

JUNTA DEPARTAMENTAL  
DE SAN JOSE



URUGUAY

TERCER PERÍODO ORDINARIO

XLIX LEGISLATURA

**ACTA 83**

6 de febrero de 2023

**SESIÓN EXTRAORDINARIA**



## Índice de contenido

◆ ASISTENCIA.....	3
◆ COMIENZA LA SESIÓN.....	3
Es la hora 20.04.	
◆ ASUNTOS A TRATAR.....	3
PRIMER PUNTO. Levantamiento del receso. Se vota por la afirmativa.	
SEGUNDO PUNTO. Solicitud del señor Edil Alfredo Lago para realizar un llamado a sala a la señora Intendente por las obras de remodelación de la avenida Herrera. Se vota por unanimidad. Se presentan en sala el Director General de Tránsito, Movilidad y Seguridad de la Intendencia de San José, señor Yarwynn Silveira; el Director General de Obras y Vialidad de la Intendencia de San José, señor Gustavo Bares, y los arquitectos Rodrigo Carámbula y Julio Delgado. Se hace uso de la palabra. Se presenta una moción de resolución, que se vota por la afirmativa.	
◆ RÉGIMEN DE COMISIÓN GENERAL.....	3
◆ CUARTO INTERMEDIO.....	3
Solicitado por el señor Edil Walter Faggiani por el término de cinco minutos. Se vota por la afirmativa. Es la hora 20:05.	
◆ FINALIZA EL CUARTO INTERMEDIO.....	4
Es la hora 20:15.	
◆ CUARTO INTERMEDIO.....	26
Solicitado por el señor Edil Javier Gutiérrez, por el término de cinco minutos. Se vota por la afirmativa. Es la hora 23:04.	
◆ FINALIZA EL CUARTO INTERMEDIO.....	27
Es la hora 23:09.	
◆ RÉGIMEN DE SESIÓN EXTRAORDINARIA.....	27
TERCER PUNTO. Moción presentada por el Edil Alfredo Lago para solicitar la eliminación de las denominadas «islas» en la avenida Herrera. Hace uso de la palabra el edil mocionante.	
◆ SE LEVANTA LA SESIÓN.....	28
Es la hora 23:16.	

**◆ ASISTENCIA**

En la ciudad de San José de Mayo, el seis de febrero de dos mil veintitrés, a las veinte, se reúne la Junta Departamental de San José, en sesión **EXTRAORDINARIA** bajo la presidencia de la señora Edila

**María Fernanda Castro**

**Ediles titulares:** Jorge Chápper, Walter Faggiani, Mercedes Antía, Bettina Cerdeña, Melissa Hornes, Mario Guerra, Danilo Vassallo, Marcelo Rodríguez, María Benzano, Luis Suárez, Roberto Curbelo, Gervasio Cedrez, Gonzalo Simone, Susana Gásperi, José Hodel, Luis Eduardo Odriozola, Marcelo Pianzola, Javier Gutiérrez, Sofía Mansilla, Lorena Saavedra, Ana Piñeyría, Gerardo Viña, Inés Rodríguez, Carlos Ribeiro, Natalia Morales, Ana María Cardozo, Mariela Peláez, Roberto Rossi y Alfredo Lago.

**Faltan, con aviso,** el señor Edil Néstor Oteguay; **con licencia,** los señores Ediles Ernesto Ubal, Mikaela López, Ana Ackermann, Nahuel Callero, Claudio Parodi, Daniel Blanco y Gabriela Muñoz.

**Asisten como invitados** el Director General de Tránsito, Movilidad y Seguridad de la Intendencia de San José, señor Yarrowyn Silveira; el Director General de Obras y Vialidad de la Intendencia de San José, señor Gustavo Bares, y los arquitectos Rodrigo Carámbula y Julio Delgado.

**Actúan en Secretaría:** el Secretario General Andrés Pinaluba y la Secretaria Sofía Belsterli.

**Taquígrafos:** Imanol Pereira y Martín Rodríguez. **Jefa Subrogante del Cuerpo de Taquígrafos:** Ana María Valerio Bergamaschi.

Esta convocatoria corresponde al Repartido 083/2023.

**◆ COMIENZA LA SESIÓN**

**SEÑORA PRESIDENTA.** Hay número en sala. Damos comienzo a la sesión.

*(Es la hora 20:00)*

**◆ ASUNTOS A TRATAR**

**SEÑORA PRESIDENTA.** Secretaría da lectura al primer punto del orden del día.

*(Se lee).*

*Levantamiento del receso de acuerdo con el Reglamento Interno de la Corporación.*

**SEÑORA PRESIDENTA.** Se somete a votación. Quienes estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo levantando la mano.

*(Se vota).*

**26 en 26. Afirmativa. UNANIMIDAD.**

Segundo punto del orden día. Secretaría le da lectura.

*(Se lee).*

*Solicitud del señor Edil Alfredo Lago para realizar un llamado a sala a la señora Intendente por las obras de remodelación de la avenida Herrera. (Hay repartido).*

**SEÑORA PRESIDENTA.** Se somete a votación la solicitud del señor Edil Alfredo Lago. Quienes estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo.

*(Se vota).*

**27 en 27. Afirmativa. UNANIMIDAD.**

**◆ RÉGIMEN DE COMISIÓN GENERAL**

**EDIL WALTER FAGGIANI.** Pido la palabra.

**SEÑORA PRESIDENTA.** Tiene la palabra el señor Edil Walter Faggiani.

**EDIL WALTER FAGGIANI.** Gracias, señora Presidenta.

En la antesala se encuentran los Directores de Obras y de Tránsito y Movilidad junto a sus asesores, solicito el pase a régimen de sesión general.

**SEÑORA PRESIDENTA.** Se somete a votación. Quienes estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo.

*(Se vota).*

**27 en 27. Afirmativa. UNANIMIDAD.**

**◆ CUARTO INTERMEDIO**

**EDIL WALTER FAGGIANI.** Pido la palabra.

**SEÑORA PRESIDENTA.** Tiene la palabra el señor Edil Walter Faggiani.

**EDIL WALTER FAGGIANI.** Gracias, señora Presidenta.

Solicito un cuarto intermedio de cinco minutos.

**SEÑORA PRESIDENTA.** Se somete a votación. Quienes estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo.

(Se vota).

**27 en 27. Afirmativa. UNANIMIDAD.**

La Junta Departamental pasa a cuarto intermedio.

(Es la hora 20:05).

◆ **FINALIZA EL CUARTO INTERMEDIO**

(Vueltos a sala).

**SEÑORA PRESIDENTA.** Hay número en sala. Continúa la sesión.

(Es la hora 20:15).

(Ingresan a sala los Directores General de Tránsito y Movilidad y Seguridad, y de Obras y Vialidad y los asesores que los acompañan).

**SEÑORA PRESIDENTA.** Les damos la bienvenida al Director de Tránsito, Movilidad y Seguridad, señor Yarwynn Silveira; al Director General de Obras y Vialidad, señor Gustavo Bares, y a los arquitectos Rodrigo Carámbula y Julio Delgado.

**EDIL ALFREDO LAGO.** Pido la palabra.

**SEÑORA PRESIDENTA.** Tiene la palabra el señor Edil Alfredo Lago.

**EDIL ALFREDO LAGO.** Muchas gracias, señora Presidenta.

En primer lugar, *nobleza obliga*, le agradezco al señor Edil Walter Faggiani porque sucedió lo que él me dijo, que «se iban a portar bien», y hoy nos acompañan los señores directores, que es lo que la gente quiere. Así que, les agradezco a los señores Directores Gustavo Bares y Yarwynn Silveira, y a los arquitectos Carámbula y Delgado por estar esta noche aquí.

Nos han llegado distintas inquietudes con respecto a la situación que hemos visto con la remodelación de la avenida Herrera. Y yo quiero hacer algunas apreciaciones y reflexiones de diferentes índoles, porque creo que corresponde ser francos.

En lo personal, al igual que los restantes treinta ediles que estamos acá, estamos mandatados por la ciudadanía. Yo aquí hago «los mandados» de la ciudadanía. Humildemente, pretendo ser el oído y la voz de los ciudadanos.

Aquí, señora Presidenta, hemos visto marchas y contramarchas, me permito decir, debido a una mala comunicación. No estoy diciendo que el proyecto sea malo. No estoy diciendo que sea políticamente incorrecto. Lo que sucede es que a veces hay que saber vender las ideas y tener la capacidad humildad de poder expresarlas, y saber escuchar.

Señora Presidenta: en la pasada sesión nosotros no participamos y creo, permítamelo decir, que hubo determinadas cosas que, como integrante del Partido Colorado...

(Interrupción que no se escucha).

No estoy fuera de tema. Tal vez, señor edil, usted está acostumbrado a que no le digan la verdad, no le gusta que se la digan. Yo vengo a explicar lo que tal vez a usted no le gusta escuchar, porque tal vez no tiene costumbre de escuchar a los ciudadanos.

Indudablemente hubo situaciones que se quisieron trasladar, y eso generó angustia. Tal vez se está acostumbrado a decir que la culpa es de la gente. Pero yo creo que cuando nosotros somos gobernantes, cuando somos representantes de la gente, estamos mandatados por los ciudadanos.

Estamos frente a un proyecto que, tal vez, venga de la anterior Administración, pero —y esperemos que así sea— la cinta la va a cortar la actual Intendente. ¡Y, ojalá, se empodere toda la ciudadanía! Pero hoy la obra está generando más incertidumbres que certezas. Este es el motivo por el que hicimos el llamado a sala. Lo he hecho porque creo que hay responsabilidades de coordinación, de gestión y políticas. Y la máxima responsable —discúlpeme, señora Presidenta—, obviamente, es quien está en la jefatura de la Intendencia de San José. Por eso —tal vez, por eso al señor edil no le gustó— yo dije que no participé, porque me parece que institucionalmente yo utilicé los canales que estamos acostumbrados a usar aquellos que defendemos las instituciones. Hablamos con los diferentes coordinadores que están integrando la Mesa en este período de receso y le comunicamos nuestro interés, no de retar —porque acá nosotros no venimos a retar, ¡vaya si estamos muy lejos de estar retando!, no nos creemos los dueños de la verdad; creemos que la verdad es una construcción colectiva que muchas veces hay que saberla comunicar—, de hacer saber nuestra discrepancia con el Partido Nacional por cómo nos trataron. No es por el ninguneo hacia nosotros, sino que creíamos que fue hacia los vecinos que representamos, a quienes tenemos que decirles si lo que se está haciendo está correcto o no. ¿Qué miedo hay de explicarlo o de decirlo?

Me han llegado —como me consta que a muchos de los restantes ediles también le han llegado— reclamos por la obra de remodelación de la avenida Herrera. Nobleza obliga —y permítame, señora Presidenta, nombrarla, porque no es de mi partido, porque el único representante del Partido Colorado soy yo—, reconocer que la señora Edila Mariela Peláez ya había mencionado la situación de la remodelación de la avenida Herrera, ya había trasladado los reclamos que le llegaban; y a mucha gente del Ejecutivo Departamental también.

Sé, también, señora Presidenta, que la situación fue tomando estado público a través de las redes sociales, de los medios de prensa. A veces, en las redes sociales, que son medios informales, la gente pueda no saber quién escribe tal o cual cosa, quién da la cara por esos dichos. Tal vez esas denuncias anónimas puedan desdibujar las situaciones. Pero se veían muchas demostraciones de disconformidad por los trabajos en la avenida Herrera. Esto, en parte, señora Presidenta, también fue motivo de que haya realizado al llamado a sala de la Intendenta para que diera las explicaciones del caso.

Como le decía, señora Presidenta, estamos mandatados, al igual que todos ustedes, por la ciudadanía. Nos preocupó la situación porque, desde mediados del año pasado hasta la fecha, he visto falta de coordinación, falta de comunicación. Está presente en sala el asesor arquitecto Delgado, a quien conozco, y quiero aclararle que no es nada personal; desde el punto de vista humano no tengo absolutamente nada con ninguno de los que están aquí presentes. Lo quiero aclarar por las dudas, para que no haya suspicacias. Si tengo objeciones desde el punto de vista de las formas y de las formas políticas cómo se hacen las cosas.

Seguí expresiones del arquitecto Delgado en los diferentes medios de prensa y un día decía una cosa, y capaz que los quince o veinte días decía algo distinto. Yo le pregunto, arquitecto Delgado, ¿eso no genera confusión? ¿Eso no genera que la gente se pregunté qué se está haciendo? En las acciones del Ejecutivo Departamental hemos visto diferentes formas de proceder en las acciones de la remodelación de la avenida Herrera y zonas aledañas, como es la plaza 4 de Octubre.

En sala, también hubo un edil que se refirió al tema de los dichosos baños de la plaza 4 de Octubre. En la obra se llegó a determinado punto y, después, se rompió. La ciudadanía no entendió qué sucedió, y yo tampoco.

Yo creo que llegó el momento que, como Junta Departamental, como ediles departamentales, les hagamos una serie de apreciaciones para que nos expliquen —vuelvo a decir, «no para retarlos»—, para tener un

debate por las ideas, por la gestión, por las formas, porque para eso, institucionalmente, estamos.

Hay determinadas dudas sobre cuáles son los fundamentos técnicos para la circulación. ¿Va a ser una avenida? ¿Va a ser una semipeatonal? ¿Con qué velocidad se va a circular? Esto es lo que pregunta la gente con esos —perdóneme, capaz tenga que corregirme— «islotes», «ruletas», con eso que se construyó y que ni sabemos el nombre. ¿Para qué se hicieron? ¿Para obstaculizar el tránsito y que sea más lento? ¿No queremos una avenida? ¿Queremos una semipeatonal?

Yo también me he tomado el trabajo—y, obviamente, no me voy a arrogarme un título que no tengo— de ir a ver, de conversar, de averiguar —al igual que muchos acá— que esos «islotes» o «avances» que hay en la parte vial se ven en semipeatonales. En diferentes partes del mundo, incluso acá, en algunos departamentos, lo han utilizado para enlentecer el tránsito, para aumentar la circulación peatonal y darle seguridad al peatón. ¿Capaz que es lo que se quiere hacer en la avenida Herrera? Por eso le pregunto al Director General de Tránsito cuál va a ser la definición. ¿Va a ser una avenida o va a dejar de serlo? ¿Qué velocidades se van a establecer? ¿En qué forma se va a circular? ¿Cómo se va a estacionar? ¿Va a ser en forma paralela o perpendicular? Cuestiono porque es lo que pregunta la gente, que no entiende. La obra no terminó, pero hay factores y acciones que se están haciendo que llevan a más incertidumbres que certezas.

También quisiera saber si van a circular ómnibus o no. Porque veo que paradas únicamente hay frente al Cementerio. Y en algunos lados no tenemos en la parte vial —corríjanme si está mal— las dársenas, o sea, lo que se les saca a las veredas para que los ómnibus no utilicen la parte vial. Hemos visto alguna dificultad, que podrá ser subsanada desde el punto de vista de la circulación que se habilite o no para circular.

*(Se muestran imágenes).*

Eso que están viendo es adentro de un comercio. Lo otro es el hormigón en la verdad.

En esa otro imagen están viendo la parte pluvial, los desniveles para que el agua fluya cuando hay precipitaciones, que al final no sé adónde van a parar. Les saqué varias fotografías para que puedan ver. Les aclaro que son reclamos de los vecinos. Yo fui hasta el lugar porque los vecinos reclamaron que la persona que está encargada de fiscalizar de parte de la Intendencia de San José —no me acuerdo el nombre, discúlpeme, señor Director General de Obras—... Exactamente, el señor Acosta. Decía que no lo han podido ver para



manifestarle su preocupación, porque arriba de eso van a ir las «dichosas» baldosas. Algún día, si Dios quiere —yo estoy en el rubro agropecuario por eso lo estoy diciendo—, va a llover y se les va a armar una piscina dentro de los locales comerciales. Esas es una de las dudas que tenemos. ¿Cómo van a subsanar esas situaciones? Supones que el dueño de ese local va a tener que hacer de nuevo el piso.

