

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DIACT) et de la COFHUAT

SECRETARIAT : Jacques Molinari 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON
Tél/Fax : 33 (0)4 93 35 35 17 - Courriel : gir.maralpin@wanadoo.fr ; Internet : www.gir-maralpin.org

¿Que futuro para La Pedrera y la región ante la nueva coyuntura?

Encuentro programado por el *Laboratorio de Prospectiva Territorial de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de la República* [LaboPt] con el apoyo del *Club La Pedrera*

Club La Pedrera (Rocha, Uruguay)

Viernes 23 noviembre 2012

●
Contribución y comentarios de Jacques Molinari

Secretario Científico del GIR Maralpin

●

Ingeniero y doctor en ciencias, Jacques Molinari ejerció, entre otros organismos, en el *Commissariat à l'Énergie Atomique* [Comisión nacional francesa de Energía Atómica], en el *Office International de l'Eau* [Oficina Internacional del Agua (Francia)] y en la *Organización Internacional de Energía Atómica* (AIEA/IAEA/OIEA) en Viena, y culminó su carrera profesional como Consejero Científico en la Embajada de Francia en Hungría. Posteriormente fundó, en 1996, el *GIR Maralpin*, una sociedad científica pluridisciplinaria consagrada al ordenamiento del territorio transfronterizo franco-italiano.

En el marco de sus actividades científicas, Jacques Molinari efectuó en América Latina numerosas misiones de experto entre las que estuvieron una en Uruguay (1969) y varias otras en Brasil en 1969 y 1979, en Argentina en 1970, 1972, 1973 y 1982 y en México en 1976, los que le devolvieron la ocasión de volver a visitar y mejor conocer nuestro país.

Más recientemente, tras unas breves vacaciones en Uruguay en 2010, pudo, por intermedio de la Embajada de Francia, entrevistarse con diversas personalidades dedicadas al ordenamiento y protección del territorio, entre las cuales la doctora Carina Nalerio, quien propiciara la invitación para dicho encuentro.

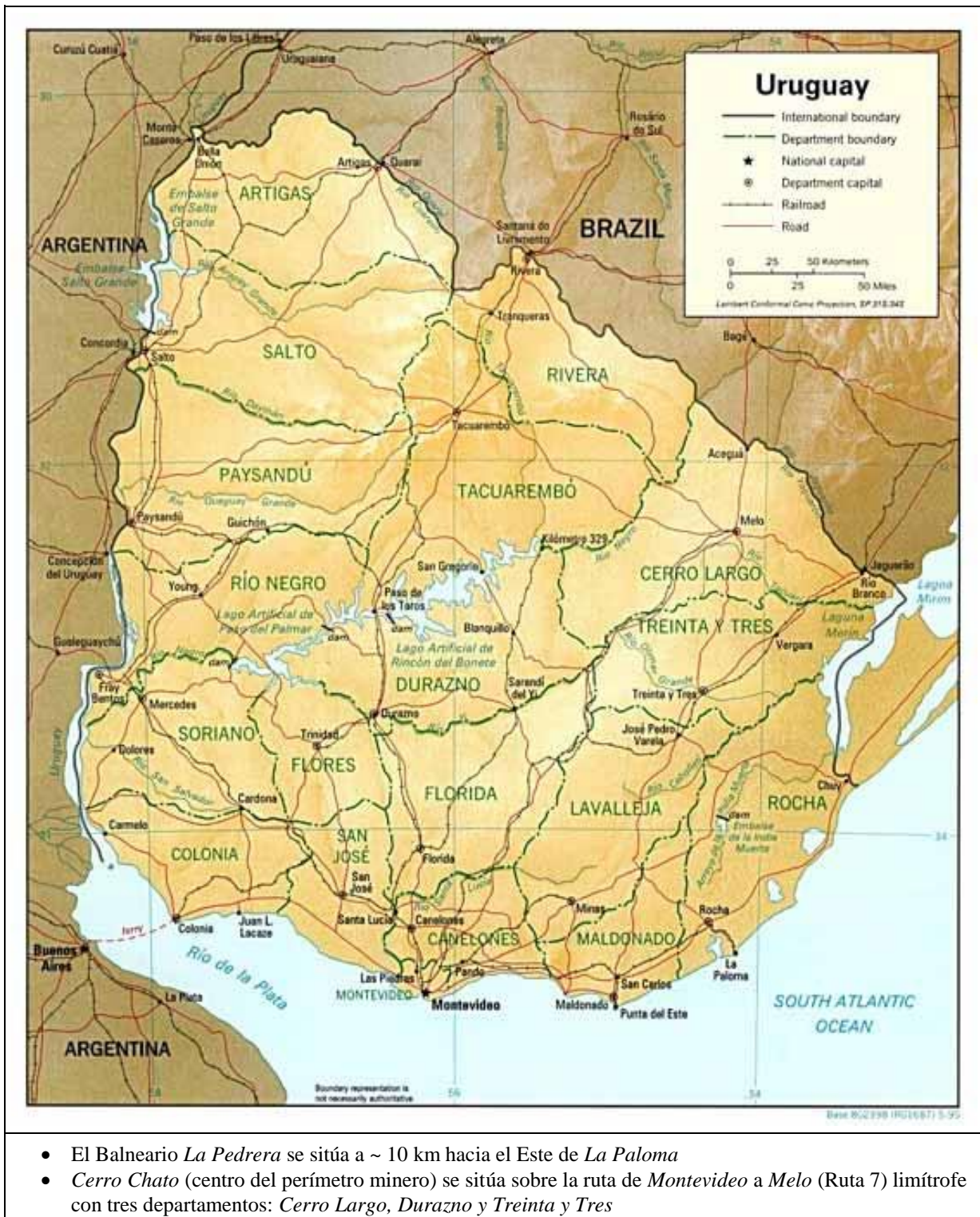
A efectos de prepararlo, y a instigación de la Dra. Nalerio, se entrevistó con representantes del *Movimiento para un Uruguay Sustentable* (MOVUS), en Montevideo primero, y luego a Cerro Chato familiarizándose con la problemática del proyecto minero *Aratirí* en su entorno.

