y altos de la población vuelvan a vivir en el Centro, sobre todo gente joven. Además, piensa que es necesario promover una "revalorización de la cultura y arquitectura de la zona".

Comercialmente, 18 de Julio "sigue siendo la primera opción para las marcas", sopesó un agente inmobiliario que prefirió mantener reserva y que hace 20 años alquila locales comerciales en la avenida. Pero no porque sea un paseo, sino por "toda la gente que trabaja o tiene que pasar por ahí". Si se transformara además en un paseo de placer, "seguramente subirían los precios de los locales, porque están asociados con el éxito", apuntó. En ese caso, los comerciantes saldrían beneficiados de este proyecto.

Mitiendo un cambio. El estudio de Gehl determinó que solo un 0,3% de quienes transitan 18 de Julio lo hacen en bicicleta, y según mediciones de la IM, en Montevideo hay una por cada 12 autos. Al poner la bicisenda en el medio de 18 de Julio se está creando antes la oferta que la demanda, generando comodidades para que más gente elija ese medio de transporte, explicó Méndez. "La experiencia comparada en otras avenidas similares en Europa y Estados Unidos que han colocado bicisendas protegidas, como estamos viendo nosotros, muestra que el número de bicicletas se incrementa entre tres y cuatro veces", remarcó el jerarca.

Los arquitectos consultados coinciden en que "no está mal" tratar de fomentar el cambio cultural en el transporte. "En 2002 mucha gente se pasó a la bicicleta por la crisis. Si hubiesen tenido buena infraestructura capaz no habrían vuelto al auto", planteó Barriola. "Igual, al proyecto le faltan más cosas en ese sentido, como un buen estacionamiento de bicicletas".

Otro aspecto cultural que el proyecto intenta fomentar es el uso recreativo de los espacios públicos, no como lugares de paso o tránsito. Esto es algo que, según Pallares, "no hay casi en Montevideo y es una falencia de la ciudad". Sin embargo, la arquitecta advierte la dificultad de generar un espacio que los ciudadanos elijan usar. "La gente no se sienta en un lugar porque le pongas una flecha. Tenés que darle la iluminación, la sombra, el banco, la mesa, el tacho de basura, espacio verde... y ahí recién, eventualmente, va a considerar sentarse", subrayó.

Aún sin la información definitiva, este proyecto no ha dejado a nadie indiferente. Al fin y al cabo, en su primera obra importante, el intendente ha elegido cambiar el devenir de uno de los símbolos montevideanos más indiscutibles.

Comerciantes discrepan: ¿más o menos gente tras el cambio? Si bien el Grupo Centro fue participe de la gestión del proyecto, no todos los integrantes de este conglomerado de comerciantes están de acuerdo con la propuesta del intendente para la revitalización de la avenida.

"Es claro que si se excluye gente va a ser perjudicial para los comercios", opinó Andrés Gregorini, dueño de la tienda de ropa Guapal Roberto Traversa, del quiosco Ateneo, aventuró. "Le va a sacar la vida a todo el comercio, porque esta es una arteria de tránsito donde todos los comerciantes viven de la gente que va y viene".

Por otro lado, muchos empresarios ven una oportunidad comercial. "Creo que va a ser muy beneficioso para nosotros", dijo el dueño de La Pasiva, Gabriel Garabedian, que prevé la circulación de más peatones. Marcel Burgos, dueño de Marcel Calzados, opinó que si bien "los cambios siempre asustan", hay que "mirar para adelante con una mirada positiva porque los cambios que se proponen son muy buenos para la gente y el entorno".

Un deseo llamado tranvía. Siendo candidato, el intendente Daniel Martínez expresó su intención de instalar un tranvía en Montevideo. Cuando asumió, habló de un plan de mejora en el transporte que costaría US\$ 500 millones e incluiría, entre varias medidas, el llamado tranvía. En 2016 volvió a sugerir su instalación, esta vez en Ciudad Vieja. Ese año en Diamante FM que proponía a empresas de transporte asociarse para el desarrollo del servicio. Finalmente, para 18 de Julio se quedó con los ómnibus eléctricos.

