



## NUESTRA POSICIÓN ANTE LA AUTORIZACIÓN DE LA OPERATIVA DE TRANSPORTE, ACOPIO Y EMBARQUE DE ROLOS DE EUCALIPTUS EN EL PUERTO DE LA PALOMA

---

El presente documento ha sido elaborado por los integrantes de la Unión de Vecinos de La Paloma, como un aporte de la ciudadanía organizada en torno a los asuntos de interés general que se han puesto en la agenda pública en los últimos tiempos. Entendemos que de esta manera se fortalece el ejercicio de la participación ciudadana hacia la consolidación de una verdadera democracia.

El documento pretende transmitir a las autoridades y a la ciudadanía en general nuestras preocupaciones en torno a ciertas actividades que se vienen proyectando, pero también nuestras ideas y propuestas para la zona portuaria y otras áreas de “La Paloma Grande”, definición que consideramos apropiada a los efectos de nuestro análisis, pues abarca también las zonas de la Aguada, Costa Azul, Barrio Parque, Anaconda, Antoniópolis, Arachania y La Pedrera.

### ¿QUIENES SOMOS?

La Unión de Vecinos de La Paloma es un movimiento que surgió a partir de la inquietud que generó entre numerosos ciudadanos, los sucesivos anuncios y versiones (generalmente de carácter extraoficial) que desde el año 2004 hasta entonces se han planteado desde la órbita pública y privada, respecto a planes y proyectos de explotación de la terminal portuaria de La Paloma. Entre los mismos, son de destacar: la eventual instalación de una planta chipeadora con cinta transportadora (Puerto Graneles) en 2004, las versiones sobre una eventual radicación de la empresa papelera Portucel en la región en los años 2008 y 2009, la eventual instalación de un puerto de aguas profundas que incluiría (entre otras actividades) una planta regasificadora y una terminal granelera, y el más reciente anuncio del inicio de la operativa de traslado, descarga, acopio y embarque de rolos de eucalipto desde las plantaciones forestales de la zona sureste hasta el puerto de La Paloma, para su traslado por vía marítima y fluvial hasta la planta de elaboración de pasta de celulosa de UPM en las cercanías de Fray Bentos. Este proyecto estaría representando el primer mojón de un eventual “puerto multimodal” que funcionaría en La Paloma.

Nuestro movimiento representa a cientos de vecinos residentes en La Paloma Grande, que nos hemos organizado en una primera instancia, para movilizarnos ante la amenaza que estos potenciales emprendimientos pudieran causar sobre la sociedad, la economía, el ambiente, la identidad y la cultura de nuestro lugar. En el año 2004, la entonces Mesa Coordinadora de Vecinos logró, mediante una participativa campaña de concientización y sensibilización de lugareños y visitantes, el apoyo de más de 8.000 ciudadanos que respaldaron con su firma, el rechazo a la implementación del proyecto de Puerto Graneles, el cual finalmente no se llegó a concretar. Es a partir de 2007 y 2008, que la Unión de Vecinos de La Paloma se comienza a consolidar como movimiento local, pero ahora asumiendo la responsabilidad de convertirse en un actor clave en la definición de un plan de desarrollo para el balneario y la región, bajo la premisa de la participación y la promoción de proyectos que contribuyan a su desarrollo armónico y sustentable. Esta campaña cuenta con el apoyo de más de 20.000 personas, según consta en nuestro sitio web [www.puertolapaloma.com](http://www.puertolapaloma.com).



Es así que en el año 2009, la Unión de Vecinos elabora el **Proyecto Nautilo**, en el cual se plasmaron propuestas orientadas al desarrollo de las principales actividades que han sustentado la economía y que han forjado la identidad y el modo de vida de la sociedad de La Paloma Grande y la región. Nos referimos al **turismo y la pesca**. Mas adelante ahondaremos en los principales contenidos de nuestra propuesta, la cual ha sido difundida ampliamente y que cuenta con el apoyo de 2.500 ciudadanos. Es posible acceder al Proyecto Nautilo, junto con otros documentos elaborados por la UVLP, a través del sitio web [www.puertolapaloma.com](http://www.puertolapaloma.com)

Queremos resaltar que en la Unión de Vecinos tenemos propuestas para nuestra localidad y para la región, donde el puerto se posiciona como un eje fundamental de la actividad económica, social y cultural, como lo ha sido desde hace décadas. La diferencia es que nuestras propuestas buscan atender las verdaderas necesidades de nuestra población desde una visión de desarrollo sustentable e inclusivo, y no se limitan a la solución de las limitaciones de infraestructura para que empresas de capitales trasnacionales continúen desarrollando sus negocios a partir de la explotación de nuestros bienes naturales, y que durarán mientras el negocio sea rentable para ellas.

En estos momentos, la UVLP se encuentra movilizada a los efectos de lograr incidir en las decisiones que se proyectan para nuestro territorio, mas concretamente nos referimos a la autorización concedida a través del convenio suscripto entre el MTOP, el MTD y la IDR el 16 de enero del corriente, para la operativa de transporte, descarga, acopio y embarque de rolos de eucalipto con destino a la planta de UPM en Fray Bentos. El 11 de marzo pasado, la Asamblea convocada por la Unión de Vecinos, en la cual participaron 140 personas, resolvió (sin votos negativos) acompañar la solicitud elevada por el Concejo Municipal de La Paloma el 5 de marzo del corriente, de suspender la autorización a la operativa antes mencionada hasta tanto se cuente con los imprescindibles estudios que determinen el impacto social, económico y ambiental de la actividad proyectada. Se acompañó la posición del Consejo Municipal en el entendido que este cuerpo no ha sido consultado por las partes convenientes, desconociéndose de esta manera el rol que representa el recientemente constituido Tercer Nivel de Gobierno en nuestro país. De mas está decir que mucho menos se ha consultado a la sociedad civil organizada, o si se hizo, se hizo sólo con una parte que no precisamente representa los intereses de la mayoría de los ciudadanos de la zona.

