

vecinet N. 1.216 - marzo de 2026

.....
Desde el 18 de mayo de 1996

Comunicación alternativa independiente para la organización y la participación vecinal

.....
Para recibir nuestra información enviar un correo-e a

vecinet.noticias@gmail.com

escribiendo en el asunto SUSCRIBIR.

Para dejar de recibir el Boletín por correo electrónico, escribir

en el asunto BORRAR

=====

SUMARIO

1 – Montevideo: Jueves 5 de marzo, Marcha por un mar libre de petroleras

2 – Florida: Entre “trabas ideológicas” al “desarrollo” y oposición a la “segregación territorial”

3 – Montevideo: Movilidad y túneles

4 – Comunicado del Sindicato de Cuidacoches del Uruguay

1 – Montevideo: El jueves 5 de marzo, Marcha por un mar libre de petroleras

COMUNICADO DE PRENSA

Desde la Asamblea convocamos en carácter de FUNDAMENTAL a toda la población a sumarse a la jornada de lucha y resistencia que tendrá lugar mañana 5 de marzo en Montevideo, a partir de las 17hs.

El día 27 de febrero de 2026 el Ministerio de Ambiente, mediante resolución R.M. 170/2026 dio por aprobado el proceso de sismica.

A principios de febrero de 2026 denunciemos la llegada del buque sísmico BGP Prospector. Insistimos en recalcar que hasta el momento, todas las instancias de autorización del proyecto petrolero han sido anunciadas primariamente en la prensa, mientras los sitios web de las autoridades encargadas permanecen fuera de funcionamiento.

Tampoco la Justicia ha estado a la altura de las circunstancias, negándose a tratar el tema a fondo, rechazando todas las acciones realizadas desde la sociedad civil, ONG's, y el Instituto de Derechos Humanos, entre otros.

En este contexto convocamos a la MARCHA NACIONAL del 5 de marzo de 2026.

Este es el momento fundamental para mostrar el real apoyo a la causa. Dentro de los estudios de impacto ambiental, el ítem que más molesta a las empresas, el riesgo mayor está puesto en LA LICENCIA SOCIAL.

Las empresas saben que una sociedad en oposición, y organizada, dificultará el desarrollo de sus proyectos. Su único objetivo es económico.

La vida del mar vale mucho más que unas campañas de sismica, lo que está en juego es el futuro de las próximas generaciones.

Cronograma:

17 00 hs - Concentración en Plaza independencia

18 00 hs - Marcha

19 00 hs - Actividades en Plaza Cagancha

20 00 hs - Lectura de proclama y cierre

2 –Florida: Entre “trabas ideológicas” al “desarrollo” y oposición a la “segregación territorial”

Discusión de política urbana

por Camila Méndez (la diaria 02.03.26)

Un proyecto urbanístico busca “expandir la franja urbana” del departamento y está siendo analizado por el Ministerio de Ambiente; en paralelo, una normativa aprobada en la Junta Departamental genera tensiones y es calificada como un “marco regulatorio para la instalación de barrios privados”

En enero, el Ministerio de Ambiente puso en puesta de manifiesto –momento en que la población puede hacer llegar comentarios a los tomadores de decisiones– el Informe Ambiental Resumen de un proyecto denominado Madison Homes. La iniciativa privada, según el texto presentado, pretende localizarse en Florida, concretamente en un padrón suburbano de 39 hectáreas que está lindero a las rutas 5 y 56 y es atravesado por la cañada del Juncal, que es afluente del río Santa Lucía Chico. El objetivo del emprendimiento urbanístico es “la implementación de 117 lotes destinados a la construcción de viviendas unifamiliares, en régimen de propiedad horizontal”. Agrega que tendrá “dos áreas diferenciadas por la tipología de vivienda: un área estilo barrio jardín, que estará constituida por lotes de aproximadamente 1.000 metros cuadrados, que serán ocupados por viviendas individuales, y otra zona de aproximadamente una hectárea que será destinada a la construcción de viviendas familiares en bloque tipo dúplex”.