En esa imagen, hay una parte que, aparentemente, está terminada y se ve esa «ochava», «luneta», en una esquina. Esa es la esquina de la avenida Herrera y Rincón. Lo pueden ver de ambos lados. Ahí ven esa «dichosa ochava», en ángulo recto con la esquina, donde también los autos tienen problemas para poder doblar. No se sabe cómo se va circular, de ahí que no se sepa cómo se va a doblar.

Esta otra imagen es de la avenida Herrera y Treinta y Tres; aparentemente la vereda está terminada. El problema es que no hay cruces por avenida Herrera para aquellos minusválidos que anden en sillas de ruedas. ¿A santo de qué es ese problema? Capaz que usted no es el responsable, señor Director, porque no hace mucho tiempo que está. Tal vez haya sido un problema de coordinación o vaya a saber por qué. Hay problemas en la puesta en marcha. Y miren que hubo problemas con cubiertas, con llantas; ¡las que quieren! En esta otra foto, la vereda se encuentra con el ángulo que los vehículos necesitan.

Y miren que a los vecinos que vinieron con ese reclamo yo no les pregunté su religión, su orientación política ni ideológica, sino que me vinieron a reclamar para que hiciera algo. Quería aclararles eso porque a veces existe cierto grado de suspicacia, y yo pienso que hay que escuchar a todo el mundo por igual.

En esa imagen se puede ver que el cordón en esa esquina está casi en ángulo recto, o sea que el ancho de giro que van a tener que hacer los conductores con sus vehículos cuando vengán en dirección opuesta, puede que genere problemas más de una vez.

Entonces, sería bueno escuchar la fundamentación técnica de por qué se hizo así, porque a mí, por lo menos, me llama poderosamente la atención. Eso en cuanto a las esquinas construidas casi a noventa grados y al criterio utilizado en el hormigonado para los pluviales.

Pasando a la parte del arbolado, señores directores, me siento con el poder de tener alguna solvencia técnica por mi pequeña formación académica. También veo falta de criterio, porque he escuchado al señor arquitecto Delgado en un medio de prensa —nuevamente lo invoco, y le pido disculpas— decir que esas esquinas, esa especie de ochavas se iban a achicar y ahí se iban a plantar árboles. Yo pregunto, ¿los árboles no

van les van a obstaculizar la visual de los conductores? ¿No van a generar problemas?

*(Interrupción que no se escucha).*

No importa. Lo escuché en un medio de prensa.

¿No van a generar un problema de visualización la incorporación de esos árboles? Por eso pregunto si es que van a ir los árboles en ese lugar. ¿No habría que haber esperado a hacer la carpeta asfáltica? ¿Ahora hay que romper? ¿Eso no es problema de coordinación?

También se han hecho esas ochavas en lugares donde hoy hay garajes. Se ve que, obviamente, cuando se hizo el proyecto no había, pero ahora sí.

Lo que les estoy preguntando es para demostrar, en cierta forma, que hay problemas en la coordinación, en concreción de la obra. Esto termina demostrando, en algún aspecto, un grado de improvisación, porque hay muchas personas pensando en el proyecto, pero alguien tiene que coordinar y controlar que las cosas se hagan ajustadas a lo que se necesita, que no salgan más dinero. Al fin y al cabo, los errores en esta obra, aparte de que la gente no los pueda querer, los va a pagar el contribuyente. No los vamos a pagar únicamente nosotros lo ediles departamentales contribuyentes, sino toda ciudadanía.

Me parece que corresponde analizar el tema. Todavía no se terminó la obra, señores directores y ediles, pero ya está generando accidentes con vehículos. Capaz que a ustedes no les llegó el reclamo. Yo puedo hacerles llegar a cada uno de ustedes los mensajes de personas que han roto cubiertas y llantas. Tal vez la culpa haya sido de ellos por no saber manejar porque no les hemos explicado cómo tienen que circular. ¡No sé! Pregunto estas cosas porque yo creo que hay que tener la humildad para analizarlas y saber que no siempre la culpa puede ser del otro.

Para ir terminando, porque me gustaría escuchar a los invitados presentes, vengo con el interés no solo de que me expliquen a mí, sino a los ciudadanos, que fueron los que me pidieron que les preguntara.

Gracias, señora Presidenta.

**SEÑORA PRESIDENTA.** Muchas gracias, señor edil.

Siguiendo el orden de las interrogantes que venía planteando, creo que debería comenzar a contestar el Director General de Tránsito, Movilidad y Seguridad, señor Yarwynn Silveira.

*(Dialogados).*

**SEÑOR YARWYNN SILVEIRA.** Buenas noches para todos. Es un gusto estar presente en esta Junta Departamental.

Concretamente, dándole respuesta al señor Edil Alfredo Lago, quiero decir que esta es una obra que tiene trazabilidad. O sea, comienza con un estudio técnico en la legislatura pasada bajo la órbita de la OPP, y mis antecesores en el cargo cooperaron en el aporte de elementos de estudio sobre la movilidad de la avenida Herrera. Evidentemente, cuando uno comienza un nuevo período y se encuentra con una obra de esta naturaleza, tiene que tratar de inmiscuirse, de apropiarse del proyecto y de estudiarlo.

Voy a hacer una síntesis de estos dos años que hemos venido siguiendo y estudiando todos los planos y los informes. Les voy a dar un par de *típs* que, con el tiempo, los van a poder observar. De la avenida Herrera ya se estaba hablando cuando se comenzó con Plan Local de Ordenamiento Territorial de San José de Mayo, que ustedes aprobaron en esta Junta Departamental. Los estudios realizados por los ingenieros contratados en aquella oportunidad sirvieron para que los técnicos hicieran un relevamiento sobre las características que tiene la Ruta 11, la avenida Herrera y la unión de la misma con la Ruta 3. Con eso se empieza a definir cuáles van a ser las características que va a tener ese tramo, y una de las principales es que va a ser una vía lenta.

Hay estudios realizados en 2016, 2017 y 2018 que nos han aportado, en los últimos años, algunos aspectos en cuanto a la siniestralidad en todo su trayecto.

*(Se muestran imágenes).*

¿Qué otra cosa tiene por característica este proyecto? Es que recoge, básicamente, los acuerdos internacionales que los diferentes gobiernos han acordado: como cambio climático, lo del Acuerdo de París, y nuevas prácticas en cuanto a la movilidad sostenible.

El nuevo paradigma que todos tenemos que empezar a estudiar, y que se está dando en todos lados, es que se cambia el concepto de la creación de ciudades porque se empiezan a construir a partir del desplazamiento de las personas y no en función de los vehículos. Es decir, se comienza a decidir que el triángulo invertido, que ustedes lo van a poder ver en muchas publicaciones, es en lo que los especialistas están haciendo hincapié. En la construcción de las nuevas ciudades la persona es el centro de atención y se le está dando un relevamiento preponderante al transporte público, al transporte sostenible, como puede ser la bicicleta, y al simple hecho de poder caminar por nuestras ciudades amigablemente teniendo todos los servicios. Hoy se está tratando de inculcar evitar

trasladarse y los técnicos, o quienes realizan el diseño de las ciudades, le están brindando al ser humano todos los servicios.

Se está replicando en Sudamérica, pero básicamente la idea viene de Europa, que las calles mejoradas están tomando un nuevo concepto porque son parte de los espacios públicos y se transforman y embellecen para la convivencia de las personas. Eso va de la mano del amoblamiento, de espacios verdes, etcétera. Van a poder ver que muchas ciudades están transformando ese tipo de situaciones y las están replicando.

¿Qué es lo que tiene esta obra? Que toma todos esos conceptos que se venían hablando desde 2016, por eso hacemos referencia a la trazabilidad del proyecto. Tenemos una guía — hoy les vamos a dejar algunos ejemplares— donde está plasmada la Planificación de Movilidad Urbana Sostenible en Uruguay. Estos conceptos técnicos que hoy estamos vertiendo, ya sin haber hecho este protocolo que el país se comprometió a hacer, son compartidos por muchos técnicos de diferentes gobiernos e ideologías. Cuando las políticas públicas se hacen con responsabilidad y con concientización de que hay que mejorar nuestro planeta, se pueden hacer bien las cosas. Este proyecto toma muchas de esas cosas. Esas son las principales características que, en primer lugar, quería resaltar.

Quiero decirle al señor edil convocante que los ómnibus van a seguir entrando por la avenida Herrera y van seguir saliendo por las mismas calles. Por ahora no hay ningún cambio. Sí se empieza a esbozar un cambio en cuanto a que por ese tramo se va a transitar mucho más lento. Nosotros pensamos lograr definir la zona para que se circule a treinta kilómetros por hora. La propia Intendente nos ha impulsado a que en zonas escolares se establezca un máximo de treinta kilómetros por hora, como se ha hecho en otros países; ese sería uno de los objetivos. Para eso necesitamos la ayuda de ustedes también. Esto no se hace solo, se hace con la colaboración de ustedes y de la comunidad tratando de concientizar de que cuando menos siniestros tengamos, estamos ayudando a la salud de nuestros conciudadanos.

Voy a ir dejando por acá. Cualquier consulta, estoy a las órdenes.

**SEÑORA PRESIDENTA.** A continuación, tiene la palabra el Director General de Obras y Vialidad, señor Gustavo Bares.

*(Se muestran imágenes).*

**SEÑOR GUSTAVO BARES.** Buenas noches para todos.

Antes que nada, quiero agradecer la posibilidad de poder interactuar con ustedes.

La verdad que cada vez que hemos venido a la Junta Departamental siempre nos hemos ido con cosas positivas porque, amén del debate, de los reclamos de los vecinos que les pueden hacer a cada uno de ustedes como ediles, nosotros tenemos la responsabilidad de aprovechar la instancia para comunicarles lo que estamos haciendo, que creemos, firmemente, que eso es lo mejor para el departamento.

Le voy a decir al señor Edil Alfredo Lago que, si bien hace poco que estoy en Dirección General de Obras y Vialidad, llevo treinta y ocho años en la Intendencia. Es mi casa, y cada vez que se hace una obra trato de informarme de todo lo que pasa. Además, estaba en la Dirección General de Paseos Públicos y Alumbrado, por lo cual, participé en las dos audiencias públicas que hubo, que son vinculante cien por ciento con los proyectos.

No voy a hacer reproducir la imagen que el señor Edil Alfredo Lago mostró, que es una imagen del proyecto de la avenida Herrera. Al respecto, en ninguna parte del proyecto de la avenida Herrera va a haber una esquina que termine en punta. ¡No existe ni va a existir! Espero, señor edil, que haya mostrado la imagen desde el desconocimiento de que es una obra sin terminar, no una obra finalizada. La obra finalizada es lo que usted puede ver en esa imagen. A esa esquina que usted dice que termina recta le falta una isla u «oreja». Vivimos en un país en democracia y, como en el fútbol, todo es opinable. No vamos a discutir técnicamente cómo llamarle, pero todos sabemos de qué se está hablando.

Reitero, no existe en ninguna parte de la obra terminada una esquina recta. Se lo digo para que usted le informe al vecino que la imagen que le pasó es de una obra sin terminar. Lo mismo sucede con la otra imagen, que ahora el arquitecto le va a informar. A lo largo de la avenida Herrera, desde el Cementerio hasta la plaza Zorrilla sí está la obra, prácticamente, terminada, y el 15 de febrero se va a empezar a pintar. Le hemos pedido a la empresa acelerar el proyecto de pintado, porque se iba a pintar la obra al final, pero hemos pedido que acelere el proceso y que se comiencen a pintar a la brevedad para que todas estas cosas que, a veces, no nos quedan claras se puedan visualizar en su realidad.

Acepto cuando se nos dice que nos falta comunicar. Sí, hay que reconocer que nos falta dar información, vamos a tener que mejorar ese aspecto. Pero lo cierto, señor edil, es que ninguna esquina de toda la obra de la avenida Herrera va a tener en punta.

Voy a explicar el motivo principal de la construcción de esas islas del medio. Cuando usted vaya a estacionar, lo va a hacer contra esta vereda y va a quedar su vehículo a unos

cincuenta o sesenta centímetros por dentro de la franja blanca, que es donde se encuentra la isla. ¿Cuál es el motivo de eso? Que cuando usted se baje del vehículo, pueda abrir la puerta y quedar parado dentro de lo que es esta línea blanca que le estoy señalando, y protegido de quienes transitan por esta otra vía. Desde esta línea blanca hasta esta línea negra es donde van a transitar los diferentes tipos de vehículos.

O sea, uno de los motivos de la construcción de esas islas, uniéndose con las islas de las esquinas, que tienen la misma distancia, es salvaguardar a las personas.

Los árboles van a ir en las islas. ¿Cuál es el motivo de que sea así? Creo que estuve veintidós años en la Dirección General de Paseos Públicos y Alumbrado, y en esos veintidós años me reclamaron todos los vecinos de la avenida Herrera la rotura que tenían sus casas por los árboles. También reclamaba que se tapaban los caños, de desagües, se levantaban las veredas, había problemas en las vigas, las puertas no abrían.

La mayoría de las calles de nuestra ciudad son angostas comparadas con otras ciudades, y avenida Herrera más todavía. ¿Qué resolvimos? Retirar el árbol de las veredas para salvaguardar las posibles roturas. También en ese lugar los árboles van a generar una línea para que el conductor baje la velocidad. Si usted anda por cualquier ciudad donde hay árboles, automáticamente baja la velocidad porque los árboles indican que se está reduciendo el espacio, además, de prestar sombra a los vehículos que puedan estacionarse.

¿Qué permiten las «orejas» de las esquinas? Las vamos a seguir llamando así para hablar el mismo idioma. Antes salíamos hacia avenida Herrera en nuestros autos y nos encontrábamos con un plátano que estaba en la esquina, y teníamos que ingresar con parte de nuestro vehículo hasta casi hasta la mitad de la calle para ver si venía alguien o no. Esto que estamos poniendo va a permitir dos cosas: primero, que no se va a poder estacionar ningún auto, o sea, si la calle es salida hacia avenida Herrera va a permitir más visibilidad; segundo, va a cumplir con la prioridad número uno del proyecto, que es salvaguardar al peatón. El peatón va a venir caminando y va a acceder hasta el borde de la línea permitiendo que quienes transitamos en auto podamos detectarlo, y viceversa. Si no existiera ese espacio, el peatón tendría que pararse en esta zona y estaríamos cometiendo el mismo error. El peatón tendría que invadir la acera para ver si logra ver si viene un vehículo o no.

Se preguntarán si las islas de las esquinas llevan árboles también, sí, algunas llevan. ¿Cuáles? La de las calles que ingresan a la ciudad, porque para ingresar usted ve si viene

alguien, pero en las calles que son salidas de la ciudad no. ¿Por qué? Porque usted para ingresar va a tener que hacer un ángulo para doblar y no le va a producir ningún inconveniente. Si colocáramos un árbol en las esquinas de las calles que salen hacia la avenida Herrera, estaríamos cometiendo el mismo error que cuando teníamos los plátanos.

Me van a preguntar qué pasa con esta otra isla. Similar, pero cumple otra función también, que es cuando el vehículo sale tiene que aminorar la velocidad. Le voy a confesar que me «lleve» el cordón de la esquina de calle Artigas con mi auto, lo invito a que vaya al estacionamiento y vea que tiene la llanta de atrás abollada. Me «lo comí» porque iba con el celular y doblé antes; cometí un error. Está sin terminar, pero cuando tengamos esta curva usted va a ingresar con su vehículo y va a doblar perfectamente. Es más, cuando termine la sesión lo invito a dar una vuelta por lo que está terminado y vamos a poder acceder a todas las esquinas. No va a tener problemas. Creo que está bien diseñado el proyecto y no van a haber inconvenientes.

