

Propuesta de BRT en superficie para la Av. 18 de Julio

Este informe presenta una solución en superficie para canalizar el transporte público por la Av. 18 de julio. Se enumeran los supuestos de trabajo y se plantean sus principales características, incorporando consideraciones tanto del funcionamiento del transporte público sobre el troncal como de la dinámica de todos los modos derivada de su implementación.

Supuestos de trabajo

Se supone el uso de buses biarticulados eléctricos con embarque a nivel por todas las puertas, e infraestructura similar a la planteada en los restantes estudios realizados.

Sobre la Av. 18 de julio, el espacio vial se distribuye prioritariamente entre corredores para el transporte público, ciclovía y veredas. Para el transporte privado, entre calle Ejido y la Av. 8 de octubre se mantiene un carril con dársenas para estacionamiento transitorio por sentido, de forma de darle accesibilidad a los predios, mientras que entre la Plaza Independencia y calle Ejido, se plantea un carril de circulación en sentido de salida, también con dársenas.

Se disponen 6 paradas entre la Av. 8 de octubre y la Plaza Independencia, que al estar ubicadas mayormente frente a espacios públicos importantes (5 de ellas sobre Plaza Independencia, Plaza Fabini, Explanada Municipal, Plaza de los Treinta y Tres, y frente a la estación ANCAP entre Fernández Crespo y Arenal Grande; la restante en un punto a definir con ancho suficiente entre calle Alejandro Beisso y calle Dr. Martín C Martínez), aprovechan dichos espacios como prolongación de la acera. Es decir, en los puntos donde hay parada, la vereda no se angosta, ya que usan el espacio público frente a ella para canalizar la circulación peatonal.

Se mantienen todos los cruces semaforizados por su relevancia como pasos peatonales, retirando los giros a la izquierda de ingreso a la Av. 18 de julio, quedando para análisis posteriores, de ser necesario, la continuación del carril BRT en intersecciones de bajo caudal de tránsito y la disposición de pasos peatonales a desnivel en puntos clave, como Plaza Independencia o la Universidad de la República.

Se plantea una prioridad semafórica real para el bus, mediante la incorporación de tecnología de última generación que le otorgue una onda verde adaptativa al BRT, priorizando el sentido de circulación según el pico mañana/tarde, y reduciendo ciclos para el tránsito transversal donde sea razonable. De los 29 cruces con que cuenta la Av. 18 de julio entre la Plaza Independencia y la Av. 8 de octubre, 9 canalizan un alto flujo de tránsito público y privado (Fernández Crespo, Eduardo Acevedo, Magallanes, Minas, Ejido, Yaguarón, Paraguay, Río Negro, Andes), mientras que los restantes 20 presentan un menor movimiento, por lo que pueden quedar supeditados a una priorización del transporte público sobre la Av. 18 de julio. Con la nueva funcionalidad que tendría la Av. 18 de julio para el tránsito particular, esto es, una vía cuasi local de acceso a predios y recorridos cortos a velocidades reducidas, es

perfectamente factible definir estrategias de coordinación de semáforos con la prioridad necesaria para los buses del BRT.

El carril exclusivo para buses se diseña con una separación física menor, que garantiza la exclusividad del uso sin interferencias importantes en el espacio vial.

La ciclovía se extenderá, al norte del carril exclusivo, en toda la extensión de la avenida.

Respecto a las transversales, en todas aquellas que sean pares con alto flujo de tránsito público y privado se prohibirá estacionar sobre la margen derecha (por sentido de circulación) al menos en los 300 metros de llegada a la Av. 18 de julio, pudiendo en algunos casos disponerlo en toda su extensión. En las transversales de menor flujo vehicular, se dispondrán zonas de carga y descarga en la primera cuadra, de forma de canalizar allí la logística comercial de la avenida. No se descarta, aunque no forme parte de este análisis, el cierre de algunas transversales para el tránsito, de forma similar a lo que ocurre en la llegada de Ing. Agrim. Germán Barbato a la Av. 18 de julio.

Resultados

Los resultados se presentan en tres dimensiones: el funcionamiento del troncal (velocidad, eventuales desvíos), la gestión del tránsito en la zona, y los perfiles previstos para la Av. 18 de julio en cada tramo.

1. La velocidad del troncal

A continuación, se presenta el cuadro con las velocidades de circulación dentro del troncal, comparando con la solución de túnel desde Fernández Crespo. Se considera una velocidad operacional del BRT en superficie de 18km/h y una velocidad operacional del BRT en túnel de 30km/h. Como puede observarse, en la hora pico de salida, que es la más problemática, la diferencia entre la situación de túnel desde Fernández Crespo a la Plaza Independencia, y la del BRT en superficie, es apenas superior a 3 minutos.