El Decreto 349/005 establece que los “complejos y desarrollos urbanísticos de más de diez hectáreas y aquellos de menor superficie cuando se encuentren a una distancia de hasta 2.000 metros del borde de la suburbana de un centro poblado existente, incluyendo los fraccionamientos con destino a la formación o ampliación de un centro poblado y el establecimiento de clubes de campo o fraccionamientos privados” deberán tramitar una autorización ambiental previa ante la cartera. En este contexto, la Dirección Nacional de Calidad y Evaluación Ambiental categorizó el proyecto como B, que incluye aquellas iniciativas “cuya ejecución pueda tener impactos ambientales significativos moderados, cuyos efectos negativos pueden ser eliminados o minimizados mediante la adopción de medidas bien conocidas y fácilmente aplicables”. El privado tuvo que presentar un estudio de impacto ambiental y analizar con especial atención “la afectación a la cañada del Juncal por el vertido de las aguas residuales domésticas y las aguas pluviales”, según consta en el documento que presentó ante el Ministerio de Ambiente.

La iniciativa tiene una historia que comenzó hace varios años, e incluso puede entenderse que forma parte de un debate más profundo. En 2019, tanto *Montevideo Portal* como *Florida 24* recogieron que el intendente Carlos Enciso y Fernando Llorach, director de la empresa urbanística IPlus, presentaron el proyecto ante la población. Incluía un hotel –que no se menciona en el texto presentado ante el Ministerio de Ambiente–, un “club house”, un centro comercial, fraccionamientos, residencias en régimen de propiedad horizontal y un parque público. Estimaron que la inversión primaria sería de una cifra cercana a los ocho millones de dólares, con una proyección de 30 millones, y pretendían que las obras comenzaran en octubre o noviembre de aquel año, pero no fue así.

Sin embargo, el debate sobre la política urbana que se busca llevar adelante en Florida sí estuvo en el tapete público. En 2025, la Junta Departamental aprobó un decreto que pretende “reglamentar los proyectos de urbanización en propiedad horizontal”. Ediles del Frente Amplio apuntaron que la legislación es “una especie de marco regulatorio para la instalación de barrios privados”, mientras que una representante del Partido Nacional planteó que esta visión está “trancando el desarrollo y la modernidad de Florida por trabas ideológicas”. Por su parte, Enciso dijo que el objetivo de la normativa era dejar una puerta abierta a este tipo de inversiones y puntualizó que no fue hecha a “demanda” de ningún particular ni porque se esté “proponiendo ningún barrio privado ahora”.

Las características de Madison Homes

En el documento presentado ante el Ministerio de Ambiente, el proponente indica que Madison Homes constará de 117 lotes para viviendas. No se autodenomina en ningún momento como “barrio privado”, sí dice que tendrá un sector con características de “barrio jardín”. Resalta que, “según los requerimientos de la normativa de ordenamiento territorial vigente, se destinará una zona del predio para la construcción de un parque público, el cual contará con lagos, sendas peatonales y áreas verdes”. Este sector está ubicado sobre la ruta 5 y podrá ser “cedido a la Intendencia de Florida, la que estará a cargo de su manejo y gestión”. Recuerda que este territorio “cuenta con intervenciones previas (cantera de obra pública del Ministerio de Transporte y Obras Públicas), por lo que la concreción de la implementación del parque implicará la recuperación del área”.

El texto dice que en el área de influencia del proyecto se encuentra la cañada del Juncal, que es afluente del río Santa Lucía Chico y, por lo tanto, forma parte de la cuenca del río Santa Lucía, una de las principales

fuentes de abastecimiento de agua potable de la zona metropolitana. Destaca que la superficie de la iniciativa “no se superpone” con áreas protegidas, “siendo la más próxima los Humedales del Santa Lucía, ubicada a una distancia de 40 kilómetros”. Por otro lado, agrega que “según la información disponible en el Observatorio Ambiental Nacional, el área de influencia no está incluida dentro del 20% del territorio prioritario para la conservación” y acota que “no se evidencia” la existencia de ecosistemas “categorizados como amenazados”. Admite que “el área del proyecto es atravesada por la cañada del Juncal, la cual tiene bosque ribereño y bañado asociados”.