Somos conscientes que estos temas generan rispideces y polarizan opiniones, lo sabemos mas que nadie, pues hemos sido atacados simplemente por el hecho de manifestar pública y organizadamente nuestra opinión, por hacer ejercicio de un derecho básico de todos los ciudadanos que es la libertad de expresión. Lo hemos hecho siempre apostando al diálogo y al debate con toda la ciudadanía, basándonos en el respeto al momento del intercambio de ideas, y en el de uso información confiable al momento de la argumentación de posiciones. De esta manera hemos logrado la inclusión de numerosos vecinos en el debate, algunos de los cuales entienden que este proyecto es la solución para resolver sus problemas vitales. Hoy en día la UVLP es el único colectivo local que se ha organizado y que tiene postura propia respecto a estos dilemas del desarrollo. Estamos abiertos al debate de ideas.

**¿POR QUÉ NOS MOVILIZAMOS?**

En primer término, corresponde recalcar que a este núcleo de vecinos no nos moviliza ningún sector político partidario ni pretendemos generar ningún tipo de campaña de promoción u oposición hacia gobierno alguno, ya sea de carácter local, departamental o nacional, ya sea actual o de períodos anteriores. Exponemos desde nuestro humilde rol de ciudadanos, y lo hacemos con el mayor de los respetos. Nos movilizan certezas e incertidumbres. Incertidumbres que refieren a la falta de información y de transparencia que ha caracterizado la toma de decisiones de los sucesivos gobernantes en todos los niveles, cuando de impulsar proyectos económicos se trata. En muchos casos han negociado con los grandes lobbys empresariales nacionales y multinacionales, tomando decisiones de espaldas a los intereses genuinos de la ciudadanía, al límite de poner en riesgo su credibilidad en el sistema político vigente. El caso de la firma del convenio que autoriza la operativa maderera en el Puerto de La Paloma, un 16 de enero (en plena temporada turística), en la ciudad de Montevideo y sin enterar siquiera a las autoridades del Tercer Nivel de Gobierno, es una prueba de ello. Hemos intentado acceder al proyecto empresarial que da sustento a este convenio, y no lo hemos logrado. No hemos logrado acceder a la información que solicitamos, al igual que le ha sucedido al Municipio. El titular del MTOP se negó terminantemente a dialogar con nuestros representantes en oportunidad de visitar la Junta Departamental de Rocha el 14 de abril de 2011, aludiendo que no tenía ninguna obligación de dar explicaciones a nadie, ni de pedir permiso para tomar decisiones relativas al desarrollo de proyectos del gobierno nacional. Esto le valió al Sr. Ministro la declaración de persona no grata por parte de la Asamblea de vecinos de La Paloma. Los mismos que nos acusan de estar desinformados son los que nos niegan el acceso a la información. ¿Cómo no vamos a tener dudas sobre los potenciales impactos que produciría un emprendimiento absolutamente desconocido por los ciudadanos y las autoridades locales? ¿De que se trata el tan mentado proyecto de “puerto multimodal” al que aluden permanentemente las autoridades departamentales y nacionales? Como tampoco lo sabemos, nos hemos propuesto continuar explorando por nuestros propios medios y fuentes, siempre intentando que las mismas sean genuinas y confiables. Más adelante nos extenderemos en este sentido.

Pero también nos movilizan las lecciones aprendidas del proceso histórico de nuestro balneario y su área de influencia. El Puerto de La Paloma nació a principios del siglo XX, cuando en el cabo Santa María apenas existía una pequeña aldea de pescadores. El primitivo puerto se destinaba al transporte de mercancías entre el puerto de Montevideo y la ciudad de Rocha principalmente. Ya entrada la década de 1930, surge el proyecto de creación del Balneario La Paloma, a instancias de la Corporación Cabo Santa María. Este proceso colonizador, sostenido en una fuerte actividad inmobiliaria, es el precursor del actual balneario La Paloma y sus vecinos. En ese entonces, la pesca se desarrollaba bajo métodos tradicionales y en pequeña escala, incluso dando lugar al desarrollo de una pequeña pero sólida actividad procesadora de materia prima.

Es en la década de 1970 que se ejecuta la obra pública que culmina con lo que es el puerto actual, apostado en la ensenada de la playa La Aguada. Dado el carácter geoestratégico del puerto, se cuenta con una porción del mismo destinado a funciones de la Armada Nacional, siendo el resto del área destinada a la operativa comercial privada. Es importante recordar que esta obra significó el desplazamiento de la comunidad de pescadores que se encontraba afincada desde hacía décadas en la antigua Isla Grande, siendo hasta entonces parte fundamental de la identidad local (basta recordar al célebre Lucho). 20 años después, el desarrollo inmobiliario se



encargó de desplazar la otra aldea de pescadores ubicada en el pintoresco puertito de Los Botes, hacia su actual ubicación en el Barrio Parque de La Paloma.

