
[Uruguay se endeuda con millonaria infraestructura al servicio de una multinacional celulósica](#)

La empresa UPM exigió al gobierno uruguayo, como una condición para instalar su segunda fábrica celulósica, la construcción de una nueva vía férrea desde el sitio donde UPM planea ubicar su fábrica hasta el puerto. Los costos de los proyectos de infraestructura al servicio de UPM los cubrirá el gobierno.

La infraestructura de un país o región es clave para el neocolonialismo extractivista en países del Sur global. Las empresas estudian y seleccionan en forma estratégica los lugares donde les es más rentable instalarse, considerando además el desempleo local, la escasa oposición local organizada y una legislación nacional/regional favorable a sus intereses, entre otros. Todo esto en desmedro de la calidad de vida de los habitantes y del ambiente.

En el caso de las empresas de celulosa, cuando ya cuentan con grandes extensiones de monocultivos de pinos o eucaliptos -como en Uruguay-, **la infraestructura es lo que hace viable o no la instalación de una fábrica.** Las empresas necesitan de una red vial que asegure el traslado de la madera desde las plantaciones hasta la fábrica y el posterior traslado de la celulosa producida hasta los puntos de exportación a los mercados internacionales.

En un acuerdo secreto **la empresa finlandesa UPM exigió al gobierno uruguayo una serie de requisitos como condición indispensable para decidir si instalará o no su segunda fábrica en el país** - la tercera celulósica en Uruguay. (1) Entre los requisitos está la construcción de una nueva vía férrea que va desde el sitio donde UPM planea ubicar la nueva fábrica, en el centro del país, hasta el Puerto de Montevideo, cubriendo casi 300 km.

Cuando el acuerdo entre UPM y el gobierno se hizo público, se conocieron los detalles de las obras de infraestructura que el Estado uruguayo se había comprometido a realizar a su cargo y costo. Además de las millonarias obras del ferrocarril, asumirá el diseño, construcción y mantenimiento de: un "Proyecto Portuario", terminal exclusiva para la celulosa y derivados de UPM (productos químicos, productos forestales, etc.); el dragado necesario del canal de conexión entre el Río de la Plata y la dársena adyacente a la terminal portuaria de UPM; un "Proyecto de Viaducto" para facilitar el cruce de la vía férrea con la rambla portuaria y brindar acceso ininterrumpido a los trenes transportando carga de UPM hacia el puerto; y "Proyectos Viales" que comprenden la renovación de rutas aptas para la circulación de camiones semirremolques de 48 toneladas y camiones tritrenes y el refuerzo de puentes en la zona de influencia de UPM en el centro del país. (2)

Estas obras **costarán más del doble de lo anunciado** en un principio por el Gobierno. La inversión del pueblo uruguayo prácticamente duplicará a la de la empresa. De esta manera, se repite el histórico patrón colonial: mientras que la empresa transnacional consigue las condiciones más beneficiosas para su negocio, **el pueblo se endeuda para realizar obras que no responden a sus intereses sino que, por el contrario, habilitan la expansión y ganancias de una industria extractiva** que incrementa la superficie de monocultivos de árboles, expulsa a la población rural, consume y contamina suelos y cursos de agua y no genera los empleos prometidos.

Por más que el gobierno uruguayo intenta justificar su decisión al afirmar que la segunda fábrica de UPM generará miles de puestos de trabajo, considerando los empleos indirectos, **la empresa en su proyecto menciona tan sólo los 300 empleos directos en las instalaciones de la fábrica** (incluyendo los trabajadores de la fábrica de UPM2, los trabajadores de la planta de químicos y los encargados de mantenimiento) y 100 empleos en empresas de servicios como alimentación, limpieza, seguridad, etc. (3)

La política de apertura del gobierno uruguayo a la inversión extranjera, su desesperada carrera para cumplir en tiempo y forma las exigencias de UPM, y las declaraciones de los representantes de gobierno que trascienden en la prensa dan a entender un total apoyo ciudadano a estos megaproyectos. Sin embargo, la opinión de la sociedad uruguaya está dividida y a medida que se conocen los detalles del acuerdo y de estos emprendimientos, aumenta la población que cuestiona tanto la legalidad y contenido del acuerdo como los proyectos de infraestructura y de instalación de la fábrica de celulosa.