Declara que en el área de influencia existen usos residenciales, deportivos, comerciales, industriales y militares. Por ejemplo, se encuentra cerca el Batallón Sarandí de Ingenieros de Combate 2 y el Batallón de Infantería Mecanizado 15, en donde funciona la Planta de Elaboración del Servicio de Material y Armamento. En este último predio militar, expresa el texto, se efectúan “explosiones” que “en ocasiones resultan en ruidos y vibraciones molestas para la población del entorno”. A su vez, sostiene que este accionar será “molesto para la fuerza de trabajo durante las obras y para los futuros residentes de las viviendas a ser construidas en el fraccionamiento”. De aprobarse, dice, el emprendedor deberá articular para que se construya “una barrera acústica que reduzca la intensidad del ruido de las explosiones” o que “informe previamente al emprendimiento de las futuras explosiones que realizará en el predio”.

El privado relata que el servicio de agua potable tendría que ser suministrado por OSE, por lo que es “necesario realizar un refuerzo de la red de distribución”. Indica que la iniciativa “cuenta con la viabilidad” de la empresa estatal para la “ejecución de las obras requeridas”. En cuanto al saneamiento, el documento señala que “tal como fuera establecido por el área Apoyo Técnico Región Centro de OSE, no resulta viable para la administración operar y mantener un nuevo sistema de tratamiento, dado que no cuenta con el personal ni los recursos necesarios requeridos”. Considera que “la opción más adecuada es la implementación de soluciones individuales (a nivel de vivienda) de disposición transitoria [de] efluentes domésticos y su gestión posterior a través de servicios de barométrica”. Sostiene que este sistema “asegura que no se altere la calidad de la cañada del Juncal, ni que esta resulte en un canal a cielo abierto de los efluentes tratados en época estival”. Por otra parte, el servicio de energía eléctrica sería proporcionado a través de la red de UTE.

En el informe presentado ante el Ministerio de Ambiente, el proponente señala que “un aumento repentino de la población puede presionar los servicios públicos existentes generando deficiencias si no se planifica adecuadamente”. Entiende que a futuro la urbanización puede “ofrecer desafíos en temas de acceso a educación inicial y primaria, transporte público hacia el casco urbano de la ciudad y potencialmente servicios de salud de nivel de policlínica”. Afirmo que los impactos positivos irán desde la “rehabilitación de áreas degradadas” hasta la “valorización de la tierra”, porque “el desarrollo de viviendas puede aumentar el valor de los terrenos circundantes”.

Marcel Achkar, investigador del Instituto de Ecología y Ciencias Ambientales de la Facultad de Ciencias, dijo a *la diaria* que es necesario observar varios aspectos sobre el emprendimiento. El primero y central implica indagar sobre si Florida tiene una “tradicción” vinculada a este tipo de proyectos urbanísticos. Adelantó que los barrios privados no le parecen una “buena estrategia de urbanización”, aunque reconoció que “es un tema controvertido” vinculado a “una discusión más bien de fondo y de política urbana”. Desde el punto de vista ambiental, sostuvo que el documento presentado “habla poco de lo que ellos podrían mejorar” el terreno degradado y enfatiza que es un aspecto que debería mejorar.

“No es un barrio cerrado”

Carlos Enciso, intendente de Florida, manifestó a *la diaria* que Madison Homes es “una propuesta de un flordense, un empresario que también está en el exterior, con mucho éxito en su empresa constructora”. “Tuvo la idea del proyecto luego de haber adquirido un predio importante en la puerta de la ciudad. Nos pareció interesante. Evidentemente tenía que tener en el plan de extensión de la ciudad una recategorización, cosa que se logró: de [suelo] rural pasar a [suelo] urbano. En esa conversación, también en buen tono, le pedí que como a Florida le hace falta hotelería, si no se animaba a anexar al proyecto urbanístico la inversión de un hotel, a lo que accedió y es parte también del proyecto”, resaltó el jerarca.