Estudio comparativo de tiempos de viaje en transporte colectivo - Av. 18 de Julio (Noviembre 2025)							
SITUACIÓN ACTUAL				Tunel F Crespo + BRT		BRT Total	
HORA	Distancia (km)	Vel actual (km/h)	Tiempo total (min)	Túnel F Crespo +BRT (min)	Ahorro tiempo (min)	BRT 100% (min)	Ahorro tiempo (min)
01 PM	3,3	12,1	16,5	7,9	8,6	11,1	5,4
02 PM	3,3	12,0	16,7	7,9	8,9	11,1	5,7
03 PM	3,3	11,7	17,4	7,9	9,6	11,1	6,3
04 PM	3,3	11,5	16,5	7,9	8,6	11,1	5,4
05 PM	3,3	11,9	17,9	7,9	10,0	11,1	6,8
06 PM	3,3	11,2	16,9	7,9	9,1	11,1	5,8
07 PM	3,3	11,7	15,7	7,9	7,8	11,1	4,6
Promedio		11,7	16,8	7,9	8,9	11,1	5,7
Velocidad Operacional en Tunel = 30 km/hora				Diferencia en minutos		3,2	
Velocidad Operacional BRT = 18 km/hora							

Por otra parte, respecto a la gestión de desvíos, en caso de que estos sean necesarios, se presenta una alternativa para los buses biarticulados, entre Fernández Crespo y la Plaza Independencia. Esto es algo que deberá estar contemplado en los 50km de troncales, ya que ningún sistema de transporte público, bajo ninguna tipología ni disposición de infraestructura, está exento de estudiar y prever desvíos, rutas alternativas, retornos operativos, etc.:



2. La gestión del tránsito

Para estudiar la derivación del tránsito particular, se mejoran los estudios previos con la ejecución de las siguientes iniciativas:

- En sentido de salida:
 - Se cambia el sentido de la calle Soriano hacia el Este, prohibiendo estacionar contra la margen Sur. Se canaliza el transporte público que hoy recorre la calle San José a la calle Soriano, y los servicios que hoy corren por calle Soriano se derivan a calle Canelones, de buena capacidad;
 - Se prohíbe estacionar contra la margen Norte de calle Canelones para mejorar la fluidez del transporte público sobre esa calle;
 - Dado que el sistema suburbano se incorpora formalmente al troncal BRT, se libera espacio en Paysandú para el transporte particular.
- En sentido de entrada:
 - Se prohíbe estacionar en calle Colonia sobre ambas aceras entre Av. 8 de octubre y calle Martín C Martínez;
 - Se prohíbe estacionar sobre el margen Norte de calle Uruguay, cambiando el sentido de calle Martín C Martínez hasta Uruguay para facilitar su acceso desde Colonia. Se deriva el transporte público hacia Uruguay, que cuenta con mayor

capacidad, dejando Colonia como calle de uso preferente de transporte particular;

- Se realizan obras de adecuación de pavimento y señalización en Dr. Salvador Ferrer Serra y Cerro Largo para darle mayor agilidad a la circulación.

No se considera la disposición de prohibiciones de estacionar más rigurosas, por ejemplo, sobre Cerro Largo o Paysandú. Todas esas variantes, entre otras, serán consideradas y ejecutadas de ser necesarias.