El encuentro en La Pedrera comenzó con la presentación de la doctora Nalerio, de su estudio *Prospectiva La Paloma 2030 – Principales disyuntivas territoriales* y posteriormente contó con la participación de Jacques Molinari.

Su presente texto, sin ser estrictamente un informe del encuentro, incorpora a las dos primeras partes, preparadas con anterioridad al mismo, dos posteriores secciones que repiten y desarrollan a veces los aspectos notables de una discusión y de un intercambio de puntos de vistas que distan de haber agotado un sinnúmero de asuntos y temas, cada uno de los cuales podría ser objeto de un debate.

**¿Que futuro para La Pedrera y la región ante la nueva coyuntura?
Contribución y comentarios de Jacques Molinari**

Uruguay - Referencias geográficas



- El Balneario *La Pedrera* se sitúa a ~ 10 km hacia el Este de *La Paloma*
- *Cerro Chato* (centro del perímetro minero) se sitúa sobre la ruta de *Montevideo* a *Melo* (Ruta 7) limítrofe con tres departamentos: *Cerro Largo*, *Durazno* y *Treinta y Tres*

¿Litorales en peligro? – Referencias Iconográficas



La costa atlántica del Uruguay

Las discontinuidades de la ruta interbalnearia (Ruta 10), saludables para trabar la antropización del litoral y proteger el medio ambiente de las lagunas *Garzón* y *Rocha* (únicas lagunas comunicadas al mar y con sectores naturales aún protegidos en la actualidad) corren riesgo de desaparecer a raíz de la apertura de paso de la laguna *Garzón* [puente previsto] y por consiguiente también la laguna de *Rocha*



Punta del Este
Fachada Oeste
Vista parcial de *La Punta*
desde la
Playa Mansa

Punta del Este
Fachada marítima Este
Vista de los centros de *Punta* y
Maldonado desde la *Playa Brava*



Punta del Este : Antropización del litoral en fase de terminación

La Paloma, único puerto atlántico del Uruguay



En segundo plano, el balneario *La Paloma* y el faro de *Cabo Santa María*

En primer plano, dique de 1.000 m albergando embarcaderos y muelles de recreo, pesqueros, militares además de antiguas instalaciones industriales del puerto, unido hasta hace poco por ferrocarril a la ciudad de *Rocha* [foto Movus]

El litoral salvaje en vías de antropización



En primer plano: Balneario de La Pedrera – Al horizonte: Cabo Polonio [foto Movus]

Al ritmo de la caprichosa distribución de accesos a la playa desde la ruta interbalnearia (*Ruta 10*) y del desarrollo de loteos anárquicos, abundan balnearios “embrionarios” cuya gestión a futuro, se augura muy problemática y difícil.

Es más allá de *Cabo Polonio*, al nivel de *La Angostura*, que sería contemplada la implantación de un puerto en agua profunda, terminal de un mineroduc procedente del sitio minero de *Cerro Chato/Valentines* (Proyecto ARATIRI)

¿Que futuro para La Pedrera y la región ante la nueva coyuntura? Contribución y comentarios de Jacques Molinari

I - INTRODUCCIÓN

Miradas cruzadas sobre la Riviera francesa y la costa Uruguaya

Costas del mundo: espacios codiciados y amenazados por la especulación y el laxismo

Mi lugar de origen en Francia es el territorio costero conocido con el nombre de "Côte d'Azur" (Costa Azul), que emergió de los caprichos de la aristocracia europea y de la atracción cada vez más marcada que producían en las clases acomodadas de Francia y del mundo la clemencia del clima de la región y la bondad del sol y el mar.

Las facilidades de acceso sucesivamente ofrecidas por el ferrocarril (1860), la red de autopistas (1960), luego el avión (aeropuerto internacional), ocasionaron perjuicios cada vez más dramáticos a un espacio frágil y apretado, hasta el punto de conducirlo a la asfixia y a la crisis anunciada que comienza ya a golpear a las clases populares, aunque sin afectar todavía a los privilegiados que satisfarán sus apetitos de ocio en otros continentes. Esto será así hasta el punto, que se desea próximo, de un retorno radical al debate sobre ese tipo de "desarrollo", que no puede en ningún caso considerarse como "sostenible" o "sustentable".