*(Dialogados).*

Sí, ya lo expliqué.

Ni que hablar que también eso permite reducir el espacio de cruce del peatón.

Hoy un edil me llamó y me dijo que veía a la avenida Herrera más angosta. Esta vía tiene nueve metros cuarenta y cinco centímetros desde el borde hasta el cantero. ¿Sabían cuánto tiene avenida Larriera? Ocho metros cincuenta centímetros. Si van y miden desde el cordón hasta el estacionamiento, van a ver que tiene seis metros treinta centímetros de circulación avenida Larriera. En avenida Herrera hay un metro diez más que en avenida Larriera. En realidad, aparenta ser más chica. ¿Sabían por qué? Porque si ustedes vienen desde del Cementerio y ven la parte que tiene bitumen se centran en una avenida ancha, cuando llegan a la parte que tiene hormigón, automáticamente, centran la vista en el medio porque ese era el eje que teníamos, pero ese eje cambió. Entonces, eso lleva a que tengamos esa pequeña apreciación, pero si miden, van a ver que es como les dije. Hoy, avenida Herrera, es un metro diez más ancha que avenida Larriera. No es un tema menor, porque podemos pensar que si sacábamos las islas, la íbamos a ensanchar.

Para ser más gráficos, acá está la vereda, comienza la zona de las islas y terminan en esta punta que está acá. Es lo que les explicaba, usted abre la puerta y queda dentro de una línea que lo habilita a bajarse del auto, y está protegido. Si sacáramos esas islas y la dejáramos sin nada, cuando vayamos a abrir la puerta del auto vamos a quedar expuestos a

quien pase cerca o a mirar por el espejo para ver si viene alguien o no. Hoy, por lo menos, con esa contención estamos protegiendo al conductor que viene delante y dándole al conductor que viene detrás una señal o identificación más para poder transitar tranquilos y no esté pendiente de quien se detenga. Mil veces abrimos las puertas del auto distraídos sin mirar para atrás, y después que nos pasan «finito» vemos lo que hicimos. Se han producidos muchos accidentes por eso. No es un tema menor.

Tampoco lo es que los árboles no estén en las veredas. Es bueno tener veredas anchas para que la gente pueda circular, por ejemplo, para las personas que usan sillas de ruedas. Antes de que hiciéramos esta obra era imposible que un matrimonio con un niño en coche pudiera circular con comodidad; eso todos los sabemos. Creo que es un cambio importante.

Después puede pasar que nos guste o no, eso va en cada uno. Nos puede gustar la obra o no, es discutible y es aceptable. Mucha gente me ha dicho: ¡A mí no me gusta! Es aceptable, pero creo que, técnicamente, estuvo muy bien estudiada y tiene sus argumentos.

Yo no soy técnico, me lo explicaron. Cuando empezó esta discusión, quienes me conocen, y acá hay ediles que me conocen desde hace mucho años, empecé a hurgar y a buscar información. También estuve buscando informes y declaraciones de ediles cuando se comenzó a hablar de estas obras. Como usted decía, señor edil, capaz que el arquitecto en la prensa dijo que había cambiado algo, a veces eso puede pasar. En la vorágine del día podemos dar una información y después darnos cuenta que no era exacta, pero lo más importante es reconocer cuando nos equivocamos.

A mí, a esta altura de mi vida, reconocer o venir a decirles a ustedes que me equivoqué es algo me hace más grande. Como ser humano permanentemente estoy haciendo cosas, y errores en la Intendencia he cometido miles, pero lo importante es reconocerlos, porque si nos creemos que sabemos todo, no está bien.

Por eso les aclaro que no soy técnico, y la explicación que les acabo de dar la recibí en estos días en Montevideo cuando estuve reunido con profesionales. En esta obra trabajaron un montón de profesionales de San José, la verdad que eso me llena de orgullo; uno de ellos está en sala, que es el arquitecto Delgado. Hice un listado de todos los profesionales, de varios partidos, que trabajaron, porque esta es una obra para San José, no es una obra de los arquitectos del Partido Nacional ni del Partido Colorado. Es una obra donde trabajaron maragatos, ciudadanos que aportaron en los debates y en audiencias públicas en donde hubo oportunidad



de discutir. Ahora tenemos, gracias a Dios, esta posibilidad de poder seguir discutiendo.

Agradezco que me hayan dado la posibilidad de, por lo menos, explicarles, porque tal vez alguno no tenía claro el proyecto. Como director asumo la responsabilidad sobre que nos ha faltado comunicación. Tal vez algún integrante de la Dirección, cuando vimos que se podía dar alguna pequeña discusión, tendría que haber venido a pedirles, sé que no se iban a negar, la posibilidad de hablar con ustedes para contestar las preguntas que hubieran considerado necesarias.

Gracias.

**EDIL ALFREDO LAGO.** Pido la palabra.

**SEÑORA PRESIDENTA.** Tiene la palabra el señor Edil Alfredo Lago.

**EDIL ALFREDO LAGO.** Gracias, señora Presidenta.

Voy a solicitar que se muestren nuevamente las imágenes porque me gusta ser preciso.

*(Se muestran imágenes).*

En esa foto, supuestamente, la obra estaría finalizada porque está la «oreja», como la llamó el señor Director, terminada y el cordón. No llevé el semicírculo para ver el grado que tiene, pero ahí no está curvo. Inclusive, si uno tiene que doblar hacia Ruta 3 tiene que invadir la otra senda porque tiene que hacer una curva bastante pronunciada. Lo invito a ir, señor Director, vamos juntos si usted quiere.

Capaz que usted *le quiere enmendar la plana* al ciudadano que me mandó la imagen, que estuve conversando con él, pero si me dice que no está terminado y que tienen que romper, me preocupa, porque estamos haciendo las cosas dos o tres veces. Más abajo, donde hicieron las «orejas» más chicas, el área que ocupan está enfrente a un garaje.

Yo sé los años que lleva en la Intendencia, no se lo voy a discutir, pero sí que como Director de Obras lleva poco tiempo; eso fue lo que yo quise expresar.

Como dice usted, hay cosas que pueden ser opinables, yo creo que esas especies de «orejas» están generando problemas cuando aún no está terminada la obra. Inclusive, señor Director, ni ustedes se ponen de acuerdo. Yo no traje las declaraciones del asesor que usted tiene al lado, pero a un periodista que usted conoce mucho porque se reúne con él semanalmente en la Liga de Fútbol le dijo una semana una cosa totalmente distinta a la otra. Capacidad intelectual y técnica le sobra, pero, indudablemente, hay cosas en las que no se está convencido.

Yo creo que tienen que ver si hay que romper algo que ya está hecho porque está generando dificultades. El señor Director de Tránsito, Movilidad y Seguridad me dice que está pensado para las bicicletas, va a ser una trampa mortal para las bicicletas la avenida Herrera. Imagínese si dobla un vehículo por calle Rincón hacia Ruta 3, las bicicletas van a tener que andar por el medio de la calle. Esa es mi apreciación, yo lo he visto, si quiere le envío fotos y videos de personas en esa situación.

Al fin y al cabo, señores Directores, nosotros estamos para cuidar el tránsito y la vida de nuestros ciudadanos. A usted le pasó un accidente por ir distraído, pero a muchos vecinos le ha pasado lo mismo porque no entienden o porque no está armónicamente funcionando esa arteria de tránsito. O sea, no está funcionando como tendría que funcionar una arteria vial. Entiendo lo que dice el señor Director sobre que se quiere que los vehículos circulen a menor velocidad, pero va dejar de ser una avenida y va a pasar a ser una vía de menor porte.

Yo creo que es importante que nos den explicaciones. ¿Dónde van a estar las paradas? Hablé en forma informal con el señor Director General de Tránsito, Movilidad y Seguridad, recuerda que se lo comenté, sobre que viniendo desde Ruta 11 un ómnibus estacionó en la parada y en la rotonda se generó una cola de vehículos. Se paró el tránsito porque estaba el ómnibus parado. A mi juicio, no está la dársena, lo que se llama «robarle a la vereda», para que el ómnibus quede corrido. Tal vez haya que ordenar el tránsito en ese lugar, pero está generando dificultades sin estar la obra terminada. Capaz que en esa zona ya está terminada, a mí me da la impresión que sí, pero capaz que usted, señor director, considera que no.

Ya sé que usted no es técnico, yo tampoco soy técnico vial, estamos hablando de las responsabilidades políticas, de la falta de comunicación y de la gestión pública. O sea, creo que de eso se trata.

Vuelvo a decir: yo considero que hay determinadas cosas que no están bien planificadas y que hay mucha improvisación. No se los digo con ánimo de retarlos, pero sí de evitar que después tengamos que corregir situaciones que nos puedan generar mayores problemas.

Capaz que ustedes no se enteraron, pero se produjeron dos accidentes: una señora se cayó de su moto y casi pierde una pierna, capaz que también venía distraída con el celular, aunque tengo entendido que no fue así; a otra persona le pasó lo mismo. Creo que hay cosas que no están funcionando.

Hay que darse cuenta que sin estar la obra terminada se están generando dificultades. Como bien decía usted, estamos generando un



«monstruo». ¿No será momento de evaluar y de ver qué está sucediendo? Si hay que hacer las dichosas «orejas», como usted le dice, señor Director, tal vez tengamos que intentar evitar que estacionen los vehículos.

Desde el punto de vista del arbolado, permítame, señor Director, creo que hubo malas intervenciones, quizás no fue su culpa, pero también existe la poda de las raíces para evitar que los árboles invadan las casas y rompan las veredas. En otras partes del mundo, con climas iguales al nuestro, con las mismas temperaturas, no hay problemas con los plátanos. El problema es que nosotros no sabemos podarlos. Yo tuve un profesor en facultad que nos decía que los árboles no se podan cuando son adultos, salvo por alguna necesidad extrema como rotura o por equis situación que se tenga que corregir. Pero cuando el árbol es pequeño se lo corrige para que tenga un desarrollo adecuado y normal. Capaz que se eligieron mal las especies, o como yo le decía, señor Director, no se podaban los árboles, sino que se «asesinaban». Le digo esto sin ánimo de ir en su contra, pero creo que no saben lo que es la poda, porque cuando a un árbol se le corta toda el área verde, lo que se llama biomasa, va a querer crecer por debajo porque siempre tiene que compensar su crecimiento debido a su desarrollo vegetativo, como sucede con cualquier organismo vegetal.

Se quitaron árboles de gran porte. Le consulto si se van a plantar otros de menor porte, porque, si no, los obstáculos los vamos a seguir teniendo. Debemos saber de qué forma nos organizamos desde el punto de vista urbanístico y paisajístico.

Creo —y permítame que se lo diga— que al equipo técnico que ustedes tienen —y ese fue un dato que me suministraron— le falta organizarse con fundamentos. Sé que tienen un colega mío que no tiene las credenciales adecuadas como para tener los fundamentos que deben tener. Luego de haber arrancado los árboles de gran porte no podemos enmendar el error, además de que se arrancaron árboles de pequeño porte también, y tengo documentos para demostrar eso.

En esta Casa hay un decreto que habilita a las autoridades del Ejecutivo Departamental a exigir el cuidado del arbolado municipal, al apercibimiento o hasta, inclusive, la multa para los vecinos que incumplen la normativa vigente.

Señor Director, hay cosas que no me dan tranquilidad desde el punto de vista político ni técnico, se lo digo con el mayor de los respetos. Usted me dice que la obra está sin terminar, yo le muestro algo que está terminado y me dice que lo van a romper para corregir. ¡Bienvenido sea!, pero corrijan todo. Capaz que hay que romper el resto para que usted y los vecinos nos sintamos orgullosos de la obra, la

cual tiene que perdurar en el tiempo en nuestra sociedad maragata.

Creo que hay que analizar cómo va a ser la circulación de las bicicletas a la que hacía referencia el señor Director General de Tránsito, porque se debe cuidar, por ejemplo, al peatón minusválido que no va a poder cruzar en todas las esquinas de la avenida Herrera.

Por ahora, es todo. Gracias, señora Presidenta.

**SEÑORA PRESIDENTA.** Tiene la palabra el señor Director General de Tránsito, Movilidad y Seguridad.

**SEÑOR YARWYNN SILVEIRA.** Gracias.

Tratando de sintetizar y de dar respuestas claras al señor edil, quiero decir que cuando hicimos la introducción quisimos reflejar cuál fue el argumento fundamental que tiene esta obra.

El discurso que tiene el señor edil está orientado al diseño, que es el que queremos dejar de las ciudades en función de los vehículos, y nosotros le estamos diciendo a toda la comunidad y a este Legislativo Departamental que el diseño de esta obra recoge experiencias a nivel nacional e internacional y que está centrado en función de la circulación de las personas. Entonces, hay un cambio de paradigma que es totalmente diferente, porque vamos a pasar de una ciudad pensada en los vehículos a una pensada en las personas y en cómo se movilizan.

Tenemos dos visiones diferentes. Este es un diseño multimodal donde las personas que circulen en bicicleta o en otro vehículo van a poder convivir, y es parte de la convivencia que nosotros esperamos que se dé en nuestro departamento. Esa convivencia está respaldada en una ley que no es nuestra ni de mi partido, y lo voy a decir con todas las palabras, es del anterior gobierno. Es la Ley 19.824, por la que se brinda derechos y responsabilidades a aquel que anda en bicicleta en las rutas nacionales o en las calles. Ese birrodado tiene la misma prioridad que cualquier otro vehículo. ¡La misma! Eso va en consonancia con un nuevo paradigma que queremos afrontar.

Capaz que estamos muy jugados, tal vez sí lo estemos, pero queremos ser vanguardistas como otras ciudades que realizaron este tipo de proyectos. Este es un proyecto pequeño, pero en esta guía ustedes podrán observar que San José, como también Montevideo, ha sido resaltado como ejemplo de buenas prácticas de movilidad sostenible. Eso ha sido reconocido por especialistas en esa materia, y está reflejado, por ejemplo, en lo que son las sendas peatonales de la Plaza Treinta y Tres.

Con el señor Edil Alfredo Lago tenemos un excelente relacionamiento, a pesar de que, a veces, pensamos totalmente diferente, pero eso no quita que hablemos «de frente y mano», como la murga, ya que estamos en época de murgas. Es cierto que me hizo esa consulta, la discutimos, la hablamos mucho y yo le doy la tranquilidad, señor edil, como a sus allegados, a sus correligionarios y a todos los vecinos que la obra viene bien.

Con respecto a esa inquietud que usted tenía con los ómnibus por las medidas de la vía, quiero decirle que da perfecto. Hoy fuimos a rectificarlas, porque no es lo mismo leer los planos que ir a ver la obra. En ese lugar, vamos a tener unos seis ochenta o seis noventa metros de calzada. Un ómnibus internacional tiene, aproximadamente, dos metros sesenta centímetros de ancho, y nueve metros o nueve metros cincuenta centímetros de largo dependiendo de su capacidad. Nosotros hicimos la prueba con ocho metros cincuenta centímetros, porque ómnibus de esta envergadura, de esa tipología hoy no tenemos, por lo menos los que son de la compañía que integran SOMAR, que son las de nuestras líneas departamentales. Reitero, se realizó la prueba, no van a haber atascamientos cuando giren por la rotonda, los autos lo van a poder hacer.

Creo que hay algunos pequeños cambios en cuanto a la reubicación de sendas peatonales, después el arquitecto se los va a explicar. Priorizamos el sentido social, básicamente, en la zona del Cementerio para cuando se use el velatorio municipal, porque, si no, se tendría que hacer un recorrido mucho más largo con el ataúd.

El equipo vino a esta sala a decir con total transparencia todo lo que tenemos. No escondemos nada. Trajimos los planos. Uno viene con la mejor intención, y salvaguardar la integridad de nuestros conciudadanos es nuestro objetivo.