Al consultarle la razón de que el hotel no sea mencionado en el documento presentado ante el Ministerio de Ambiente, respondió: “No es necesario porque la propia categorización y la propia inversión no lo ameritaban en la parte inicial. En su momento, cuando ellos tengan el adelanto, supongo que va a ser tenido

en cuenta. De todas formas, tuvo muchas idas y vueltas en la Dinama [Dirección Nacional de Medio Ambiente, hoy llamada Dirección Nacional de Calidad y Evaluación Ambiental] en su momento". Enciso dijo que la iniciativa "no es un barrio cerrado, es una urbanización abierta". "Es positivo porque hoy hay un déficit de viviendas no solo en sectores más económicamente sensibles, humildes, sino también en sectores medios, que es, estimo yo, a los que va a apuntar este proyecto", acotó.

Un debate que va más allá

El ordenamiento territorial y la política urbana del departamento han estado en discusión durante el último tiempo. En abril de 2025, según consta en su página web, la Junta Departamental de Florida aprobó el Decreto 7/25, que fue definido como "tendiente a reglamentar los proyectos de urbanizaciones en propiedad horizontal". Estas urbanizaciones son definidas en la normativa como un "conjunto inmobiliario con destino a vivienda permanente o temporaria, dividido en múltiples bienes o lotes objeto de propiedad individual, complementado por una infraestructura de bienes comunes y servicios comunes, objeto de copropiedad y coadministración por parte de los propietarios de bienes individuales". Tiene 27 artículos donde se tratan varias cuestiones, entre ellas, aclara que el "acceso de particulares a la urbanización" estará regulado por un Reglamento de Copropiedad.

La iniciativa no fue votada por los ediles frenteamplistas. Al momento de la discusión, el legislador departamental de la fuerza política Nicolás Vaz dijo que "es una especie de marco regulatorio para la instalación de barrios privados en Florida". Señaló que estos emprendimientos generan "segregación" y "gentrificación", es decir, "burbujas dentro de una misma ciudad". En paralelo, según la versión taquigráfica de la sesión, la edila del Partido Nacional Silvana Goñi apuntó que el tema "no es nuevo", sino que "se trató en sucesivas reuniones", y describió como "lamentable y fuera de lugar que se siga trancando el proceso, el desarrollo y la modernidad de Florida por trabas ideológicas, evidentemente, perimidas en el tiempo".

En la entrevista con *la diaria*, Enciso declaró que con la normativa busca "generar la posibilidad de alguna inversión potencial o futura" y puntualizó que no fue hecha a "demanda" de ningún particular ni porque se esté "proponiendo ningún barrio privado ahora". También expresó que este tipo de proyectos se llevan adelante en varios departamentos del país, como Canelones y Maldonado.

"¿Queremos una ciudad inclusiva, integradora, democrática?"

"La ciudad es historia, es cultura, es una urdimbre de relaciones que tiene que ser conservada. Tiene marcas identitarias que son profundas y que hay que mantener. A la hora de tomar estas decisiones hay que preguntarse qué ciudad queremos. ¿Queremos una ciudad inclusiva, integradora, democrática? Si apuntamos a esto, evidentemente el tema de los barrios privados no estaría afín a esa forma de ver la ciudad, de acceder a la ciudad, de habitar la ciudad", manifestó a *la diaria* Yanina Fleitas, edila del Frente Amplio, al ser consultada sobre su postura ante la normativa aprobada en 2025.

La representante señaló que es "una larga discusión" que tuvo lugar en la Junta Departamental y aseveró que su fuerza política no va a "votar la construcción de ningún barrio privado". "Generan fragmentación social. Por un lado, tenemos la segregación social que producen, por ejemplo, los asentamientos. Es una exclusión que la persona no busca. En los barrios privados es una exclusión buscada, una segmentación buscada en pro de un paradigma de seguridad y de exclusividad, en busca de una homogeneidad social. La ciudad es un lugar donde convivir", remarcó.

