
[O Uruguai se endivida com infraestrutura milionária a serviço de uma multinacional da celulose](#)

Como condição para instalar sua segunda fábrica de celulose, a UPM exigiu que o governo uruguaio construa uma nova ferrovia, do local onde a empresa planeja sua fábrica até o porto. Os custos dos projetos de infraestrutura a serviço da UPM serão pagos pelo governo.

A infraestrutura de um país ou região é fundamental para o neocolonialismo extrativista no Sul global. As empresas estudam e escolhem estrategicamente os locais onde é mais lucrativo se instalar, considerando, também, se há desemprego, pouca oposição organizada e uma legislação nacional/regional favorável aos seus interesses, entre outros fatores. Tudo isso em detrimento da qualidade de vida dos habitantes e do meio ambiente.

No caso das empresas de celulose, quando já possuem grandes áreas de monoculturas de pinus ou eucalipto – como no Uruguai – **a infraestrutura é o que torna a instalação de uma fábrica viável ou não.** As empresas precisam de uma rede viária que garanta o transporte da madeira das plantações para a fábrica e a posterior transferência da celulose produzida até os pontos de exportação aos mercados internacionais.

Em um acordo secreto, **a finlandesa UPM impôs ao governo uruguaio uma série de condições para decidir se instalaria ou não sua segunda unidade no país** – a terceira fábrica de celulose no Uruguai. (1) Entre os requisitos está a construção de uma nova ferrovia que vai do local onde a UPM planeja instalar a nova fábrica, no centro do país, até o Porto de Montevideú, cobrindo quase 300 km.

Quando o acordo entre a UPM e o governo veio a público, conheceram-se os detalhes das obras de infraestrutura que o Estado uruguaio se comprometera a realizar, arcando com responsabilidades e custos. Além das milionárias obras ferroviárias, o governo assumirá o projeto, a construção e a manutenção de: um “Projeto Portuário”, isto é, um terminal exclusivo para celulose e derivados produzidos pela UPM (produtos químicos, florestais, etc.); a dragagem que venha a ser necessária do canal ligando o Rio da Prata e a doca adjacente ao terminal portuário da empresa; um “Projeto de Viaduto” para facilitar o cruzamento da ferrovia com a avenida portuária e proporcionar acesso ininterrupto aos trens que transportam cargas da UPM ao porto; e “Projetos Rodoviários”, que incluem a renovação de estradas adequadas à circulação de caminhões semirreboques e tritrens de 48 toneladas, e o reforço de pontes na área de influência da UPM, no centro do país. (2)

Essas obras **custarão mais que o dobro do que foi anunciado** inicialmente pelo governo. O povo uruguaio investirá quase o dobro da empresa. Assim, repete-se o padrão colonial histórico: enquanto a transnacional obtém as condições mais vantajosas para seus negócios, **o povo se endivida para realizar obras que não atendem aos seus interesses, pelo contrário, permitem a expansão e os lucros de uma indústria extrativa** que aumenta a área de monoculturas de árvores, expulsa a população rural, consome e contamina solos e cursos d’água e não gera os empregos prometidos.

Por mais que o governo uruguaio tente justificar sua decisão afirmando que a segunda fábrica da

UPM gerará milhares de empregos, considerando os empregos indiretos, **o projeto da empresa menciona apenas 300 empregos diretos nas instalações da fábrica** (incluindo os trabalhadores da fábrica UPM2, os da planta química e os responsáveis ??pela manutenção) e 100 postos de trabalho em empresas de serviços como alimentação, limpeza, segurança, etc. (3)

A política do governo uruguaio de abertura ao investimento estrangeiro, sua desesperada corrida para cumprir as exigências da UPM a tempo e a contento, e as declarações dos representantes do governo que aparecem na imprensa sugerem que esses megaprojetos contam com apoio total dos cidadãos. No entanto, a sociedade uruguaia está dividida e, à medida que vão sendo conhecidos os detalhes do acordo e desses empreendimentos, aumenta o número de pessoas que questiona tanto a legalidade quanto o conteúdo do acordo, bem como os projetos de infraestrutura e de instalação da fábrica de celulose.

A esperança está no trabalho de formiga e no fortalecimento das diferentes organizações e iniciativas cidadãos que tentam dar visibilidade ao que está acontecendo, denunciando os impactos, informando a população, defendendo os direitos dos cidadãos, mas, acima de tudo, recusando essa nova forma de colonialismo.