La esperanza está puesta en el trabajo de hormiga y en el fortalecimiento de las distintas organizaciones e iniciativas ciudadanas que intentan visibilizar lo que está ocurriendo, denunciando los impactos; informando a la población; defendiendo los derechos de ciudadanos y ciudadanas, pero, por sobre todas las cosas, negándose a esta nueva forma de colonialismo.

(Des)información, la estrategia del gobierno

En 2016, cuando se hizo pública la intención de UPM de instalar su segunda fábrica en nuestro país, el Presidente de Uruguay declaró: "La empresa va a destinar 4.000 millones de dólares y el Uruguay va a tener que invertir 1.000 millones de dólares", para cumplir con las exigencias de infraestructura de UPM. (4)

Sin embargo, a medida que el gobierno fue realizando sus "deberes" (armado de pliegos de condiciones, recepción de presupuestos, etc), se ha concretado lo que organizaciones y movimientos sociales denunciaron desde un comienzo: la inversión real que estaría asumiendo Uruguay sería mucho mayor -y la de la empresa mucho menor- a lo declarado originalmente. Tal es así que los costos de infraestructura están estimados actualmente en más de 4.000 millones de dólares americanos para Uruguay, mientras que UPM no invertirá más de 2.400 millones de dólares y contará con la exención de la gran mayoría de los impuestos nacionales al instalarse y operar en una zona franca. (5)

En sus declaraciones a la prensa, el Ministro de Transporte insiste en que el nuevo tren será "un tren por y para los uruguayos" refiriéndose al transporte de pasajeros y de otras cargas que podrán llegar a la capital del país por esta nueva vía férrea. (6)

Sin embargo **este proyecto de infraestructura responde de inicio a fin a las exigencias de UPM.** Los más de 270 km de vía férrea inician en la terminal portuaria de UPM, pasan por la zona franca en Pueblo Centenario donde se instalará la fábrica de celulosa de UPM y termina en Paso de los Toros, lugar donde se ubicará la planta de desechos de UPM. Según el acuerdo, **Uruguay está obligado "como mínimo" a habilitar a UPM acceso sin restricciones las 24 horas del día, los 365 días del año a la nueva vía férrea** a partir de la fecha de finalización de la Planta de Celulosa y a garantizar un mínimo de 6 viajes diarios en ambos sentidos para el transporte de celulosa fábrica-puerto y 1 viaje diario ida y vuelta para cargamento de productos químicos hacia la fábrica. (2)

En principio, nada indica que la vía esté pensada para otras prestaciones. El proyecto no cuenta, por

ahora, con otras terminales de carga ni prevé la logística necesaria para cargar otro tipo de mercadería en su trayecto. Por otra parte, **los trenes de pasajeros existentes en Uruguay no son compatibles con esta nueva infraestructura**. La obra está tan al servicio de la empresa que tanto la población como los medios de prensa lo llaman: “El tren de UPM”.

Según representantes del Sindicato de Trabajadores Ferroviarios y de la Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE), las máquinas que ha utilizado AFE hasta ahora para el transporte de carga y pasajeros seguramente no van a ser aptas para circular en la nueva vía construida para UPM. (7) AFE brindaba un servicio de pasajeros en pequeños tramos que cesó el 14 de junio de este año debido al inicio de obras para UPM.