Me voy a permitir repetir algún concepto que para nosotros es fundamental. Algunos dicen «orejas» o extensión de veredas, nosotros debemos tener esas extensiones porque es fundamental por dos cosas principales: para dar protección al peatón, como dijo el señor Director General de Obras y para disminuir la velocidad de los vehículos, además de mejorar la visibilidad. No hay otra forma. Son formas arquitectónicas que los ingenieros viales han determinado, y están probadas que disminuyen la velocidad. ¿Cómo se logra eso? Si voy a entrar a esa arteria principal, que va a ser una vía preferencial de alguna manera, el ángulo de giro no va a ser el que estamos acostumbrados a hacer ahora, por supuesto que no, porque la calzada es mucho más angosta, sino que voy a tener que abrirme para realizar un buen giro. Eso es lo que estamos tratando de cambiar.

Los accidentes que se han comentado se han producido porque se está girando como lo veníamos haciendo siempre, pero hay instrumentos arquitectónicos que están proporcionando protecciones, y no las estamos teniendo en cuenta. *Lo digo en una buena.* En esto no hay culpables, ni es porque manejemos bien o mal, sino que es una obra a la que no estamos acostumbrados, pero en otros países ya las realizan y es medible su resultado.

Hay una cosa que es muy importante, que capaz que acá no se dice, que esta es una obra que está auditada por el Banco Interamericano de Desarrollo y por la Oficina de Planeamiento y Presupuesto de Presidencia. O sea, los proyectos se eligen o se aprueban por ciertas características que tienen, si no, no se aprueban. Hoy, a nivel internacional, y si no tenés un proyecto que estudie equidad y género, no sirve, no es aprobable. Por eso en el inicio de esta conversación dijimos qué características tiene esta obra y cuáles son sus principales ítems que de ella se destacan y de dónde se recogen.

Nosotros no estamos improvisando. Al igual que el señor Gustavo Bares, yo no soy técnico, y he estudiado muchísimo para tratar de transmitirles a ustedes lo que los técnicos, y está en los manuales internacionales, nos están diciendo para mejorar los índices de siniestralidad.

Aprovecho a decirles que San José bajó — no sé si es por el trabajo de todos nosotros, no se lo atribuyo a nuestra Dirección porque con algún colega hablábamos que el factor suerte también juega en esto— en un cincuenta por ciento las fatalidades por accidentes de tránsito. Yo creo que eso es bueno para todos nosotros. Tal vez, este tipo de obras nos ayuden a seguir mejorando, porque no en todos lados vamos a poder poner radares ni inspectores para reducir la velocidad. Creo que podemos usar este tipo de instrumento de muy buena forma.

Yo dejo por acá, pero estoy a las órdenes por cualquier consulta. Este es un proceso en el que todos nos hemos tratado de reciclar, porque generar «ciudad» no es fácil, y más para quienes nos gusta que sea innovadora.

Muchas gracias.

**EDIL GONZALO SIMONE.** Pido la palabra.

**SEÑORA PRESIDENTA.** Tiene la palabra el señor Edil Gonzalo Simone.

**EDIL GONZALO SIMONE.** Gracias, señora Presidenta.

Se han dicho muchas cosas, y respeto profundamente la moción del señor edil porque sabe la estima que le tengo, aunque no coincido en este caso en cómo presentó el tema. De todas maneras, gracias a esa iniciativa estamos hablando de un tema que a



la ciudadanía le preocupa. Tenemos la suerte de contar con los directores del área y con los técnicos que están trabajando para venir a iluminarnos sobre el tema a nosotros los diles y a los ciudadanos a través de las redes sociales y de YouTube. Eso lo saludo.

Discrepo con que se haya hecho un llamado a sala, creo que se hubiera podido trabajar de otra manera no tan dramática, como en una jornada de intercambio. Yo creo que con ese matiz hubiéramos encontrado más información y elementos.

Anoté la palabra «paradigma», que el señor director nombró varias veces, y creo que en esta sesión hay un gran conflicto en cuanto a no entender el cambio que se está presentando con lo que teníamos antes. Voy a dar un ejemplo gráfico. Nuestros hermanos argentinos, hoy campeones del mundo, hablaban de la avenida 9 de Julio como que era la más ancha del mundo, y era un orgullo para ellos. Todos los que fuimos a Buenos Aires, cuando nos bajamos del BUQUEBUS, nos encontramos con que para cruzarla era muy difícil para el peatón, imagínense para alguien que tiene movilidad limitada o para una persona mayor. Se construyó en los años sesenta o setenta, y era una fuente de orgullo para ellos porque los vehículos podían transitar libremente hacia el Centro.

En ese ejemplo está planteado lo que es un cambio de paradigma, y eso es lo que a veces nos está costando entender primero a los ediles y segundo a los ciudadanos. Todos estamos acostumbrados al auto, a girar como siempre, tenemos poco tiempo y este planteo nos causa un conflicto, que va a tener que resolverse cuando la obra esté terminada.

No se dijo, pero la obra lleva más o menos un sesenta y cinco por ciento de ejecución; es un poquito más que la mitad. Yo creo que nos estamos adelantando en hacer juicios de valor. Creo luego de que se termine y se presente a la ciudadanía podremos brindar un dictamen.

Creo que hay mucho apresuramiento, también sensibilidad, que la respeto, pero, como lo expresaran los directores, esta obra está basada no solo en el trabajo de los técnicos locales contratados por la Intendencia, sino también por los que trabajaron a nivel nacional. Hay un listado importante de gente que aportó en este proyecto. Entonces, veo una gran debilidad en los planteos realizados.

Recuerdo que en avenida Herrera y Montagne teníamos un comité y enfrente tenían otro los compañeros del Frente Amplio, y veíamos que en ese cruce se producían varios accidentes de tránsito. Ese es un punto conflictivo para la ciudad que se va a resolver de esta manera; va a quedar mucho mejor a lo que teníamos antes.

Se nombró que hubo dos audiencias públicas previas, o sea, hubo todo un trabajo de los técnicos que se presentó a los vecinos, que, según tengo entendido, también aportaron cosas. Había un proyecto anterior, con el que se podía estar de acuerdo o no, para que la avenida Herrera fuera de una vía sola, y que en otra calle paralela se circulara en el otro sentido, pero eso se desechó.

Creo que hay una apuesta para que la avenida Dr. Luis Alberto de Herrera sea un lugar «verde», donde se potencien los comercios. Además el proyecto va acompañado con la refacción de una plaza, que me gustaría que los técnicos aclararan la situación, porque un compañero edil planteó preocupación por los baños.

Se habló de los garajes. También ese es un tema que los técnicos y los directores lo podrían aclarar. Me gustaría saber si esas obras se regularizaron en tiempo y forma, porque no tenemos manera de saber si el vecino cambió su fachada, si no se regulariza o no se fiscaliza.

El señor Director Yarwynn Silveira hablaba de préstamos internacionales, y quiero decir que hay un manual de movilidad urbana a la que se tienen que atener quienes quieran acceder a ese monto de dinero, porque es muy lindo decir: «No, yo quiero hacer la continuación de avenida Herrera hasta la Ruta 11 y quiero que la gente no pare en San José y rápidamente pueda ingresar a la Ruta 11». Para eso, préstamos internacionales no hay.

Como explicaron los técnicos, hay un nuevo paradigma, una nueva referencia, una nueva manera de ver las ciudades donde el uso del auto por razones ambientales, como pueden ser las emisiones de gases, va a estar en un quinto plano, y, en primer plano, va a estar la gente, las bicicletas.

Después que la obra esté terminada sacaremos conclusiones con respecto a la circulación de las bicicletas, pero ahora debemos respetar el trabajo que están haciendo los técnicos, porque la obra no fue planificada por el director anterior ni por el que está ahora. Lo mismo sucede con el proyecto de arbolado que se presentó. Reitero, la obra no está finalizada, y hoy en sala se mostraron fotos de una «oreja» que, claramente, no estaba terminada. Entonces, debemos darnos los tiempos necesarios.

Ahora, sí voy a hacer una interpretación política porque se vertieron conceptos por parte de mi querido compañero Edil Alfredo Lago con los cuales no estoy de acuerdo. Él habla sobre que estamos mandatados por la ciudadanía, sí lo estamos en el momento en que ejerce el voto, pero esta democracia es representativa. O sea, cada uno de los ediles que estamos en esta Casa tenemos que escuchar y hacer aportes, pero no podemos delegar nuestro rol.



Yo no puedo decirle a un vecino que se siente acá y hable de la avenida Herrera, porque, como dije, la democracia es representativa. No solo tengo que esperar que me lleguen comentarios, sino que debo interiorizarme por los temas técnicos para recibir información y respetar lo que me dicen. Es por eso que no coincido con este tipo de planteos.

Aldous Huxley decía: «En la mayoría de los casos la ignorancia es algo superable». Creo que en eso estamos en el día de hoy. Se habló de que estábamos generando un «monstruo», pero quiero decirles que hace mucho tiempo vive en San José, y es la ignorancia y el desprecio que tenemos por el trabajo técnico, es el subdesarrollo mental que tenemos de opinar de todo. Hay «todólogos» en todas las ramas de la ciencia. Hablamos de los árboles, y no me estoy focalizando en las palabras del señor Edil Alfredo Lago porque es una persona que respeto mucho por su formación técnica, sino que estoy haciendo un análisis más profundo del tema. Debemos tener respeto por los tiempos de trabajo.

Por mi vínculo personal, conozco a una colega de los dos arquitectos que están en sala, y yo me imagino que alguien esté trabajando tratando de llevar adelante una obra y caigan cuarenta personas a mostrar una foto de una pendiente que te faltó terminar en cemento en bruto. Me imagino que es muy difícil para cualquier profesional tratar de explicarle a alguien que cae con una foto diciendo que falta terminar una pendiente. Me parece que, incluso, es hasta una mala costumbre. No quiero decir que los técnicos seamos los dueños de la verdad y que estos no se posicionen para no recibir los aportes, pero no me parece que esté bien traer a especialistas ni que las cosas se propongan de esta manera.

De eso tenemos que hacernos responsables cada uno de los ediles. Es mucho más fácil para cualquiera de los que estamos acá hablar por un micrófono, que nos vean por YouTube y decir: «Miren lo que les falta». Es más fácil destruir que hacerse cargo. En la Bancada del Partido Nacional tenemos que hacernos cargo porque somos parte del Gobierno Departamental.

Entonces, a mí lo que me queda es felicitar el trabajo que están haciendo y darles la chance de que terminen la obra. Mejoren lo que tengan que mejorar y estén confiados que dentro de cinco años, cuando se termine, todo el mundo se va a olvidar de esta sesión y se va a poder disfrutar de la remodelación de avenida Dr. Luis Alberto de Herrera.

Eso es todo, señora Presidenta. Gracias.

**EDILA LORENA SAAVEDRA.** Pido la palabra.

**SEÑORA PRESIDENTA.** Tiene la palabra la señora Edila Lorena Saavedra.

**EDILA LORENA SAAVEDRA.** Gracias, señora Presidenta. Buenas noches. Gracias por concurrir tan prontamente a sala.

Estuve leyendo la guía para la planificación de la movilidad urbana a la que hacía referencia el señor Director Yarwynn Silveira; consta de doscientas setenta y cuatro lindas páginas, es un mamotreto muy interesante. Es muy interesante también desde dónde se gestiona la obra pública y qué sensibilidad se tiene a la hora de gestionarla, más allá de que la movilidad urbana es un mundo inmenso que tiene muchos aspectos y que abarca muchas cuestiones.

Una de las cosas que plantea la guía, en la página ciento setenta, es que la transformación permanente, como es el caso de avenida Herrera, tiene dos dimensiones: una física, que es la implementación de elementos fijos en el espacio, como la «oreja», la luneta o la extensión de veredas, y otra es política, que es donde entra la aceptación y la apropiación comunitaria. Esas dos cosas se tienen que combinar en una sinergia perfecta para que mientras se vayan haciendo las cosas la gente acompañe el proceso y se apropie de él.

Hubo audiencias públicas en donde los vecinos hicieron aportes, y eso es lo que se cuida a rajatabla en la propia ejecución de la obra, porque también se planteó la idea de que calle Canaro sea como la otra mano de la avenida Herrera, pero se decidió otra cosa y es lo que se está respetando, y lo que hoy muy bien decía el Director General de Obras y Viabilidad, que es vinculante.

Los pasos uno y dos de la obra son cuando los vecinos aportan, se arma el proyecto, se toman las medidas y se ven los cambios que se tienen que hacer. Luego se habla de un paso cuatro, que es una prueba piloto de bajo costo, donde con elementos temporales se simula cómo se va a circular o el impacto que va a tener.

Es decir, todo esto que estamos hablando hoy sobre si está bien o no la luneta, se muestra en un simulacro en donde la comunidad participa y lo ve. Lo que yo digo es que este saber que ustedes tienen cómo ha sido comunicado a la población para que todos estos ruidos que se han generado no se agranden. Un claro ejemplo de ello es la plaza 4 de Octubre, que los ediles nos reunimos con los vecinos y las vecinas y después tuvieron una reunión con el anterior Director General de Obras y Viabilidad y se comunicó que ese tema estaba como laudado. Planteo esto del paso cuatro de la implementación del proyecto porque quería saber si se pudo hacer, si se pudo colectivizar con los vecinos; es más, en la foto hay conos naranjas. Después de hacer la

evaluación del impacto se continúa con la estrategia del urbanismo táctico, que es la que permite que se hagan ajustes y mejoras antes de ejecutar las transformaciones permanentes. Creo que ese es un concepto muy básico que resume, técnicamente, lo que estamos hablando y que también interpreta el trabajo que hacemos los ediles a la hora de hablar y en qué nos basamos cuando nos expresamos.

Mi primera pregunta es sobre cuántos imprevistos han surgidos o cuántas modificaciones se han tenido que hacer y qué costo ha tenido eso para la ciudadanía. La otra pregunta que voy a hacer, que es por ignorancia pura y dura, es porque avenida Herrera está toda copada por la empresa. Uno visualiza que la obra ha sido ejecutada de lado a lado, es decir, se podría haber ejecutado por tramos avisándole a los vecinos los tiempos de ejecución para que no esté todo el tiempo ocupada. Por más que se ha hecho en tramos y en distintos tiempos se han podido comunicar con los vecinos y con los comerciantes, que están preocupados porque han bajado sus ingresos. A la hora de la ejecución, cómo se transmite eso para que no genere ansiedad y molestia y para que, justamente, la comunidad se apropie amigablemente de lo que allí se está ejecutando.

Esas eran las preguntas que quería hacer.

Gracias, señora Presidenta.

**SEÑORA PRESIDENTA.** Tiene la palabra el señor Director General de Tránsito, Movilidad y Seguridad.

**SEÑOR YARWYNN SILVEIRA.** Gracias, señora Presidenta.

La señora Edila Lorena Saavedra me dio pie para diferenciar algunos aspectos.

Como ella bien decía, la guía, en esa descripción de pasos, toma, de alguna manera, diferentes tipos de intervenciones, y ese punto específico al que hacía mención la señora edila se refiere al urbanismo táctico. El primer proyecto piloto de urbanismo táctico se da en Canelones con el Programa Tu Calle, y el segundo fue Actívate en Ciudad del Plata, en la rotonda de Delta El Tigre.

Yo fui a aprender como usted, señora edila, de los técnicos de PNUD, que fue una contrapartida que logró el Ejecutivo Departamental. Estos técnicos hicieron una obra piloto de prueba y de ensayo que tiene varias particularidades. La primera de ella es que fue medible, o sea, el propósito era medir con índices o parámetros para ver el antes y del después de la obra. En esa instancia la UTEC cooperó en la colocación de cámaras. También se hicieron simulacros sobre el transporte público. Y lo más interesante, y que nosotros no estamos acostumbrados, es que

estaba dirigida a niñas, a niños, a adolescentes, a toda la comunidad educativa y a las familias para que tuvieran la oportunidad de codiseñar el proyecto.