(Des)informação, a estratégia do governo

Em 2016, quando foi anunciada a intenção da UPM de instalar sua segunda fábrica em nosso país, o presidente do Uruguai declarou: “A empresa destinará 4 bilhões de dólares e o Uruguai terá que investir 1 bilhão de dólares” para atender aos requisitos de infraestrutura da UPM. (4)

No entanto, à medida que o governo ia cumprindo seus “deveres” (armado de especificações do projeto, recebimento de orçamentos, etc.), aconteceu o que organizações e movimentos sociais haviam denunciado desde o início: o investimento real assumido pelo Uruguai seria muito maior do que o inicialmente declarado, e o da empresa, muito menor. Tanto é assim que os custos de infraestrutura estão estimados atualmente em mais de 4 bilhões de dólares para o país, enquanto a UPM não investirá mais de 2,4 bilhões de dólares e, ao se instalar e operar em uma zona franca, será isenta da grande maioria dos impostos nacionais. (5)

Em suas declarações à imprensa, o Ministro dos Transportes insiste em que a nova ferrovia será “um trem feito pelos uruguaios e para os uruguaios”, referindo-se ao transporte de passageiros e outras cargas que possam chegar à capital do país por essa nova via. (6)

No entanto, **esse projeto de infraestrutura atende, do início ao fim, às exigências da UPM**. Os mais de 270 km de ferrovias começam no terminal portuário da empresa, passam pela zona franca, em Pueblo Centenario, onde será instalada a fábrica de celulose da UPM, e terminam em Paso de los Toros, onde estará a planta de resíduos da empresa. Segundo o acordo, **o Uruguai é obrigado, “pelo menos”, a permitir o acesso irrestrito da UPM à nova ferrovia, 24 horas por dia, 365 dias por ano**, a partir da data de conclusão da Fábrica de Celulose, e a garantir um mínimo de seis viagens diárias em ambos os sentidos, para o transporte de polpa e uma viagem de ida e volta por dia, para o embarque de produtos químicos para a fábrica. (2)

Em princípio, nada indica que a ferrovia esteja destinada a outros usos. O projeto não conta, por enquanto, com outros terminais de carga nem prevê a logística necessária para transportar outro tipo de mercadoria em seu trajeto. Além disso, **os trens de passageiros existentes no Uruguai não são compatíveis com essa nova infraestrutura**. A obra está tão a serviço da empresa que tanto a população quanto a mídia a chamam de “o trem da UPM”.

De acordo com representantes do Sindicato dos Trabalhadores Ferroviários e da Administração de Ferrovias do Estado (AFE), as máquinas usadas pela AFE até o momento para o transporte de cargas e passageiros certamente não estarão aptas a circular na nova ferrovia construída para a UPM. (7) A AFE prestava um serviço de passageiros em pequenos trechos, que cessaram em 14 de junho deste ano, devido ao início dessas obras.

Impactos do “trem da UPM”

A nova ferrovia será construída sobre o traçado existente, que data da segunda metade do século XIX, época em que não existia a maioria dos povoados e cidades que encontramos hoje em torno desse eixo viário, muitos dos quais surgiram a partir das estações de trem. Segundo dados oficiais, cerca de 38.000 pessoas vivem na área de influência do projeto. (8)

A obra afetará populações em vários departamentos [estados do Uruguai] com consequências diretas, como a **expropriação** de suas terras ou os impactos produzidos pelo ruído, pela vibração, etc. Embora mantenha a base atual, a obra proposta envolve o desmantelamento de vias existentes e a instalação de uma infraestrutura adequada para garantir o **trânsito de trens de carga de cerca de 800 metros de comprimento**, 24 horas por dia, 365 dias por ano, com locomotivas que podem atingir 100 quilômetros por hora. (9)

Um projeto dessa magnitude e destinado ao **transporte industrial de celulose e produtos químicos perigosos**, como soda cáustica e ácido sulfúrico, não deve atravessar centros urbanos. Calcula-se que 350.000 toneladas de ácido sulfúrico, soda cáustica, combustível, calcário e sal serão transportadas anualmente entre o terminal portuário e a fábrica. (10)

A suspensão do serviço de passageiros da AFE **para iniciar as obras da UPM afetou cerca de 1.300 pessoas**, principalmente trabalhadores que o usavam para se deslocar diariamente entre Montevideu e pequenas cidades relativamente próximas. A principal vantagem para esses usuários era o custo muito menor da passagem e a rapidez com relação ao ônibus na região metropolitana, além de maior comodidade. (11)

Para os trabalhadores ferroviários, o trem da UPM marca o início do fim do monopólio das ferrovias estatais, abrindo as portas para empresas privadas que usarão uma estrada construída com dinheiro do povo uruguaio.

