

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

Conversatorio sobre Educación Popular, el homenaje a una referente

La Junta realizó el pasado miércoles 25 de marzo, en su Sala de Sesiones, un conversatorio denominado "Educación Popular en Uruguay" en el que no solo se habló de este enfoque político y pedagógico que nació en Latinoamérica en los años '60 sino que también sirvió de homenaje, en el marco del mes de la mujer, a la profesora **Pilar Ubilla** (1955-2021)[*], una referente en procesos de consolidación de la educación popular en nuestro país.

La apertura estuvo a cargo del presidente Gonzalo Sánchez y de la vicepresidenta de la Comisión de Cultura, edila Judith Varela. La moderación de este conversatorio estuvo a cargo del edil Néstor Delgado, quien propuso este evento. Participaron como expositores Cristina Oholeguy, trabajadora social; Marcelo Pérez, Coordinador del Programa Integral Metropolitano - UDELAR; y Camilo Álvarez, militante social; todos ellos educadores populares que trabajaron con la profesora Ubilla...

LEER COMPLETO:

<https://www.juntamvd.gub.uy/public/comunicacion/noticia/7042/conversatorio-sobre-educacion-popular>

• Pilar UBILLA: Documentos disponibles

https://pmb.parlamento.gub.uy/pmb/opac_css/index.php?lvl=author_see&id=7036

SUMARIO

- 1 – Movilidad, territorio y democracia: el freno a la descentralización en la reforma del transporte metropolitano
- 2 – Exigen participación real en la reforma de la Movilidad Metropolitana
- 3 – Movilidad metropolitana: Representantes de la SAU se reunieron con la ministra de Transporte
- 4 – Consulta Pública sobre el Transporte Público de Montevideo
- 5 – Desde la Coordinadora de Usuarios y Usuarías de Transporte Público están "bastante de acuerdo" con modificación de la movilidad metropolitana
- 6 – Comisión de Patrimonio estuvo "por fuera" de la discusión y advierte por afectación de la obra en edificios históricos
- 7 – La reforma del transporte metropolitano es mucho más que el túnel
- 8 – [Maldonado] Piden medidas urgentes para el uso de monopatines eléctricos
- 9 – [Rivera] Uruguay acoge el Ejercicio multinacional "Acuífero", con la presencia de observadores del Organismo Internacional de Energía Atómica, España y Costa Rica

1 – Movilidad, territorio y democracia: el freno a la descentralización en la reforma del transporte metropolitano

A MODO DE EDITORIAL - **vecinet**

La gestión de resultados frente a la gestión del proceso, y ¿dónde quedó aquello de que el camino es la recompensa?

La promocionada reforma de la movilidad y el transporte, que proyecta una inversión ambiciosa de 590 millones de dólares para rediseñar la conectividad en los departamentos del Área Metropolitana de Montevideo mediante modelos tipo metrobús y buses biarticulados, presentada como una gran apuesta de modernización, se encuentra hoy en una encrucijada que trasciende lo técnico. No está en discusión solamente una nueva flota, un rediseño de corredores o una mejora en los tiempos de viaje. Lo que está en juego, en el fondo, es la fortaleza de la descentralización con participación vecinal, de la democracia de cercanía, del derecho de la ciudadanía a incidir en las decisiones que ordenan su vida cotidiana.

Lo que hoy se observa es una señal de alarma con respecto a la calidad democrática que se venía desarrollando en las últimas décadas. El proceso de descentralización y participación vecinal, pilar fundacional de la gestión local en el Uruguay contemporáneo desde 1990, ha entrado en un camino cerrado. Una reforma de esta magnitud no puede apoyarse únicamente en la gestión de resultados, como si la eficacia técnica alcanzara por sí sola para legitimarla. Cuando se desplaza la gestión del proceso, la consulta, la escucha, la validación social, y el intercambio territorial, se rompe algo más profundo que una metodología: se rompe la confianza pública.

La crisis de la praxis: el retorno del "arriba hacia abajo"

Resulta una contradicción ideológica y práctica evidente que administraciones que hicieron de la descentralización y la participación ciudadana una de sus principales banderas, hoy ejecuten un plan de movilidad de esta escala desde una lógica de



cúpulas. El mismo proceso político que convirtió la cercanía en una seña de identidad no puede actuar ahora como si los territorios fueran apenas lugares de aterrizaje de decisiones ya tomadas. Es realmente paradójico que el mismo proyecto político que institucionalizó la descentralización en Uruguay —primero con las 18 Zonas en Montevideo y luego con la creación de los 136 Municipios en todo el país— hoy ignore esa experiencia acumulada y opte por un diseño puramente vertical y centralista.

Al saltarse la consulta a los órganos locales y a las organizaciones vecinales, los vecinos y las vecinas dejan de ser protagonistas para transformarse en personas receptoras pasivas de un diseño construido lejos de la experiencia concreta del barrio. Ese pacto de cúpulas entre el Gobierno Nacional y los Gobiernos Departamentales no es neutro. Vacía de contenido al gobierno de cercanía y deja un mensaje tan claro como peligroso: para planificar la ciudad, la palabra ciudadana vale cada vez menos.

La injusticia territorial

La falta de consulta no es un error metodológico abstracto. No tiene solo consecuencias políticas, sino también geográficas y sociales concretas. Cuando la planificación no pasa por el tamiz del territorio, tiende a privilegiar los corredores más visibles y las zonas de mayor centralidad política, mientras los barrios periféricos del norte y del oeste siguen esperando respuestas sobre frecuencias, accesibilidad y conectividad transversal.

Si esta reforma hubiera sido discutida, con los Concejos Vecinales, con los Municipios y con las organizaciones sociales de las zonas más dependientes del transporte público, difícilmente podría haber quedado tan relegada la vida cotidiana de quienes no viajan por los ejes más promocionados. Una revolución de la movilidad que mejora lo que se ve, pero posterga lo que se vive no es una revolución completa: es una redistribución desigual de prioridades.

Respuestas desde el pie: el vacío institucional y la reacción ciudadana

Ante la falta de convocatoria oficial y el ninguneo institucional, la participación social empezó a emerger por goteo, por fuera de los canales que debieron haber sido activados desde el inicio. El surgimiento del Foro Ciudadano por la Movilidad Metropolitana, las campañas de firmas en plataformas digitales (como a través [Change.org](https://www.change.org/)[¹] que ya superan las 1.000 adhesiones) y la consulta en formulario digital en la web[²], lanzada por la Defensoría de las Vecinas y Vecinos de Montevideo (abierta hasta el 4 de mayo), entre otras, son señales de un sistema que no abrió a tiempo sus compuertas democráticas.

Pero esta participación paralela, nacida más de la omisión que del diseño institucional, corre en desventaja frente a la maquinaria estatal. Mientras ciudadanas y ciudadanos exigen información y participar, juntan firmas e intentan hacerse oír, los tiempos técnicos, administrativos y licitatorios siguen avanzando. Y esa desconexión permite luego argumentar una supuesta falta de postura social, cuando en realidad lo que ha faltado son canales reales, previos y reconocidos para construirla.

