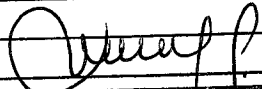
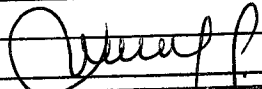


CONCEJO DELIBERANTE USHUAIA	
MESA DE ENTRADA LEGISLATIVA	
ASUNTOS INGRESADOS	
Fecha: 13/07/16	Hs. 11:04
Número: 1132	Fojas: 6
Categoría: No	
Asunto: 	
Ido: 	

Nota F21033/16.

Ushuaia, 13 de Julio de 2016.

Sr. Presidente del
H. Concejo Deliberante.
Dn: Juan Carlos Pino
USHUAIA

Ref. Proyecto Avda. Integral
Costanera Sudoeste de Ushuaia.

De mi mayor consideración:

Analizando el proyecto al que se ha denominado Avenida Integral Costanera Sudoeste de Ushuaia, es que como presidente de la Fundación Ushuaia XXI, pero además en mi condición de vecino del sector que será afectado, deseo exponer lo siguiente:

1)

Se expone un proyecto de construcción de una avenida que uniría el acceso al Aeropuerto Internacional Malvinas Argentinas, con la calle Costa de los Yamanas, lindante al Hotel Los Yamanas sobre el sector oeste de nuestra ciudad. Mencionando esencialmente dos objetivos que consisten en a) Descomprimir el tránsito de la zona sudoeste hacia el centro y otros sectores de la ciudad y b) Generar un paseo costero.

2)

A opinión de esta organización, NINGUNO DE LOS DOS OBJETIVOS SERÁN CUMPLIDOS POR ESTA AVENIDA. Pero aunque así fuere estaríamos hablando de un mega proyecto sumamente costoso para el municipio con el sólo hecho de ahorrar cinco minutos de tiempo, en el trayecto hasta el centro, de quienes vivimos en este sector de la ciudad.

Decimos "sumamente costoso" porque, a diferencia de lo que se ha expuesto, la obra no consiste en "abrir una calle" uniéndola a las ya existentes. Consiste en construir una avenida, de por lo menos dos carriles, que implicará una serie de obras que no se limitan a la apertura y pavimentación, por el contrario, deberemos sumar obras de ingeniería, relleno y espacio ganado al mar, alcantarillas, cloacas, iluminación, señalización, barandas, etc.

Uno no puede dejar de preguntarse: ¿Es que no hay otras prioridades en un municipio al que no le sobran los recursos?. Sería sumamente extenso enumerar las prioridades hoy existentes en una ciudad literalmente colapsada.

3)

Decimos que no se cumplirán los objetivos porque el problema del tránsito en nuestra ciudad, no es exclusivamente por la falta de avenidas, sino porque hay muchos vehículos, seguramente más que en Buenos Aires, a razón de auto habitante. Por lo tanto estaríamos sugiriendo a los vecinos de la zona del Río Pipo que se desvíen 400/500 metros hacia la costa, para ahorrarse cinco minutos de tiempo para llegar al centro. Pero además por calles de tierra con pendientes que, en muchos casos, resultan casi intransitables en invierno, como lo es, por ejemplo Costa de los Yamanas, sin ir más lejos.

4)

Decimos que no cumplirá tampoco con el objetivo de un paseo costero, a menos que entendamos que, la única manera de pasear mirando al mar, sea en auto, hecho que en todo caso implica peligro y, si es por caminar o andar en bicicleta: aplaudiríamos una hermosa bicisenda con un puente peatonal en la desembocadura del Río Pipo que, prometería ser EL UNICO PASEO ALEJADO Y CON AUSENCIA DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES con todo lo que ello implica y que estamos dispuestos a argumentar más extensamente.

En caso que interese este proyecto que no es nuevo, ofrecemos los servicios (gratuitos) de esta Fundación para diseñar paralelamente, un sendero de interpretación que nos permita aprovechar la riqueza paisajística, la historia del Canal Beagle y la costa lindante, la historia del Primer asentamiento carcelario del que aún perdura parte de su primera edificación en Bahía Golondrina (sector custodiado por la Armada Argentina), etc.

5)

Decimos que resulta incongruente pensar que la única manera de disfrutar del paisaje es "construyendo una avenida encima del paisaje". La Organización Mundial del Turismo recomienda a los destinos turísticos que deseen disponer de una mayor probabilidad de éxito, proteger las singularidades y nuestras autoridades deben entender de una vez por todas, que una de las singularidades más importantes de Ushuaia es SU COSTA MARINA. No existe otro destino turístico en nuestro país que encierre, en escasos metros o kilómetros, el mar, el bosque y la montaña. Pero además nuestro paisaje marítimo encierra otros importantes valores ambientales, sociales, económicos, turísticos, culturales que no podemos afectar a menos que nos importe poco el desarrollo a futuro de la actividad turística que da trabajo a miles de familias en nuestra ciudad y promete seguir haciéndolo, si es que protegemos los recursos mencionados.