Impactos de “El tren de UPM”

La nueva vía de tren se construirá sobre el trazado existente que data de la segunda mitad del siglo XIX, época en la que no existían la mayoría de los centros poblados que encontramos hoy en torno a este eje vial, muchos de los cuales surgieron a partir de las estaciones de tren. Según los datos oficiales, hay cerca de 38.000 personas viviendo dentro del área de influencia de este proyecto. (8)

La obra afectará a poblaciones en varios departamentos, con consecuencias directas como la **expropiación** de sus terrenos o los impactos producidos por los **ruidos, vibraciones**, etc. Si bien la obra propuesta mantiene el actual terraplén, implica el desmantelamiento de las vías existentes para instalar una infraestructura adecuada que garantice el **tránsito las 24 horas del día los 365 días del año de trenes de carga de unos 800 metros de largo** con locomotoras que pueden llegar a una velocidad máxima de 100 kilómetros por hora. (9)

Un proyecto de esta magnitud y destinado al **traslado industrial de celulosa y productos químicos peligrosos**, como soda cáustica y ácido sulfúrico, no debería atravesar centros urbanos. Se calcula que anualmente se transportarán 350.000 toneladas de ácido sulfúrico, soda cáustica, combustible, piedra caliza y sal entre la terminal portuaria y la planta. (10)

La suspensión del servicio de pasajeros de AFE **para iniciar las obras de UPM afectó a unas 1.300 personas**, principalmente trabajadores que lo utilizaban para trasladarse diariamente entre Montevideo y poblados relativamente cercanos. La principal ventaja para estos usuarios era el costo bastante menor del boleto y la rapidez respecto al ómnibus en la zona metropolitana, además de una mayor comodidad. (11)

Para los trabajadores ferroviarios, el tren de UPM marca el comienzo del fin del monopolio de los ferrocarriles estatales, abriendo la puerta a las empresas privadas que utilizarán una vía construida con dinero del pueblo uruguayo.

¿Infraestructura para qué y para quién? Las obras de infraestructura de un país deben responder a las necesidades de la población y no a las exigencias de un capital extranjero. En este caso, este proyecto para UPM no considera estudios ni normativas territoriales existentes en el marco de la Ley de Ordenamiento Territorial de Uruguay.

Oposición ciudadana e iniciativas constitucionales

UPM no tiene el aval social, la población está dividida entre quienes piden nuevos puestos de trabajo y sueñan con mejorar su calidad de vida, apostando para eso a las promesas de UPM y el gobierno, y entre quienes expresan su descontento aludiendo no solo a los impactos socio-ambientales sino

en primer lugar a la inversión millonaria que el país debe hacer para asegurarle a la empresa cuantiosos beneficios.

“Por el costado de la vía” es un grupo de vecinos y vecinas de Montevideo que se verán afectados por el tren de UPM. Denuncian los impactos del proyecto ferroviario y defienden los derechos de la gente que vive en las cercanías de la vía a lo largo de su recorrido por Montevideo. Realizaron gestiones ante organismos de Derechos Humanos, Parlamento, autoridades de Gobierno Municipal, Ministerio de Medio Ambiente, etc. denunciando todo tipo de irregularidades en el proceso de aprobación del tren. (12) Destacan que los **trenes van a transitar a alta velocidad**, lo que implica vibraciones, ruidos, contaminación del aire, “son trenes de 8 cuadras de largo y van a pasar entre 60 y 80 kilómetros por hora y tienen que pasar a esa velocidad porque tienen 6 horas para ir del Puerto de Montevideo a Paso de los Toros, si superan las 6 horas no pagan el canon, por eso va vallado y por eso hay barreras, las barreras no son para protección de la gente, las barreras son para protección y circulación del tren”. (13)

El Movimiento por un Uruguay Sustentable (MOVUS) también ha dado seguimiento a los proyectos de infraestructura analizando y denunciando las distintas irregularidades del proceso y promoviendo el debate público sobre el tema. Esto a pesar de que la información facilitada a la población ha sido siempre fraccionada, compartida a partir de gestiones ciudadanas de solicitudes de acceso a la información pública, o proporcionada una vez consumados los hechos. (14)

El grupo “NO al tren de UPM”, integrado por personas que viven en el Municipio C de Montevideo, lleva adelante una Iniciativa Constitucional para prohibir el paso del tren de UPM por esa zona urbana, para eso debe conseguir la firma del 15% de los habilitados para votar en dicho municipio.