Hacia una lógica de territorio: el desafío de la coherencia

Es tiempo de detener la lógica de oficina y pasar a una lógica de territorio. Para que esta reforma adquiera legitimidad real y no se convierta en una imposición presentada como modernización, las autoridades nacionales y departamentales deben abrir de manera inmediata instancias formales de información, consulta y diálogo. No basta con anuncios espectaculares, exhibir túneles, carriles o buses modernos. Antes de los hechos consumados, hay que bajar al territorio los estudios, explicar sus impactos en lenguaje accesible y escuchar de verdad lo que el territorio devuelve.

Los Concejos Vecinales, los Concejos Municipales y las organizaciones sociales no son un adorno del proceso: son validadores sociales indispensables para que el sistema funcione para quienes realmente lo usan. Ignorar la experiencia acumulada de participación ciudadana no es eficiencia; es una pérdida de inteligencia democrática y de calidad en la decisión pública. Es también una traición a la identidad política del proceso de descentralización y participación vecinal a la uruguaya.

El desarrollo social y urbano no se impone desde un escritorio tecnocrático; se construye con la gente. Es hora de que el sistema político valide la participación como la única garantía de que estas (y futuras) obras de infraestructura no sean meros parches técnicos o monumentos a la gestión ejecutiva, sino mejoras sustanciales y equitativas en la vida cotidiana de todos los habitantes locales, en este caso de la zona metropolitana.

Un patrón de opacidad que trasciende la movilidad

Y aquí está el punto de fondo. Lo que ocurre con la movilidad no debería leerse como un episodio aislado, sino como parte de un estilo cerrado que parece consolidarse como un patrón de gestión que margina la mirada ciudadana en temas trascendentales de soberanía y recursos naturales. La misma dificultad para abrir información, habilitar deliberación pública y reconocer la voz de los territorios aparece también en otras discusiones estratégicas: en los debates actuales sobre exploración petrolera en el mar, en controversias vinculadas a acuerdos e informes manejados bajo reserva en ámbitos de la UdelAR con ANCAP (*leer amplia documentación vecinet N. 1.220*), y en la gestión del agua, por ejemplo, en torno al proyecto Casupá, así como la gestión transparente del medio ambiente en todos los casos.

Mencionar movilidad, agua y petróleo no es irse del tema. Es mostrar que empieza a dibujarse una forma de decidir. Una forma en la que los bienes comunes se desplazan de la plaza pública a los despachos, y en la que la ciudadanía llega tarde, fragmentada o apenas informada, cuando las decisiones ya están prácticamente encarriladas. Si esa lógica se naturaliza, la participación se vuelve decorativa y la descentralización corre el riesgo de convertirse en una cáscara vacía.

El eclipse de la participación como eje del proyecto político

En definitiva, lo que subyace a estas situaciones no es solo un problema de gestión sectorial, sino un síntoma de agotamiento democrático y colectivo. Se fractura el eje vertebral que definió históricamente al proceso político progresista en Uruguay: la convicción de que no hay transformación legítima sin participación ciudadana, consulta real e información pública transparente y de calidad. Al sustituir el protagonismo de los vecinos y vecinas, del rigor del conocimiento público por pactos de cúpulas, se vacía de contenido la descentralización y se degrada la política a una mera gestión de expedientes.

Por eso cobran hoy más vigencia que nunca los espacios comunitarios de comunicación y organización popular y las redes de cercanía, como **vecinet**, por ejemplo, que desde los inicios de la descentralización han sostenido el derecho de los vecinos y las vecinas a ser protagonistas de su territorio. Recuperar la lógica del territorio y devolverle a la ciudadanía su lugar como validadora social no es solo una necesidad técnica para que las obras funcionen mejor. Es una condición democrática para que el futuro común no se siga decidiendo a puertas cerradas, de espaldas a la gente y en contra de la esencia misma de una política de cercanía, que ha sido por décadas la identidad del proyecto progresista desde 1990^[3].

[1]Colectivo junta firmas por una “participación real” en reforma de movilidad metropolitana

<https://www.change.org/p/exigimos-participaci%C3%B3n-real-en-la-reforma-de-la-movilidad-metropolitana>

[2]Defensoría de las Vecinas y Vecinos de Montevideo junta firmas en Plataforma de Participación Ciudadana de AGESIC

<https://plataformaparticipacionciudadana.gub.uy/processes/transporte-publico-montevideo>

[3]Base de datos y documentación vecinal de **vecinet**:

• Inicios del Proceso de Descentralización y Participación Popular en Montevideo

<http://www.chasque.net/vecinet/inicios.htm>

• La participación ciudadana en la descentralización de Montevideo: aprendizajes y reflexiones desde los noventa

<http://rucp.cienciassociales.edu.uy/index.php/rucp/article/view/227>

• (1989) Documento 6 - Frente Amplio - Descentralización de Montevideo

<http://www.chasque.net/vecinet/1989D6FA.pdf>

• (2001) Seminario 10 años de descentralización: un debate necesario

<http://www.chasque.net/vecinet/idsemi0.htm>

• Gobiernos locales, descentralización y participación ciudadana en Montevideo

Descripción y análisis del caso de estudio

<http://www.chasque.net/vecinet/idsemi11.htm>

• (2009) Inicios del Proceso de Descentralización Nacional

La Ley N° 18567 de DESCENTRALIZACION Y PARTICIPACION CIUDADANA

<https://www.impo.com.uy/bases/leyes/18567-2009>

• Democracia - Ciudadanía - Poder: desde el proceso de descentralización y participación popular

https://pmb.parlamento.gub.uy/pmb/opac_css/index.php?lvl=notice_display&id=32277

MÁS INFORMACIÓN SOBRE EL TEMA:

• **vecinet** N. 1.216 <http://www.chasque.net/vecinet/noti1216.htm>

<http://www.chasque.net/vecinet/noti1216.pdf>

• **vecinet** N. 1.219 <http://www.chasque.net/vecinet/noti1219.htm>

<http://www.chasque.net/vecinet/noti1219.pdf>

• **vecinet** N. 1.220 <http://www.chasque.net/vecinet/noti1220.htm>

<http://www.chasque.net/vecinet/noti1220.pdf>

2 – Exigen participación real en la reforma de la Movilidad Metropolitana

El Foro Ciudadano por la Movilidad Metropolitana reclama que el proyecto de reestructuración del transporte incluya a la ciudadanía:

El transporte metropolitano está por cambiar profundamente. Pero hay un problema: la ciudadanía no está siendo parte real de esa decisión.

El proyecto de reestructura del transporte metropolitano —que involucra a Montevideo, Canelones y San José— avanza hacia su aprobación sin información clara, sin debate público suficiente y sin procesos de participación acordes a su impacto.

No estamos ante una obra más

Estamos ante una transformación territorial que va a afectar:

- Cómo nos movemos todos los días.
- El uso del espacio público.
- La movilidad de personas mayores, niñas y niños.
- La convivencia entre peatones, ciclistas y vehículos.
- El funcionamiento de barrios enteros.

Sin embargo, la información disponible es técnica, fragmentada y poco accesible, y no se han generado espacios abiertos para que la ciudadanía comprenda, opine y sea escuchada de verdad.