El proyecto duró casi seis meses. Tuvimos que interpretar la mirada de los niños, de las niñas y de los adolescentes de cómo ellos se movilizaban en su zona, y luego pasarla a un plano. Ese fue el resultado que obtuvimos de cuatro proyectos, ellos lo votaron. Ganó uno que es el que ustedes pueden ver, que es una intervención muy importante que, de alguna manera, nos prueba como comunidad también, porque ha tenido muchos destrozos. Intervino una paisajista que eligió y utilizó macetas con plantas y creó islas de descanso para el peatón.

O sea, hubo un cuidado muy minucioso por parte de los técnicos del PNUD, y la contrapartida de la Intendencia era ejecutar la obra con puntos y comas de acuerdo a lo que ellos estimaban que era lo más pertinente. Las tachas tienen un efecto tremendo, podíamos ver en los videos cómo los vehículos ingresaban a la vía. La sensación que tenía la gente era que ingresaban a alta velocidad, y se pudo medir, hasta se diversificó el transporte público de vehículos y de ciclomotores, y el peor era el ciclomotor. Hubo hasta una evaluación de género, es decir, cuantos varones y mujeres transitaban por allí.

Yo no sé si todas las obras se pueden hacer de esa manera, porque para mí en Uruguay lo provisorio queda permanente. Hay ediles que me han dicho que no están de acuerdo. Está bueno bajar la velocidad, y la bajamos en ese plan piloto. La circulación del transporte público era preocupante, pero ahora respeta los límites de velocidad. Algunos dicen que hay que sacarlos, y a veces lo bueno dura poco.

La verdad es que fue un gran aprendizaje para todo el equipo. La ejecución de toda la obra se hizo con obreros municipales y con participantes del Programa Jornales Solidarios. Fue un gran desafío para todo el equipo también tener que interpretar los planos y hacer las estructuras, porque no estamos acostumbrados a eso. Los técnicos del PNUD sabían que el cronograma se tenía que cumplir. El proyecto MOVES había que terminarlo sí o sí, porque no se iba a financiar más por el GIZ, o sea por la Sociedad Alemana de Cooperación Internacional, y se terminó el 5 de diciembre.

Me parece que esta obra, y voy redondeando, no tiene ese perfil, pero sí tal vez, como dice el «bayano», se pueda misturar y aprender de aquellas cosas que dan resultado. El diálogo y el empoderamiento del vecino es fundamental, pero, además, es algo que ustedes van a ver, si viajan acá cerca nomás, que ese tipo de intervenciones se transforman en un nuevo concepto que es el espacio público. No es una calle o una avenida,



es un espacio público, que mañana nosotros la podemos cerrar y transformar en una peatonal para disfrute de nuestros conciudadanos con todos los servicios. Son desafíos lindos. Nosotros no vamos a estar, pero los que vendrán capaz que van a ser los nuevos transformadores. Es lo que tiene la movilidad, es muy dinámica y se transforma permanentemente.

Voy a dar a conocer un ejemplo que se dio en San José, que es muy auténtico, me parece que pasó bastante desapercibido y es un problema que tenemos que resolver, no sé cómo, pero hoy está sin resolver, y ustedes van a ver que a alguien lo va a criticar.

Un comercio muy importante que estaba en la peatonal se trasladó hacia otro punto, está en el rubro de prestaciones de servicios, no recuerdo si es Abitab o Redpagos, y tenía un gran flujo de clientes. Nosotros estábamos acostumbrados a que toda la gente llegara a ese lugar en busca de servicios. Me parece que como Gobierno Departamental, y esta es una autocrítica personal, de Yarwynn Silveira por las dudas, no tuvimos los recaudos suficientes como para saber en qué constaba ese traslado, cuántas transacciones se hacían en ese lugar y cuántos autos se van a trasladar hacia el nuevo punto. Cerca de allí hay un centro médico y hoy en ese punto hay un gran flujo de gente, que a veces está congestionado, pero hay cosas positivas también que es bueno recalcar. Las paradas de taxis estaban deprimidas, no valían lo que valen hoy, duplicaron su precio.

O sea, los cambios tienen sus pros y sus contras. Hay que tratar de administrar eso, y desde el punto de vista de la movilidad a veces cosas insignificantes traen grandes cambios y tenemos que tener la capacidad de identificarlos antes de que esos cambios generen otros problemas. Tenemos que tener la capacidad de adelantarnos y ver cómo los podemos subsanar, diagramar o decir que esos traslados no se pueden dar. Ese punto hoy es neurálgico y en horas pico es muy conflictivo. Esperemos que no haya ningún siniestro. A veces las cosas que son negativas para unos son positivas para otros. Ese es un ejemplo para poder visualizar que la movilidad es muy dinámica y cambia de manera permanente.

Gracias.

**SEÑORA PRESIDENTA.** Tiene la palabra el arquitecto Julio Delgado.

**SEÑOR JULIO DELGADO.** Buenas noches a los señores ediles.

Voy a empezar por la consulta de la Edila Lorena Saavedra, que es lo que más recuerdo ahora. Las recomendaciones de esta guía, sobre todo en lo referente a las pruebas piloto, han sido incorporadas con estudios que se han

realizado en los últimos años. Esta guía se terminó de imprimir el año pasado, repartiéndose, en las dependencias, en el mes de agosto del mismo año.

Nosotros elaboramos el proyecto —aunque estábamos trabajando desde antes— más a menos alrededor del año 2017, por lo que algunas cosas de estas no estaban como propuestas, como lo de los planes pilotos. De todas formas, en una operativa de licitación pública, de plan de la OPP, es muy difícil plantear a una empresa realizar planes pilotos o etapas de obra que incorporen pruebas, porque es muy difícil poder medir eso para presupuestarlo o cotizarlo.

Entonces, me parece que, de repente, previamente, nosotros, como Gobierno Departamental, o como oficina de obras, podríamos dar planteadas ese tipo de pruebas, pero aparte de la licitación y de la obra. Ahora, con esto que ya está licitado desde 2019 es muy difícil poder realizar ese planteo; tal vez se podría haber hecho antes. Igual, nos queda como experiencia, de aquí en más, que alguna cosa de estas, antes de implementarla, se pueda llegar a probar.

De todas formas, los planteos de las orejas o islas están dentro de las recomendaciones de este manual como elementos a tener en cuenta. Incluso, hay recomendaciones que van más en el sentido de estos elementos que estamos incorporando, como, por ejemplo, achicar el radio de curvatura de las esquinas; eso está en el manual como recomendación de reducción de velocidad. Por supuesto que nosotros no lo implementamos aquí, y el radio de curvatura de las esquinas es de cuatro metros, al igual que la mayoría de las esquinas de San José.

Otra recomendación para disminuir la velocidad es incorporar, por ejemplo, orejas intermedias en mitad de la cuadra, incluso sin función, solo para que estén ahí, para que cuando transite un vehículo tome el cuidado necesario en relación a ese elemento, y como ampliación de vereda. Nosotros no quisimos hacerlo en una forma tan agresiva, porque era un cambio demasiado radical.

No sé si me quedó algo sin contestar...

**EDILA LORENA SAAVEDRA.** Lo otro que pregunté es cuántos imprevistos o si lo tenían cuantificado...

**SEÑOR JULIO DELGADO.** En el pliego de la licitación, o sea, en el rubrado, está estipulado un rubro para imprevistos.

**EDILA LORENA SAAVEDRA.** Exacto.

**SEÑOR JULIO DELGADO.** Ese rubro es del diez por ciento del monto total de la obra, que es de alrededor de quince millones de pesos.

Nosotros, con dos tercios de avance de obra, llevamos utilizando de imprevistos algo así como un cuatro por ciento, por lo que creo que estamos bien rumbo. Además, hemos ejecutado obra extra, usando ese rubro de imprevistos.

Por supuesto, el tema de los baños no está incluido aquí. Porque los baños se presentaron de una forma y recogieron inquietudes en cuanto a que no había que hacerlos en ese lugar de la plaza con ese tamaño. Se levantaron tres o cuatro paredes levantadas hasta la altura de la viga, no teníamos la cubierta realizada, y se decidió achicarlos.

En este tema, también influyó la forma de gestionar, puesto que se trataba de una gestión particular del ex-Intendente Falero con la gente de la emergencia móvil, por el cual había una especie de acuerdo por el cual la Intendencia se iba a encargar de su manutención. Sin embargo, la Intendenta entendió que, de repente, era conveniente achicarlos, porque eran muy grandes.

Finalmente, el proyecto se modificó y se van a hacer dos baños comunes y un baño accesible de la mitad del tamaño del que se había proyectado utilizar. Es decir, probablemente no insuma ni siquiera parte del rubro de imprevistos, porque seguramente se van a hacer con el mismo dinero que estaba destinado a los baños originales.

Como dije, creo que venimos bien con los imprevistos. Hemos hecho otras obras con ese rubro, como, por ejemplo, los pluviales que estamos haciendo en calle Espínola, porque no estaban contemplados en la obra original y era algo que teníamos que hacer, y, como venimos bien con ese rubro de imprevistos, lo hicimos.

En cuanto a lo que comentó el señor Edil Alfredo Lago, quiero decir que, por supuesto, sé que no tiene nada personal contra mí; nos conocemos y hemos debatido muchas veces sobre política. Lejos de eso, estoy aquí como personal técnico, y no técnico-partidario. Soy arquitecto y trabajo en la Intendencia. Fui contratado, cuando elaboré el proyecto, por la OPP, en el gobierno del Frente Amplio. Después, fui contratado por la Intendencia, porque había realizado el proyecto como coordinador, y desde ahí estoy en los procesos de obra de este proyecto y de otros de la Dirección General de Obras y Vialidad.

Dicho esto, a modo de aclaración, quería contestar algunas cosas. Primero, quiero aclarar que no estoy acostumbrado a manejarme con la prensa. No recuerdo bien qué es eso de que yo dije una cosa y después dije otra; tal vez me puedan ayudar a hacer memoria. Puede que haya sido así —no digo que no— pero no lo recuerdo.

Con respecto a las paradas de ómnibus sobre la avenida Herrera, sobre lo que tengo

algún apunte aquí, se mantienen las mismas. Incluso, no sé si mencionaste algo de la parada del Cementerio, las dársenas están construidas de los dos lados. En realidad, lo que pasa es que, como no está la pintura del pavimento, de repente no se ven. Yarwynn dijo que las había medido hoy, y estaban, y el ómnibus va a poder parar sin afectar la senda vehicular de circulación, de los dos lados. Es decir, va a poder salir de la senda normal y no obstaculizar a ningún vehículo que quiera circular por allí.

En relación al tema de los cruces accesibles transversales, nuestra idea, por el carácter de la avenida Herrera, si bien se quiere bajar la velocidad, es que allí se produzca un tránsito fluido pero lento, o sea, que no haya demasiados obstáculos, más allá de los que mencionamos para bajar la velocidad.

Entonces, la accesibilidad universal se plantea a lo largo de la avenida en sentido longitudinal, en todas las esquinas, pero transversalmente se plantea solo en los cruces seguros, y esto es en las cebras elevadas y en los semáforos. Como agregamos cebras elevadas, tenemos un cruce seguro transversal cada dos cuadras, más o menos. No hay en todas las esquinas, pero se hizo respetando el criterio de que haya un tránsito fluido, ordenado y lento que proteja al peatón. Tenemos, entonces, accesibilidad longitudinal de los dos lados completa, y transversalmente cada dos cuadras, en cruces seguros, con semáforos o cebras elevadas. Ese es el motivo por el que no hay en todas las esquinas un cruce transversal.

Después, en relación a la foto de una vivienda que está en desnivel, quiero comentar que tenemos el caso de dos o tres viviendas que están en esa situación, pero ya lo estaban desde antes, porque los cordones que planteamos ahora tienen el mismo nivel de los anteriores. Entonces, esas viviendas, que nosotros ya vimos y para las que estamos buscando una solución, ya estaban así antes. Hablamos con los propietarios —para mí la foto es de la casa de una persona con la que ya hablamos— y les manifestamos un par de soluciones posibles, aunque alguna no les convenció del todo, pero tenemos que partir de la realidad que esas casas ya estaban más abajo del nivel del cordón.

En cuanto a las terminaciones —y seguro tenemos anotadas más que el señor edil—, ya pedimos una revisión a la empresa desde una punta a la otra. Lo que sucede es que ellos tienen un cronograma de obra, por el que quieren ir avanzando con determinadas cosas, y después sí comenzar a hacer reparaciones y otras cosas que tenemos pendientes. Si no hay urgencia, tratamos de respetar ese cronograma de la empresa para así evitar choques con ellos. Algunas cosas son puntuales y hay que atenderlas, y vamos y las atendemos.

Con respecto al tema del arbolado —sobre lo que algo se mencionó— llegamos tarde con la intervención sobre los plátanos, que debería haberse hecho hace cuarenta años. Teníamos fustes de ochenta centímetros, en veredas de dos metros, que impedían que pase, por ejemplo, una silla de ruedas o una persona caminando. Incluso, me acuerdo que, en frente a la Ferretería Yaguarón, en calle Colón, no había quien pasara por la vereda. Entonces, como dije, nosotros ya llegamos tarde. Nos tocó la ingrata tarea de tener que sacar estos árboles.

Con respecto a los plátanos, no había mucha chance. Nosotros tenemos estudios de agrónomos —no solamente de un profesional—, desde que empecé a trabajar con el anteproyecto de la avenida Herrera en 2010, y los informes eran coincidentes con el estado de situación que comentamos.

Con relación a los árboles menores, hasta último momento mantuvimos algunos, pero la nueva alineación del cordón hizo imposible mantenerlos. Les pongo un ejemplo: el arquitecto Castro, colega mío, me pidió que dejáramos dos Catalpas que tenía en la vereda, y, por supuesto, las dejamos allí, pero cuando fuimos a marcar el cordón pasaba por el medio de esos árboles, por lo cual tuve que llamarlo y explicarle que no había forma de dejarlos allí, y me autorizó a sacarlos. Igual sucedió en otros casos frente al Cementerio, en la cooperativa.

La idea no es sacar árboles por sacarlos, sino que tratamos de dejar todos los que se pudieran. Además, sé que hasta dentro de diez años no se van a ver los árboles nuevos que vamos a plantar. Aprovecho para pasar un anuncio: los árboles de gran porte, que van a ser lapachos rosados, están en el vivero de la Intendencia, a cuidado de técnicos de la Intendencia, hace seis o siete meses ya, porque queríamos que tuvieran un cierto porte para cuando fueran plantados, como para ir adelantando el camino.

Luego, en relación a si la avenida Herrera iba a dejar de serlo, cuando uno analiza sus medidas, de avenida lo único que tiene es el nombre, porque no nos daba ninguna posibilidad de poder ensancharla, es decir, de generar otro carril sin perder vereda o sin perder estacionamiento. Y, por otro lado, yo me pregunto a quién le sirve generar una vía de alta velocidad, si le sirve al comerciante, a quien vive sobre la avenida, si le sirve al peatón, etcétera. O sea, era algo que por todos lados no nos cerraba, porque tenemos limitantes físicas para construir una avenida rápida, que, por un lado, es comercial, pero, por otro, residencial, en donde hay que conjugar todos esos intereses, y, salvo algún turista que esté apurado, a nadie le sirve que la vía sea rápida. Sí sirve que sea segura, que

sea fluida y que se transite a una velocidad constante, pero no rápida.

En eso nos basamos, en las recomendaciones de esta guía, porque, a pesar de que cronológicamente esta guía salió este año y el proyecto lo hicimos en 2017, ya estábamos recogiendo experiencias que se daban en otras ciudades para tratar de incorporarlas en este proyecto.