Iniciativas similares se llevan a cabo en diversas localidades a lo largo del trayecto de la vía férrea: Santa Bernardina, Durazno, Florida, Sarandí Grande, 25 de Mayo, Progreso, Canelones, La Paz y otras localidades se están sumando.

Un sinnúmero de charlas informativas, promovidas por la sociedad civil organizada, se vienen dando en distintos barrios del país. El 14 de junio se hizo una manifestación en la estación de trenes de Montevideo, despidiendo al último tren de pasajeros que transitará por ahora y hasta dentro de al menos los tres años que dure la obra de UPM.

En junio de este año se conformó la “Coordinación Nacional de Organizaciones Sociales Contra UPM” para congregar a las distintas organizaciones sociales que se oponen a la nueva fábrica

La primera acción de esta Coordinación consistió en la entrega de una carta al Cónsul Honorario de Finlandia en Uruguay con el objetivo de **hacerle saber al gobierno y a los ciudadanos finlandeses que en Uruguay existe una creciente oposición social al proyecto de UPM.**

“Entendemos que este proyecto pactado entre UPM y el Poder Ejecutivo uruguayo –de forma arbitraria e inconstitucional-, constituye un grave ataque a la soberanía, al ambiente y a los derechos humanos de este país”, denunciaron las organizaciones. “Como habitantes de este territorio nos consideramos seriamente afectados en nuestros legítimos derechos e intereses y apelaremos a todas las instancias posibles para que UPM2 no se lleve a cabo. Por esta razón, hacemos este llamado a la responsabilidad del gobierno finlandés y de la empresa UPM para que desistan de este megaproyecto”, finaliza la carta. (15)

Lizzie Díaz

Integrante del secretariado del WRM

-
- 1.- <https://wrm.org.uy/es/articulos-del-boletin-wrm/seccion1/uruguay-la-amenaza-de-una-tercer-mega-fabrica-de-celulosa>
 - 2.- https://medios.presidencia.gub.uy/tav_portal/2017/noticias/NO_Y823/contrato_final.pdf
 - 3.- http://www.mvotma.gub.uy/participacion-ciudadana-ambiente/manifiestos-de-ambiente/item/download/10967_3e7971165bdf5e1e15f0f688ad7bbf98
 - 4.- <https://www.elpais.com.uy/informacion/upm-invertira-us-millones-uruguay-us-millones-planta.html>
 - 5.- https://www.sudestada.com.uy/articleId_940b82f5-5c08-4563-b9c5-4e3fe0640d43/10893/Detalle-de-Noticia
 - 6.- <https://www.elpais.com.uy/informacion/politica/colocaron-piedra-fundamental-obra-tren-uruguayos-dijo-rossi.html>
 - 7.- <https://www.búsqueda.com.uy/nota/los-trenes-y-vagones-de-las-ferroviarias-estatales-no-cumplen-las-condiciones-para-usar-las>
 - 8.- <http://www.radio36.com.uy/entrevistas/2019/06/14/gomez.html>
 - 9.- https://www.sudestada.com.uy/articleId_55380029-a4e3-4444-9a2f-f63e66759158/10893/Detalle-de-Noticia
 - 10.- <https://www.búsqueda.com.uy/nota/terminal-de-upm-en-el-puerto-tiene-potencial-impacto-negativo>
 - 11.- https://www.sudestada.com.uy/articleId_1f7e2a20-f723-47e5-8fad-4bd63cc15a22/10893/Detalle-de-Noticia
 - 12.- <https://www.facebook.com/groups/2132029693714420/>
 - 13.- <http://zur.org.uy/content/por-el-costado-de-la-v%C3%ADa>
 - 14.- <https://www.facebook.com/movus.uruguay/>
 - 15.- <http://www.guayubira.org.uy/2019/06/organizaciones-uruguayas-dicen-no-a-upm2/>