Esto no es sólo un problema de comunicación y de calidad democrática

La Ley N° 18.308 de Ordenamiento Territorial establece claramente que la participación es un derecho, no una formalidad. Y en proyectos de escala metropolitana, ese derecho debe garantizarse con tiempo, transparencia y mecanismos reales. Hoy eso no está ocurriendo.

Por eso, quienes integramos y acompañamos el Foro Ciudadano por la Movilidad Metropolitana exigimos:

1. Información clara y completa. Que el proyecto sea presentado en lenguaje accesible, incluyendo:

- Trazados, corredores y terminales.
- Impacto en estacionamiento y circulación, obras previstas (incluyendo túneles o soterramientos), alternativas evaluadas y por qué fueron descartadas.

2. Evaluación real de impactos. Que se informe:

- El impacto acumulado de las obras durante su ejecución.
- La convivencia entre transporte público, peatones y ciclistas, cómo el proyecto contempla el envejecimiento poblacional y los cambios sociales.

3. Participación ciudadana efectiva. Que se habiliten instancias abiertas, públicas y con tiempos adecuados para informar, debatir, recoger aportes, ajustar el proyecto. La participación no puede ser un trámite. Tiene que traducirse en incidencia real.

4. Transparencia en la gestión futura. Que se informe claramente:

- Cómo funcionará la Agencia de Transporte Metropolitano.
- Qué garantías habrá de que se va a priorizar el interés público.
Este proyecto puede mejorar la movilidad o generar nuevos problemas estructurales.
La diferencia está en cómo se decide.
Sin participación real, no hay legitimidad. Por eso pedimos:
- La apertura inmediata de un proceso de participación ciudadana.
- Acceso a información clara y completa.
- La postergación de cualquier aprobación hasta garantizar estas condiciones.

FIRMAS

Colectivo junta firmas por una “participación real” en reforma de movilidad metropolitana porque el transporte no es sólo moverse, es el derecho a la ciudad...

<https://www.change.org/p/exigimos-participaci%C3%B3n-real-en-la-reforma-de-la-movilidad-metropolitana>

.....

LEER TAMBIÉN:

- Proyecto de reestructuración del transporte metropolitano

<https://www.montevideo.com.uy/Noticias/Proyecto-de-transporte-metropolitano-los-escenarios-posibles-costos-y-sus-riesgos-uc952909>

- Documentos del MTOP sobre el Sistema de Transporte Metropolitano

(12/02/2026)

<https://www.gub.uy/ministerio-transporte-obras-publicas/comunicacion/publicaciones/sistema-transporte-metropolitano>

- Análisis comparativo de alternativas modales para el Área Metropolitana de Montevideo

(21/03/2026)

<https://www.gub.uy/ministerio-transporte-obras-publicas/comunicacion/noticias/analisis-comparativo-alternativas-modales-para-area-metropolitana-montevideo>

3 – Movilidad metropolitana: Representantes de la SAU se reunieron con la ministra de Transporte

(Sociedad de Arquitectos del Uruguay, 20.03.26)

En el extenso encuentro se intercambiaron sobre las alternativas manejadas para mejorar la movilidad metropolitana.

La instancia tuvo lugar el pasado jueves 12 de marzo. Por parte de la Sociedad de Arquitectos del Uruguay (SAU) participaron su presidente, el Arq. Alberto Leira, la integrante de su Comisión Directiva y referente de su Comisión de Urbanismo, Arq. Stella Zuccolini, y su secretario ejecutivo, el Arq. Leonardo Gómez. Desde el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP) asistieron su ministra, la Lic. Lucía Etcheverry, su Director Nacional de Transporte, Felipe Martín, y un equipo asesor, integrado por el Ec. Gonzalo Márquez y el Arq. Esteban Varela.

La propuesta discutida parte del diagnóstico de que el sistema de transporte público en Montevideo atraviesa desde hace tiempo una situación crítica, caracterizada por problemas estructurales de eficiencia, tiempos de viaje y pérdida de capacidad para responder a las demandas actuales de movilidad.

En este contexto, el proceso de reforma que actualmente impulsa el gobierno nacional se desarrolla en articulación con los distintos niveles de gobierno involucrados, incluyendo a las intendencias de Montevideo, Canelones y San José, así como con el apoyo de organismos internacionales. Este abordaje conjunto reconoce el carácter metropolitano del problema y la necesidad de soluciones coordinadas que trasciendan los límites administrativos.

En síntesis, lo que está en discusión no es únicamente una mejora puntual del transporte existente, sino una reconfiguración profunda del sistema de movilidad metropolitana, con implicancias urbanas, ambientales y sociales de largo alcance.

Planteos desde la Sociedad de Arquitectos del Uruguay

La SAU viene trabajando en esta temática desde tiempo y ha impulsado distintas instancias de intercambio sobre movilidad metropolitana. En ese marco, organizó dos conversatorios: el primero, el 17 de junio, reunió a impulsores de diferentes propuestas; el segundo, el 24 de junio, contó con la participación de referentes del Ministerio de Transporte y autoridades de las intendencias involucradas.

Asimismo, la institución mantuvo una reunión posterior con representantes del proyecto Aeromet, quienes no pudieron asistir a las instancias anteriores, con el objetivo de conocer su propuesta. Posteriormente, se publicó en la web de SAU un documento en donde la Comisión de Urbanismo y Territorio de la institución compartía conclusiones sobre los distintos encuentros.

Más cerca en el tiempo, ya con el tema en la conversación pública, la SAU emitió una declaración sobre el transporte metropolitano, compartió la visión de referentes y mantuvo luego una reunión con el intendente de Montevideo. Actualmente se están gestionando entrevistas con los intendentes de Canelones y San José.

En la reunión de este 12 de marzo con la ministra Etcheverry y su equipo, la SAU planteó la necesidad de la mayor transparencia en el proceso, y de hacer pública la información para el conocimiento y aporte de los distintos actores involucrados, además de solicitar que se compartan las razones que llevaron a decidir por el proyecto que se desarrollará.

Por su parte, las autoridades del MTOP plantearon que la propuesta aún se encuentra en elaboración y que la información se hará pública cuando se hayan cumplido los procesos de estudio y definiciones.

.....

LEER TAMBIÉN:

- Declaración de la SAU sobre la discusión acerca del transporte metropolitano

<https://www.sau.org.uy/transporte-metropolitano-declaracion/>

- Primer encuentro sobre movilidad metropolitana en la SAU

<https://www.sau.org.uy/expertos-discutieron-propuestas-para-mejorar-la-movilidad-metropolitana/>

- Segundo encuentro sobre movilidad metropolitana en la SAU

<https://www.sau.org.uy/voces-institucionales-analizaron-la-movilidad-metropolitana-en-sau/>

- Reunión de la SAU con intendente de Montevideo

<https://www.sau.org.uy/representantes-de-la-sau-se-reunieron-con-el-intendente-de-montevideo/>

- Reunión con representantes de Aeromet

<https://www.sau.org.uy/se-presento-en-la-sau-el-proyecto-de-movilidad-metropolitana-aeromet/>

- Conclusiones de la Comisión de Urbanismo y Territorio sobre los encuentros

<https://www.sau.org.uy/conclusiones-de-la-comision-de-la-sau-sobre-los-conversatorios-de-movilidad-y-transporte-metropolitano/>

- Texto de Salvador Schelotto sobre el transporte metropolitano

<https://www.sau.org.uy/transporte-metropolitano-palabras-de-salvador-schelotto/>

4 – Consulta Pública sobre el Transporte Público de Montevideo

La Defensoría de las Vecinas y Vecinos de Montevideo, junto a la Coordinadora de Usuarías y Usuarios del Transporte Público^[1], lanzó una Consulta Pública^[2] sobre el transporte público de la ciudad, con el objetivo de recoger aportes ciudadanos para mejorar el sistema. La iniciativa se encuentra disponible y permanecerá abierta hasta el 4 de mayo de 2026.