Cuando, debido a mis actividades profesionales en calidad de supuesto "experto", tuve la oportunidad de recorrer distintas regiones del globo particularmente en América Latina, descubrí con tristeza que comenzaban a producirse en esas tierras mecanismos similares a los de mi país, con los mismos efectos sobre sus propias franjas costeras. Como ingeniero, interesado a título personal por los transportes colectivos y públicos (particularmente el ferrocarril), abandonados para dar paso a la carretera, al automóvil y a los camiones, busqué entonces en vano, en el curso de mis visitas, las premisas de un "cambio de rumbo".

Este cambio de rumbo sobrevino, después, en algunas zonas en Europa, y hoy se propaga ampliamente por el mundo, pero comienza tímidamente en la Costa Azul pues las mentalidades se encuentran todavía ancladas en la visión que les fue propia durante tanto tiempo.

Para intentar remediarlo, con algunos colegas y universitarios hemos creado hace unos dieciséis años el *GIR Maralpin*, un grupo multidisciplinario de reflexión sobre el ordenamiento territorial de nuestra zona fronteriza franco italiano.

Puesto que las reflexiones y los trabajos de este modesto emprendimiento científico lograron algunos frutos concretos, propusimos a la doctora Carina Nalerio darlos a conocer y examinar, aquí juntos, la posibilidad de transponer algunas de las enseñanzas de aquellas reflexiones a ciertos grandes problemas que se plantean hoy en Uruguay.

Miradas fragmentarias y críticas sobre Uruguay de un visitante apasionado.....por el urbanismo y la movilidad.

Primera estancia en 1969

- La red de tranvías de Montevideo (compañía británica) acaba de ser desmantelada para proceder a la adquisición masiva de autobuses Leyland (también británicos).
- El parque automovilístico se queda esencialmente constituido por vehículos históricos cuya buena parte data de un período anterior a la guerra mundial.
- La construcción de la autopista MVD-Punta del Este está en sus comienzos.
- Los primeros grandes edificios surgían en Punta del Este.

Penúltima visita en 2010

- La red ferroviaria ha casi desaparecido.
- Poco antes, la estación terminal de trenes de Montevideo ha sido deslocalizada y retirada a más de 2 km, privando al ferrocarril de las intermodalidades portuaria y centro-urbana.
- El sector urbanizado de Montevideo parece haberse duplicado en extensión mientras que la población permaneció estable.
- La Costanera Oriental se "hormigonó" más allá de Carrasco hasta Pinamar y casi hasta Atlántida.
- El corazón de Montevideo¹ no dispone todavía de ningún transporte urbano pesado y estructurante (metro y/o tranvía).
- Sobre el litoral de Maldonado, la urbanización se volvió casi continua de Punta Ballena hasta La Barra, mientras que el corredor Punta-Maldonado no tiene nada que envidiar a las peores periferias comerciales de las grandes ciudades europeas; mientras tanto, la vía de ferrocarril abandonada (que pudo por lo menos haberse convertido en un enlace de tipo tranvía) dejó lugar a una carretera urbana.

Primeras impresiones de la última visita en 2012

- Si bien el plan de rehabilitación de la red ferroviaria uruguaya tiene previsto el enlace del Gran Montevideo con el puerto de La Paloma, vía Rocha², el acceso ferroviario a este puerto acaba de ser desmantelado para construirse en su lugar una ruta dedicada al tráfico de camiones. Esto, siendo aún del que la aglomeración dispone ya con accesos de carreteras bastante importantes.
- Los pequeños balnearios costeros se han lanzado a un gran frenesí inmobiliario invasivo y desordenado.
- Aparte de Punta del Este, que se ha equipado recientemente con un sistema de saneamiento, las demás localidades carecen totalmente de este tipo de servicios;
- Punta del Este ha sacrificado definitivamente sus pinares en beneficio de grandes centros comerciales.
- La conjunción de proyectos mineros en el interior (proyecto *Aratirí*) y de puertos de aguas profundas (*PAP*) en Rocha suscita, desde 2011, un vasto movimiento de protesta y lanza una reflexión profunda sobre el porvenir de la región y del país.

Cuatro grandes puestas evidentes

Urbanismo, movilidad y transporte

Las constataciones que preceden son tanto más graves comparando Uruguay con otros países, incluidos muchos en vías de desarrollo con PIB muy inferiores, porque mientras que Uruguay se entregaba tarde a una movilidad "100% automóvil" y a un ordenamiento litoral "100% hormigón", otros países (aún en América Latina) comenzaban a dar marcha atrás, promoviendo los transportes públicos urbanos, los ferrocarriles y hasta las mercancías ferroviarias, a pesar del bajo costo del petróleo, los complacientes impuestos al consumo y la baja remuneración de los choferes de camiones.

Economía

La reciente implantación en Uruguay de monocultivos forestales y de soja a gran escala, así como las perspectivas de extracción de materias primas como el hierro, son características de un "modelo extractivista" que se debe discutir a nivel político y que plantea problemas complejos de orden nacional, regional y local (aún el de La Pedrera).