6)

Decimos que "las vías de comunicación tienen una clara vocación social, puesto que se conciben para dar un servicio a la sociedad como elementos estructurales que garantizan el crecimiento económico, el desarrollo social y cultural de los territorios y su vertebración.

Pero esto no nos debe hacer olvidar que estas vías se construyen sobre un medio caracterizado por unos valores naturales y socioculturales, que pueden resultar afectados, en mayor o menor medida, por su ejecución y explotación". (Luis García Garrido. Experto español) Es decir que, si en la pretensión de facilitar o ayudar a un determinado porcentaje de la población, en una cuestión que no parece indispensable, banalizamos o destruimos un paisaje tan importante como son las pocas costas marinas intactas de las que aún podemos disfrutar próximas a la ciudad, estaríamos perjudicando a un mucho más grande porcentaje de la población y a una actividad económica tan importante y con tanto futuro, como es el turismo.

7)

Decimos que el paisaje puede ser observado de muchas maneras, también se puede observar un paisaje intervenido y hasta impactado, pero no inspira lo mismo y, aún más importante, no dispone del mismo valor en un mundo altamente demandante de este tipo de valores cada día más escasos. Queremos insinuar con esto que no es lo mismo observar un paisaje lejos de ruidos, vehículos, olor a combustible, que observarlo lejos de todo lo antes mencionado. Un paisaje no solo se observa, también se huele, se escucha, se siente y todo ello despierta sentimientos que generan empatía, tranquilidad, identidad, en definitiva, mayor calidad de vida.

8)

Decimos que existen otras alternativas a este proyecto, más directas y seguramente menos costosas. La Avda. H. Irigoyen permite, en toda su extensión, su ensanchamiento a dos carriles más. No requiere la construcción de ningún puente nuevo y seguramente muy costoso. No implicaría mayor desvío de la población a la que se dice beneficiar, existen ya dos puentes al que se podría sumar otro en otra salida hacia el Camping Municipal, pero por sobre todo, ya se estaría dando respuesta a la futura demanda de vías más ágiles al futuro barrio que se comenzó a construir en Monte Gallinero.

9)

Decimos que es falaz comparar este proyecto con la vulgarmente denominada "doble Avenida Maipú" por cuanto, como su nombre lo indica, la importante obra ejecutada durante la gestión del recordado Ing. Jorge Garramuño, se trataba de duplicar los carriles DE UNA AVENIDA YA EXISTENTE, por lo que no implicaba mayor impacto sobre un paisaje ya intervenido, tampoco mayor contaminación y otorgaba, como ha ocurrido, la oferta de espacios para el estacionamiento de un tránsito hoy totalmente colapsado. Pero además la ubicación geográfica de la Avenida Prefectura Naval Argentina, fue pensada en un sector que de otra manera, no otorgaría respuesta a la falta de espacio debido al enorme crecimiento del parque automotor de la ciudad de Ushuaia.

10)

Decimos que este proyecto NO SOLUCIONA EN NADA EL PROBLEMA DEL TRANSITO EXISTENTE EN LA CIUDAD. Como decíamos anteriormente, el crecimiento del parque automotor ha sido y sigue siendo, uno de los más elevados del país. Por lo tanto requiere otro tipo de análisis mucho más profundo e inteligente. Resulta imperioso analizar la forma de desalentar el desplazamiento de nuestra gente en su propio vehículo hasta su trabajo en los sectores más colapsados de la ciudad. Seguimos siendo absolutamente deficitarios en cuanto a la confortabilidad, eficiencia y calidad del TRANSPORTE PÚBLICO que parece solamente pensado para responder a la demanda de quienes no disponen de su propio auto. Pues debemos entender que en las ciudades con problemas similares o peores que los nuestros, mejoraron el transporte público con el solo objeto de disminuir la cantidad de vehículos. Si pudiera influir en nuestro intendente le reclamaría mayor esfuerzo en solucionar otros problemas mucho más graves que el hecho que a un pequeño porcentaje de nuestra población, le demande cinco minutos más de tiempo llegar al centro de la ciudad.

11)

La lentitud de nuestras vías en la ciudad, en muchos casos no solo se deben a la cantidad de vehículos si no al estado de deterioro de dichas vías y con toda razón los vecinos de la ciudad, al enterarse de los costos que podría demandar este proyecto, reclamarán al intendente de la ciudad, solucionar problemas mucho más urgentes y graves. Cuando tenemos barrios de la ciudad que con una nevada quedan aislados, cuando tenemos en la ciudad ausencia de servicios básicos de agua, energía, gas o cloacas. Cuando tenemos miles de vecinos que no tienen cómo pagar un alquiler y ruegan por la asistencia del Estado municipal y provincial, cuando el estado de muchos servicios han transformado a nuestra ciudad, en una de las más contaminadas, con serios problemas escénicos y una calidad de vida, deficitaria.