La década de 1980 encontró a La Paloma en una etapa de fuerte actividad económica, a partir de la instalación de complejos pesqueros que abarcaban procesos de industrialización en el propio recinto portuario y en otras áreas de La Paloma grande. Recordamos a ASTRA, GREMAR, Industrial Pesquera La Paloma. Paralelamente, el sector turístico continuó operando y se consolidó como un factor clave de la economía local y departamental, expandiéndose fuertemente a inicios de la década de 1990. Esta fuerte incidencia del turismo, que comenzó en la década de 1940, permanece vigente hasta nuestros días. Pero la pesca no corrió la misma suerte. Mientras el sector de la pesca artesanal se desintegraba paulatinamente (en parte por la ausencia de promoción y de apoyos desde los organismos oficiales), el negocio se fue concentrando en pocas manos. Y la industria de la pesca comenzó a declinar entrados los años 90, hasta terminar con el cierre de la totalidad de las plantas procesadoras y la liquidación de la flota pesquera. Como consecuencia, miles de trabajadores quedaron sin empleo, y el polo de desarrollo que había atraído a centenares de uruguayos hasta La Paloma, se desplomó sin que se produjera reacción alguna de apoyo y contingencia por parte de los gobiernos de entonces que sin embargo, pocos años después, acudieron al rescate financiero de bancos saqueados, episodio tristemente recordado por los ciudadanos de este país. La Paloma grande disminuyó dramáticamente su población, que a inicios de 1990 sobrepasaba los 5.000 habitantes y que 10 años después apenas alcanzaba los 4.000. Hay quienes sostienen además, que ante la ausencia de planificación de los volúmenes de captura y la falta de control de la misma, la cantidad y la diversidad de los recursos pesqueros del mar territorial uruguayo se resintió notoriamente durante el período de auge de la pesquería industrial. Es un ejemplo más de las consecuencias del abuso extractivo de los recursos naturales, en este caso los pesqueros, que por otra parte se encuentran gravemente amenazados a nivel global, existiendo evidentes señales del proceso de agotamiento que viene sufriendo desde hace décadas.

Luego, entrado el nuevo siglo, la mermada población de La Paloma se encontró con la presencia de barcos pesqueros de bandera extranjera operando en nuestro mar territorial, e incluso arribándose al recinto portuario. Lo más asombroso era que los tripulantes no eran palomense ni rochenses, eran orientales... y no del Uruguay, eran asiáticos. Poco sabemos de cómo aconteció esta aberración. Más recientemente, recordamos la experiencia de IBRAMAR S.A, empresa de capitales nacionales y chilenos dedicada a la captura y procesamiento de anchoíta y la elaboración de harina de pescado en las instalaciones del puerto de La Paloma. Este emprendimiento, según reza el informe ambiental elaborado en 2003 por la consultora COTEC, tenía una proyección de funcionamiento de 30 años. Apenas duró 3 años. De la "Anchoíta", la población recuerda: la promesa de cientos de empleos (que apenas fueron decenas), los conflictos sucedidos entre la empresa con los trabajadores y su sindicato, la emisión de olores nauseabundos y el vertido de toneladas de efluentes sólidos y líquidos al océano, la depredación de recursos ictícolas de enorme valor (como la caballa y el atún) para convertirlos en harina, y los sucesivos incumplimientos de la normativa de gestión ambiental que derivaron en sanciones y en la suspensión de la operativa por parte de la DINAMA. Finalmente, las presiones ejercidas por el sindicato, por las autoridades competentes nacionales y departamentales y por la propia población de la zona, acabaron con el cierre de IBRAMAR.





Hemos tenido poca suerte con la pesca. No la hemos sabido cuidar. Estamos a tiempo de recuperar este sector y debemos hacerlo, pero intentando no cometer los mismos errores del pasado. Hacerlo depende de nosotros mismos. Esta es una de nuestras certezas.

La otra certeza que nos moviliza es que el turismo es hoy en día, el sector más dinámico de la economía de La Paloma grande y de su área de influencia. Se ha venido desarrollando desde hace al menos 70 años, sobrevivió a sucesivas crisis políticas y económicas nacionales e internacionales, y hoy se encuentra en plena expansión, lo que también nos obliga a estar atentos y vigilantes para mantener la calidad de los bienes naturales y culturales que hacen atractiva nuestra zona como destino elegido por los actuales y potenciales visitantes. El propio Presidente Mujica manifestó en febrero de 2011 la inconveniencia de instalar un puerto de aguas profundas en La Paloma, reconociendo el destino y la vocación turística de nuestra localidad.

El turismo, al menos como se ha desarrollado en La Paloma grande, es quizás la actividad económica que mejor y mas equitativamente distribuye los ingresos generados entre la población. Lamentablemente, no existen estudios oficiales específicamente orientados al análisis de este sector en nuestra economía. Lo que hemos podido recabar por nuestras propias fuentes (basadas en estudios de profesionales independientes) es que la población de La Paloma y su entorno no depende de fuentes de trabajo derivadas de grandes emprendimientos que contratan mano de obra a bajo precio, sino que nuestra economía gira en torno a cientos de micro, pequeñas y medianas empresas dedicadas a rubros diversos que generan miles de empleos directos e indirectos, atrayendo trabajadores de otras localidades y movilizandolos a otros sectores como la construcción y sus rubros anexos, y la provisión de servicios públicos y privados durante todo el año. Incluso se verifica una creciente radicación de personas oriundas de otros puntos del país y del exterior en la zona. La Paloma ha logrado esto a pesar del escaso apoyo y promoción obtenida de parte de los sucesivos gobiernos, y a pesar de la constante incertidumbre que se genera cada vez que surgen especulaciones referidas a la radicación de mega emprendimientos y proyectos de terceros actores en nuestro puerto. Esta situación puede comprometer la viabilidad de nuestro proyecto de mantener, consolidar y mejorar a La Paloma y su entorno como un destino turístico diferenciado y de alta calidad. Hemos sido rehenes de años de ausencia de planificación territorial, situación que ha sido ampliamente diagnosticada. Creemos que es hora de comenzar a hacerlo, y estamos dispuestos a ser parte de esa planificación. En momentos que tanto se habla de la necesidad de establecer “reglas de juego claras”, entonces que las reglas sean claras no solo para los grandes inversionistas. Que también lo sean para los pequeños inversores, para los trabajadores y para todos los ciudadanos de nuestro país.