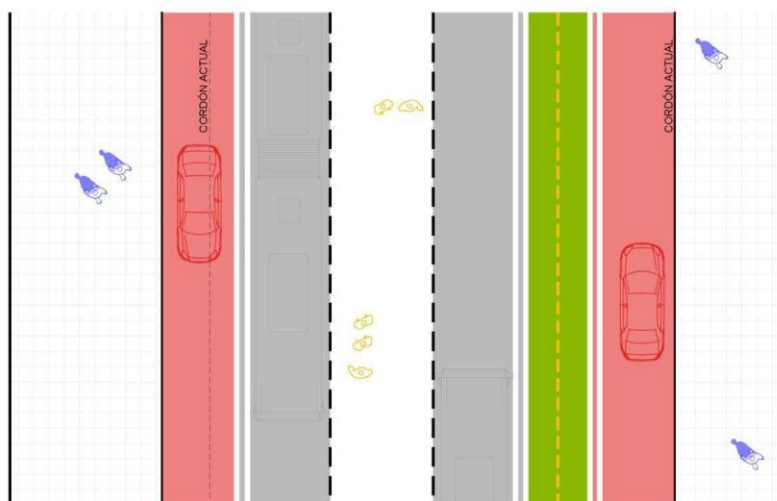
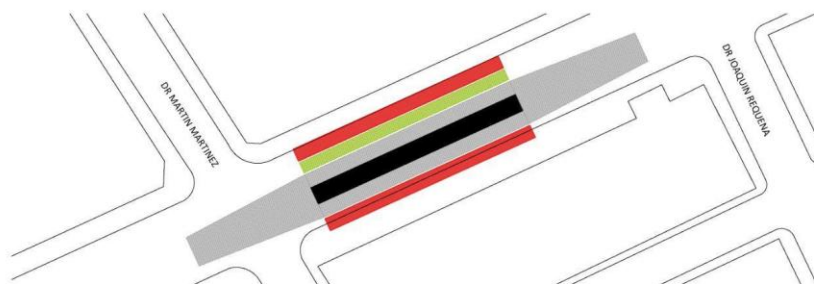


3. Los perfiles previstos

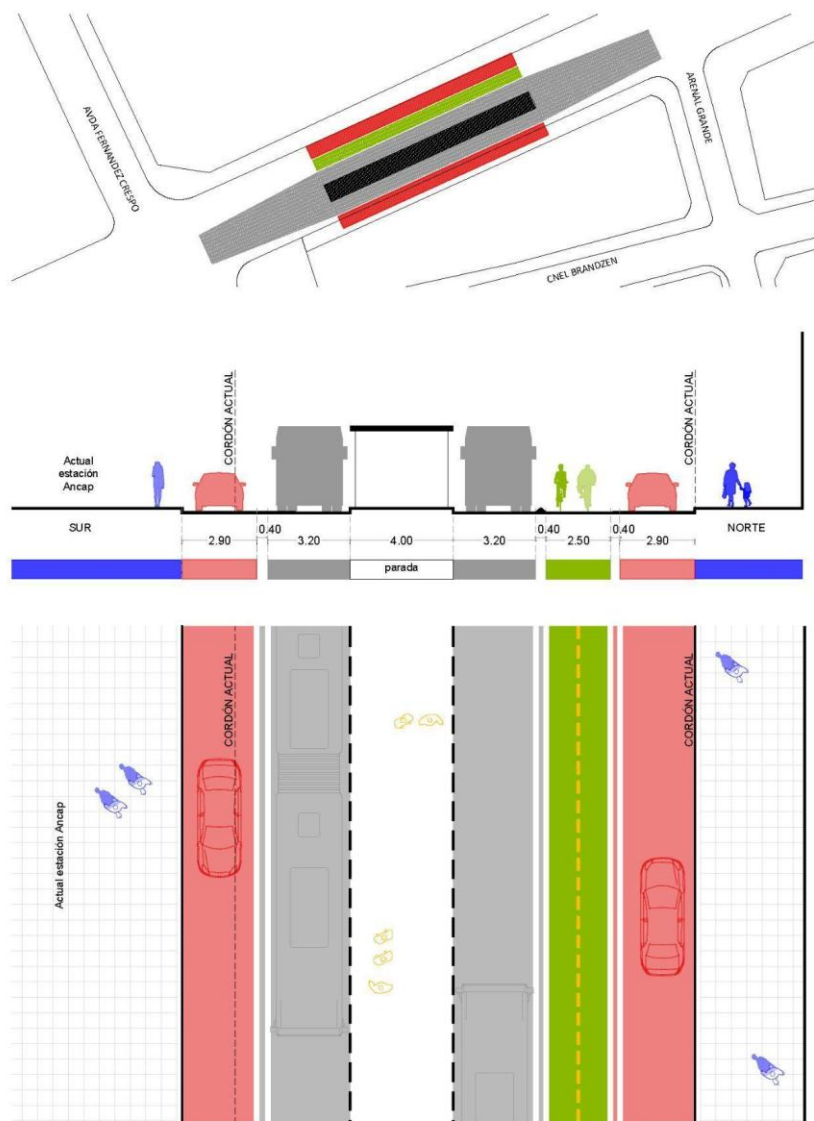
A continuación, se presentan los perfiles de calzada para cada tramo, incluyendo aquellos puntos donde se emplazarían las seis paradas del troncal previstas en toda la extensión de la Av. 18 de julio y sobre Plaza Independencia.