12)

Decimos que la propuesta de este tipo de proyectos, no puede solo analizarse desde la mirada de un concejal y su propio equipo de trabajo. Requiere la intervención de un enorme equipo interdisciplinario que involucre a muchos sectores y especialistas que aseguren la profundidad del análisis y las diferentes alternativas del problema que se dice resolver o mitigar. Existen en nuestra ciudad planes estratégicos que, hasta donde sabemos, no pensaron en este proyecto y eso que dichos planes fueron visto por cientos de profesionales de muy alta experiencia. Sí en cambio, nos consta, que el ex Intendente, Ingeniero Jorge Garramuño y su Secretario de Obras y Servicios Públicos, Ing. Mariano Pombo (hoy ocupando cargo similar en el gobierno provincial), ya estaban pensando en el ensanchamiento de la Avenida H. Irigoyen, como una continuidad de la obra realizada en el casco histórico de la ciudad.

13)

Los vecinos lindantes a la costa, algunos muy próximo a ella, otros más alejados, aquellos que se encuentran sobre las calles que oficiarán de salida a ese nuevo caudal de vehículos en una avenida que quedaría trunca en las proximidades del Hotel Los Yamanas, verán altamente impactadas sus viviendas y, con ello, sus propias vidas. Ello nos lleva a pensar en la previsibilidad que el Estado nos debería garantizar. La misma que nos asegure que la inversión de toda una vida en la vivienda que seguramente será la única, merece más respeto por quienes nos gobiernan. Ese respeto que se traduce en no modificarle la poca o mucha vista a la costa, o a un bosque o a un poco de montaña, en función de proyectos caprichosos, mal planificados o excepciones que el mismo Estado otorga o propicia, cambiando periódicamente las reglas del juego que se nos impone a los vecinos y que el propio Estado termina desobedeciendo. A esta zona la propia Municipalidad le otorgó una determinada categoría o calificación a la que se nos adaptó a quienes construimos en este sector de la ciudad y con este tipo de proyectos se está echando por tierra las características de un barrio que nació de una manera y hoy se lo considera de otra.

14)

Los inversores turísticos que construyeron hoteles, cabañas u hosterías sobre estos sectores, serán incalculablemente perjudicados. Se trata de personas que, logrando reunir un determinado capital, lo invirtieron en la construcción de un establecimiento que ofrece alojamiento a quienes nos visitan y, con ello, vender un producto no solo consistente en un lugar donde dormir, sino un lugar con escasa polución, con escaso ruido y tránsito, con naturaleza y un paisaje lindante apropiado a la inversión. Pues bien, este proyecto amenaza con malograr estas características por cuanto estaría perjudicando a la actividad turística orientada a un importante segmento de visitantes. Algo inaceptable tratándose del propio Estado.

15)

Un aspecto poco común y no tenido en cuenta en nuestra ciudad, tiene que ver con las técnicamente denominadas "externalidades", también conocido como "Optimo de Pareto". A fin de dejar en claro de qué estamos hablando, transcribimos el significado de este término y posteriormente su aplicación al proyecto cuestionado. "son externalidades aquellas actividades que afectan a otros sin que estos paguen por ellas o sean compensados". Para dejar más en claro lo que pretendemos decir vamos a dar un par de ejemplos.

Si adquirimos un inmueble en un determinado lugar de la ciudad que, como del que estamos hablando, implica la obligación de cumplir con determinadas características relacionadas con la estética y calidad de la vivienda y se instala lindante a nuestra casa un vecino amigo de no cumplir con dichas normas, que gusta de juntar chatarra, que arroja desperdicios en su patio, que dispone de abundante cantidad de perros a los que no contiene, ello generará un perjuicio a nuestra propiedad por cuando la misma se

desvalorizará debido al entorno del que no somos responsables. Esto es una "externalidad negativa", Si ocurriera a la inversa, disponiendo de un vecino amigo de todo lo contrario, lográndose un entorno agradable y estéticamente apreciable, nuestra propiedad se revalorizaría. Motivando una "externalidad positiva". El proyecto en cuestión cambiará definitivamente las características de nuestras calles y de nuestro barrio, generando polución, ruido, impacto de todo tipo y generando, por lo tanto una "externalidad negativa" en nuestras propiedades. Cabe entonces la pregunta: ¿Quién se hará cargo de ello?

Estimado Concejal, la organización que presido, como incluso mi persona siempre sensible a estas cuestiones que cruzan de lleno a diferentes actividades, como así también a la calidad de lo que nos rodea, no somos partidarios de oponernos por cuestiones políticas o fundamentalistas. Basta mencionar que en muchos de los proyectos sobre los que hemos opinado, pretendemos debatir el "cómo" hacerlos y no el hacerlos. Pero en este caso, no hallamos más alternativas que oponernos al proyecto impulsado por ese Concejo, por los argumentos que aquí exponemos y otros que sería muy extenso mencionar.

Terminamos con una frase que expresa:

"UNA SOCIEDAD SE DEFINE NO SOLO POR LO QUE CREA, SINO POR LO QUE SE NIEGA A DESTRUIR". (John C. Sawhill)

Confiamos en su sabiduría y en su buen criterio.

Saluda a Ud. Atte.


JULIO CESAR LOVECE
Presidente
Fundación Ushuaia XXI