## **¿POR QUÉ NOS OPONEMOS AL PROYECTO DE TERMINAL MADERERA EN EL PUERTO DE LA PALOMA?**

Al inicio de este documento, hemos adelantado nuestra postura contraria a la autorización de la operativa de transporte, acopio y embarque de rolos de eucaliptos en el puerto de La Paloma. Y también hemos esbozado algunas de las propuestas que estamos generando desde la UVLP. En este capítulo nos concentraremos en desarrollar 16 argumentos que justifican nuestra posición:



1- El convenio se firmó pese a la reconocida postura contraria que sobre este proyecto sostienen tanto las autoridades Municipales (electas por el pueblo) como el colectivo ciudadano vinculado a la UVLP, el único que ha expresado su postura de manera clara y organizada. No se ha tenido en cuenta la voz del tercer nivel de gobierno, ni la voz de la ciudadanía organizada. De esta forma se está desconociendo el espíritu de las Leyes 18.567 (de descentralización política y participación ciudadana) y la 18.644 (de descentralización territorial y participación ciudadana).

2- No se ha informado a la ciudadanía con la claridad y la transparencia que estos temas trascendentes merecen. Las declaraciones de las autoridades ante la prensa no son los únicos medios de comunicación con la ciudadanía, y además no implican un diálogo entre las partes. Y a no confundirnos, porque informar no es lo mismo que consultar, y aun menos, que dar participación en la toma de decisiones. Aquí se desconoce el espíritu de la Ley 18.381 (de derecho de acceso a la información pública).

3- Entendemos firmemente que este proyecto no responde a las necesidades de la población local ni la del departamento, sino que responde a los intereses (que son tan legítimos como los nuestros) de la empresa UPM, de sus subsidiarios y socios vinculados al sector forestal. Este sector, que abarca mayoritariamente a grandes compañías trasnacionales como UPM Botnia, Stora Enso y Montes del Plata, ha sido y continúa siendo objeto de millonarios subsidios otorgados por el Estado uruguayo mediante mecanismos de renuncia fiscal (a los suelos de prioridad forestal en su momento, a las zonas francas actualmente), los que no son aplicados a emprendimientos de menores dimensiones que seguramente lo requieren con mayor urgencia. La consolidación del modelo forestal ha producido, según lo que hemos relevado, no pocos perjuicios a la sociedad uruguayo: en el campo han desaparecido miles de unidades productivas familiares, se ha concentrado y extranjerizado la tenencia de la tierra, se está comprometiendo seriamente la conservación de los recursos hídricos y de la biodiversidad de los ecosistemas pampeanos de pradera y monte nativo (como lo han evidenciado numerosas investigaciones académicas) y que también ha sido reconocido durante la reciente visita de la relatora especial de las Naciones Unidas sobre el derecho humano al agua potable y saneamiento. Además, la autorización de este emprendimiento oficializa como un estímulo para incrementar la superficie de plantaciones de monocultivos forestales en la región sureste del país, lo que agravaría aún más esta situación.

4- Si bien en el convenio se autoriza una operativa anual de 250.000 toneladas de rolos, hemos accedido a estudios que demuestran que para trasladar la totalidad del volumen de madera a cosecharse en las actuales 150.000 has de plantaciones de la zona sureste (volumen equivalente a 15 millones de toneladas si se considera un rendimiento de 100 toneladas por hectárea), serían necesarios 60 años para embarcar semejante volumen. Pero como el período transcurrido entre plantación y cosecha de los eucaliptos no supera los 10 años, una alternativa sería incrementar la operativa hasta el millón y medio de toneladas anuales, seis veces más de lo que autoriza el Convenio. ¿Quién nos asegura que en un futuro y ante la presión que pueda ejercer el poderoso sector forestal, no se incremente el volumen autorizado para la operativa anual en el puerto? Podrán decir que hacemos futurología, pero no somos ingenuos: hace 25 años cuando se votó la primera Ley forestal, los que hicieron futurología fueron los mismos que hoy impulsan este proyecto. Nosotros también tenemos visión de futuro. Por lo tanto, nos reservamos el derecho de pensar que puede llegar a suceder algo así.



5- La operativa maderera competiría con otros usos actuales y potenciales del puerto, ya que requiere de una superficie determinada del sector acuático y del sector terrestre, incluyendo la zona de acopio de rolos para su embarque entre los días 15 de diciembre y 28 de febrero. El convenio establece que el embarque de rolos y el traslado en barcos se mantendría durante la temporada alta, afectando entre otros usos actuales y potenciales a la navegación y pesca deportiva, el amarre de veleros y yates, y la actividad de las embarcaciones dedicadas a la pesca artesanal y de mediano porte. Este proyecto tampoco contribuye a resolver los problemas de estancamiento del sector pesquero local, e incluso puede llegar a condicionar su necesaria expansión. También afectaría el potencial de crecimiento del sector dedicado a servicios turísticos y recreativos como la mencionada pesca deportiva y la navegación civil, actividades de grandes posibilidades de desarrollo en el marco de la oferta turística de La Paloma Grande para todo el año.