Acceso marítimo

Estas perspectivas indicadas llevan naturalmente al tema portuario. El acceso a Uruguay de navíos oceánicos (Panamax de 300 metros de eslora y hasta 60.000 toneladas de registro bruto) está actualmente restringido, por un lado, a Nueva Palmira [en la desembocadura del río Uruguay en el Río

¹ cuya población de 1,3 millones de habitantes representa casi la mitad de la del todo el país (3,3 millones)

² Alejandro Orellano, Corporación Ferroviaria del Uruguay - "La nueva sociedad pública se encargara de la rehabilitación de la red uruguaya", Revista *ALAF* ; n° 84, noviembre 2009, p. 47-50

de la Plata, con acceso limitado por la profundidad del canal uruguayo/argentino Martín García] y, por otro, a Montevideo [puerto que se encontraría en vías de saturación].

Medio ambiente

Mientras que las estrategias mencionadas presentan un gran impacto a todo nivel³, en lo que se refiere estrictamente a la costa, la protección queda limitada a la sola franja costera y no al interior en ninguno de los dos países (ver *Ley Litoral* en Francia y “*Plan especial de reordenación de la costa*” en Uruguay)⁴. El interior se encuentra, sin embargo, dentro del territorio objeto de protección por las leyes uruguayas de ordenamiento territorial y desarrollo sostenible (LOTDS)⁵, pero en ninguna parte todavía se han emprendido acciones decisivas en cuanto a la protección de los espacios que el frenesí especulativo no haya acaparado. Únicas excepciones son, en Uruguay (Costa Atlántida), los sectores sensibles como la Laguna de Rocha y el Cabo Polonio (ver *Sistema Nacional de Áreas Protegidas – SNAP y PROBIDES*)⁶ y, en Francia, las modestas parcelas preservadas en calidad de *Conservatoire du Littoral* (Conservatorio del Litoral).

II - QUE PUEDE APORTAR A LAS REFLEXIONES LA EXPERIENCIA DEL GIR MARALPIN

Una gestión inversa pero complementaria a la contemplada por el Laboratorio de Prospectiva Territorial (LaboPt)

La gestión de *LaboPt* se inscribe en los procedimientos promulgados por las Leyes 18.308 y 18.367 de *Ordenamiento Territorial y del Desarrollo Sostenible* que instauran *al nivel regional* la elaboración de *Estrategias regionales* sometidas a ciertas modalidades de concertación.

De hecho *LaboPt* propone su reflexión aun en un *escalón inferior*, o sea a nivel del Municipio de La Paloma.

El conjunto de este accionar del *Laboratorio* sobre la organización del territorio se basa en un proceso de tipo “*UpDown*”, en el sentido que el análisis recorre en primer lugar el campo de las hipótesis para desembocar en el catálogo de las consecuencias y, en último término, orientar hacia una o varias opciones estratégicas.

El procedimiento del *GIR Maralpin* camina a la inversa, en una suerte de movimiento de “*BottomUp*”, puesto que comienza desde el propio diseño del proyecto y va profundizando a partir de su anuncio y de su posterior precisión.

El quehacer del *GIR Maralpin* está sin duda lejos de abarcar todos los campos de *lo posible*, pero la experiencia muestra que, a pesar de una plataforma inicial a priori limitada (restrictiva), la reflexión sobre el ordenamiento del territorio puede extenderse a campos más vastos y con perspectivas a más largo plazo.

Este tipo de emprendimiento no sería posible si no se contara con el soporte institucional que ofrece, en Francia, el procedimiento de *Débat public* (debate público) que no parece tener otros equivalentes en Uruguay que la *Puesta de Manifiesto* y las *Audiencias Públicas* previstos por las LOTDS.

Sin embargo, por falta de disposiciones legales o reglamentarios equivalentes al debate público francés (que fue ampliamente inspirado por disposiciones canadienses pioneras), nada prohíbe entregarse a un ejercicio de reflexión que podría (y debería) articularse sobre los grandes proyectos que precisamente afectan el devenir de la municipalidad de La Paloma y del Departamento de Rocha.

Estas dos series de proyectos:

- la continuidad costera de la Ruta 10 (Puentes sobre las lagunas Garzón y Rocha),

³ Incluidos, por supuesto, los recursos hídricos, que se sabe serán afectados por el proyecto *Aratirí* en las tres cuencas: Laguna Merín, Océano Atlántico y Río de la Plata

⁴ Ricardo Gorosito, Astrid Sánchez, Pablo Ligrone

LOTDS - Ficha 3 Instrumentes - Bastides, *Construyendo territorios inteligentes*, Montevideo, mayo 2009.

⁵ Leyes 18.308 y 18.367 de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible, Artículo 50, Protección de las zonas costeras.

⁶ Programa de Conservación de la Biodiversidad y Desarrollo Sustentable en los Humedales del Este.

- los puertos en agua profunda (directamente ligados a los proyectos mineros y al desarrollo de la producción de madera),

ofrecen materia abundante de reflexión sobre los caminos alternativos posibles, muy a largo plazo en materia de ordenación del territorio, y, a escalas muy diferentes, es decir a los niveles locales, regionales, interregionales, nacionales e internacionales.