En cuanto al parque de bicicletas, cuando se hizo el proyecto, no representaba más de un cinco por ciento del total de vehículos que circulaban por la avenida. Los conteos que hicieron los funcionarios de la Dirección General de Tránsito, que servirían como insumo para la ingeniera vial que trabajó en el proyecto, arrojaron que el flujo vehicular de bicicletas era un cinco por ciento del total de vehículos en la avenida. Por supuesto, fue un elemento más que consideramos a la hora de decidir si la flechábamos y hacíamos una bicisenda, pero ¿para qué volumen de usuarios sería? Sobre todo, teniendo en cuenta que hay otras calles paralelas que pueden ser usadas para esos fines; fue una decisión entre una masa crítica y la otra.

De repente hacíamos la bicisenda y triplicábamos la cantidad de gente que por allí circulara, pero, si así fuera, íbamos a llegar a un quince por ciento del total de vehículos. Nosotros aspiramos que, con la disminución de la velocidad, como dice Yarwynn, la bicicleta pueda transitar como un vehículo más y que cuando llegue a una esquina quienes manejan le den paso, como corresponde. Esa es nuestra aspiración, pero está atada a la educación de la gente en el manejo y en las velocidades a las que circulan.

**EDIL GERVASIO CEDREZ.** Pido la palabra.

**SEÑORA PRESIDENTA.** Tiene la palabra el señor Edil Gervasio Cedrez.

**EDIL GERVASIO CEDREZ.** Gracias, señora Presidenta.

Estoy de acuerdo con algunas cosas que dijo el señor Edil Alfredo Lago, como, por ejemplo, que a veces a la Intendencia le falta un poco más de comunicación, lo cual es verdad. Lo que se sucede es que cuando comunicamos mucho, se nos tilda de que estamos haciendo política, por lo que la Intendencia, a veces, es cauta en la exhibición de sus obras, y esta es una gran obra que, tal vez, hubiera merecido un poco más de exhibición y, si así hubiera sido, hoy no estaríamos acá.

También estoy de acuerdo con el tema de que los ediles somos, en cierta medida, los mandaderos de la ciudadanía, ya que, por el Reglamento y por la Constitución, cada edil debe atender a cualquier ciudadano cuando tenga una queja o problema, pero hay cosas en

las que no puedo estar de acuerdo. Por ejemplo, cuando se habló de la poda, y creo que basta con buscarlo en Google, hay que tener presente que la poda en un árbol representa un atraso en el proceso de crecimiento de sus raíces. Cuando se le corta la rama, o cuando se le corta las hojas, el árbol sufre problemas de alimentación, y sus raíces pueden, incluso, morir. Incluso, hasta se puede morir el árbol si no está bien podado; por eso hay que mirar muy bien cuando se poda. Yo no veo viable que todos los años podamos estar rompiendo las veredas para podar las raíces de los árboles.

Es evidente que la obra en esta avenida está muy bien planificada, con la intención de enlentecer el tránsito y dar prioridad a los peatones e, incluso, a la instalación de comercios, que allí pueden crecer y desarrollarse.

También tiene como fin disminuir la contaminación. Hoy en el mundo, y en Sudamérica —puedo nombrar varias ciudades si quieren—, se le ha dado prioridad al ómnibus. ¿Por qué? Porque se precisan treinta autos para llevar la misma cantidad de pasajeros que lleva un ómnibus, o veinte si quieren tomar como referencia que por cada auto van tres pasajeros. Es en razón de esto que en el mundo se intenta hacer las calles y las avenidas de tal manera que los automovilistas desistan de circular por allí, y por eso es que se crearon las vías «solo-bus», con la intención de que el ómnibus nunca se tranque en un embotellamiento, pero sí los autos.

Con respecto a lo que se dijo de que en alguna ocasión la gente tuvo que hacer cola y esperar que los ómnibus circularan, entonces que no vayan a transitar en Montevideo, en donde siempre hay que esperar varios minutos para que el ómnibus continúe su trayectoria y los demás puedan seguir circulando.

En cuanto a los costos de la reforma, no quiere decir que, por hacerla, vaya a cambiar el costo final de la obra, porque, generalmente, dentro de los presupuestos de obras eso está contemplado, puesto que casi siempre —y creo que ya se dijo— hay que hacer alguna modificación, lo que ya está contemplado dentro del presupuesto.

En Uruguay, hay tres millones y pico de «opinólogos», y yo lo agradezco, porque muchas veces gracias a ellos es que se hacen modificaciones y reformas en beneficio de la sociedad. Evidentemente, las obras siempre tienen que estar respaldadas por técnicos, que son quienes llevan adelante los estudios para hacerlas, por lo que lo único que podemos hacer los opinólogos es un pequeño aporte a la sociedad, para que obras como estas se adecuen a la ciudad.

Estamos hablando de este tema porque la obra no está terminada y, cuando lo esté, nos vamos a tener que adaptar a algunas nuevas cuestiones, como, por ejemplo, a que al momento de girar va a haber que tener en cuenta las «orejas» —o como quieran llamarlas—, que antes no estaban, y no girar como se hacía antes. Estoy seguro de que todos esos accidentes que allí se sucedieron fue porque se «comieron» el cordón con la rueda de atrás, por no saber hacer la maniobra con el control exacto, puesto que cuando uno gira en un vehículo las ruedas de atrás nunca van a pasar por el mismo carril que las delanteras, sino un poco más hacia adentro.

Por último, quiero agradecer la presencia y las explicaciones que nos han dado las autoridades, así como también por la rapidez con la que concurrieron y la claridad con que nos han explicado estas cuestiones, dejándonos en condiciones de poder hablar, incluso, de otra manera con los vecinos, ya que ahora tenemos muchas respuestas que antes no teníamos.

Muchísimas gracias.

**EDILA MARIELA PELÁEZ.** Pido la palabra.

**SEÑORA PRESIDENTA.** Tiene la palabra la señora Edila Mariela Peláez.

**EDILA MARIELA PELÁEZ.** Gracias, señora Presidenta. Buenas noches para todos.

Antes que nada, quiero agradecerles a los representantes del Ejecutivo Departamental por acceder y aceptar esta invitación, que creo que nos fortalece a todos, a ustedes y a nosotros.

Se ha hablado mucho en esta noche de la falta de comunicación. Seguramente, en la Dirección General de Obras no se enteraron que el 5 de diciembre del año pasado, es decir, hace poco más de dos meses, en una media hora previa, planteé este tema en sala. Y ¿por qué lo planteé? Primero, porque vivo a media cuadra de la avenida Herrera, y hoy, con la obra sin terminar, la sufro, pero, más allá de eso, de mis problemas personales, tengo el reclamo de la gente, y veo las cosas que pasan en la avenida con esta obra sin terminar.

El 5 de diciembre, planteé la temática de las esquinas que terminaban en ángulo recto y el tema de las orejas, en relación a para qué servían, tanto las de las esquinas como las que están dentro de la cuadra, y también planteé un tema de inconvenientes con el saneamiento. Repito: hace dos meses. Sin dudas, hay falta de comunicación. ¿Por qué? Porque la ciudadanía toda está necesitando explicaciones, que aún hoy, y agradeciendo muchísimo todo lo que han explicado, hay cosas que a mí no me están quedando muy claras.

Por ejemplo, los óvalos —u «orejas»— según el Director General de Obras, protegen al conductor cuando abre la puerta. El arquitecto Delgado manifestó en la prensa que gracias a las observaciones que está haciendo la gente, la prensa y andamáis, se van a achicar creo que cincuenta centímetros. Entonces, con ese cambio, ¿no se pierde la protección para el conductor que abre la puerta? Esa es la primera pregunta que tengo para hacerles, porque, en realidad, no estoy entendiendo.

Con respecto a la plantación de árboles en los óvalos, agradezco la explicación, aunque, en realidad, no me imagino cómo va a quedar, y, seguramente, vecinos y vecinas que viven en la avenida Herrera, o en sus inmediaciones, como yo, tampoco lo van a entender, y capaz que tampoco les va a gustar. Por lo tanto, los invito a que informen a la ciudadanía de lo que están haciendo y cuáles son los resultados esperados.

No hay necesidad de que la gente tenga un accidente al no ver los óvalos, porque a veces —y vivo cerca— hay balizas y a veces no. Traje algunas preguntas ya elaboradas, pero hay algunas cositas que igualmente quiero plantearles. Respecto a la Guía para la Planificación de Movilidad Urbana Sostenible en Uruguay —el ejemplar que mostró el Director General de Tránsito—, que estuvimos mirando, porque la Bancada de Ediles del Frente Amplio no viene desinformada a este recinto, lo que veo es un diseño que, en realidad, me gustó y que me resulta muy amigable, pero la duda que tengo es si eso es aplicable en una vía de tránsito con tanto flujo de tránsito como es la avenida Herrera; esa es la primera duda que tengo. ¿Por qué? Porque cuando empecé a averiguar sobre este tema, este tipo de lunetas —u óvalos— se utilizan, pero no en la mitad de la cuadra. Se utilizan en las esquinas, en zonas residenciales, donde hay mucho flujo de público, como puede ser por la presencia de escuelas u hospitales, pero no en una avenida de una ciudad, por donde pasa una ruta. Entonces, una de las grandes dudas es si es aplicable para la avenida Herrera todo esto que estamos haciendo.

Lo otro que me gustaría que me respondiera el Director General de Tránsito, señor Yarwynn Silveira, es si se tiene previsto un sistema de radares para controlar la velocidad de quienes por allí circulan, y alguna otra batería de semáforos. ¿Cuál va a ser la velocidad máxima a desarrollar?

Por último, porque ya es tarde, todos estamos cansados y mañana trabajamos, quiero comentar que el 5 de diciembre lo expuse, y lo mencioné otra vez a través de una nota el 5 de enero, y hoy lo vuelvo a preguntar, porque capaz que no obtengo resultados, quiero saber si los trabajos se están

coordinando entre la Dirección General de Obras de la Intendencia y OSE. Explico por qué lo consulto. Hay problemas con el saneamiento en la intersección de Rincón y la avenida Herrera. En la intersección de Rincón y Vidal es donde siempre se tapa, pero, ahora, se empezó a tapar también en la intersección de la avenida Herrera.

Una de las explicaciones que se me dio fue que la obra estaba teniendo cierta influencia con respecto al mal funcionamiento esos caños. Es bueno que vengan ustedes, y tal vez tengamos que invitar a los representantes de OSE para que nos expliquen qué sucede, porque, como ciudadanos de este departamento, pagamos nuestros tributos —algunos con sacrificio—, y estamos al día, para la instalación del saneamiento y no tenemos por qué soportar que cada cuatro o cinco días reviente el saneamiento en nuestro barrio.

Creo que con eso estaríamos. Muchas gracias.

**SEÑORA PRESIDENTA.** Tiene la palabra el señor Julio Delgado.

**SEÑOR JULIO DELGADO.** Gracias, señora Presidenta.

En cuanto a la reducción de las islas —u óvalos— lo que yo mencioné es que, atendiendo a una inquietud de vecinos sobre la maniobra a realizar para entrar en la línea de estacionamiento y la salida de un coche, podríamos achicar las intermedias, la de los árboles, las chicas, cincuenta centímetros en profundidad, atendiendo a esa solicitud de que los vehículos puedan salir un poco mejor, ya que tenerla en el borde podría complicar un poco más la situación.

Ahora, las islas —u «orejas»— de las esquinas quedan con la misma medida. Entonces, la línea blanca que veíamos hoy de circulación, de protección, que marca la senda vehicular con la senda de estacionamiento, permanece en el mismo lugar. Es decir, el ancho de protección del conductor va a estar igual, en el mismo lugar. Lo que queremos es mejorar la maniobra de entrada a estacionar y de salida de un vehículo, y por eso achicándolas pensamos que colaboramos con esa inquietud. Después, las de las esquinas quedan igual, y la línea marcatoria de la senda queda en el mismo lugar. Entonces, sobre el tema del ancho de cuidado del conductor no hay ninguna modificación.

Con respecto a la coordinación con OSE, estamos permanentemente coordinando con ellos veinte mil cosas, entre ellas la obra de la avenida Herrera. Con relación a la inquietud planteada por la señora edila sobre esa esquina en particular, la obra de Herrera cruzó un pluvial de un metro de diámetro por la vereda del lado norte. Cuando llegamos a la



calle Rincón, nos encontramos con que un caño de saneamiento, de un diámetro de veinticinco o treinta centímetros aproximadamente, cruzaba transversalmente la avenida. Ese caño quedó perforando el pluvial, intacto dentro del caño del pluvial. Si nosotros tuviéramos un desborde de aguas pluviales podríamos echarle la culpa al caño de saneamiento que está adentro, pero el diámetro es suficiente. Nosotros lo evaluamos y se le hizo una protección al caño de saneamiento, y, si bien no ha llovido, no ha habido desbordes de agua pluviales ahí.

Inspeccionamos —valga la redundancia—, a través de la tapa de inspección, dos veces el caño, y está intacto en el pluvial que nosotros hicimos, y cuando le pasamos la cinta y el desobstructor y el caño parece sano hacia atrás. Desde OSE nos dicen que el problema está por calle Rincón hacia arriba, en el caño del saneamiento, y que el desborde se genera por esa calle, es decir, unos metros para arriba. O sea, no es algo propio de la obra de la avenida Herrera. No obstante, quedamos en coordinación con la oficina técnica de OSE para que, cuando ocurriera algún evento, los técnicos de OSE van a concurrir al lugar y hacer la inspección en el momento en que está pasando el problema, porque la obra nuestra es un pluvial y pasa a lo largo de la calle, y donde atraviesa el caño de saneamiento —la invitaría a que fuera y pueda apreciarlo usted misma— está sano.

Es decir, no es una obstrucción del saneamiento en ese punto, y cuando se le pasa cinta para ambos lados, como comenté, el caño está sano. El problema es más arriba. OSE lo tiene en carpeta y, cuando vayan a hacer la inspección, y haya que abrir la calle —si hay que abrirla— nos van a llamar. Además, vamos a estar involucrados, porque después va a haber que reparar el hormigón, pero, por el momento, estamos a la espera de OSE. No es por echarles la culpa, pero la operativa es así.

La obra en esa esquina lleva un pluvial — como ya comenté— que la atraviesa a lo largo, y también están los caños de agua, pero esos caños están mucho más arriba, en un lugar en donde no tienen contacto con el saneamiento. Nos tiene preocupados, pero en este momento no está en nuestras manos, y eso que dejamos a la empresa de lado, porque las primeras inspecciones se las pedimos a ellos, quienes mandaron un capataz y un ingeniero. En las últimas inspecciones que realizamos dejamos a la empresa de lado porque el problema se repetía y queríamos ver nosotros qué era lo que pasaba. Y, bueno, ahora es OSE la que tiene que dar una respuesta cuando eso pase, porque, como les dije, no es de nuestra obra en particular, sino más arriba.

Sobre si este proyecto es aplicable a la avenida Herrera o no, es una apuesta. Una

cosa que me olvidé de comentarle a la Edila Lorena Saavedra es que en urbanismo —y aquí voy a ser muy amplio con mi comentario, porque San José es un pueblo, casi una ciudad, pero no es una urbe— se dice que lo único permanente es el cambio, y cada acción que uno hace en el territorio, en una avenida o en un bulevar, es como el dominó, genera reacciones en cadena. Cada vez que uno interviene en algo, es como actuar sobre un organismo vivo. Uno puede acompañar los cambios, que a veces son físicos y, otras veces, son económicos. Uno realiza una intervención, como en este caso en la avenida Herrera, y muchas veces se ve replicado en otras áreas o puntos de la ciudad.