6- El impacto del proyecto no se restringe únicamente al recinto portuario, sino que se afectaría las áreas costeras linderas de las playas Bahía Grande y La Aguada, así como la caminería, tanto en la zona urbana de La Paloma grande cómo en los caminos y rutas de acceso. El transporte de 250.000 toneladas de rolos durante 290 días al año significa el tránsito de unos 30 camiones de 30 toneladas por día, en viajes de ida y de vuelta. Atravesarían el centro geográfico de La Paloma grande, donde hoy existe una costanera que une la cadena de playas desde el centro hacia el este, y circularían por la poblada, angosta y turística ruta 10 hasta mas allá de La Pedrera. En tiempos en que la seguridad vial preocupa tanto a las autoridades y que el incremento de los accidentes de tránsito con participación de camiones ha sido el mas significativo de los últimos años, este impacto debe ser considerado, porque sería muy probable que se incrementaran los accidentes y complicaciones en el tránsito vehicular y peatonal, poniendo en riesgo la seguridad física de nuestra población.

7- Es de esperar también un incremento notorio del estado de deterioro de la caminería, como viene sucediendo en todo el país a causa de la cada vez mayor circulación de vehículos de carga. Esta es otra preocupación reconocida por las autoridades nacionales y departamentales. Además de las molestias y riesgos para la población que supone circular en caminos en mal estado, nos preguntamos ¿Quién pagará la reparación de la caminería y la infraestructura dañada por el constante tránsito de camiones de carga?

8- El convenio alude al trayecto que seguirían los camiones desde la ruta 9 hasta su arribo al puerto. Tomarían el camino del Arbolito, que une las rutas 9 y 10 en un tramo de 13 Km. Luego tomarían la ruta 10 hacia el oeste a la altura de San Antonio, pasando por Punta Rubia, La Pedrera y Arachania hasta la vía del tren, desde donde llegarían al puerto a través de una proyectada ruta doble vía. Si la operativa comenzara mañana, debemos tener presente que el camino del Arbolito es de balasto, que la ruta 10 es angosta en ciertos tramos, y que no existe ninguna doble vía donde hoy se ubica la vía de tren en desuso. Es evidente que el estado actual de la caminería e infraestructura proyectada para el acceso de camiones es absolutamente deficiente. ¿Por donde circularían mientras tanto? ¿Por la ruta 15 desde Rocha y pasando por el frente de Costa Azul, Barrio Parque y La Aguada, zonas densamente pobladas? ¿O por la costanera desde Arachania hasta La Aguada, zona en franco crecimiento demográfico y de alto valor natural y turístico? Y aquí nos repetimos la pregunta ¿Cuánto dinero costaría acondicionar



la caminería y la infraestructura antedicha, y quién la pagaría?

9- Es evidente que esta operativa generaría toda clase de interferencias en el entorno de La Paloma grande. Nos preguntamos ¿Se han investigado los posibles impactos sobre la calidad de las playas cercanas, de las aguas, del parque Andresito, del paisaje, de la biodiversidad marina y terrestre, y de las áreas urbanas? ¿Se evaluó el impacto visual y sonoro, y la potencial contaminación con residuos de madera y eventual proliferación de plagas? Nos consta que no, porque las autoridades expresan que no es necesario hacer ningún informe de impacto pues el puerto ya existe. Es muy claro que este emprendimiento afectaría mucho más que al puerto. Por eso exigimos que se elabore un informe de impacto ambiental, económico y social de este proyecto, como lo ha solicitado el Municipio de La Paloma a las autoridades departamentales y nacionales, gestión que ha sido apoyada por la Asamblea de la UVLP. Conocemos experiencias de obras que causaron daños irreparables como sucedió en La Coronilla con la canalización de las aguas de los bañados hacia el océano. Debemos aprender de ello, mas aún quienes habitamos en una Reserva Mundial de Biósfera mundialmente reconocida a la que tenemos la obligación moral de proteger.

10- El convenio determina un cese de la operativa de camiones entre el 15 de diciembre y el 28 de febrero. A los ciudadanos residentes de La Paloma grande y a los cada vez más visitantes que recibimos fuera de la temporada alta, se nos obligaría a convivir con el tránsito permanente de camiones de carga. Tampoco parece ser una señal a favor de la histórica pretensión de extender la temporada turística mas allá el verano, y justo ocurre en tiempos en que se está produciendo un notorio incremento del flujo de visitantes en los meses de diciembre, marzo y abril y durante los fines de semana a lo largo de todo el año. Con esta medida, los organismos convenientes estarían acotando la temporada turística a sólo 75 días al año.

11- La valoración que hemos constatado entre los visitantes de La Paloma grande al enterarse de la eventual concreción de este proyecto es altamente negativa. Consideran que no sólo comprometería la calidad de los bienes naturales de la zona (especialmente de las playas) y del paisaje urbano y costero, sino que también afectaría la identidad de nuestros balnearios caracterizados por su tranquilidad y su entorno de naturaleza. Lamentablemente tampoco se cuenta con encuestas o estudios específicos sobre este punto. Creemos que deberían hacerse, ya que podemos correr el riesgo de transformar las características esenciales que hacen de este lugar un destino privilegiado y elegido por cada vez más turistas del país, de la región y de todo el mundo. Recordemos que el turismo es la industria mas consolidada, la que genera más empleos y la que mejor distribuye la renta en la zona.