Repensar los proyectos en una perspectiva global y a largo plazo

Gestión del espacio

En apenas cuarenta (40) años y a pesar de una economía estancada, se han cometido en Uruguay daños irreversibles e irreparables en el entorno costero, y no solamente a este nivel, sino también han sido más graves aún los de otro género que se instauraron en la mente y el comportamiento de las personas. La dispersión del hábitat, facilitada, sino provocada, por la promoción del automóvil - factor de alienación - no puede ser dominada sin urbanismo directivo y sin trabas a la circulación, asociadas con desarrollo de transportes públicos atractivos.

Esta tarea será particularmente pesada y costosa para el Gran Montevideo.

Economía turística

Otro tema que debe ser tratado es el del devenir de las zonas turísticas, las cuales, en una economía "bajo control", no podrían sobrevivir con tasas de ocupación irrisorias y un parque inmobiliario desmesurado, sin duda alguno ampliada por el desenfrenado desarrollo de las residencias secundarias. *¿Se dispone de estadísticas seguidas sobre la importancia de estas últimas?*

Estrategia nacional

En un momento en el que los países de América Latina comienzan a afirmar una cierta independencia política y financiera frente a las grandes potencias mundiales, el "modelo extractivista" delineado por el proyecto *Aratirí* parece anacrónico. Se encuentra justamente muy cuestionado por diversas asociaciones, entre las que varias se reúnen alrededor del *Movus (Movimiento por un Uruguay Sustentable)*, a cuya páginas Internet del cual devolvemos al lector⁷.

La vía legal ofrecida en Francia: el "Debate público"

Los principios que rigen el debate público francés

Instaurado en 1996, el *Debate público* evolucionó sensiblemente desde su creación, pero se queda todavía fundamentalmente basado en los siguientes principios:

- es obligatorio para todo proyecto de una cierta envergadura técnica y/o financiera;
- debe intervenir en la fase preliminar, antes de cualquiera decisión;
- permite volver a discutir el proyecto (incluso negarlo o modificarlo)⁸;
- su duración es de 4 meses (con una prolongación eventual de un medio mes);
- está abierto a todos y les permite a ciudadanos, asociaciones, organismos públicos o privados, expresarse oralmente (en el marco de reuniones-debates geográficos y/o temáticos) y/o por escrito (cuadernos-memorias de actores cuya edición se encarga);
- el coste del Debate Público es totalmente a carga del Director de la obra.

Las resultancias de los numerosos debates públicos a los cuales GIR Maralpin ha participado (a veces en calidad de experto invitado) fueron las siguientes

- Extensión del Puerto de Nice: *proyecto negado y posteriormente abandonado*
- Autopista alpina Grenoble-Sisteron: *proyecto abandonado*
- Valle del Ródano - Arco Languedociano (doblemente autovía): *campo de estudio extendido al Arco Provenzal; prioridad concedida al ferroviario; proyecto no continuado*
- Vía de circunvalación de Niza (creación de una segunda autovía): *proyecto abandonado*

⁷ MOVUS (Movimiento por un Uruguay sustentable) - <http://movusuruguay.org/>.

⁸ El *Débat Public* no tiene sin embargo poder de decisión, el cual recae sobre el responsable del proyecto, o sea el director de la obra, o en última instancia en el Estado.

- Línea de alta velocidad Provenza -Alpes-Côte d'Azur (LGV Paca): *extensión del proyecto al Arco Mediterráneo; trazado radicalmente modificado; prioridad a la red existente; vuelta a discutir por la alta velocidad; tomada en consideración para la mercancía ferroviaria.*
- Nueva línea ferroviaria Montpellier-Perpignan (LNMP): *proyecto modificado y parcialmente lanzado.*

Modos de intervención

- Ampliación espacial (regional, interregional e internacional) y temporal (largo plazo) de la problemática
- Estudios propios del GIR Maralpin
- Consultas a expertos nacionales y extranjeros
- Análisis de experiencias anteriores - Vueltas de experiencia

Vueltas de experiencia

Estas investigaciones indispensables deben ser conducidas en las tres direcciones siguientes:

- investigación retrospectiva (cronológica y histórica);
- gestión comparativa (con casos similares o ejemplares);
- aclaraciones sobre los mecanismos político-económicos involucrados (tomas de decisiones) que han regido el desarrollo del tema (*¿Podríamos quizás pensar que el conflicto Rocha/La Paloma podría haberse originado en parte en esta problemática?*).

III – REFLEXIONES ORIGINADAS EN LOS INTERCAMBIOS DE OPINIONES sobre cómo trataríamos los dos ejercicios impuestos a La Paloma en un debate público

Los desafíos indiscutibles

¿Pueden plantearse y negociarse a nivel municipal temas de tal importancia departamental, regional, nacional e internacional?

¿Pueden este tipo de cuestiones de alto nivel técnico ser tratadas y evaluadas solamente por asociaciones?

Aún en ausencia de debate público – *del cual parece necesario defender su instauración* – podríamos responder afirmativamente a los dos interrogantes anteriores (1) analizando con atención la situación y (2) proponiendo contraproyectos.

Valga aquí la observación de que estas respuestas no deben de manera alguna ser extemporáneas, sino proceder al análisis de los mecanismos que condujeron a la situación y de los que es necesario extraer sus enseñanzas. Esta mirada retrospectiva no puede confundirse con el “método retrospectivo” [en oposición al enfoque prospectivo propio del *LaboPt*] que veremos más adelante.