Se invita a la ciudadanía a compartir ideas, opiniones y propuestas de mejora a partir de su experiencia cotidiana con los distintos medios de transporte público de Montevideo. Los aportes recibidos serán analizados, evaluados y sistematizados en un documento que será presentado ante el Consejo Consultivo de Transporte Público Urbano^[3].

Además, tanto el proceso como los resultados de la consulta serán presentados en el Seminario de Derechos en el Territorio^[4], en el marco de las instancias de reflexión y debate sobre participación ciudadana y políticas públicas.

La convocatoria está dirigida a todas las personas usuarias del transporte público de Montevideo que deseen contribuir a la construcción de un sistema más eficiente, accesible y ajustado a las necesidades reales de la población.

La participación ciudadana es un elemento clave para fortalecer la gestión y la mejora continua del servicio.

La consulta es abierta y gratuita, y se puede acceder a través de la Plataforma de Participación Ciudadana.

.....

[1]Coordinadora de usuarias y usuarios del transporte público

<https://comomemuevo.uy/Coordinadora>

[2]Acceder a la Consulta Pública sobre el Transporte Público de Montevideo

Reportar errores o sugerir mejoras

<https://plataformaparticipacionciudadana.gub.uy/processes/transporte-publico-montevideo/f/723/>

[3]Consejo Consultivo de Transporte Público Urbano

<https://montevideo.gub.uy/areas-tematicas/sistema-de-transporte-metropolitano/consejo-consultivo-de-transporte-publico-urbano>

[4]Seminario Derechos en el Territorio: Un espacio de encuentro y reflexión que se llevará a cabo los días jueves 26 y viernes 27

<https://www.gub.uy/defensoria-de-vecinas-y-vecinos-de-montevideo/seminario-derechos-en-el-territorio/informacion>

5 – Desde la Coordinadora de Usuarios y Usuarías de Transporte Público están “bastante de acuerdo” con modificación de la movilidad metropolitana

(la diaria, 26.02.26)

Mauricio Silvera, un integrante del grupo, afirmó que el sistema necesita “un cambio de fondo y no parches”; por esto, hay que considerar con cuidado “cambios mucho más profundos”, como la modificación en el pago a las empresas.

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) proyecta una transformación en la movilidad metropolitana a través de una obra con un costo estimado de 590 millones de dólares. Mauricio Silvera, integrante de la Coordinadora de Usuarios y Usuarías del Transporte Público, explicó que el colectivo nació en 2017 cuando la Intendencia de Montevideo (IM) instaló el Consejo Consultivo de Transporte Público Urbano, ya que “faltaba la pata de los usuarios”. Aunque se integró a la Defensoría de Vecinos y Vecinas, esa institución consideró que “también tendrían que tener su lugar los vecinos y vecinas de Montevideo trabajando en temas del transporte”.

La coordinadora está integrada por vecinos, organizaciones sociales y exconcejales. Aunque cuentan con integrantes de la zona metropolitana, la institución se circunscribe a Montevideo porque el Consejo Consultivo de Transporte Público Urbano está en la órbita de la intendencia. “Tenemos la noticia, aún no confirmada, de que en esta agencia nueva de transporte metropolitano que se creó, que va a encargarse de toda esta reforma, va a haber también un consejo consultivo en el que los usuarios estaríamos representados”, acotó, a pesar de que todavía no se confirmó ni los convocaron.

Según Silvera, la mirada macro con respecto a la iniciativa se vincula a la “unanidad” entre empresas, trabajadores y usuarios en que “tiene que haber un cambio de fondo y no parches”. La institución fue consultada por el Centro de Investigaciones Económicas (CINVE) a la hora de elaborar el proyecto y, aunque hay voces discordantes, “en general” están “bastante de acuerdo con la propuesta”, y en marzo tendrán una nueva reunión al respecto. Afirmó que, además de las consultas, el estudio está basado “no solo en la encuesta origen-destino, sino en los datos de la tarjeta STM, donde se ve claramente días, horarios y por dónde recorre la gente”.

Sobre los buses articulados, dijo que “a todos nos gustaría” tener “aerocarriles recorriendo toda la ciudad”, pero no alcanzan los recursos. Indicó que no van a ser de una empresa, sino que los va a comprar el Estado, y se les pagará a las empresas para que los operen. A su vez, el CINVE calcula que “van a sobrar aproximadamente 200 ómnibus” que serán redistribuidos por los barrios: “Vas a tener más líneas locales en donde no hay, y líneas que ahora tienen determinada frecuencia van a tener el doble. Se está hablando de que, de la forma en que va a quedar diseñado el sistema, como máximo, vas a hacer dos trasbordos para ir a tu destino”, acotó.

Por otro lado, también apuntó contra “cambios mucho más profundos”: “Estamos hablando de cambios de cómo se les paga a las empresas, estamos hablando de cómo se va a controlar a las empresas, el cambio de recorridos en la periferia”, listó. “Te doy una concesión de una línea y te pago por la importancia que tiene esa línea, los kilómetros que recorre y la frecuencia que yo te pido que tengas. El dinero de los boletos vendidos es un insumo más de ingreso que tiene el sistema, pero no es la variable en la que les pagarían a las empresas”, indicó.

También dijo que el pago será “por la opinión que tengan los usuarios de ese servicio”, con lo que “si la IM empieza a recibir un montón de denuncias”, eso se verá reflejado en la erogación. Hoy en día solamente existen multas, y “a veces a la empresa le conviene más pagar la multa que poner en el servicio, por los costos”. Finalmente, aumentará la cantidad de puestos laborales en el

sistema porque, de cara a “todas esas líneas que van a sobrar, más los que van a operar esos ómnibus articulados, no alcanza con los trabajadores actuales”.

“Se paga antes de entrar a la parada y después; de ahí, se accede al ómnibus. Ómnibus 100% accesibles, con puertas anchas; están calculando que ómnibus de 200 personas como los que se quieren usar requieren poquitos segundos para bajar y ascender”, listó. Además, indicó que, aunque está previsto que inicie por los corredores de 8 de Octubre y Avenida Italia, “está prevista la fase 2 hacia el oeste: Agraciada, el Cerro, integración con el Ferrocarril Central”, sostuvo.