NOTICIAS DE HOY

TARJETAS CORPORATIVAS

Valentí: "Si para salvarse Sendic tiene que suicidarse al FA, lo suicida"

ATENTADO TERRORISTA

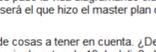
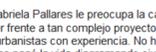
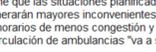
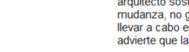
Autor de ataque en Barcelona apunalo a un hombre al escapar

VIDEO

Un "sombrero" con el sello de Neymar

FOTOS Y VIDEOS

Majito Sarasola, la uruguayaya que busca ser chica del clima en Argentina



COMENTARIOS

Comentarlos (153)

#153 | otroopinion123 | 21 agosto 2017 | 00:14



La contaminación sonora de 18 de Julio sobrepasa largamente los máximos permitidos en el mundo civilizado y sus repercusiones en la salud están demostradas. La imagen frente al turista es lamentable. No cuesta nada prohibir el uso de la bocina de camiónero que usan los ómnibus de CUTCSA para saludarse molestando a todo el mundo. Cambios de luces alcanza y sobra. Los caños de escape hechos pelota...nadie mide eso????

#152 | otroopinion123 | 21 agosto 2017 | 00:08



Buena parte de la carga sonora son los ómnibus que tienen la costumbre de saludarse a bocina, así como el ruido del medio del campo. Igualito de fuerte y molesto que las motos de escape de escape recargado. Ya que la empresa no cuida el ruido de los caños de escape, al menos podría exigir algo elemental como el uso de la bocina sólo en caso necesario. A la Intendencia tampoco le cuesta nada controlar esa situación. Ni cutcsa ni los taxistas ni nadie en particular es dueño de la Av. 18 de Julio para hacer cualquier cosa. Nota: cuesta CERO PESO y pueden empezar IMBUJANA.

#151 | tekullaron | 20 agosto 2017 | 20:06



¿ como sería la entrada al túnel viniendo del centro? ¿y como sería tomar Constituyentes desde el centro? ¿la mudanza las 23hs? ¿y las reglamentaciones sobre el tema los tiramos al tacho o hacemos juicios por ruidos molestos? pregunto no sea cosa que salga otro mamarracho por ley de marhuana.

#150 | trumuaase | 20 agosto 2017 | 18:05



SINVERGUENZA, DANIEL MARTINEZ, Y TODOS LOS DE LA IMM IMAGINATE EL CAOS Q SERIA 18 DE JULIO, Y QUE NO SE OMBIAN DE ARREGLAR CALLES Q ESTAN ECHAS MIERDA EN DISTINTAS ZONAS DE MONTEVIDEO.

#149 | presscoment | 20 agosto 2017 | 16:59



Estos proyectos solo buscan darle un espadillazo a un candidato carente de capacidad política. Martínez saque apuntes por favor: NECESITAMOS UN GULLITO como en New York, que limpie y dignifique la ciudad. Hoy el Centro, Cordón, Ciudad Vieja, Aguada son el Harlem de Montevideo. Ni que hablar del cinturón de la ciudad, que es casi como Hong Kong.

1 2 3 4 5 23 >

Para comentar las noticias debes iniciar sesión con el usuario y contraseña elegidos al momento de registrarte.

Iniciar Sesión para comentar

¿Olvidó su contraseña?

Si no estas registrado todavía, puedes hacerlo ingresando a [Registro de Usuarios](#)

No recuerdas tu contraseña? puedes acceder a [Registro de Usuarios](#) y solicitar que te la enviemos a tu email como recordatorio.

OPINIONES

EDITORIAL DE HOY

Trump y Corea del Norte

Tiene razón el presidente Trump cuando hace algunas semanas insistió en que corresponde a China un mayor protagonismo para controlar las iniciativas del régimen de Kim Jong-un, que además le es tan afín ideológicamente.

Hebert Gatto

¿En qué quedamos?

Hebert Gatto

Hebert Gatto