Análisis crítico de los datos disponibles

Los Puentes sobre las Lagunas Garzón y Rocha

Investigación retrospectiva

- Litoral Este: el papel de la ruta litoral en la urbanización continua de Costanera hasta Punta-del-Este y más allá de La Barra

Análisis del estado de evolución urbanística en los últimos veinte años a lo largo de la franja costera y sobre todo de cada lado de las “discontinuidades” que constituyen las lagunas Garzón y Rocha (entre José Ignacio y La Paloma).

Investigación comparativa

- Franja litoral languedociana (Francia)

- Costas del Mediterráneo Occidental (España, Francia, Italia)
- Bahía de Río de Janeiro (Brasil); Yucatán-Cozumel (México); etc.

La construcción de rutas continuadas a lo largo de las franjas costeras ha tenido consecuencias desastrosas, tanto en cuanto a la ocupación del espacio como sobre el medio ambiente (destrucción irremediable de la interfaz natural entre los medios terrestre y marítimo).

El (o los) puerto(s)

Investigación objetiva

- Estado de los lugares respecto a los puertos en agua profundas existentes o en proyecto en el Cono Sur (Argentina, Brasil, Uruguay);
- Los puertos: ¿para hacer qué (mercancías, madera, minería)?;
- ¿Cuál será el devenir del “interior”?;
- ¿Qué transportes y qué logística?;

Investigación retrospectiva y prospectiva

- Historia del Puerto de La Paloma, puerto militar y puerto pesquero;
- Su papel en la economía regional;
- Análisis crítico de los estudios existentes sobre otros proyectos portuarios.

Centralización / descentralización

Ley de Descentralización, creación del Municipio de La Paloma: consecuencias que ha tenido la descentralización sobre:

- el conjunto de los proyectos portuarios;
- el desmantelamiento del ferrocarril que solía atender el puerto de La Paloma;
- las ambiciones turísticas de los pequeños balnearios de la costa.

Los efectos negativos en Francia de ambos pasos sucesivos y opuestos: costa languedociana [decisiones del Estado en los años 60] versus Costa Azul francesa [decisiones locales casi ininterrumpidas].

IV – ELABORAR CONTRAPROYECTOS

Un tercer tipo de enfoque - El análisis retrospectivo⁹

Al enfoque "abierto" de la prospectiva (tal como el llevado a cabo por el equipo pluridisciplinario del *Laboratorio de Prospectiva Territorial* para el estudio *Prospectiva La Paloma 2030*), podemos añadir un paso que consistiría en articular las recomendaciones o elecciones surgidas de un debate público o de un ejercicio prospectivo del tipo del realizado para *La Paloma 2030*.

Definición

“La característica particular esencial del análisis retrospectivo es que se interesa, no en lo que puede suceder en el futuro, sino en la manera en la que los objetivos futuros deseados pueden ser logrados. Entonces esta es explícitamente normativa, necesitando trabajar a partir de un punto final particular del futuro, tal como es deseable, hacia la situación actual, para determinar la factibilidad física de este futuro, y determinar así cuales medidas políticas serían necesarias para alcanzarlo” [ROBINSON 1990].

Su génesis y su puesta en ejecución

Así como lo recuerdan TANSEY y all. (2004), *“la expresión «análisis retrospectivo» ha sido inventada por ROBINSON (1982, 2003) para describir un enfoque a los estudios prospectivos que*

⁹ Groupe de prospective territoriale et de suivi-évaluation de la DTA 06, «Préconisations du GIR Maralpin pour la mise en œuvre de l'analyse rétrospective», ver <http://www.gir-maralpin.org/AmenagementTerrit/Prospect06GirAnalRetrospect712.pdf>.

implica trabajar a la inversa, a partir del resultado deseado, o a partir de la serie de objetivos fijados en el futuro".

Esta gestión, nacida en Canadá, se inscribió en ese país en el ámbito del medio ambiente, particularmente en el marco de la orientación gubernamental hacia el desarrollo sostenible.

A pesar de su racionalidad y a pesar de su pertinencia, mientras que, desde hace décadas, autoridades gubernamentales y científicas convienen sobre la necesidad de un cambio en materia de gestión del planeta, el *análisis retrospectivo* no parece haber sido ampliamente implementada y la bibliografía apenas tiene en cuenta solo dos aplicaciones destacándose a la problemática de la reflexión prospectiva sobre el Departamento de los Alpes-Maritimes (Francia) en la cual se comprometió el GIR Maralpin¹⁰.

¿Porqué no abogar por la valorización del Puerto de La Paloma?

Ventajas actuales del Puerto de La Paloma

- Se encuentra implantado en un promontorio natural y cerca de fondos que sobrepasan los 20 metros.
- Aloja a la Marina Nacional Uruguaya y en él se despliega una actividad de pesca profesional.
- Su contra-dique acaba de ser extendida y reforzada.
- Dispone de un amplio terraplén otrora utilizado por el ferrocarril que unía el puerto con la ciudad de Rocha.
- Estaría sin dudas en condiciones de evacuar por cabotaje costera cargas madereras provenientes del Departamento de Rocha.

