

El Proyecto Ferrocarril Central y su vinculación con la empresa UPM 2 en Uruguay (2018-2021).

The Central Railway Project and its relationship with the UPM 2 company in Uruguay (2018-2021).

ARTÍCULO

Sabina Ximena Inetti Pino

Universidad Nacional de Quilmes, Argentina. Contacto: sabinainettipino@gmail.com

Recibido: junio de 2021

Aceptado: agosto de 2021

Resumen

En el presente trabajo se analiza la vinculación del Proyecto Ferrocarril Central con el proceso de instalación de la segunda planta de celulosa de la empresa UPM-Kymmene Corporation en Uruguay en el periodo 2018-2021. Dicho proyecto utiliza el trazado original de las redes ferroviarias de antaño y que siguen vigentes hasta nuestros días. Antes las empresas multinacionales deseaban obtener carne, cuero y lana, ahora madera y pasta de celulosa, como una estrategia de reconfiguración de los espacios a través de las infraestructuras que se puede definir como una forma de acumulación primitiva para recrear las bases de la acumulación propiamente dicha del sistema capitalista.

Palabras clave: Infraestructuras, Acumulación de capital, UPM 2.

Abstract

This paper analyzes the link between the Central Railway Project and the installation process of the second cellulose plant of the UPM company in Uruguay in the 2018-2021 period. This project uses the original layout of the railway networks of yesteryear and which remain in force to this day. Before, multinational companies wanted to obtain meat, leather and wool, now wood and cellulose pulp, as a strategy of reconfiguration of spaces through infrastructures that can be defined as a form of primitive accumulation to recreate the bases of accumulation properly bliss of the capitalist system.

Keywords: Infrastructures, Capital accumulation, UPM 2.

Introducción

En el presente trabajo se aborda la vinculación del Proyecto del Ferrocarril Central en el proceso de instalación de la segunda planta de celulosa de la empresa UPM-Kymmene Corporation (UPM) en el período 2018-2021 con sus cambios territoriales y urbanos.

Para contextualizar el tema desde la década de 1980 los países latinoamericanos transitaron al Modelo Neoliberal de economía abierta, orientado hacia fuera, en donde la exportación de materia prima es el eje del régimen de acumulación. Esto implica la generación de procesos de desindustrialización y la ruptura de cadenas productivas internas (Guillén, 2007).

El progreso técnico se concentra en el sector dinámico de la economía sin transferirse a otras actividades y las ganancias de productividad también se concentran sobre la base de salarios reales bajos con una restringida intervención del Estado (Guillén, 2007).

Dentro del mencionado modelo en el año 2005 la empresa multinacional finlandesa UPM en instala su primera planta de pasta de celulosa a orillas del río Uruguay en el departamento de Río Negro fomentando el monocultivo forestal. Desde el año 2018 se encuentra en marcha el proceso de instalación de su segunda planta de celulosa de eucaliptus con una capacidad de 2,1 millones de toneladas al norte del departamento de Durazno a pocos kilómetros de distancia del río Negro. A lo que se suma la construcción de una terminal especializada en celulosa en el puerto de Montevideo y un nuevo proyecto ferroviario que la conecta tanto con la estación del “Ferrocarril Central” en la misma ciudad como con las estaciones Paso de los Toros y Midland en el departamento de Tacuarembó. En 2020 dicha empresa construye soluciones habitacionales en las ciudades de Paso de los Toros, Centenario a los que se han agregado Carlos Reyles y Durazno (DINAMA, 2020, s/f).

El Contrato entre la República Oriental del Uruguay (ROU) y la empresa UPM se firma en el año 2017 en donde se establece una serie de derechos y obligaciones para ambas partes que han generado mucha controversia a nivel sociopolítico y económico debido a las concesiones que se realizan: La ROU se compromete a realizar el Proyecto Ferroviario antes mencionado, un Proyecto de Viaducto sobre la Rambla de Montevideo, Proyectos Viales, los trabajos de dragado de la Administración Nacional de Puertos, los trabajos de electricidad y cualquier otro proyecto en conformidad al Contrato. Mientras que UPM realiza el Proyecto de la Planta de Celulosa y a elección de UPM una planta cautiva de generación de energía eléctrica, una planta química, una Zona Franca del Proyecto de Planta de Celulosa y otras instalaciones necesarias. Además de la expansión del circuito productivo del monocultivo forestal con las

infraestructuras y equipos que sean necesarios para la Planta de Celulosa (Presidencia, 2017, 7 de noviembre).