La situación actual: menos viajes, falta de fiscalización y problemas de accesibilidad

De acuerdo con Silvera, en la situación actual del transporte metropolitano “hay cosas que han mejorado”, y agregó a la lista el aire acondicionado, la tarjeta STM –que habilitó boletos por hora– y unidades “más accesibles”. Por otro lado, consideró que “la pata más flaca” es “la fiscalización”, y desde la institución detectaron dificultades en el cumplimiento de los horarios programados: “Sobre todo cuando nos empezamos a alejar de las horas pico o en los horarios nocturnos, hemos detectado falta de servicios, servicios que deberían salir a un horario y salen mucho antes o mucho después, o, lo que es peor, servicios que recortan el recorrido”.

Otro integrante de la institución se dedica a analizar los datos abiertos que publica la intendencia, y detectaron que, desde “dos años” para acá, “cada vez hay menos servicios, no importa el horario”: “Es algo que no es de una empresa sola, es general”, y en algunos casos identificaron “7% u 8% de reducción de frecuencias”, acotó. Así, en la comparativa entre los horarios del verano 2025-2026 con los del anterior, “hay recortes en todas las empresas”. Trasladaron el tema a las autoridades departamentales, pero un dato que surgió del intercambio es que después de la pandemia “cambió la estructura de costo y se perdió un 15% de viajes que no se va a recuperar”. Sobre la fiscalización, “el cuerpo inspectivo de la IM no ha cambiado en años; son muy pocos y trabajan hasta las seis de la tarde”.

Silvera denunció que en el Cerro hay una línea local que debería llevar a jóvenes a sus centros de estudio, y “no pasa de forma en que lleguen al liceo en hora”, cuando “es simplemente hacer que ese ómnibus salga unos minutos antes”. Por otro lado, en el barrio Maracaná, “hay un tema con la calle y el ómnibus no puede entrar hasta donde está la escuela”, sino que “tiene que dejar a la gente cuadras antes”. También cuestionó que “el último ómnibus de los servicios muy pocas veces es un ómnibus 100% accesible”.

6 – Comisión de Patrimonio estuvo "por fuera" de la discusión y advierte por afectación de la obra en edificios históricos

por Agustín Escudero (El Observador)

Esta arteria central de la ciudad cuenta con más de una decena de edificios, estatuas, fuentes y otras estructuras catalogadas como Monumento Histórico Nacional.

El proyecto de reforma del transporte de Montevideo y Canelones será anunciado antes de que termine marzo por el gobierno, luego de un debate que incluyó la opinión de los más diversos actores políticos, sociales, empresariales y académicos.

Sin embargo, uno de los jerarcas que no se había manifestado hasta el momento es el director de la Comisión de Patrimonio Cultural de la Nación, Marcel Suárez, sobre la obra que prevé, entre otros puntos, reformular -sea o no con túnel- la avenida 18 de Julio.

Esta arteria central de la ciudad cuenta con más de una decena de edificios, estatuas, fuentes y otras estructuras catalogadas como Monumento Histórico Nacional (MHN), entre las que se encuentran la Plaza Cagancha, el Jockey Club, el Palacio Lapido, el edificio Rex, el Ateneo de Montevideo, el Palacio Santos, la Biblioteca Nacional, el Liceo Francés, la Facultad de Derecho y el Ministerio de Salud Pública. Además, hay otros tantos edificios con el máximo grado de protección patrimonial, aunque no son MHN, como el auditorio Nelly Goitiño, el Palacio Brasil, el Palacio Montero (ex Sorocabana) y el edificio London Paris.

Días atrás, el exdirector de la comisión William Rey criticó en entrevista con En Perspectiva (Radiomundo) a los actuales jerarcas por no participar de la discusión, y planteó su postura contraria a la posible obra del túnel porque, entre otras cosas, "ocultaría" el patrimonio del Centro.

Entrevistado por El Observador, Suárez ratificó que la comisión “no fue convocada para el debate” y advierte por los efectos que pueden tener las obras de excavación en los edificios.

¿La Comisión de Patrimonio ha analizado la reforma del transporte? ¿Participó en la toma de decisiones?

- Oficialmente, la Comisión del Patrimonio no ha sido convocada para este debate. Formalmente no se le ha pedido opinión. Nosotros no lo hemos tratado. Sí hemos conversado en las últimas semanas que es un tema al que, obviamente, tenemos que estar atentos. Lo que estábamos acordando informalmente con integrantes de la comisión es que debemos, por iniciativa nuestra, pedir a la intendencia y al Ministerio de Transporte la Información más precisa, porque estamos especulando sobre lo que ha trascendido a partir de información divulgada en la prensa.

Sabemos que los tiempos corren rápido, que hay necesidad de empezar cuanto antes. Es un tema que nos va a obligar a postergar temas viejos que tenemos pendientes.

En este momento no tengo la información suficiente ni la formación técnica en lo personal como para dar una opinión autorizada. Yo creo que corresponde que la comisión como institución se expida después de tener la información necesaria y que sea analizada por nuestros departamentos técnicos, especialmente el de Arquitectura.

¿No existe un riesgo de llegar tarde? Que el proyecto ya esté cerrado cuando ustedes opinen.

- La comisión no creo que tenga potestad para decir que no se haga determinada cosa. Sí tiene la obligación, por ley, de supervisar la afectación que las obras públicas tengan sobre monumentos históricos nacionales. Puede emitir también una opinión desde el punto de vista urbanístico.

No es por falta de compromiso o de interés, pero la comisión ha estado ocupada en otros temas que tienen que ver con su propia existencia, o sea, con su propia supervivencia como institución, que han ocupado nuestro tiempo y energía durante todo este año. Y

entonces nos ha dejado por fuera. La comisión viene atendiendo asuntos que tienen algunos años de atraso en su tratamiento. Y estamos tratando de irles dando curso en la medida de nuestras limitadísimas posibilidades funcionales, porque somos muy pocos.

Los integrantes de la comisión van demandando información porque no se puede tampoco opinar alegremente.

¿Ya se presentaron esas peticiones para obtener información?

- No, no se han hecho. Nosotros como institución, ahora, nos vemos provocados, interpelados, para que emitamos una opinión y que no sea demasiado tarde.

Lo que sí es preceptivo es que cuando se intervenga sobre un padrón que es Monumento Histórico Nacional se debe contar con la opinión técnica de la Comisión de Patrimonio. En principio sería el departamento de Arquitectura, pero podría darse un hallazgo fortuito de carácter arqueológico. Por ejemplo, que aparezcan, pongámosle, estratos donde haya evidencia de construcciones no muy antiguas, pero que son de etapas anteriores a 18 de Julio. Y de repente requiere, quizá, un tiempo de pausa para alguna intervención de emergencia para poder registrarlo. Para eso necesitamos la información precisa del trazado y si se va a hacer soterramiento o no.

En una entrevista con El Observador en julio de 2025^[1] se te preguntó sobre cómo veías a Montevideo y respondiste: “Veo una Montevideo que sufre un proceso de transformación que no la favorece, lo nuevo que va suplantando lo viejo no es de calidad”.

¿Tenés temor de que pueda pasar algo así con esta obra?

- Esta declaración era sobre todo por el avance inmobiliario que sustituye edificaciones antiguas, dando lugar a una nueva configuración de la ciudad o un nuevo horizonte de la ciudad que es mucho más efímero y estandarizado y que no la favorece. No lo aplicaría al 100% en esto. Sí hay que tener cuidado en que lo que se intervenga no resulte contraproducente. Que permita mejorar la vida y el uso de lo que es el Centro, con una movilidad más eficiente, pero que eso sea en armonía con un acervo arquitectónico y una vista general, un horizonte de lo que es la arteria principal de Montevideo.