Sobre el proyecto Madison Homes, pone sobre la mesa que "hace que la mancha urbana aumente" cuando al analizar los datos demográficos el departamento "tiene prácticamente la misma cantidad de población". "Critico al Estado porque no me da la seguridad que pretendo para mí y para mi familia, pero después genero un espacio al que hay que darle los servicios porque no llegan porque está más apartado, del otro lado de la ruta. Servicios de OSE, UTE, educación, policlínicas. También está la problemática de la ruta [5] en el medio: para darle seguridad vial a la gente van a necesitar obras. ¿Todo esto quién lo paga? Lo paga el Estado", expresó.

La edila sostuvo que el gobierno, a través del Ministerio de Ambiente, debería "intervenir", porque la iniciativa podría devenir en una "irresponsabilidad ambiental". "La ciudad de Florida podría sustentar más población sin tener que expandir la franja urbana. Son muchísimos espacios que tenemos vacíos, que después son generadores de situaciones conflictivas entre los vecinos [...]. Tenemos un montón de espacios

ociosos que deberían ser ocupados para generar espacios de encuentro, nuevas viviendas. Tenemos que hacer de la ciudad un lugar amigable y de encuentro, no de separación y segregación”, finalizó.

3 – Montevideo: Movilidad y túneles

por Benjamín Nahoum (Brecha, 27.02.26)

Que el gobierno nacional y los gobiernos departamentales involucrados estén pensando y vayan a actuar en conjunto en los problemas de la movilidad en el área metropolitana de Montevideo es, sin duda, una buena noticia. Que en las soluciones que se manejan tengan un papel protagónico un túnel de más de 3 kilómetros bajo la avenida 18 de Julio capitalina y la utilización de vehículos articulados para 200 pasajeros –*bus rapid transit* (BRT)– no lo parece tanto. Y que la discusión se centre en los medios y no en los fines, menos todavía.

El problema a resolver

El tema central de la movilidad urbana e interurbana es el desplazamiento cotidiano de personas y objetos, pero, si bien ese es el objetivo principal, no es la única consecuencia que las soluciones adoptadas tienen sobre la ciudad y sus habitantes, que afectan su acceso a servicios, la existencia de espacios verdes y de recreación, el urbanismo, la economía y otros aspectos. Así, hay ciudades para las que ni los peatones ni los desplazamientos no motorizados existen y las veredas son para estacionar los automóviles, y otras en las que proliferan las peatonales, las bicisendas y hay calles que no son para ir a algún lado, sino solo para caminar por ellas.

¿Cuál de estos enfoques es el que requiere nuestra área metropolitana, y cuál de esos roles es el más plausible? Para responder a esto, debemos pensar qué Montevideo y qué área metropolitana queremos, pero primero debemos reconocer cómo son actualmente: Montevideo es una ciudad con una amplia cobertura de servicios (agua y luz en toda la ciudad, y saneamiento por colector, por los sucesivos planes de extensión de la red, en casi toda). Y también es enormemente extendida (si tuvieran la misma densidad edificatoria, en el área urbana y suburbana de Montevideo cabrían cuatro Barcelonas), y eso, como no se trata de una megalópolis, quiere decir que muy buena parte de su suelo no está utilizado o está muy subutilizado.

Esto es una contradicción porque, en cada censo, Montevideo decrece en población, pero su área metropolitana se extiende más y más, al principio siguiendo los corredores de las grandes rutas nacionales, y ahora extendiendo la aglomeración costera hacia este y oeste. En una ciudad que no tiene otro límite físico que el mar, esto generó una estructura de tres coronas: la más pequeña, alrededor de la bahía, altamente edificada en el suelo más costoso del país; una segunda, intermedia en todo sentido, que es la que menos crece, y una tercera, rururbana, que crece a expensas del área rural buscando el suelo barato, aunque tenga pocos o ningún servicio.

Ahí está la población que hay que servir, no solo sobre uno o dos ejes privilegiados, como pueden ser el nacimiento de ruta 8 o el de las rutas 9 y 10, todas hacia el este, sino en todas las direcciones, para lo cual hacen más falta vías transversales que longitudinales.