Para el desarrollo del trabajo se realiza un abordaje cualitativo de artículos de prensa escrita y políticas públicas asociadas al Contrato antes mencionado y a sus políticas públicas derivadas.

Breve presentación de la Historia del Ferrocarril Central en Uruguay y su relación con los procesos de hegemonía capitalista.

El nacimiento del Ferrocarril Central en Uruguay se enmarca dentro del “modelo primario-exportador” en América Latina que comienza con los movimientos de independencia política a comienzos del siglo XIX. Lo que implica la inversión de capitales extranjeros, principalmente ingleses, determinando un nuevo modo de vinculación entre los países “metropolitanos” y las “áreas periféricas” (Cuevas, 1987, p. 67) en el capitalismo imperialista. Además, la segunda revolución industrial, le suma el ferrocarril como nuevo medio de transporte, que hace posible el comercio a escala ampliada con nuevos mercados a nivel mundial bajo la hegemonía inglesa. Dicho proceso económico permite el dominio de los mercados, su diseño y administración así como sus articulaciones en los ámbitos políticos, culturales y sociales (Galafassi y otros, 2011) hasta finalizada la primera guerra mundial. Ante lo cual, la acumulación originaria del capital no es solamente comercial y usuraria sino que se instala como modo de producción (Cuevas, 1987). El motor de la economía es el mercado externo siendo el sector agropecuario y la producción minera los ejes del proceso de acumulación de capital (Guillén, 2007). Es necesario dejar en claro que no se trata de impulsar el desarrollo industrial en el territorio sino de construir “una economía primario-exportadora “complementaria” del capitalismo industrial de las “metrópolis” (Cuevas, 1987, p. 68).

Entre 1860 y 1870 las ciudades tuvieron un incremento de la población y la expansión económica debido a las inversiones extranjeras y la inmigración europea (Hardoy, 1974). Para visualizar dicho proceso en el año 1866 se funda la sociedad anónima “Ferrocarril Central del Uruguay” con capitales nacionales comenzando sus obras el 1º de enero de 1869 con un tramo de 17 km. de extensión entre estación Bella Vista en el departamento de Montevideo y estación Las Piedras en el departamento de Canelones. Como no se puede sostener económicamente ingresan a la sociedad capitales ingleses que van sustituyendo a los nacionales. El objetivo era continuar con la obra del ferrocarril para llegar hasta los centros de producción del agro. En 1874 el ferrocarril por primera vez une a las ciudades de Montevideo y Durazno con un recorrido de 205 km (AFE, 2020, s/f). En 1878 el ferrocarril pasa a ser propiedad de la compañía anónima inglesa, The Central Uruguay Railway, hasta la finalización de la Segunda Guerra Mundial que

pasa al Estado uruguayo como forma de pago por las deudas que los británicos tenían con el país (AFE, 2020, s/f).

El cruce transversal de los ríos y arroyos del territorio nacional fue el principal obstáculo en el sistema de comunicaciones del país que se empieza a solucionar con el ferrocarril planificado a escala regional. Con la ley del 6 de septiembre de 1889, se realiza la conexión del sistema de ferrocarril nacional con el argentino y brasileño, que incluye la construcción de un complejo portuario terminal en la ciudad de Colonia y la creación de colonias agrícolas.

La segunda línea en importancia en el país es The Midland Uruguay Railway Co. Ltd. (525 km de trocha standard) inaugurada el 15 de agosto de 1889 con el primer tramo de su línea principal de 318 km. entre Paso de los Toros y Salto para ser ampliada totalmente el 1º de noviembre de 1890. Otro largo ramal desde Algorta a Fray Bentos fue abierto en toda su extensión el 17 de agosto de 1911 y otro de 58 km. desde Tres Árboles a Piedra Sola el 10 de abril de 1913. Tenía un total de 25 locomotoras de vapor siendo un ferrocarril fundamentalmente ganadero (AFE, 2020, s/f).