Los esquemas muestran la zonificación modal, no definiendo aún criterios de diseño de niveles o de materiales de pavimentación, dimensiones, forma y relaciones de las estaciones, escalas y materiales de los componentes y vegetación asociada al espacio público o la conformación del ambiente urbano general.

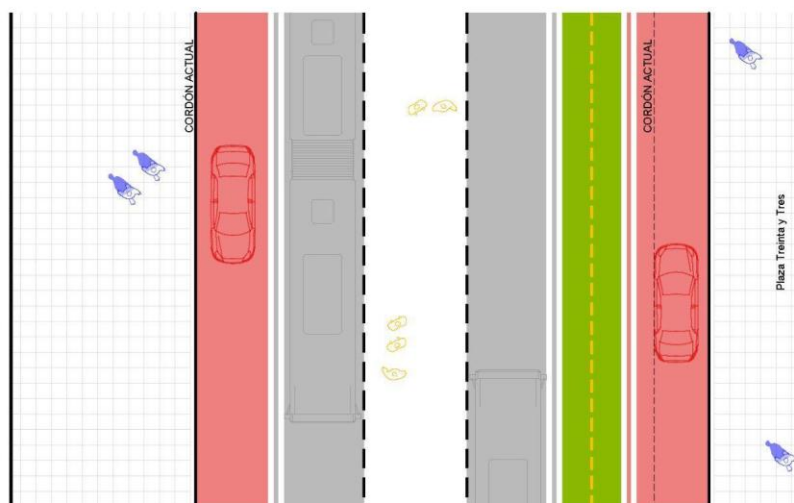
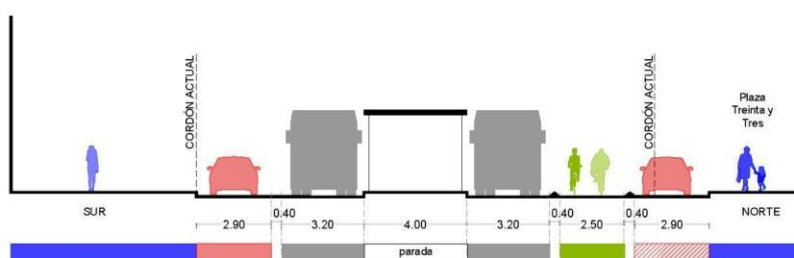
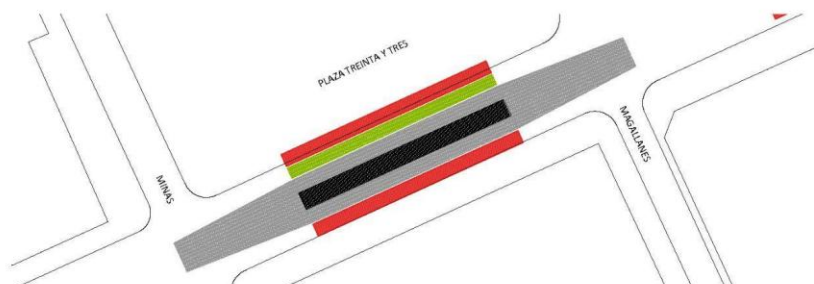
PARADA 01
18 entre REQUENA Y M.C.MARTINEZ