Entonces, si es aplicable o no en la avenida Herrera, yo mencioné la limitante física que tiene. Para nosotros es una avenida, pero no la podemos llevar a cuatro carriles. Ya hay un baipás en la ciudad para el tránsito pesado y ya hay otros estudiados para el tránsito de ruta, algunos de los cuales se están ejecutando, mientras que otros se van a ejecutar a futuro, es lo que está en la órbita del MTOP, pero seguramente la ruta ya no sea esta, aunque hoy los GPS lo marquen.

Estamos en un proceso de cambio, y creo que tenemos que recuperar la avenida Herrera para la ciudad y que deje de ser ruta, porque tenemos que disfrutarla, que tenga un tránsito seguro y fluido, con las medidas que la avenida nos permite, porque tiene limitante; es casi una calle. Yo diría, en el recuadro de la ciudad, en donde tenemos pavimento de hormigón, vivimos en una ciudad de dimensiones coloniales, pensada para los carros de antes. Tenemos calles de seis metros, como 25 de Mayo y Treinta y Tres. La avenida Herrera es un poco más ancha, pero no mucho más. Entonces, pedir que la avenida Herrera se comporte como una autopista, como una avenida de ocho carriles, es muy difícil, porque las dimensiones no cuadran con eso.

Tenemos que buscar otras soluciones de movilidad y tratar de que la avenida Herrera sea utilizada por el peatón, por los comerciantes. Allí hay escuelas y un CAIF, y son cosas que tenemos que contemplar también, y están en los estudios de los sociólogos y los asistentes sociales, porque hay diferentes actividades sobre esa avenida que nos llevan a creer que nos conviene que la avenida sea «ganada» por la gente y no por los automóviles, pero, como dije, es una apuesta. No quiere decir que sea la verdad absoluta.

En eso estamos del lado de la academia. ¿Que puede haber otra opinión? Puede haberla; no digo que no.

**SEÑORA PRESIDENTA.** Tiene la palabra la señora Edila Mariela Peláez.

**EDILA MARIELA PELÁEZ.** Gracias, señora Presidenta.

Le hice dos preguntas al Director General de Tránsito. Una si se tiene previsto un sistema de radares para la avenida Herrera, y la otra es si se tiene previsto alguna nueva batería de semáforos.

**SEÑORA PRESIDENTA.** Tiene la palabra el Director General de Tránsito.

**SEÑOR YARWYNN SILVEIRA.** Gracias, señora Presidenta.

La guía sobre la que hicimos mención es solamente una de ellas; no es la única. Pueden llegar a ver, del mismo tenor y del mismo calibre, una realizada por México en el año 2019, de la que se extrapolaron y recopilaron muchos conceptos básicos y se incorporaron a nuestra guía.

Me voy a tomar el atrevimiento, de manera muy personal, de decir lo que pienso. Hay que situarse en cuándo se diseñó la guía. O sea, se hizo un trabajo progresivo, desde el año 2017, que se está ejecutando ahora, en 2023.

En la página 201 se define la calle como de «tránsito calmado», que es lo más parecido a lo que nosotros pretendemos en virtud de lo que decía el arquitecto Julio Delgado en cuanto a que la ciudad se ha *aggiornado* con algunos anillos perimetrales —de baipás— que van a diversificar el tránsito, cambiando la tipología ya que el tránsito pesado va a tener su propia ruta y acá nos vamos a quedar con el tránsito más liviano. Como bien decía el arquitecto Delgado, la avenida va a ser más de disfrute para los lugareños.

Creo que la parte comercial va a pesar. Esto es futurología, o hipótesis que uno va elaborando en función de que el lugar se va a revalorizar, va a existir muchísima accesibilidad y va a ser muy comparativa con el resto de la ciudad. Con el transcurso del tiempo, los baipases nos van a ayudar muchísimo. Aquel turista que realmente quiera parar en San José, lo va a hacer por esa vía, mientras que quien quiera circular a mayor velocidad, por una vía más rápida, podrá hacerlo por nuestras perimetrales. De alguna manera, nos estamos pareciendo muchísimo a otras ciudades, permitiendo que quien ingrese a San José pueda ver lugares embellecidos, con infraestructura, etcétera.

Está pendiente por parte del Ejecutivo Departamental, y se ha comprometido a hacerlo, la instalación de semáforos para no videntes en aquellos lugares en los que hoy existen baterías de semáforos. Es una apuesta muy importante, porque son muy pocos los lugares del país donde los hay, ya que en algunos lugares no ha dado mucho éxito la tecnología, pero es una apuesta que queremos

llevar adelante. En España, principalmente, existen muchos semáforos de este tipo; es un compromiso que asumimos.

En cuanto a los radares, no están previstos para esta obra. Además, creo que hay otros puntos más importantes, de mayor tráfico, donde se podrían aprovechar mucho mejor, lo que, a su vez, va en consonancia —creo— con la planificación que tiene hoy el MTOP en todo el país.

**SEÑORA PRESIDENTA.** Ponemos en conocimiento al Cuerpo de que se ha hecho llegar una moción a la Mesa por parte del edil convocante, a la cual daremos lectura una vez que pasemos a régimen de sesión extraordinaria.

Tiene la palabra el señor Edil Marcelo Pianzzola.

**EDIL MARCELO PIANZZOLA.** Muchas gracias, señora Presidenta.

Antes de comenzar con mi exposición, quiero agradecer a las autoridades por su presencia en esta sesión, a la cual concurrieron para explicarnos sobre este proyecto que se viene llevando adelante. La verdad es que quedé, no sorprendido, pero sí con una gran satisfacción, sobre todo por el carácter técnico de las explicaciones que han brindado. Sinceramente, han aportado muchísimo, lo que nos permitirá replicar estos conocimientos a los ciudadanos que tienen consultas sobre esta obra. En ese sentido, quiero agradecerles y decirles que las explicaciones que han dado me han parecido muy satisfactorias.

Estuve buscando en mi teléfono la conversación que mantuve con el Director de Obras, a mediados de octubre del año pasado, en la que, justamente, le preguntaba por las esquinas, porque era una de las primeras cosas que sorprendía. Nos respondió y nosotros tratamos de replicar en las redes sociales para que la gente pudiera enterarse, más allá de que, obviamente, esas noticias no se replican mucho.

Por último, quiero destacar que —si no me equivoco— este el tercer llamado sala en lo que va del período, y los técnicos o los directores correspondientes han concurrido muy rápidamente a explicar y a dar las respuestas pertinentes, lo que demuestra la transparencia del Ejecutivo Departamental, de nuestra Intendente, que, en contraposición a lo que se ha comentado en algunos medios de prensa, siempre da la cara.

Muchas gracias.

**EDIL LUIS EDUARDO ODRIOZOLA.** Pido la palabra.

**SEÑORA PRESIDENTA.** Tiene la palabra el señor Edil Luis Eduardo Odriozola.

**EDIL LUIS EDUARDO ODRIOZOLA.** Gracias, señora Presidenta.

Se han reiterado muchos conceptos en la noche de hoy, pero no voy a dejar de mencionar que esta obra se basó en la guía para la Planificación de la Movilidad Urbana Sostenible en Uruguay, porque acá se habló de improvisación, de falta de coordinación y de poca comunicación, y lo quiero rebatir, porque creo que aquí, en este pueblo chico, donde todos nos conocemos, cualquiera puede llamar al director Gustavo Bares o Yarwynn Silveira y consultar acerca de qué pasa con las islas, con los árboles o con lo que sea.

No voy a dar por cierto, entonces, todo eso que reiteradamente se dijo acá, porque estoy convencido —y lo sé— de que todos los ediles tienen acceso a los directores o al arquitecto Delgado, que hoy nos ha expuesto de forma perfecta la parte técnica de la obra.

Esta guía, que, sinceramente, me enteré hoy de que existía y de que viene de otros gobiernos de otro signo político, distinto al que pertenezco, que después se retomó y hoy la está aplicando cada Municipio, está basada —y acá veía las referencias— en lo que se ha hecho en ciudades como Buenos Aires y San Pablo, o en países como México. Es decir, acá no inventamos nada, porque ya está todo inventado.

También quiero mencionar que esta sesión ha sido aleccionadora y muy buena; me desasné de cantidad de detalles. Prácticamente, no me había fijado en la avenida Herrera, porque es una obra de la que se habla hace muchísimo, desde que yo era chico.

Este Gobierno puso este tema en carpeta, con mucha tenacidad, consiguiendo los fondos y ejecutando la obra. Obviamente, no a todo el mundo le va a gustar, pero nadie es moneda de oro como para gustarle a todo el mundo. Me podría referir a otros lugares en donde hay obras que realmente son desastrosas, que han sido criticadas y justificadas de cualquier manera, pero acá, en el departamento, eso no se ha sucedido.

Entiendo la preocupación de la Edila Mariela Peláez que vive en la zona, del Edil Alfredo Lago y de quienes se hayan sentido así y se lo hayan transmitido a los señores ediles, y también que la obra no le guste a todo el mundo, pero, sin faltarle el respeto a nadie, me pareció desmedida toda la movida —de la que podría hablar extensamente— que se hizo, sobre todo cuando perfectamente se le puede pegar un telefonazo al arquitecto Delgado, al Director Bares o al Director Silveira y obtener una respuesta de primera mano.

O sea que eso de que no había información, o, mejor dicho, que había desinformación, no lo llevo, y creo que mis compañeros ediles del

Partido Nacional, como dijo el Edil Simone, piensan igual. De todas maneras, todas las opiniones son respetables y está bueno este ida y vuelta que hemos tenido hoy, porque sirve para que todos estemos más informados y, de esa forma, lo podamos replicar.

También quiero comentar, en honor a la verdad, que, si bien puede haber algún caño de alguna vivienda que tuvo un desborde, lo explicó muy bien el arquitecto, estamos hablando de una obra de millones de dólares. Me imagino que el vecino estará molesto, y obviamente que comparto su molestia, pero es por un bien mayor. Como dije, y lo repito, estamos hablando de una obra de millones y millones de dólares, donde hay un montón de técnicos trabajando, arquitectos, etcétera. ¿Se desbordó un caño? Bueno, será OSE quien lo arreglará, pero ¿de qué estamos hablando?

Después, la esquina que hace punta, que se mostró en una foto, estoy convencido de que es una esquina a la que le falta la medialuna, es decir, no está terminada. No creo que sea oportuno criticar algo que aún no se ha finalizado; al menos, esperemos que se termine. Me imagino que va a estar señalizada, con carteles de circulación de hasta treinta kilómetros por hora y que va a estar pintada la oreja y que van a haber carteles de todo tipo, y vuelvo al libro este: acá dice «calle de tránsito calmado», que es en lo que sé basó todo este proyecto.

Yo me acuerdo que, cuando era chico —y se lo comenté al Edil Jorge Chápper—, había un muchacho, conocido acá en San José, «El Pimpollo» le decían, hijo de «El Negro», que se reventó en la moto, pobrecito, en avenida Herrera, que en aquella época era una autopista. Una prima mía, hija de Julio Odriozola, Ana María, también tuvo un accidente allí. O sea, los accidentes allí no son nuevos. Es más, capaz que hoy mismo está ocurriendo alguno. No creo que la responsabilidad de que pueda haber un accidente se le pueda atribuir a ninguno de los directores.

Obviamente, me imagino que hay responsabilidades que asumen las empresas, y también los directores, que se cumplen, más allá de si un día pasamos y vimos que estaban poniendo un cono o una baliza. Por otro lado, me quedó contento de que se ha redactado una moción que parece ser de amor y paz, dando por satisfactorias las explicaciones, que ¡claro que las son! ¡Sí, la obra va en un rumbo correcto! Y han explicado hasta por demás, porque bien se podría haber arreglado con que alguno de los ediles hiciera una simple llamada por teléfono.

Como dije, entiendo la preocupación, pero, a veces, me parece que exageramos. Si hubiera una audiencia pública, y esto es por deformación profesional, habría sido en el



momento en donde se dio la crítica para con esta obra; ¿Es así o no es así, señor arquitecto y señores directores? ¡Es así! Entonces, bueno, es el Gobierno, por el poder que le da a la ciudadanía, quien ejecuta la obra, que es la que eligió, junto con los ciudadanos, en audiencias públicas y dentro del programa de gobierno que compartió, previamente a las elecciones, la actual Intendente Ana Bentaberri, querida tanto por ella como por los vecinos y toda la ciudadanía que la apoyó, y en virtud de todos los contratos, de las reglamentaciones del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto y aindamás.

Considero, además, que tanto la Dirección General de Tránsito, la Dirección General de Obras, los arquitectos y todos quienes trabajan en esta obra lo hacen con mucho cariño, con mucho ahínco y con un buen desempeño. Yo invitaría a que los señores ediles, sin tratar de darle consejos a nadie, se comuniquen más, porque, repito, no creo que haya habido falta de comunicación, porque la Intendente y los directores son de puertas abiertas, y la obra cumplió con todas las facetas, y está basada — y lo hemos dicho muchas veces— en esa famosa guía de planificación, que, a su vez, se basa en ciudades —como también mencioné— como Buenos Aires y San Pablo, y en países como México; es decir, en ciudades que son un «poquito» más grande que San José de Mayo.

Por otro lado, más allá de que la intención es que la avenida Herrera sea lenta, como se ha repetido, hay que tener en cuenta que también se puede circular por la ruta, que ahora tiene un gran tramo de doble vía, continuando luego por el Molino, en donde se circula por la avenida Nicolás Guerra. Cualquiera puede apreciar que ese va a ser el desvío en el futuro, o por la otra ruta desde el baipás. Todos sabemos de lo que estamos hablando, y sabemos de la preocupación que pueden tener los vecinos, pero no le demos más dramatismo a algo que creo va muy bien encaminada, generando un desarrollo en un lugar que podrá no gustarle a algunas personas, pero es lo que este Gobierno propuso y lo está ejecutando, y terminándolo en este período, si Dios quiere.

**SEÑORA PRESIDENTA.** Señor Edil: le solicito una interrupción el señor Edil Danilo Vassallo. ¿Se la concede?

**EDIL LUIS EDUARDO ODRIEZOLA.** Sí, señora Presidenta; ¡cómo no!

**SEÑORA PRESIDENTA.** En uso de una interrupción, tiene la palabra el señor Edil Danilo Vassallo.

**EDIL DANILO VASSALLO.** Gracias, señora Presidenta; gracias, señor Edil.

Antes de continuar con la lista de oradores, quiero solicitar que se le dé lectura a la moción, o a las mociones, que se han hecho llegar a la Mesa.

**EDIL LUIS EDUARDO ODRIEZOLA.** Yo doy por terminada mi intervención, señora Presidenta. Gracias.

**SEÑORA PRESIDENTA.** Por Secretaría se dará lectura a una moción que se ha hecho llegar a la Mesa.

*(Se lee).*

#### **MOCIÓN**

*Solicito al Cuerpo declarar las explicaciones satisfactorias.*

**Edil Alfredo Lago. Partido Colorado.**

**EDILA LORENA SAAVEDRA.** Pido la palabra.

**SEÑORA PRESIDENTA.** Tiene la palabra la señora Edila Lorena Saavedra.

**EDILA LORENA SAAVEDRA.** Gracias, señora Presidenta.

Seguimos el capítulo de la Guía, y la sigo tomando, valga la redundancia, como guía.

Se habló de calle calma y sus funciones y, en ese sentido, quiero insistir en otro punto, en cómo deberían comunicarse lo que se hace para que no se generen ruidos y para que la obra se viva como propia.

Dejando de lado las explicaciones técnicas, que, creo, fueron fundantes —después valoraremos en bancada si fueron satisfactorias o no—, lo que se recalca a lo largo de toda la Guía, justamente, es que este tipo de obras debe estar acompañada, sobre todo, de un programa de fiscalización y procesos de comunicación y gestión social innovadores, involucrando a vecinos, a jóvenes y a los distintos grupos de habitantes y usuarios; es el punto final del concepto de calle calma.