Infraestrutura para quê e para quem? As obras de infraestrutura de um país devem responder às necessidades da população e não às exigências do capital estrangeiro. Nesse caso, o projeto para a UPM não leva em consideração estudos ou regulamentos territoriais existentes no marco da Lei de Organização Territorial do Uruguai.

Oposição cidadã e projetos de iniciativa popular

A UPM não tem aval social. A população está dividida entre aqueles que pedem novos empregos e sonham com melhorar sua qualidade de vida, apostando nas promessas da UPM e do governo, e quem expressa o seu descontentamento aludindo não só aos impactos socioambientais, mas, em primeiro lugar, ao investimento milionário que o país deve fazer para assegurar muitos benefícios à empresa.

Por el costado de la vía (Ao lado do trilho do trem) é o nome de um grupo de moradores e moradoras de Montevideu que serão afetados pelo trem da UPM. Eles denunciam os impactos do

projeto ferroviário e defendem os direitos de quem mora nas proximidades da ferrovia em seu trajeto pela cidade. Eles procuraram organismos de Direitos Humanos, o Parlamento, autoridades do Governo Municipal, o Ministério do Meio Ambiente, etc. para denunciar todos os tipos de irregularidades no processo de aprovação do trem. (12) O grupo observa que **os trens se deslocarão em alta velocidade**, causando vibração, ruído, poluição do ar, etc. “São trens de oito quadras de comprimento, que vão passar a velocidades entre 60 e 80 km/h, e eles precisam passar a essa velocidade porque têm 6 horas para ir do Porto de Montevideú até Paso de los Toros. Se conseguem superar as 6 horas, não pagam a taxa, por isso há valas e barreiras, e essas barreiras não são para proteger as pessoas, e sim para a proteção e a circulação do trem”. (13)

O Movimento por um Uruguai Sustentável (MOVUS) também monitorou os projetos de infraestrutura, analisando e denunciando as diferentes irregularidades do processo e promovendo o debate público sobre o tema. Isso ocorre apesar de as informações fornecidas à população sempre terem sido fracionadas, compartilhadas a partir de iniciativas cidadãs de acesso à informação pública ou fornecidas quando os fatos já estavam consumados. (14)

O grupo “NÃO ao trem da UPM”, composto de pessoas que moram no distrito C de Montevideú, leva a cabo um projeto de lei de iniciativa popular para proibir a passagem do trem da UPM por essa zona urbana, e para isso, deve obter as assinaturas de 15% das pessoas habilitadas a votar no referido distrito.

Iniciativas semelhantes são realizadas em vários locais ao longo do trajeto da ferrovia: Santa Bernardina, Durazno, Florida, Sarandí Grande, 25 de Mayo, Progreso, Canelones, La Paz e outros locais estão se unindo.

Têm acontecido muitas palestras informativas, promovidas pela sociedade civil organizada, em diferentes bairros do país. Em 14 de junho, foi realizada uma manifestação na estação de trens de Montevideú, para se despedir do último trem de passageiros a circular por, pelo menos três anos, até a conclusão da obra da UPM.

Em junho deste ano, foi formada a “Coordenação Nacional de Organizações Sociais contra a UPM”, para reunir as diferentes organizações sociais que se opõem à nova fábrica.

A primeira ação dessa Coordenação consistiu na entrega de uma carta ao Cônsul Honorário da Finlândia no Uruguai, com o objetivo de **informar ao governo e aos cidadãos finlandeses que há uma crescente oposição social no Uruguai ao projeto da UPM**. “Entendemos que esse projeto acordado entre a UPM e o Poder Executivo uruguaio, de maneira arbitrária e inconstitucional, constitui um grave atentado à soberania, ao meio ambiente e aos direitos humanos deste país”, informaram as organizações. “Como habitantes deste território, nós nos consideramos seriamente afetados em nossos direitos e interesses legítimos, e apelaremos a todas as instâncias possíveis para que o projeto UPM2 não seja levado a cabo. Portanto, fazemos este apelo à responsabilidade do governo finlandês e da empresa UPM para que desistam desse megaprojeto”, conclui a carta. (15)

Lizzie Díaz, lizzie@wrm.org.uy
Membro do secretariado do 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/>