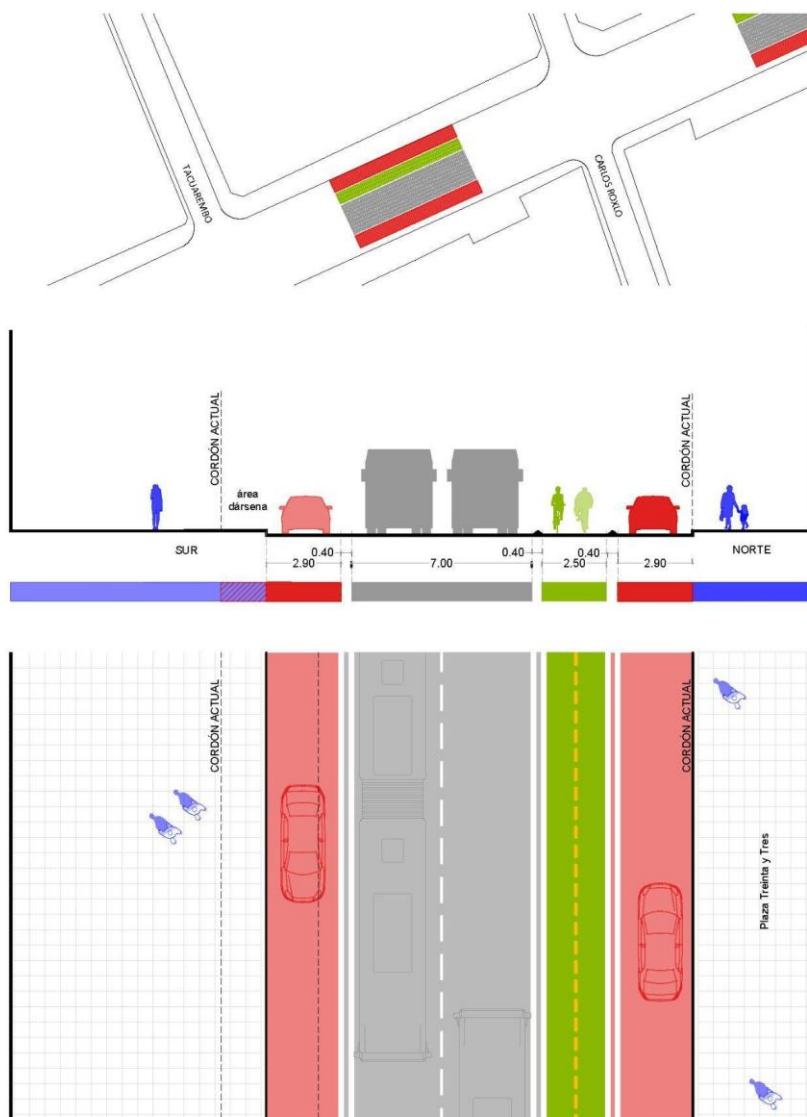
PARADA 02
entre ARENAL GRANDE Y F. CRESPO



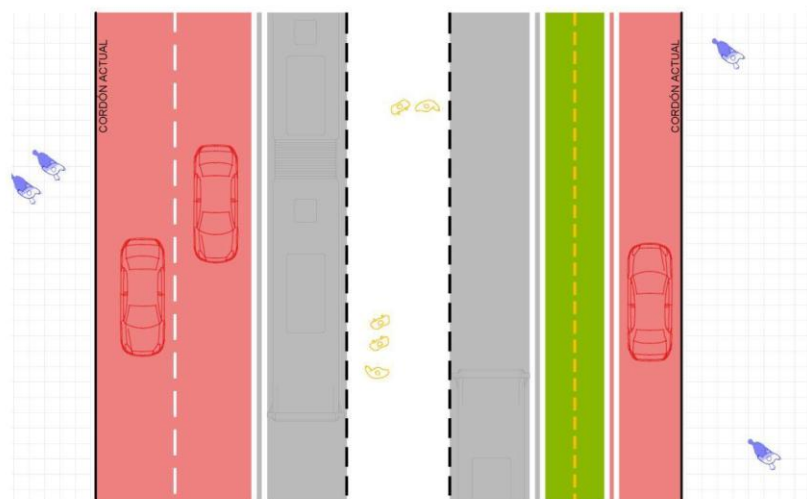
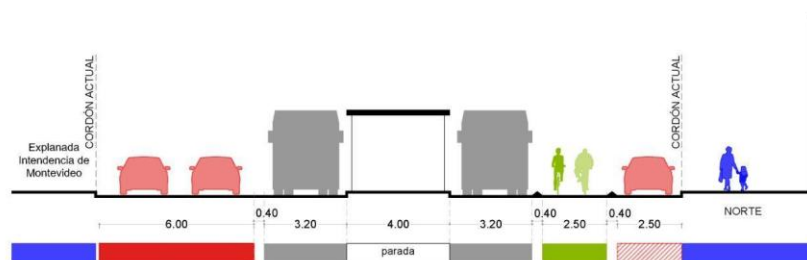
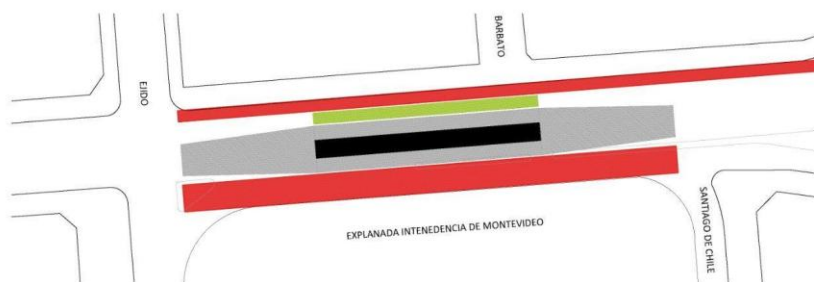
PARADA 03 PLAZA TREINTA Y TRES