Entonces, vuelvo a decir, es necesario un mayor involucramiento de la comunidad, que sienta que es una obra propia, que no la perjudica mientras se está ejecutando. Creo que el trabajo en cercanía con la gente es el punto débil que veo en la gestión, viéndolo no tanto desde el punto de vista técnico, sino político y social, que, aparte, es algo que la Guía repite, sobre todo en el «saber cómo» más que en el «saber qué», porque en el «saber qué» puedo opinar si me gusta un árbol o una esquina, pero en el «saber cómo» se están haciendo las cosas, que consta de comunicarlo periódicamente, sobre todo en esto del trabajo con los vecinos y las vecinas. Incluso, se reunió esa comisión por la plaza 4 de Octubre, que les permite ser replicadores de ese saber, y que no sea algo que solo se dé en

la Junta Departamental, ya que hay mucha gente que no se entera de las cosas que pasan aquí.

Creo que, si eso hubiera sucedido, si se hubiera democratizado el saber, en vez de estar entre estos dimes y diretes y redes sociales, la obra de la avenida Herrera se hubiera sentido como propia.

Es nada más que una opinión.

**SEÑORA PRESIDENTA.** Tiene la palabra el Director General de Tránsito, Movilidad y Seguridad.

**SEÑOR YARWYNN SILVEIRA.** Gracias, señora Presidenta.

No es algo fácil de contestar, Edila Lorena...

**EDILA LORENA SAAVEDRA.** Es una opinión, más que una pregunta...

**SEÑOR YARWYNN SILVEIRA.** Pero, me voy a atrever a hacer algún comentario.

Creo que, en esto, estamos aprendiendo; todo pasa por un proceso. Creo que la etapa de audiencia pública sería, para nosotros, esa intervención que podría ser la Guía. No obstante, recibo el guante, porque hay cosas que no se ven, y gestionar obras, responsabilidad del Director Gustavo Bares, y movilidad, responsabilidad propia, es difícil. Hemos intercambiado opiniones conjuntamente con los arquitectos, con Rodrigo, con el capataz de STILER y con Julio Delgado. Hemos mantenido reuniones permanentemente en cuanto, por ejemplo, a la coordinación de cortes que tenemos que hacer.

Si ustedes ven, a lo largo de todo este tiempo, hemos priorizado tratar de minimizar los perjuicios que puede ocasionar este tipo de obra. Por ejemplo, hemos mantenido la salida de los ómnibus por las mismas vías, aunque a veces no ha sido posible, porque hemos tenido que compatibilizar la tarea de OSE con la nuestra, lo que a veces genera dificultades, pero al usuario del transporte público le tenemos que garantizar que va a poder llegar en tiempo y forma a su trabajo o a dónde sea. Eso ha sido una prioridad constante para nosotros, y eso lleva mucha coordinación y mucha comunicación. Capaz que las comunicaciones no sean las adecuadas, pero al usuario se le está anunciando permanentemente cuándo son los cambios y durante qué tiempo serán.

Esto está enrabado con otro tipo de guía, que tenemos que tener como plan de acción, que es el Plan de Ordenamiento Territorial. Esto impacta, y se está dando cumplimiento al mismo. Van a haber actividades que no se van a poder desarrollar más en la avenida Herrera; en algún momento, se van a tener que

desplazar. Un ejemplo de esto pueden ser los garajes para unidades de transporte público. En ese caso, precisaremos tener la paciencia suficiente para lograr su reubicación, con los tiempos que ello lleve.

No perdamos la perspectiva: hay un Plan de Ordenamiento Territorial, del 2014; ahora estamos en el 2023. O sea, hay todo un proceso, que es dinámico y en el que van a haber cambios, siendo la gente quien nos los marque a nosotros, los gobernantes, porque es el usuario del servicio. Y vamos a tener que estar a la altura de las circunstancias.

Si en un futuro hubiera excursiones a un espectáculo internacional, en el mejor teatro del interior, como lo es el Teatro Macció, no van a entrar por la avenida Herrera, sino que van a tener que entrar por una vía mucho más rápida, permitiendo que el visitante llegue en hora a ver la obra.

Van a haber cambios, como también los habrá en la legislación, que nos compete llevar adelante conjuntamente. Definamos que la avenida Herrera ya no va a poder soportar tránsito pesado, de veinte o de cuarenta y cinco toneladas. Como en otros países, vamos a tener que armar zonas de transbordo para mercaderías, y los comerciantes van a tener que ir acomodándose a los nuevos tiempos. Eso es todo un cambio que nosotros tenemos que ir absorbiendo y planificando.

Soy empleado público, y muchos de ustedes lo son, y han sido gestores públicos, y saben que los tiempos en la Administración Pública no son los mismos tiempos que en la administración privada, y el Plan de Ordenamiento Territorial es un fiel ejemplo de la demora que tenemos en la planificación, que no solamente tiene que ver con lo que quiera el gobernante de turno, sino que va acompañado de la actividad económica.

Algo que quiero comentar con ustedes —y capaz que me voy de tema—, que justifica todo esto, y también el nuevo paradigma, es el crecimiento permanente del parque automotor, incluso a pesar de la pandemia. Traje las gráficas conmigo, y en la pandemia, que cayó en el 2020, hace un repique —evidenciado con la letra b en la gráfica—, mostrando un crecimiento en la adquisición de este bien, que es más democrático, al que todos podemos acceder. Antes, no todos podíamos acceder a un auto, pero hoy sí, a o un medio de transporte. Eso hace que las vías se congestionen y tengamos otro tipo de problemas, como, por ejemplo, ambientales, que, cuando generamos ciudad, también tenemos que contemplarlos.

Esta temática da para largo, es de mucho estudio y de mucho pienso, y es linda, porque brinda muchos desafíos, que, a veces, se van a poder resolver, pero otras no. Me parece que de nuestra parte, de todo el equipo, hay mucha

transparencia en decir que vamos por este rumbo, queremos este desafío y solos no podemos. Es el Gobierno Departamental en su conjunto, porque esto es política pública, y por eso trajimos las evidencias, porque no nos queremos quedar con nada.

Como dije, estamos aprendiendo, pero también lo está haciendo el ciudadano, que nos va a tratar de acompañar. Como bien decía el Director General de Obras, hay cosas que a nosotros no nos gustan. Nosotros, por ejemplo, no nos vestimos todos igual, porque tenemos nuestras preferencias, y lo mismo con respecto a este tipo de obras, hay gente a la que le va a gustar y gente a la que no, pero el común denominador de todo esto es que el objetivo principal es el bien común.

No sé si fueron satisfactorias mis respuestas, pero me animé a hacer esos comentarios, aclarando que no es fácil codiseñar o coparticipar con los vecinos en estos asuntos, en lo que asumo personalmente que estamos en un pleno aprendizaje.

**EDIL ROBERTO CURBELO.** Pido la palabra.

**SEÑORA PRESIDENTA.** Tiene la palabra el señor Edil Roberto Curbelo.

**EDIL ROBERTO CURBELO.** Muchas gracias, señora Presidenta.

Quiero felicitar ampliamente a los directores y al arquitecto Delgado por sus explicaciones en la noche de hoy. En la moción del Edil Alfredo Lago, que creo vino con hambre de información y se le presentó un banquete con muchísima información, por la que creo que todos nos vamos reconfortados.

Hice algunas anotaciones en dos hojas que tengo aquí, con comentarios que quiero hacerle al Edil Lago, sobre cosas que no quiero que queden en el aire. El señor Edil Lago siempre habla de su Partido Colorado, lo que para él significa mucho, y en lo que me es personal, y creo que así lo sienten también los compañeros, en el Partido Nacional, en San José, no se improvisa y no ha fallado la coordinación del equipo.

Hay que tener humildad y hay que pensar en la gente. Creo que todas esas cosas daban para hablar un rato. No creo, tampoco, que competan los comentarios que se han hecho con relación al dinero sobre el que la ciudadanía nos ha dado la potestad de administrar.

Por último, quiero comentar que esta es una magnífica obra que se está llevando adelante —nuevamente— el Partido Nacional en San José.

Muchas gracias.

**SEÑORA PRESIDENTA.** Antes de culminar, el equipo de la Intendencia de San José quiere mostrar unas imágenes en pantalla.

Tiene la palabra el señor Julio Delgado.

**SEÑOR JULIO DELGADO.** Gracias, señora Presidenta.

Trajimos algunas imágenes, a modo de ejemplo, sobre obras similares que se han realizado en otras partes.

Las que se aprecian primero son obras realizadas en la ciudad de Madrid. Si ustedes ven, están en construcción todavía, porque aún hay tablas de encofrado. Fueron tomadas hace un mes, más o menos. Allí se muestra una «oreja» similar, pero con el árbol del lado de dentro de la vereda. Es decir, esta está hecha solo con el propósito de reducir la velocidad, no teniendo una utilidad de tener el árbol ahí.

La siguiente imagen que se muestra en pantalla se hizo en Auckland, en Nueva Zelanda y es peor que las nuestras, porque es cuadradita, y creo que dificulta bastante la maniobra, pero es un ejemplo de lo mismo.

*(Dialogados).*

Esta otra es una «oreja» hecha en una esquina, en la ciudad de Pelotas, en Brasil, en donde casi todo el centro de la ciudad está hecho así, no con «orejas» intermedias, pero sí en casi todas las esquinas. Esta foto es de hace veinte días.

Ahora, en pantalla se muestra una foto de San Antonio de Areco, en Argentina, donde se plantaron los árboles y todavía las islas no están hechas, pero están en la línea de lo que hablamos... ¡Qué lástima que la señora Edila Peláez se fue, porque lo podría haber visto en fotos! De todas maneras, se las podemos pasar.

Una cosa que quiero aclarar, sobre la que el Edil Lago hizo alguna consulta, es que nosotros no tenemos chance de dejar un hueco para el árbol y esquivarlo con la carpeta asfáltica, sino que, por la maquinaria, hay que hacerla continua, tenemos que hacer todo el tendido, pasar la aplanadora y después generar el hueco de ochenta por ochenta para el árbol. Eso se hace así por un procedimiento constructivo, ya que la maquinaria, como dije, no puede esquivar un hueco, lo que fue planteado por la empresa constructora.

Nada más, muchas gracias.

#### ◆ CUARTO INTERMEDIO

**EDIL JAVIER GUTIÉRREZ.** Pido la palabra.

**SEÑORA PRESIDENTA.** Tiene la palabra el señor Edil Javier Gutiérrez.



**EDIL JAVIER GUTIÉRREZ.** Señora Presidenta: solicito un cuarto intermedio de cinco minutos.

**SEÑORA PRESIDENTA.** Se somete a votación el cuarto intermedio solicitado. Quienes estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo.

*(Se vota).*

**27 en 27. Afirmativa. UNANIMIDAD.**

La Junta Departamental pasa a cuarto intermedio.

*(Es la hora 23:04).*

*(Se retiran de sala los Directores Generales Yarwynn Silveira, Gustavo Bares, y los arquitectos Rodrigo Carámbula y Julio Delgado).*

◆ **FINALIZA EL CUARTO INTERMEDIO**

*(Vueltos a sala).*

**SEÑORA PRESIDENTA.** Hay número en sala, continúa la sesión.

*(Es la hora 23:09).*

◆ **RÉGIMEN DE SESIÓN EXTRAORDINARIA**

**SEÑORA PRESIDENTA.** Se somete a votación el pase a régimen de sesión extraordinaria. Quienes estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo levantando la mano.

*(Se vota).*

**28 en 28. Afirmativa. UNANIMIDAD.**

Por Secretaría se da lectura nuevamente a la moción que se ha hecho llegar a la Mesa, a la cual se le realizó un agregado.

*(Se lee).*

**MOCIÓN**

*Solicito al Cuerpo declarar las explicaciones satisfactorias y que se mejore la comunicación de lo que se está ejecutando.*

**Edil Alfredo Lago. Partido Colorado.**

**EDIL ALFREDO LAGO.** Pido la palabra.

**SEÑORA PRESIDENTA.** Tiene la palabra el señor Edil Alfredo Lago.

**EDIL ALFREDO LAGO.** Muchas gracias, señora Presidenta.

Más allá de que podamos estar de acuerdo o no, quiero aclarar que el objetivo de esta solicitud fue recibir de primera mano explicaciones técnicas.

*(Dialogados).*

**SEÑORA PRESIDENTA.** Por favor, está hablando un señor edil, no dialoguemos.

**EDIL ALFREDO LAGO.** Señora Presidenta: había pedido la palabra antes de que se leyera la moción, pero no tengo problema de exponer como fundamentación de voto.

**SEÑORA PRESIDENTA.** Bien, señor edil.

Se somete a votación la moción presentada. Quienes estén por la afirmativa sírvanse manifestarlo levantando la mano.

*(Se vota).*

**27 en 27. Afirmativa. UNANIMIDAD.**

**EDIL ALFREDO LAGO.** Pido la palabra para fundamentar el voto.

**SEÑORA PRESIDENTA.** Para fundamentar el voto, tiene la palabra el señor Edil Alfredo Lago.

**EDIL ALFREDO LAGO.** Gracias, señora Presidenta.

Nuestro espíritu fue traer a sala a los diferentes responsables de esta remodelación, para que se nos explicara y se nos fundamentara técnicamente cómo se está haciendo la obra. Después, cada uno hará su composición de lugar, evitando que se generen ansiedades, angustias o frustraciones.

Capaz que hay muchos ediles a los que no les gusta el llamado a sala, pero es una de las mejores herramientas que tenemos, porque permite el debate, la explicación, la pregunta, y, más que nada, evacuar nuestras dudas, que, al fin y al cabo, es lo que pretende el vecino de San José.

Se podrá o no estar de acuerdo con las razones esgrimidas, o si queda lindo o si queda feo, pero aquí, y quiero ser claro, se nos dieron las explicaciones técnicas, brindadas por los señores directos y, sobre todo, y lo quiero recalcar, por el arquitecto Delgado. Realmente, en lenguaje llano, en lenguaje sencillo dio, las explicaciones que el vecino quería.

Vuelvo a reiterar que podrá gustar o no, pero hubo fundamentos técnicos, y en esas explicaciones técnicas me amparo, porque demostraron que no es real lo que se percibía en diferentes medios de prensa. No hubo una buena comunicación, que, a veces, es fundamental para el empoderamiento por parte de la ciudadanía.



Agradezco, y lo quiero decir con total sinceridad, y porque, aparte, es lo que corresponde desde el punto de vista republicano, y quiero mencionar al Edil Walter Faggiani, quien me aclaró que iban a hacer los deberes y que se iban a portar bien, y quiero congratularme de ello, porque, a mi juicio, evacuaron nuestras dudas y dieron la cara al vecino, que es lo que cada uno de nosotros buscamos.

Muchas gracias, señora Presidenta.

**SEÑORA PRESIDENTA.** Por Secretaría se da lectura al tercer punto del orden del día.

*(Se lee).*

*Moción presentada por el Edil Alfredo Lago para solicitar la eliminación de las denominadas «islas» en la avenida Herrera. (Hay repartido).*

**SEÑORA PRESIDENTA.** A consideración.

**EDIL ALFREDO LAGO.** Pido la palabra.

**SEÑORA PRESIDENTA.** Tiene la palabra el señor Edil Alfredo Lago.

**EDIL ALFREDO LAGO.** Gracias, señora Presidenta.

Ahora, que fueron dadas las explicaciones, lo único que quiero transmitir es que las autoridades y los asesores correspondientes analicen y evalúen si hay que hacer correcciones. Lo que a mí me preocupa es que se dé una mejor coordinación y una corrección, si es necesaria, para que el vecino lo pueda entender.

*(Dialogados).*

◆ **SE LEVANTA LA SESIÓN**

**SEÑORA PRESIDENTA.** No habiendo más temas para tratar en el orden del día, se levanta la sesión.

*(Es la hora 23:16).*

**María Fernanda Castro**  
**Presidenta**

**Andrés Pintaluba**  
**Secretario General**