Tu antecesor, William Rey, advirtió que el túnel sería “una manera de ocultamiento del patrimonio”. ¿Coincidís?

- Tiene que haber múltiples miradas. La principal quizá sea mejorar la movilidad urbana, pero hay que tener en cuenta el impacto a nivel patrimonial, a nivel del comercio. Tenemos una necesidad de mejorar la movilidad, pero también hay que ver qué pasa con los habitantes y con una ciudad tan especial desde el punto de vista patrimonial. A veces en la cotidianeidad uno no lo nota, pero aún con el deterioro que se aprecia en algunos espacios públicos y edificios, el visitante nota la singularidad y la belleza que Montevideo tiene.

Entonces, sí, es necesario tener múltiples miradas y buscar un equilibrio, que es lo más difícil

¿Pero se estaría escondiendo el patrimonio?

- Es un riesgo que hay, es un impacto o una consecuencia que hay que evaluarla. En este momento no podría opinar, pero es una cosa que ocurre cuando uno viaja a una ciudad que tiene transporte subterráneo: recorre rápidamente una larga distancia pero se pierde la contemplación de lo que se ve desde la calle. Ese no es un problema de Montevideo, sino de cualquier ciudad que tiene transporte soterrado.

¿Cómo puede afectar el trabajo de obra a los edificios?

- Las vibraciones del tránsito actual afectan a edificios que son monumentos históricos. ¡Imagínate lo que va a ser cuando haya obra! Imaginate lo que implica excavar, así sea la forma más cuidadosa de excavación. Va a generar inevitablemente vibraciones, mínimo. Ni que hablar si hay que dinamitar en algún sector donde el terreno sea rocoso. Hay que hacer un estudio de impacto previo para evaluar los riesgos a nivel patrimonial. Todo lo que está a un lado y al otro, a varios metros de distancia, va a verse impactado de alguna forma.

.....
[1]Entrevista de julio de 2025

Marcel Suárez, nuevo director de Patrimonio: "Es difícil pedirle paciencia a la sociedad que se angustia cuando ve que algo se viene abajo, pero no es tan fácil de solucionar"

<https://www.elobservador.com.uy/cultura-y-espectaculos/marcel-suarez-nuevo-director-patrimonio-es-dificil-pedirle-paciencia-la-sociedad-que-se-angustia-cuando-ve-que-algo-se-viene-abajo-pero-no-es-tan-facil-solucionar-n6010085>

.....
LEER TAMBIÉN:

• Reforma del transporte: las advertencias por el vaciamiento de Montevideo y el ejemplo que analiza el gobierno para contrarrestar esa visión

<https://www.elobservador.com.uy/nacional/reforma-del-transporte-las-advertencias-el-vaciamiento-montevideo-y-el-ejemplo-que-analiza-el-gobierno-contrarrestar-esa-vision-n6036366>

7 – La reforma del transporte metropolitano es mucho más que el túnel

Se requiere, desde el inicio del proceso, la participación de los múltiples protagonistas en la elaboración para la adopción de decisiones, sobre todo, involucrar mecanismos de consulta y participación social.

Proyectar e implementar un sistema en base a corredores troncales de transporte público masivo, en cualquiera de sus modos o sistemas, implica necesariamente la apropiación del proceso por los actores.

por Arq. Roberto Villamarzo (la diaria, 24.03.26)

Afortunadamente, el gobierno nacional ha puesto en la atención pública -y en un bienvenido debate- el transporte público en el área metropolitana. Consideración largamente demorada. Aunque, ciertamente, el asunto es mucho más que lo planteado con alcance dominante: afecta no solamente el sistema de movilidad, sino que altera la estructura territorial, con consecuencias más allá que una mera reforma parcial del transporte público.

Lamentablemente, tanto las argumentaciones desde el gobierno como la mayoría de los análisis y opiniones vertidas en los últimos tiempos coinciden en plantear como el objeto de la intervención recuperar la venta de boletos, que ha sufrido enormes disminuciones, con el fin de atraer pasajeros. Y han coincidido en que lo más importante para esa seducción radica en la disminución de los tiempos de viaje, en una simplificación escasamente fundamentada: ¿cuántos minutos menos harán que se baje del auto y suba al transporte público? ¿cinco? ¿siete? ¿doce? ¿Sacrificaría algún minuto por ir viendo el paisaje urbano en lugar de muros? ¿Cuál es el costo de que menos del 20% de los pasajeros ganen apenas unos pocos minutos en el tramo céntrico?

Porque los otros componentes de la atracción de nuevos pasajeros (bajo precio, alta frecuencia, previsibilidad y cumplimiento de horarios, seguridad, confort, higiene y otros) se dan por descontados, cualquiera sea el modo o sistema técnico que se adopte, aunque existen notorias diferencias entre ellos, particularmente en cuanto al atractivo del viaje.

La experiencia documentada reconoce que, para los objetivos manejables por el transporte público, el modo de adjudicación empresarial del transporte requiere revisar el actual modelo de concesionarios/permisarios, por otro de proveedores/operadores. Solamente así puede la Administración conseguir cumplimiento de horarios, previsibilidad, buenas frecuencias, bajo precio, como principal objetivo, entre otros factores deseables. Y, para ello, no se requiere una nueva infraestructura; resulta aplicable ya (aunque la realidad de miles de puestos de trabajo y empresas de micropropietarios, entre otros factores, dificulte la necesaria transformación, compleja y delicada).

Pero, sobre la necesidad de aumentar el número de usuarios, es ineludible reconocer las diferencias entre ambos corredores. En el corredor 8 de Octubre - Camino Maldonado - Ruta 8, el principal objeto es mejorar sustancialmente el servicio y la conectividad interna de los barrios atravesados, ya que se trata del eje con más viajes en transporte público del área metropolitana. En el eje Avenida Italia - Avenida Giannattasio, sin embargo, es la atracción de nuevos pasajeros la que se impone. Para ello cabe preguntarse cuál es el modo más atractivo y qué otras disposiciones y acciones son requeridas para lograr que las personas abandonen la movilidad motorizada individual para subirse al transporte público.

Aquí resulta necesario recordar que la movilidad debe entenderse en forma integral. No se trata de mover personas, semovientes u objetos muebles, ni mucho menos vehículos; se trata de garantizar conexiones significativas entre personas, de las personas entre ellas y con los servicios, bienes y oportunidades de la ciudad. La movilidad no debe constituir un fin en sí mismo, sino un medio para asegurar derechos y equidad territorial. Lo que implica el diseño de una red de servicios de transporte público colectivo de cubrimiento del territorio con equidad.

La conectividad no es solamente que sea posible llegar de un lugar a otro; es la capacidad de la estructura territorial que permite que las personas accedan a las oportunidades, variedad de servicios y dotaciones de la ciudad. En este sentido, se avanza hacia una ciudad con mejor accesibilidad, apuntando a que los requerimientos de sus habitantes —en movilidad, en servicios culturales, educativos, de salud, deporte, recreación, comerciales, espacios públicos y otros— resulten adecuadamente atendidos y universalmente disponibles, en un sistema urbano adecuado, con condiciones seguras de circulación peatonal y otros modos activos, transporte público eficiente y espacio público inclusivo, que atienda las exigencias de género, generaciones y condiciones y capacidades físicas diferentes.