Las cuatro alternativas

Pero las cuatro alternativas planteadas y discutidas públicamente refieren a la construcción de dos corredores de alta velocidad y frecuencia: la línea A, que uniría 18 de Julio con Zonamérica (pero con un circuito en Ciudad Vieja), de 23 kilómetros, y otra, la B, de igual origen, pero destino El Pinar, de 30 kilómetros.[1] En los dos trayectos hay nodos intercambiadores (cuatro en uno y tres en el otro) y un supernodo en Tres Cruces, donde se producirían las conexiones.

En realidad, las alternativas refieren a cómo se resuelve el tramo de 18 de Julio, y ese ha sido el centro de las discusiones. Un informe solicitado por el gobierno a la consultora privada CSI titulado «Alternativas de priorización del transporte público en el área céntrica de Montevideo» y difundido públicamente examinó esas alternativas, todas utilizando BRT: la circulación a través de un túnel bajo toda 18 de Julio; la circulación por esa avenida, pero en superficie; la circulación, asimismo en superficie, pero por Colonia y Mercedes, y también BRT en superficie, pero en este caso por 18 de Julio y Colonia.

La circulación de los buses rápidos por superficie utilizando calles paralelas a la avenida no es novedosa: una similar ya fue probada hace varias décadas y más recientemente, en 2018, se retiraron algunas líneas que circulaban por 18 de Julio, desviándolas por las paralelas.

¿Para qué necesitamos un túnel en 18?

Las cuatro alternativas manejadas presentan ventajas e inconvenientes diversos, pero el gran aliciente parece estar en disminuir el tiempo de traslado, aunque al respecto hay informaciones no del todo coincidentes. En efecto, en declaraciones a *La Diaria* del 19 de febrero, la ministra de Vivienda y Ordenamiento Territorial, Lucía Etcheverry, sostuvo que, «en una hora pico promedio actual, de Zonamérica a la plaza Independencia hay 71 minutos de viaje, mientras que baja a 45 con soterramiento y 52 al circular por superficie». Se deduciría que el soterramiento permite acortar en siete minutos el recorrido.

En otra nota del mismo medio del 17 de febrero, se informa, con base en el estudio de CSI, que «la alternativa que permitiría una mayor velocidad en promedio sería la del túnel por 18 de Julio (30 kilómetros por hora), seguida por las opciones que utilizan dos calles y pasos inferiores (24 kilómetros por hora), las que utilizan dos calles en superficie (22 kilómetros por hora) y por último la alternativa que utiliza solo 18 de Julio en la superficie, ya sea con pasos inferiores (20 kilómetros por hora) o sin ellos (18 kilómetros por hora)». Si esas velocidades son promedios en todo el recorrido, los 23 kilómetros de la línea A se recorrerían en 46 minutos con túnel y en 57 sin él, aunque en otra parte del estudio del Centro de Investigaciones Económicas (CINVE) se habla de que el túnel reduciría el recorrido por 18 de Julio de 22 a siete minutos, quizá en comparación con lo actual.

Tampoco está demasiado claro cuánto cuesta el túnel. El informe de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo habla de 590 millones de dólares más IVA para toda la obra (es curiosa tanta precisión en un cálculo con muchas incertidumbres, entre ellas, a qué profundidad está la roca), aunque en otros lados se habla de 528, pero CINVE menciona la mitad en su presentación si se considera exclusivamente el costo del soterramiento.

Por las dudas, la ministra nos recuerda que ya hay aprobadas líneas de crédito con organismos internacionales (500 millones de dólares del Banco Interamericano de Desarrollo y 300 millones de la Corporación Andina de Fomento, y se gestiona otra con el Banco Mundial); no son solo para el túnel, ni siquiera para el total de la obra, también están las «mitigaciones» de los perjuicios que esta y el túnel, especialmente, causarían, pero es una buena pista: el total puede ser igual a lo invertido en el tren de UPM.

Pero quedémonos solo con estas dos cifras, correspondientes al túnel: siete minutos menos de tiempo de traslado y al menos 250 millones de dólares más de costo. ¿Y si sacrificáramos esos siete minutos y usáramos los dólares para algo socialmente más urgente, como, por ejemplo, la construcción de 2.500 o 3 mil viviendas sociales, o siete u ocho hospitales, o más de 100 escuelas de tiempo completo, o para dotar de los recursos imprescindibles al programa de cuidados?