12- Un argumento tradicionalmente utilizado por los promotores de esta clase de proyectos es la generación de nuevos empleos, casualmente en una zona que se encuentra en un pico histórico de nivel de actividad. En este caso, se habla de 11 nuevos empleos en la operativa portuaria. El propio Sr. Intendente ha reconocido que este proyecto no le deja casi nada a Rocha. Tampoco en este caso se ha hecho un estudio en el cual se evalúe el balance entre los puestos de trabajo que se generarían (de los cuales además se desconocen las características en cuanto a capacidades requeridas y salarios de los operarios), y los que podrían verse directa e indirectamente afectados. Ligando este punto con los anteriores, recordemos que el turismo genera miles de empleos directos y cientos de indirectos, ocupando a trabajadores y trabajadoras del





departamento de Rocha y de otros departamentos.

13- Es altamente probable que las inversiones inmobiliarias radicadas en las áreas más afectadas por la operativa (aledañas al puerto y a la zona de circulación de camiones), vean disminuido su valor. Esto ya estaría sucediendo en la actualidad, dada la incertidumbre existente entre los propietarios actuales y los promitentes inversores sobre el destino y uso futuro que se daría a la zona en cuestión.

14- En el Convenio se alude a la creación de una Comisión de Seguimiento del Desarrollo del Puerto de La Paloma, integrada por el MTOP, el MTD y la Intendencia de Rocha, que actuaría junto a un Grupo Asesor integrado por otras instituciones y organizaciones públicas y privadas vinculadas al turismo y la operativa portuaria. Si bien estos espacios constituyen un avance en la participación social, porque al menos se da voz a la ciudadanía organizada, nos genera serias dudas si efectivamente este grupo asesor tendrá incidencia en las decisiones de la Comisión. En este esquema, la ciudadanía tiene voz (que puede ser escuchada o no) pero no tiene voto. Nuestro segundo cuestionamiento es que estos ámbitos se crean una vez que el Convenio ya está firmado. En otras palabras, el hecho central para quienes cuestionamos la autorización de la operativa maderera en el balneario, ya está consumado. Y el tercer cuestionamiento, es que los organismos oficiales tienen una reconocida incapacidad de cumplir y de hacer cumplir la legislación y las normativas vigentes. Así lo han reconocido entre otros, el propio MVOTMA en su *Informe Geo Uruguay 2008* (del cual aconsejamos su lectura), y también la relatora de la ONU citada anteriormente durante su reciente visita a nuestro país (recomendamos leer el artículo publicado en *Búsqueda*, 23 de febrero de 2012).

15- No pensamos este proyecto sólo desde nuestro lugar, sino en el marco de un proyecto nacional. Los grandes mega emprendimientos que se encuentran en funcionamiento vienen generando inconvenientes y transformaciones muy drásticas en la dinámica social, ambiental y cultural de las localidades donde se instalaron. El departamento de Río Negro sigue ostentando uno de los mayores índices de desempleo del país. La localidad de Nueva Palmira presenta serios problemas de infraestructura por el enorme incremento de su operativa portuaria, que ha producido una importante explosión demográfica que ha distorsionado además la dinámica económica y social de la localidad, hecho reconocido incluso por miembros del Consejo Municipal Palmirense. Los beneficios económicos de estos megaproyectos quedan concentrados en unas pocas empresas (transnacionales en su mayoría), mientras que a la ciudadanía le quedan los perjuicios: infraestructuras dañadas, economía de dependencia, ambientes polucionados, y comunidades que pierden su identidad. Por eso entendemos que no sólo no nos sirven a nosotros. Tampoco le sirven al país.

16- Consideramos que una alternativa válida y de menor impacto para el traslado de madera hacia Fray Bentos, sería la utilización del ferrocarril con estos fines. El propio Presidente Mujica ha insistido en la necesidad de reactivar el transporte ferroviario en el Uruguay. De esta forma no sólo se evitarían los actuales inconvenientes (cada vez mayores) que están sucediendo en las congestionadas rutas y caminos rurales de todo el país, sino que se daría un nuevo impulso a una cantidad de pequeñas poblaciones rurales que hace décadas se encuentran deprimidas, dada su dependencia económica y social vinculada a la actividad ferroviaria que se desarrolló en el país hasta la década de 1980.



En síntesis, entendemos que tenemos fundadas razones para creer que este proyecto no deja un balance positivo para nuestra localidad, ni para el departamento (como lo reconoció el Sr. Intendente Barrios) ni para el país. Por el contrario, lo concebimos como parte de un modelo de desarrollo que se viene promocionando en el país y en el mundo desde hace décadas, y que está dando sobradas muestras de agotamiento. Las crisis estructurales que padecen los países centrales de la economía mundial (los mismos que han concentrado la mayor riqueza del planeta), mas el creciente agotamiento de los recursos naturales básicos para la vida, y la endémica situación de pobreza que padecen cientos de millones de personas en el mundo, son consecuencia de este modelo que ha demostrado con creces, que es absolutamente insostenible y que está llevando a la humanidad a una crisis civilizatoria sin precedentes. Debemos actuar ya desde nuestro lugar, en lo que nos sea posible, para encontrar alternativas viables a esta situación. Debemos hacerlo por nosotros, pero especialmente, por las generaciones que vendrán.