Para lograr el sostenimiento y valor de las dotaciones urbanas, resulta imprescindible que cualquier transformación asegure la continuidad de las actividades en las centralidades históricas: Centro y la Unión. Esta última, junto con El Paso Molino, son las centralidades urbanas más dinámicas que perduran y que deben protegerse. Resulta necesario anotar que todas las argumentaciones que llevan a considerar alternativas para excluir el transporte público de la calzada de 18 de Julio son puntualmente aplicables a 8 de Octubre. En esta última, con el mismo ancho que 18, acentuadas por la inexistencia de calles paralelas al sur.

La accesibilidad, como consecuencia de la apropiada conectividad, es esencial para la estructura urbana, no un simple agregado. Debe contribuir a la inclusión social, a la superación de la segregación socioterritorial, a la mejora ambiental y, en definitiva, a la calidad de la vida urbana.

Entonces, la implantación de un sistema en base a troncales de transporte masivo público debe tener, como objetivo primario, el de impactar positivamente en la calidad de vida de las personas, su movilidad y la accesibilidad al territorio, apuntalando el avance hacia mayores equilibrios socioterritoriales, el aprovechamiento de las infraestructuras y dotaciones existentes y la contención en la extensión de la mancha urbana.

Pero la discusión se ha centrado, también, en la posible infraestructura física, solamente en los dos corredores del este del área metropolitana (aun cuando lo que debe transformarse en forma integral es la red de movilidad en la totalidad del territorio metropolitano). Una mejora en dichas infraestructuras resulta, sin duda, una realidad de facilitación para el desarrollo de los territorios y constituye una oportunidad para el mejoramiento del funcionamiento urbano.

Debe tenerse en cuenta que la mejora en la conectividad y accesibilidad brindada por la infraestructura reduce la distancia expresada en tiempo de traslado hacia otras localizaciones, mejorando de esa forma el valor relativo de las diferentes zonas; eventualmente también se disminuye el costo de transporte, y por ende aumenta directamente la demanda del suelo y eleva su valor económico.

Proyectar e implementar un sistema implica necesariamente la apropiación del proceso por los actores

Esta realidad, constatada ya en el corredor norte (La Paz, Las Piedras, Progreso) desde la década de los 60 del siglo pasado y confirmada por numerosa experiencia internacional, de no actuar preventivamente con enérgicas acciones de planificación y gestión territorial, genera importantes consecuencias negativas.

Los aumentos en el precio de la tierra, consecuencia directa de la mejora de transporte, junto con las lógicas socioculturales, llevan al vaciamiento de áreas centrales bien servidas -con infraestructuras y servicios-, junto con procesos de gentrificación en estas y otras centralidades, que llevan a la expansión de la mancha urbana por desplazamiento de población hacia nuevas periferias, tanto formal como irregular o informal.

La gentrificación y vaciamiento de las áreas bien equipadas y servidas del área metropolitana (Centro, Cordón, Unión, Malvín, Shangrilá, Lagomar, etc.) se acompañará por el crecimiento de áreas periféricas sin infraestructura y con escasos servicios (Villa García, Barros Blancos, Pinamar, Neptunia, etc.).

La extensión de las troncales de transporte público resulta clave en estos procesos. Debe evaluarse cuidadosamente prolongar las líneas de alta eficiencia hasta donde las densidades de población no lo hacen económicamente viable, pudiendo resolverse la conectividad con alimentadoras, ganando en eficiencia y economía global del sistema. Lo que no impide las prolongaciones posteriores, según resulte su desenvolvimiento futuro, como es lo usual en las ciudades.

Aunque se trata de una de las más notorias deficiencias de información pública, debe suponerse que se proyecta tarifa plana. En la tarifa plana, los pasajeros de viajes cortos y sectores con gran demanda bancan, en un subsidio oculto, a los de áreas periféricas con baja demanda.

Este es uno de los aspectos en que las diferencias entre los dos corredores considerados resultan más notorias. En el eje 8 de Octubre - Camino Maldonado - Ruta 8, la función social de otorgar mejor conectividad a sectores más desprotegidos puede justificar la extensión del recorrido a zonas de muy baja densidad y baja demanda, que la existencia de la Facultad de Veterinaria y Zonamérica puede contribuir a mejorar. En el eje Avenida Italia - Avenida Giannattasio, la escasísima densidad en los balnearios más lejanos (Montes de Solymar, Lomas de Solymar, Médanos de Solymar, Pinares de Solymar y, especialmente, El Pinar) difícilmente pueda justificar el subsidio oculto originado por dotarlas con la infraestructura -y la inversión- de tal envergadura (¡30 kilómetros de tarifa plana!). En este caso, lo notorio resultaría el beneficio para los eventuales desarrolladores de los cientos de hectáreas de suelo vacante allí existente (que se alimentarán con actuales habitantes de las áreas bien urbanizadas de Montevideo).

También resulta notoria la total ausencia de información sobre la compatibilización del nuevo sistema con los otros existentes, particularmente los recorridos de transporte público interdepartamental de corta, media y larga distancia, que actualmente circulan por ambos corredores, los que deberán derivarse. En el caso de los interdepartamentales de corta distancia, además, seguramente tendrán que trasbordar en las terminales extremas y dejar de ingresar hasta el área central.

Proyectar e implementar un sistema en base a corredores troncales de transporte público masivo, en cualquiera de sus modos o sistemas, implica necesariamente la apropiación del proceso por los actores. Se requiere, desde el inicio del proceso, la participación de los múltiples protagonistas en la elaboración para la adopción de decisiones. Esta debiera estar asociada formalmente en los niveles e instituciones de gobierno implicadas, empresas y organizaciones vinculadas al transporte, pero, sobre todo, involucrar mecanismos de consulta y participación social.

Por todo lo expuesto y más allá de la infraestructura física, resulta imprescindible la necesidad de una gobernanza integral, que contemple no solo la eficiencia operativa del sistema, sino también su impacto en la estructura urbana, la vida cotidiana de los usuarios y la equidad en el acceso a la oferta de la ciudad mediante la movilidad.

Resultan sí imprescindibles los acuerdos entre entidades de gobierno: gobierno nacional, gobiernos departamentales y, muy especialmente, municipios. Estos acuerdos deben alcanzar consensos de planificación y gestión territorial, de desarrollo sociourbano. Debe formularse, anticipadamente y en forma concertada, una revisión de las normativas urbanístico-territoriales, con objetivos de densificación de áreas equipadas y servidas, fomento de mixtura de usos, generación de fuentes de trabajo, accesibilidad universal y resiliencia urbana.

La actuación anticipativa debe poner efectivamente en juego las carteras de tierras, en una gestión activa del suelo urbano. La valorización del suelo, provocada por la nueva infraestructura, profundizará desigualdades si no se gestiona adecuadamente. Se necesita regulación inmobiliaria, carteras públicas de tierras, promoción de vivienda asequible, proyectos de uso mixto, penalización de la retención especulativa y control territorial.