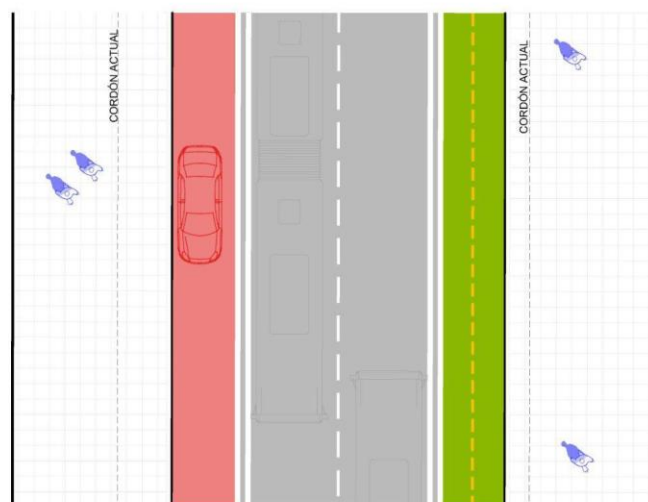
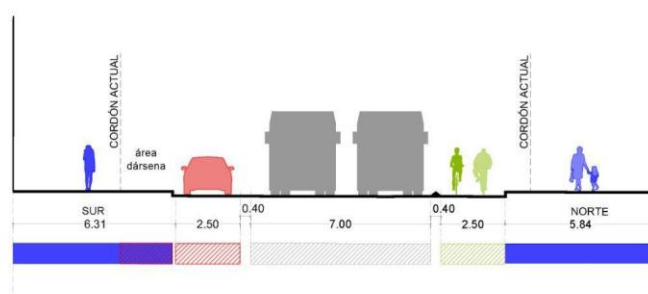
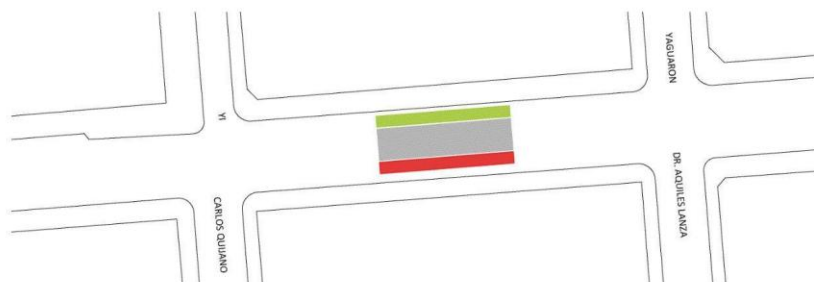
SECCIÓN GENÉRICA desde 8 DE OCT. A EXPLANADA



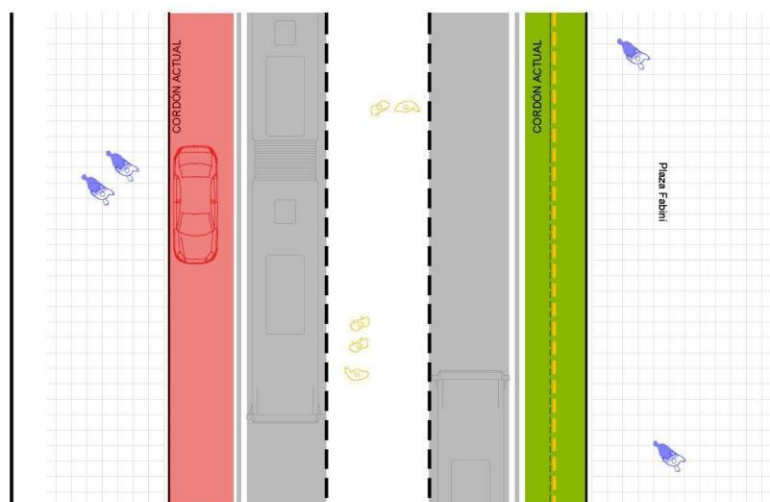
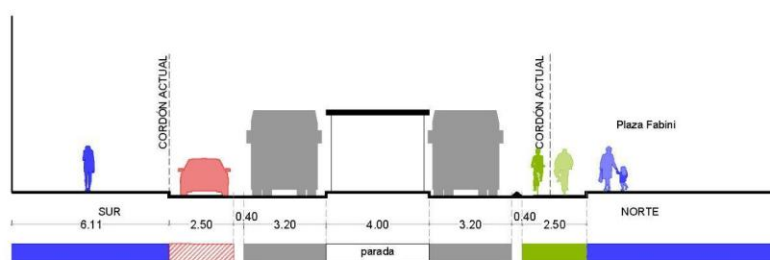
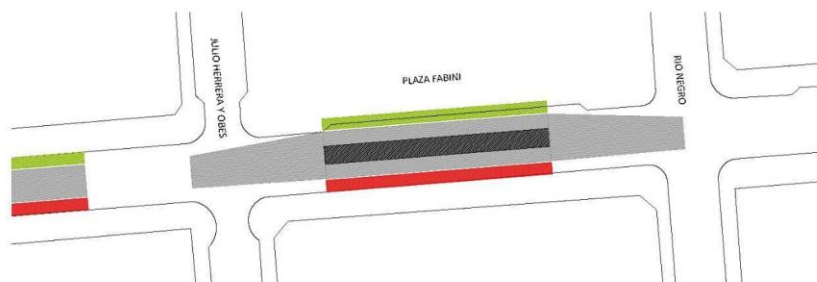
PARADA 04 EXPLANADA