Otras buenas prácticas posibles

Dado que, en definitiva, se trata de la movilidad urbana, vale la pena citar rápidamente algunas buenas experiencias que deberían tenerse en cuenta: en primerísimo lugar, las líneas locales, necesarias para llegar a las rápidas; el boleto de una y dos horas, heredero de las viejas «combinaciones», que simplifica enormemente las conexiones y permite recorridos más cortos y vehículos más pequeños; los corredores exclusivos y las sendas Solo Bus, sobre los cuales las experiencias no han sido lo esperado, aunque presentan un gran potencial.

Pero también se actúa sobre la movilidad descentralizando, llevando servicios y equipamientos (cívicos, sociales, de salud, de educación, de esparcimiento, comerciales) a zonas que los necesitan para que no haya que ir a buscarlos a los centros; facilitando el acceso al suelo urbanizado para que la ciudad no se extienda, mediante carteras de tierras; construyendo edificación popular en altura, como hoy hacen las cooperativas de ayuda mutua; aumentando la altura edificatoria; actuando sobre las viviendas vacías y sobre todo las abandonadas para ponerlas a disposición de la sociedad, y tantas otras cosas, muchas de las cuales se están haciendo, pero no crecen por la falta de recursos. Quizá eso sea, a la larga, más efectivo para la movilidad que hacer un túnel en el tope rocoso de la Cuchilla Grande.

[1] Datos tomados (incluidas las designaciones) de la presentación pública «Movilidad metropolitana más rápida, planificada y sostenible» (octubre 2024), que corresponde en su parte inicial al Grupo de Estudios de Transporte y

4 – Comunicado del Sindicato de Cuidacoches del Uruguay

Los y las Cuidacoches tenemos nuestro sindicato y estamos reconocidos desde el año 2007 por la Federación Uruguaya de Empleados del Comercio y Servicios, de la que somos filial y del PIT-CNT. Somos trabajadores que cumplimos una labor útil y necesario para personas propietarias y/o choferes de vehículos que depositan en nosotr@s la confianza del cuidado de los mismos y que a la vez nuestra tarea, es remunerada actualmente por cada un@ de l@s usuari@s de este servicio mediante propinas, y en algunas localidades del país también recibimos un porcentaje por la venta de tiket en zonas tarifadas, con lo cual nos ganamos honradamente nuestro diario sustento.

En estos tiempos nos hemos venido reuniendo en distintos departamentos con las Intendencias, Juntas Departamentales, Ministerios como ser de Desarrollo Social e Interior, y otros organismos públicos, privados y organizaciones sociales y populares. Poniendo propuestas e intercambiando opiniones respecto a como avanzar en la regularización de nuestro sector con el fin de conseguir condiciones de trabajo más decorosas y mejorar nuestra calidad de vida, y a la vez con la intención de que en algún momento también de retirarnos en la etapa que corresponda mediante la generación de causal jubilatorio.

Cumpliendo con reglamentaciones, criterios y ordenanzas legalmente establecidas, hemos venido planteando nuestro derecho al trabajo, en estas instancias muchas veces de muy buen dialogo y predisposición con algunas autoridades encontramos voluntad, y aunque no es tarea fácil y no están siempre entre las prioridades, avanzamos en conversaciones en busca de soluciones. En otras como es la Intendencia de Salto nos encontramos con destratos y muchas veces persecución a cuidacoches solo por el hecho de estar sindicalizados. Pero asombrados quedamos y gran parte de la ciudadanía cuando el día 25 de este mes se aprobó en la Junta Departamental de Colonia la prohibición de la actividad laboral de cuidacoches, derogando la normativa que lo habilita desde el 2004 en dicho Departamento. Nos preguntamos si lo que quieren con estas resoluciones es que la gente salga a delinquir para sobrevivir. La tarea de cuidacoches no es un problema sino una solución en este sentido.