Ventajas potenciales del puerto

- Es de suponer (estudio que llevar a cabo) que las obras marítimas necesarias para acoger los mismos navíos *Panamax* que llegan a Nueva Palmira no serían extremadamente costosas y esto permitiría un acceso oceánico directo (con alivio para el puerto de Montevideo) para contenedores, rolos y minerales (en caso de explotación minera).
- Puesto que se prevé el restablecimiento y la modernización de la línea ferroviaria con el interior del país, es probable esperar una importante transferencia modal del camino al ferrocarril para la mercancía.

¿Habría otras razones que podrían obstaculizar un tal proyecto?

No podemos imaginar otras que no sea el interés local de:

- deshacerse de los vestigios de actividades industriales (que sin embargo han hecho posible el desarrollo del país antes de la llegada del turismo);
- dar lugar a un puerto o varios puertos deportivos.

Ambas posibilidades quedarían, evidentemente, alegaciones sujetas a estudios y evaluaciones.

¿Porqué no abogar por una reestructuración-refundación de la franja costera para desarrollar complejos agro-turísticos e industriales transversales?

Poner fin a los errores

La Costa atlántica uruguaya se precipita ciegamente hacia la lamentable vía que siguieron otras franjas costeras famosas, cometiendo errores inexcusables a la vista de los resultados:

- consumir sin freno el espacio costero con residencias secundarias que tienen tasas de ocupación mínimas;
- construir puertos o "marinas" deportivos que no albergan más que "barcos-ventosas"¹¹
- conducir a la desherencia las tierras interiores, drenando sus activos destinados a los quehaceres domésticos de acaudalados ociosos de paso;

¹⁰ Prospective territoriale dans le cadre de la directive territoriale des Alpes-Maritimes (DTA)

<http://www.gir-maralpin.org/AtProspectTerrit06.htm>

¹¹ Como sucede en la Costa Azul francesa donde unos treinta kilómetros de costa se encuentran esterilizados por 17 puertos deportivos

- no haber implementado las más pequeñas disposiciones para organizar y garantizar el saneamiento de las ciudades, de las poblaciones y del mar.

Abocarse al diseño de un contra-proyecto de ordenamiento radial integrado

Romper con el desarrollo lineal de la costa comienza por:

- el respeto absoluto de la legislación que protege el espacio marítimo;
- el saneamiento urbanístico y sanitario del espacio costero;
- el refuerzo, sino la creación, de "discontinuidades" ruterías litorales, por lo menos en las desembocaduras de las lagunas;
- la valorización de los ejes radiales tales como la línea ferroviaria Rocha-La Paloma, que podría acoger un tren-tranvía atractivo para la población y los visitantes de verano;
- el acoplamiento del balneario con el agro-turismo y las actividades industriales y agrícolas de alto nivel repartidas en el resto del territorio.

Solamente por estos medios pueden abrirse vías durables que permitan evitar los daños que ocasionan las monoculturas turísticas, agrícolas y mineras.

○

Estas trayectorias requieren un enfoque pluridisciplinario, una profundización de la reflexión y, además, para muchos de los habitantes y residentes de los balnearios costeros, un examen de conciencia y una renuncia al instinto del "nimby" [no en mi jardín], instinto que es profundamente arraigado en todos los que se benefician de las zonas y clima privilegiados de la costa oceánica.

Jacques Molinari, La Paloma el 23.11.2012 – Menton (Francia), 12.12.2012

●

Deseo aquí agradecer profundamente al Prof. Pablo Ligrone, Director de la Maestría de ordenamiento territorial y desarrollo urbano en Universidad de la Republica, que tuvo la cortesía de proceder a una primera lectura de la versión provisional de este documento, así como a las Sra. Cristina Laje, Club La Pedrera, y Maria Masquelin-Caubios que quiso amablemente encargarse de su traducción integral.

●

ANEXOS

Uruguay - Referencias geográficas (mapa)	pagina 2
Litorales en peligro? – Referencias Iconográficas	
La costa atlántica del Uruguay (mapa)	pagina 3
Punta del Este: Antropización del litoral en fase de terminación (fotos)	
La Paloma, único puerto atlántico del Uruguay (foto)	pagina 4
El litoral salvaje en vías de antropización (foto)	pagina 4
El proyecto ARATIRI (tabla)	
El proyecto en algunas cifras	
Impacto ambiental	pagina 13

●

ANEXO – EL PROYECTO ARATIRI

El proyecto en algunas cifras

Minera ARATIRI es una empresa de capital hindú perteneciente al grupo *Zamin Ferrous*. El objetivo del proyecto es investigar el potencial ferroso de la región de *Valentines* (que cubre partes de 5 de los 19 departamentos del Uruguay), y a continuación, proceder a la extracción, procesamiento y exportación (a China) de hierro concentrado.

Área del distrito minero: 14.000 ha de las cuales 6.210 explotables;

Contenido promedio de hierro: 28%

Explotación: tratamiento: 55 Mt/año; producción: 18 Mt/año; duración de 20 años

Laboreo (en las instalaciones): laboreo físico (por trituración, molienda y separación magnética)

El transporte a puerto por mineroducto (~ 210 km), con reciclaje fluidificado del agua.