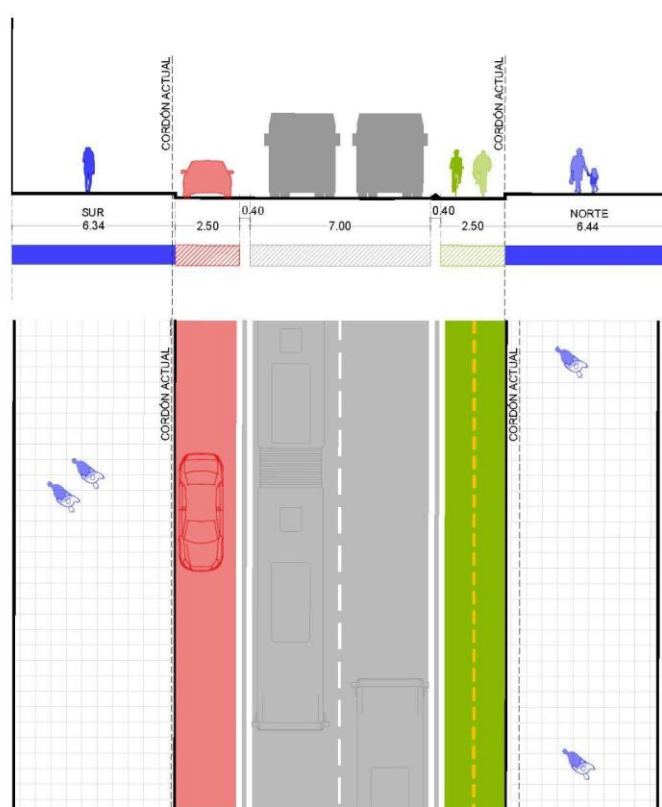
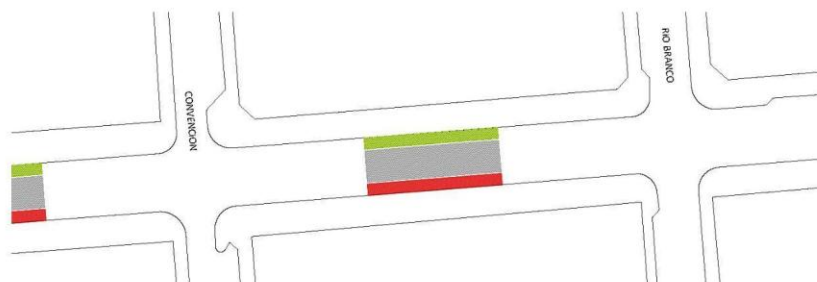
SECCIÓN GENÉRICA EJIDO a CUAREIM