### **¿CUALES SON NUESTRAS PROPUESTAS PARA LA PALOMA GRANDE Y SU ENTORNO?**

Este escenario de incertidumbres y certezas nos ha llevado a un ejercicio permanente de reflexión y acción hacia la búsqueda de alternativas de desarrollo para nuestra comunidad, no desde una perspectiva localista sino desde una visión integradora con lo nacional y lo global.

Nada fácil ha sido este camino de construcción colectiva en el seno de la UVLP, porque la cultura de la no participación y el individualismo continúan firmemente arraigados en nuestra sociedad. Pero aquí radica parte de nuestras fortalezas, ya que a partir de la discusión sobre proyectos que entendemos que no nos favorecen, en la UVLP hemos sido capaces de construir propuestas con participación de todos los ciudadanos que tuvieron iniciativa y ganas de aportar. Propuestas que son mucho más genuinas que las que vienen de los grandes lobbys trasnacionales totalmente ajenos a nuestros intereses y que desconocen nuestra realidad. Las concepciones mas modernas sobre el desarrollo plantean que las propuestas que surgen desde la propia comunidad son las que tienen mayor pertinencia y posibilidades de éxito.

Las propuestas de la UVLP se resumen en el documento del *Proyecto Nautilo*, al que como se mencionó anteriormente, se puede acceder desde el sitio web [www.puertolapaloma.com](http://www.puertolapaloma.com). Los ejes de la propuesta se basan en el desarrollo planificado de los dos sectores económicos que han sido el motor histórico del desarrollo de La Paloma grande y su entorno: El Turismo y la Pesca. De ellos y de otros sectores anexos como la construcción y la provisión de servicios, ha vivido durante décadas nuestra población, y lo hace hasta el día de hoy. Es lo que sabemos y queremos hacer, y lo queremos hacer cada vez mejor, porque como hemos reconocido, tanto el turismo como la pesca tienen sus propios problemas y limitaciones. Pero sólo una vez que nos pongamos de acuerdo en la necesidad de consolidarlos como las actividades motoras de un desarrollo local y regional armónico y responsable, es que podremos dedicarle la atención que se merecen, sin disipar nuestras energías ni distraernos con los proyectos que no nos pertenecen ni nos favorecen. Hay mucho para trabajar y mejorar en estos sectores.

El *Proyecto Nautilo* de la UVLP, a modo de contribución para un manejo integrado de la zona costera de La Paloma grande, propone estimular un desarrollo que genere a corto y mediano plazo, importantes beneficios con un mínimo de inversión a escala local, a través del manejo



integrado de los recursos naturales, materiales, patrimoniales y humanos ya existentes. Este tipo de estrategias garantiza el crecimiento sustentable y la perdurabilidad de los recursos para las generaciones venideras. Dentro del proyecto se proponen cuatro ejes que sugieren la implementación de planes y acciones sobre diversas áreas. En el texto del *Proyecto Nautilo*, se detallan los impactos que tendrían las actividades que se proponen a nivel socioeconómico, sociocultural, educativo y ambiental. A continuación desarrollaremos brevemente los cuatro ejes mencionados.

1- El primer eje consiste en generar un **Centro Universitario** en materia de Manejo Costero y ramas afines, que impulse la investigación, la enseñanza y la extensión, estableciendo una relación directa con las necesidades de la comunidad. Se enmarcaría dentro del proceso de descentralización de la Universidad de la República que ha impulsado en forma reciente la creación del Centro Universitario Regional Este (CURE). Por las características naturales, geográficas y urbanísticas del lugar, La Paloma grande ofrece muy buenas condiciones para convertirse en la base logística de todas las disciplinas relacionadas a la gestión y manejo integrado de los recursos de la zona costera.

2- El segundo eje propone la realización de un **Proyecto alternativo para el puerto de La Paloma**, que incluye la construcción de un Complejo Puerto Deportivo y un Complejo Pesquero Artesanal. La propuesta busca mejorar las instalaciones turístico - deportivas del puerto de La Paloma y generar nuevas infraestructuras tanto para embarcaciones de travesía como de aquellas más pequeñas. Como principales resultados, figuran el incremento del turismo marítimo costero y la generación de nuevos empleos relacionados a los servicios asociados. Las nuevas infraestructuras propuestas representan un bajo impacto sobre la biota costera, contribuyendo a la conservación y valorización del lugar. Asimismo, se propone impulsar un puerto pesquero de pequeño y mediano porte, actividad que contribuye no sólo a rescatar un oficio tradicional y valorizar al pescador como patrimonio del lugar, sino que impulsa el desarrollo local ya que la renta generada permanece en la zona y en los propios trabajadores, apuntando a la distribución equitativa de los recursos generados. Esto implicaría la articulación, entre otras instituciones y organismos, con la educación técnico profesional para la enseñanza de oficios vinculados al sector pesquero, lo que a la vez actuaría como un impulso para el desarrollo de la proyectada Universidad Tecnológica y su descentralización territorial, y una contribución a la generación de empleo genuino para la población local, en especial los jóvenes.