Los argumentos, que no es la primera vez que se utilizan, ponen erróneamente todo en una misma bolsa, asociando a la actividad honrada del cuidado de vehículos a personas que manquean en las esquinas, en situación de calle o consumidores muchos de los cuales puedan causar desorden público, y que son además producto de una situación de deterioro de las condiciones de vida y desintegración social hacia lo cual se deberá instrumentar políticas públicas más profundas si es que en verdad se quieren erradicar. Pero sin desconocer que hay muchísimos trabajadores y trabajadoras que encontramos en esta labor una forma digna de ganarnos la vida.

Creemos que quienes están hoy en funciones públicas deben si buscarle la vuelta para ordenar la ciudad y conseguir que su población esté más segura y tranquila, no barriendo debajo de la alfombra los problemas, haciéndose cargo de planes de recomposición del tejido social, pero sin perjudicar a personas que también cumplen un servicio que en muchísimos departamentos lejos de querer terminar con estas formas de trabajo ligadas a la economía informal intentan ver por donde regularizar la situación y dignificarla.

No entendemos correcto estigmatizar, perseguir y prohibir nuestra actividad con argumentos que no solo faltan a la verdad, sino que nos muestra cómo se siguen instrumentando políticas que no visualizan los reales problemas para buscar soluciones definitivas.

¡Porque lo que queremos es servir a la sociedad y hacerlo con dignidad!

¡Los derechos se conquistan y se defienden entre todos y todas!

Boletín electrónico vecinet

Este mensaje no es un SPAM. Es un servicio de información vecinal gratuito.

1996 :: 18 de mayo :: 2026

Comunicación alternativa independiente para la organización y la participación vecinal

<http://www.chasque.net/vecinet/noti1109.htm#vecinet>

FACEBOOK

<https://www.facebook.com/profile.php?id=100070271163017>

Agencia de noticias, documentación y comunicación vecinal

Primer medio uruguayo en Internet de difusión, noticias, información y documentación de temas sociales, vecinales, comunales,

cooperativas, etc., de apoyo a las organizaciones y actores sociales, y para los vecinos en general

Este boletín te llega porque estás suscrito a la lista o porque alguien nos proporcionó tu dirección pensando que nuestra información es de tu interés. Si no es así, lamentamos que te haya llegado y te pedimos disculpa.

Para terminar la suscripción, envía un mensaje a vecinet.noticias@gmail.com con el texto: REMOVE (opcionalmente podés indicar tu dirección de correo-e).

Para recibir nuestra información enviar un correo-e a vecinet.noticias@gmail.com escribiendo en el asunto (subjeto) SUSCRIBIR

.....

vecinet es un Servicio de comunicación alternativa e independiente, para apoyar la participación y la organización popular, y para informar a los vecinos en general. No tiene fines de lucro, su utilización es libre y gratuita, se autoriza la reproducción total o parcial de los contenidos en cualquier forma: electrónica, mecánica u oral, sin olvidar citar la fuente al principio o al final (vecinet).

Seleccionados en febrero de 2005 por UNESCO: como buenas ideas y mejores prácticas locales para promover la producción y difusión de contenidos locales en América Latina.

Seleccionados en 1998 por el Fondo Capital de Montevideo.

Es una herramienta de comunicación imprescindible para los actores sociales de los barrios, de las organizaciones y de los gobiernos locales, donde encontrarán siempre un espacio para la difusión de las actividades y novedades propias o de los barrios y organizaciones.

Proponemos a los diferentes medios de comunicación alternativos (radios comunitarias, periódicos y boletines barriales), a enviarnos copia de la información que leen al aire o publican, para ser compartidas redistribuyéndolas por este medio a todo el mundo, con la seguridad que se hará con los créditos de edición correspondiente.

Se puede consultar el sitio web de vecinet en la dirección <http://www.chasque.net/vecinet> que contiene una importante base de datos y documentación.

Promoví y difundí estos espacios.

.....

Si por alguna razón necesitás comunicarte con el administrador de la lista podés enviarle mensajes sólo a: vecinet.noticias@gmail.com En Uruguay, podés comunicarte al teléfono móvil 091 082 081.

.....

...es necesario contar historias del pueblo de tal forma que en vez de paralizarnos nos lleve a la acción... Danny Glover

...Que los más infelices sean los más privilegiados... José Artigas