Aparte de la eficiencia operativa, las experiencias de la literatura técnica muestran que estos sistemas no son únicamente infraestructuras de movilidad, sino también dispositivos de ordenamiento territorial que inciden en la estructura social y física de las ciudades. La distribución del transporte público, su accesibilidad y los modelos de gobernanza adoptados podrían potenciar o acentuar desigualdades territoriales preexistentes, afectando las oportunidades de acceso al trabajo, la educación, la salud y los servicios urbanos básicos.

.....

LEER TAMBIÉN:

• ¿Por qué no abrir la discusión sobre la movilidad en Montevideo?

Doce preguntas al túnel al futuro

Benjamín Nahoum (Brecha, 20.03.26)

¿Por qué hay que resolver esto con tanta premura, si no se trata de hacer una obra faraónica, sino de servir mejor a la gente? ¿Por qué resolver en pocos días cómo hacer una obra que sí va a tener un costo faraónico, en vez de abrir un diálogo y escuchar otras opiniones y explorar otras alternativas?

<https://brecha.com.uy/doce-preguntas-al-tunel-al-futuro/>

• Una disputa sobre el modelo de ciudad

18 de Julio no es un túnel

por Silvana Pissano (Brecha, 06.03.26)

<https://brecha.com.uy/18-de-julio-no-es-un-tunel/>

• Movilidad y túneles

por Benjamín Nahoum (Brecha, 27.02.26)

<https://brecha.com.uy/movilidad-y-tuneles/>

• ¿Qué ciudad estamos construyendo?

por Juan Pedro Urruzola y Gustavo Vera Ocampo

(Brecha, 20.03.26)

<https://brecha.com.uy/que-ciudad-estamos-construyendo/>

8 – [Maldonado] Piden medidas urgentes para el uso de monopatines eléctricos

Crece la preocupación por usuarios que circulan sin respetar normas de tránsito y ponen en riesgo a peatones y conductores, según informó FM GENTE.

Vecinos de Maldonado manifestaron su preocupación por el aumento del uso de monopatinos eléctricos en la vía pública y solicitaron medidas para regular su circulación. Las denuncias indican que muchos usuarios conducen con el celular en mano, con auriculares o sin respetar semáforos.

Una oyente de FM GENTE expresó: "Lo que quiero es exponer una inquietud ante la situación de los monopatinos eléctricos en la vía pública. Esto es como dejar todo a lo que pueda llegar a pasar. Debemos prevenir antes de lamentar".

La vecina señaló que usuarios de todas las edades circulan a gran velocidad y que la infraestructura de la ciudad no está preparada: "La plaza automotora de Maldonado ha crecido un montón en los últimos años, pero la infraestructura sigue siendo la misma. Si un chico va rápido en un monopatín y agarra un pozo, ¿qué pasa?", preguntó.

También cuestionó la falta de normativa para quienes usan estos vehículos: "Si para conducir un auto o una moto necesitamos licencia [+ luces, chaleco reflectivo, casco], las personas que usan monopatinos deberían tener algo que los habilite y les enseñe a circular. Y esto no solo aplica a los monopatinos, también a bicicletas".

La oyente agregó: "Todos los días veo personas mayores y chicos cruzando como quieren. Esto genera un estado de nervios y preocupación constante".

9 – [Rivera] Uruguay acoge el Ejercicio multinacional "Acuífero", con la presencia de observadores del Organismo Internacional de Energía Atómica, España y Costa Rica

por Javier Bonilla (Defensa.com, 25.03.26)

En la ciudad de Rivera (fronteriza y conurbada con la brasileña de Livramento) se está desarrollando, hasta este viernes, 27 de marzo y encabezado por la Fuerza Aérea Uruguaya, el ejercicio interfuerzas "Acuífero" de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay y la asistencia de observadores del Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA), España y Costa Rica.

El ejercicio gira en torno a la protección de áreas adyacentes al llamado Acuífero Guaraní, una extensión de aguas subterráneas compartida entre buena parte de los cuatro países participantes que abastece totalmente las necesidades de consumo de agua de esa conurbación limítrofe. La Fuerza Aérea Uruguaya participó en la ceremonia de apertura del ejercicio "Acuífero Seguro", instancia de cooperación regional orientada al fortalecimiento de la seguridad y la protección de infraestructuras críticas, en la que además actúa como institución anfitriona y responsable de la dirección del evento.

En la sesión inaugural intervinieron autoridades del Organismo Internacional de Energía Atómica, el Comandante del Comando Aéreo de Operaciones, Brig. Gral. (Av.) Pedro Cardeillac, así como de representantes de Brasil, Paraguay y Argentina vinculados a sus respectivas fuerzas de seguridad. Durante sus intervenciones destacaron la relevancia de proteger la soberanía regional, fortalecer la cooperación internacional y aprovechar este tipo de ejercicios para revisar y optimizar políticas y procedimientos existentes.

Entre los participantes hay evaluadores internacionales invitados, entre los que se encuentran representantes de España, Costa Rica y delegados de Argentina en representación de la OIEA. Por Uruguay, participan del ejercicio el Ejército Nacional, a través del Batallón de Ingenieros de Combate N.º 6, así como la Autoridad Reguladora Nacional en Radioprotección del Ministerio de Industria, Energía y Minería además de la Fuerza Aérea Uruguaya.

El evento tiene dos partes: una teórica, como ejercicio de cuadro sin tropas, donde participa la Policía Federal Brasileña, y otra práctica, que se llevará a cabo el jueves en el aeropuerto de Rivera junto con el Escuadrón de Operaciones Especiales de la FAU y la Policía Aérea.

En esa fase, un grupo delictivo roba una fuente radioactiva en Brasil y pretenden huir, secuestrando una aeronave en el aeropuerto de Rivera. La Sección QBRN del Batallón de Ingenieros No. 6 - precisamente especializado en esta actividad - es convocada por la FAU para establecer una zona de descontaminación, detectar, tomar las muestras, descontaminar y apoyar operativamente al Escuadrón de Operaciones especiales (se los va a equipar e integrar a la Sección del Ejército durante la operación con elementos de detección de explosivos K9 y elementos de detección de fuentes radiológicas), que en la planchada del aeropuerto, deben desalojar la aeronave.

El objetivo de la actividad, en este último punto es que la IAEA certifique los protocolos de seguridad de los aeropuertos involucrados. Todos los parámetros de la acción van a ser transmitidos a un Comando de Operaciones Terrestres en el Comando General de la FAU a través del Escuadrón de Sensores Remotos, con la presencia de las más altas autoridades ministeriales.

Tercera reserva de agua dulce del mundo

El Acuífero Guaraní es la tercera reserva de agua dulce del mundo, con una superficie aproximada de 1.194.000 km² y su ubicación se encuentra bajo parte de los territorios de Brasil, Argentina, Uruguay y Paraguay. En total, alrededor de 24 millones de personas son las que viven sobre el territorio del Sistema Acuífero Guaraní. El terreno está formado por un conjunto de areniscas por debajo del nivel del terreno de entre 50 y 1.500 metros de espesor.

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 suscripto 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, enviá 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.

Promové 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