Puerto de aguas profundas para crear en la costa de Rocha.

[fuente : <https://www.aratiri.com.uy/>]

Impacto ambiental

Basado en el estudio de impacto ambiental del proyecto, estudio que rechaza parcialmente el *Movimiento por un Uruguay Sustentable* (MOVUS), el mismo difundió una plaqueta pedagógica de gran difusión para incitar en recorrer los sitios que podrían verse seriamente afectados por el proyecto, y señalados de 1 a 6 sobre el mapa más abajo

[fuentes : <http://movusuruguay.org/> ; <http://www.observatorio-minero-del-uruguay.com/>]

¿LA RUTA CON FECHA DE VENCIMIENTO?

¿Solo para este verano y para las personas que vivieron en cualquier época del año, este mapa es también una propuesta de conservación de los paisajes y ecosistemas que nos distinguieren. Nos gustaría que en estas vacaciones le prestara especial atención a la ruta que le presentamos en él. La imaginamos por la belleza de los lugares, por la riqueza de las experiencias, por todas las historias que genera. Y por la posibilidad de que, a corto o mediano plazo, deje de existir. La ruta que comienza en el cerro del puño y llega a la costa oceánica coincide con el mapa de extracción minera de la empresa transnacional Zamin Ferrous, conocida como Aratiri. Si este proyecto se concreta, este increíble paisaje tiene fecha de expiración.

De instalaciones a alfarería, carpentería y caldería. Allora. El hoy. En nuestro Uruguay en Natural queremos que estas fechas sean fechas de vencimiento.

- 1 ZONA DE VALENTINES Y CERRO CHATO**
Fronteras, ríos y arroyos que los uruguayos nativos. Más de 100 toneladas al año de extracción por actividad minera de 100 metros de profundidad y hasta 4 km de largo. El hierro es apenas un tercio del material extraído, el resto se tritura y se convierte en una menadita de hierro triturada de 100 metros de altura en la zona del hoyo. El Complejo Minero descansa en forma de grandes actividades productivas sustentadas en 14.000 hectáreas de suelo fértil, en cambio las actividades que pueden afectar las aguas subterráneas de una zona aún más amplia. El ruido de las explotaciones, las gases tóxicas y el polvo que viajarán a decenas de kilómetros le ponen fecha de expiración a la vida natural en una zona del puño desde recién más de 100 hectáreas.
- 2 CERROS DE JARDÍN**
El monumento atravesaría uno de los mejores conjuntos de cerros de tierra de más antigüedad del Cerro Sal, ubicada en las laderas de Santa Muera. Este, cuando a las construcciones modernas del puerto, amenazaría un importante patrimonio cultural del país y la región.
- 3 RESERVA DE CERROS Y PALMARES DE ROCHA**
Un mirador de 212 km de largo atravesaría el área desde las minas a la terminal portuaria, pasando por Cerro, Florida, Treinta y Tres, Lavalleja y Rocha. La obra atravesaría la zona de palmares, y también una Reserva de Biosfera UNESCO-MADU, implicando posibles pérdidas de patrimonio y alteraciones en los ecosistemas. Además, los habituales accidentes en este tipo de obras comprometerían los suelos y las aguas subterráneas de una amplia zona. También se genera un impacto potencial en la población de una subzona de venado con alta vulnerabilidad demográfica y genética.
- 4 LAGUNA NEGRA**
Esta laguna es parte de la Reserva de Biosfera Ballena del Este y está comprendida en la Convención Internacional de Ramsar, que orienta a mantener sus características ecológicas y su uso sustentable. El desarrollo atravesaría estas áreas protegidas, y en particular las humedales de la Laguna Negra, humedales que son parte de las especies de aves que migran hacia la zona. También se genera un impacto potencial en la población de una subzona de venado con alta vulnerabilidad demográfica y genética.
- 5 BALNEARIOS LA ARGENTINA Y PUNTA DEL CERRO**
Se atravesaría la zona de 100 a 250 metros de playa como resultado del mar de 2,5 km de largo y la estructura que se ubicaría en la costa de La Argentina. Esta zona parte de la terminal portuaria que se construirá entre La Esperanza y Punta del Cerro, para que puedan atracar y cargar hierro barcos de gran calado, de 250 m de largo. La demora de aguas provenientes de las minas, con altos niveles de acidez, ruidos y otros, sería enviada al Océano Atlántico a través de un emisario submarino. Las zonas y estructuras con las argamuzas que más abundan y acumulan estos metales alteraría físicamente, por lo que el consumo de las playas destinadas de la pesca artesanal podría tener fecha de vencimiento.

MOVUS
Movimiento por un Uruguay Sustentable

*Zamin Ferrous quiere producir exportar 18 millones de toneladas de hierro al año en Chile, y los uruguayos quieren estar ahí. Un acuerdo de gran escala en la costa de Rocha, donde puede exportarse en barco a China. El MOVUS, el Observatorio Nacional de Medio Ambiente debe decir si se autoriza o no este megaproyecto de 12 años de duración. La ubicación se encuentra en Estación de Seleccionamiento autorizada por la Empresa, del donde se recolecta todo el hierro de este mapa informativo. Por favor, no destruir el paisaje de sus