3- El tercer eje lo constituye la promoción de un **Turismo responsable y sustentable** basado en el concepto de *Geoturismo*. Esto implica generar acciones en línea con la tendencia turística mundial de buscar modalidades respetuosas de los valores naturales y culturales de cada destino, así como de las formas de vida y costumbres de localidades próximas entre sí, conformando así un circuito turístico con atractivos complementarios (ese es el concepto clave del *Geoturismo*), siempre basados en sus valores naturales y patrimoniales. Así se lograría integrar al turismo de sol y playa con el ecoturismo, el turismo rural, el histórico-patrimonial y el recientemente promocionado turismo social. Para desarrollar esta estrategia, es necesario trabajar en la construcción de nuevas relaciones entre la sociedad y su entorno, lo que implica un plan general de educación ambiental con el objetivo de sensibilizar y generar conocimiento sobre los bienes naturales locales por parte de la comunidad. La costa atlántica de Uruguay y el propio departamento de Rocha, presentan un alto potencial para el desarrollo de esta forma de



turismo. Para verificar la certeza de esta afirmación, basta enumerar los infinitos atractivos que se encuentran en la región y mas concretamente en nuestro departamento. Por su ubicación estratégica y por su infraestructura, La Paloma grande cuenta con un altísimo potencial para convertirse en un centro logístico de turismo responsable. Entre los principales argumentos, se encuentra su condición de portal de acceso a los Bañados del Este declarados por UNESCO como Reserva Mundial de Biósfera, estatus que debemos mantener y potenciar.

4- El cuarto eje consiste en la **revalorización e integración de infraestructuras ya existentes** como contribución al desarrollo local y la mejor calidad de vida de residentes y visitantes. Como primera acción, se propone conformar un polo logístico social, cultural y deportivo que congregue y estimule al desarrollo integral de la comunidad. Se propone la utilización coordinada de las instalaciones y servicios ya existentes que, en la mayoría de los casos, no son explotados en su máximo potencial a raíz de la falta de articulación entre los actores públicos y privados que los gestionan. Este polo lo conforman, entre otros centros estratégicos, la playa Bahía Grande, el salón municipal Casa Bahía, el Centro Cultural, el puerto, la antigua estación de AFE, el Gimnasio cerrado, el Liceo de La Paloma y la Escuela Pública N° 52. Esta iniciativa debe complementarse con otras obras necesarias para lograr la mayor eficiencia de este polo. Entre otras, se propone la recuperación y valorización del ramal ferroviario como estrategia de rescate y conservación de su valor patrimonial, mediante la construcción de una ciclo vía que una puntos estratégicos de la zona (el centro - La Aguada - Costa Azul y la zona portuaria). En este eje también se incluye un proyecto para traslado de público hacia el Paisaje Protegido Laguna de Rocha, área integrada al SNAP y considerada parte clave del patrimonio local y nacional. Finalmente, se presenta la creación de un Centro de Interpretación del Sistema Costero Oceánico, un sitio estratégico para el desarrollo de la educación ambiental local y de orientación para los visitantes como un atractivo más de la localidad.

Estos han sido los principales lineamientos del *Proyecto Nautilo* de la UVLP, que ha sido elaborado de forma participativa por un grupo numeroso de vecinos, que ha sido presentado y difundido a través de diversos medios (audiovisual, sitio web, 1° Encuentro de Comunidades Costeras) y que cuenta con el apoyo de 2.500 ciudadanos comprometidos con La Paloma.

Entendemos que las propuestas contenidas en nuestro proyecto son absolutamente complementarias entre sí, y van en la misma línea de varios proyectos, planes y políticas que se promueven desde el Gobierno Central y desde la Intendencia Municipal. La consolidación del Uruguay Natural como una política de estado y no como un simple slogan ajeno a la realidad, la puesta en marcha de un Sistema Nacional de Áreas Protegidas con capacidades reales y efectivas de cumplir su objetivo, la descentralización universitaria y la revalorización de la enseñanza técnico profesional, la reactivación del servicio de transporte por ferrocarril, la implementación de políticas de manejo pesquero que favorezcan la pesca artesanal y de mediano porte, la distribución equitativa de la riqueza generada entre la población, la generación de empleos genuinos, y fundamentalmente la consolidación de la participación ciudadana prevista en varias leyes recientemente aprobadas, (entre otras en el artículo 5° de la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible), todas van en el mismo sentido de nuestra propuesta. Esta última Ley alude a la importancia estratégica de la planificación ambientalmente sustentable, con equidad social y cohesión territorial. Podríamos citar más, pero es suficiente a los efectos de demostrar que las propuestas de la UVLP se encuentran en total sintonía con numerosas





iniciativas promovidas desde el sector oficial nacional y departamental.

## **NUESTRO MENSAJE FINAL**

Finalmente, deseamos reafirmar la visión contraria a la autorización de la operativa prevista en el convenio antes aludido, y actuaremos en consecuencia con nuestra postura hasta lograr su suspensión. Por ello, la Asamblea de la Unión de Vecinos respalda las acciones realizadas en este sentido por el Consejo Municipal de La Paloma.

Y que quede bien claro que nos oponemos a este proyecto de terminal maderera, porque apostamos a un desarrollo diferente para nuestra localidad, para el departamento de Rocha y para el país, donde el puerto de La Paloma es un pilar fundamental para consolidar el destino y la vocación turística y pesquera de nuestro pueblo. Un proyecto de desarrollo con estas características, además de necesario, es perfectamente posible y, a nuestro humilde entender, tiene el perfil que nuestra sociedad necesita y va en sintonía con los cambios urgentes que debería procesar la humanidad para superar la crisis económica estructural y civilizatoria por la que atraviesa. Hemos demostrado que tenemos propuestas en esta dirección, y que desde el lugar que ocupamos cada uno de los ciudadanos que integramos la UVLP, haremos lo posible por realizarlos porque amamos este lugar, y porque está en juego el futuro de nuestros hijos y de nuestros nietos.



*La Paloma, abril de 2012.*