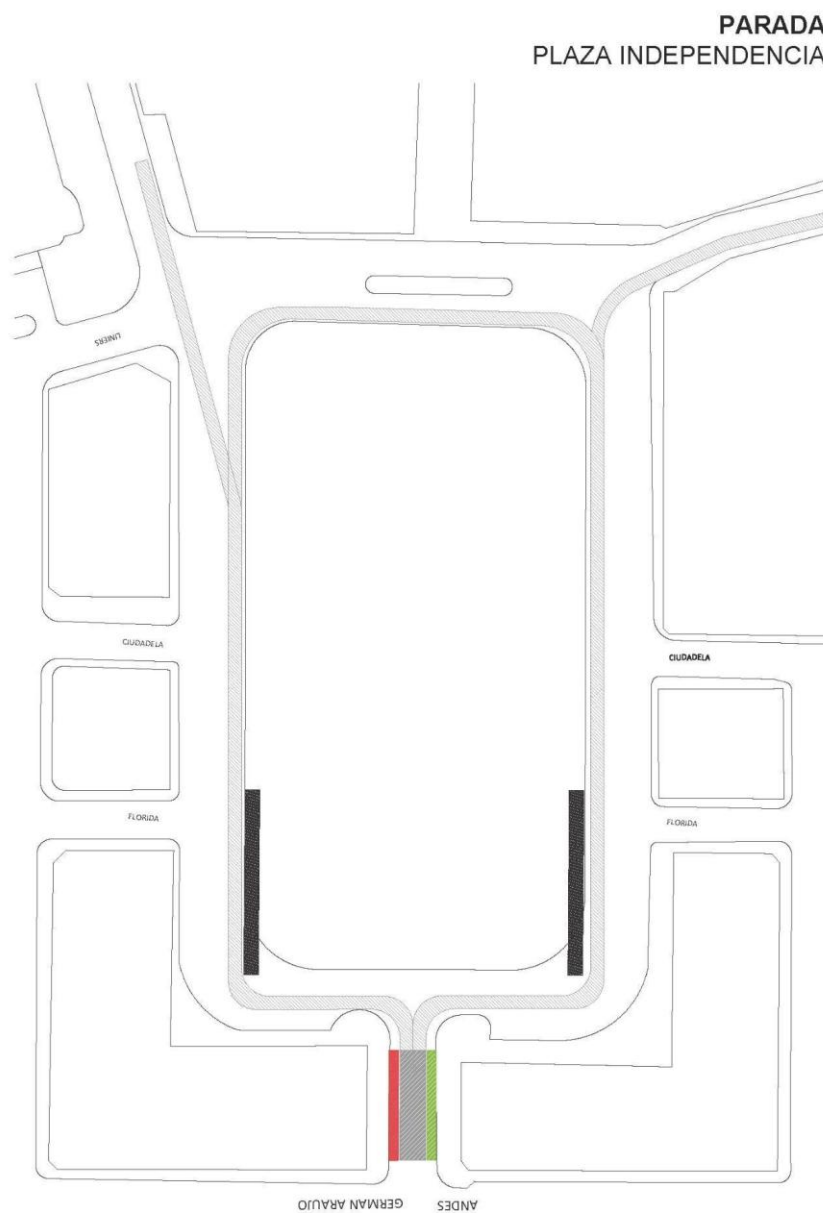


PARADA 05 PLAZA FABINI



SECCIÓN GENÉRICA desde CUAREIM a PLAZA INDEPENDENCIA





Síntesis

El Área Metropolitana, y particularmente Montevideo, piensan en transformar el sistema de transporte público desde hace mucho tiempo. Numerosos fueron los impulsos que, en mayor o menor medida, fueron quedando por el camino por múltiples factores.

El actual proyecto de transformación del sistema de transporte público metropolitano es el más serio, estudiado y estructurado de todos, y eso en enorme medida porque es la primera vez que existe un apoyo decidido del gobierno nacional a consolidar la transformación, existe la clara voluntad de los gobiernos departamentales de construir algo verdaderamente integral y metropolitano, y existe una alineación casi total entre empresas, trabajadores y usuarios, de que algo hay que hacer, y rápido, para fortalecer el servicio.

La verdadera transformación del sistema de transporte público será disponer, por primera vez en la historia del país, de un sistema tronco-alimentado real, que implica nueva infraestructura, sin dudas, pero también estudiar cada línea, definir nuevos recorridos, mejorar las frecuencias, corregir los horarios. Darle previsibilidad y eficiencia a los 50km de troncales, y a los cientos de kilómetros de líneas alimentadoras. Disponer nuevas formas de controlar la calidad del servicio, y convertirlo en una opción preferida para quienes habitan y transitan Montevideo.

La propuesta contenida en este informe demuestra que es posible pensar en una solución en superficie que no se quede corta en ambición y desafíos. El desafío es cambiar la percepción de la ciudadanía sobre el transporte público del área metropolitana en el menor tiempo posible y para eso, esta transformación debe pensarse como un proceso con varias etapas. En esta primera etapa, se entiende que la solución más eficiente en una óptica integral, es disponer un BRT en superficie para todos los troncales.