En los mapas de la página siguiente se puede visualizar la localización espacial de la ciudad de Paso de los Toros que conforma un eje de articulación central en el trazado de la red ferroviaria. Además, se aprecia su conexión al oeste con litoral argentino del río Uruguay, hacia el este con la frontera brasileña y al sur con la sede de la Estación Central de la Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE) con su terminal en el puerto de Montevideo. Como se aprecia en la secuencia de mapas dicho eje de articulación central continúa en funcionamiento hasta nuestros días.

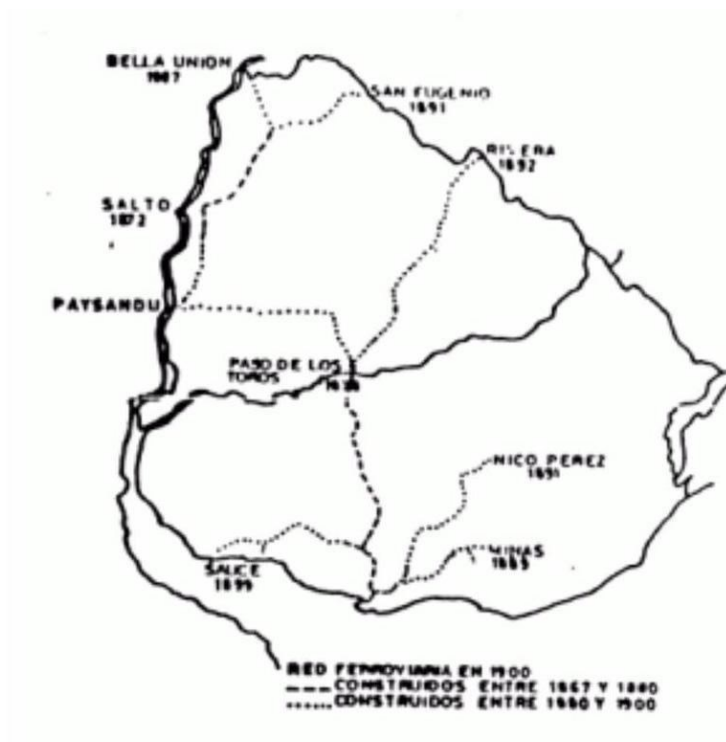


Imagen: Red Ferroviaria en Uruguay 1867-1900 (AFE, 2020, s/f).



Imagen:Red Ferroviaria en Uruguay 1961 (AFE, 2020, s/f)



Imagen: Red Ferroviaria de Uruguay en 2016 (AFE, 2020, s/f).

El cercamiento de los espacios a través de las redes ferroviarias

En el período objeto de estudio 2018-2021 se aprecia que la empresa UPM en asociación con el Estado uruguayo vuelve a utilizar el trazado original de las redes ferroviarias de antaño y que siguen vigentes hasta nuestros días. Antes las empresas multinacionales deseaban obtener carne, cuero y lana; ahora madera y pasta de celulosa con una estrategia de reconfiguración de los espacios. A manera de ejemplo, en las ciudades dentro del trayecto Montevideo-Paso de los Toros se van a construir terminales de trenes y nuevos barrios para técnicos extranjeros especializados.

También dicha estrategia se la puede definir como una forma de acumulación primitiva que es constante e inherente para recrear las bases de la acumulación propiamente dicha del sistema capitalista (De Angelis, 2012). En la acumulación primitiva del capital está presente la estrategia de la apropiación por la fuerza tanto de componentes humanos, del territorio y sus recursos, para luego ser legitimado tanto ideológica, política y jurídicamente. De esta manera, en Marx (1974 y 2004), la acumulación primitiva tuvo lugar en los inicios de la era capitalista. Su preocupación fundamental fue la acumulación bajo la forma de reproducción ampliada, que es posible gracias a la acumulación primitiva anterior, que se caracteriza por un mercado consolidado en la propiedad privada y la igualdad jurídica asegurando una “paz de mercado”

(Galafassi, 2016). Pero, para Marx este proceso llevaría a una mayor explotación social con mayores desigualdades y reiteradas crisis de sobre-acumulación. A su vez, para Rosa Luxemburgo (2007), el curso histórico del capital se nutre de dos procesos ligados orgánicamente. Por un lado, “paz, prosperidad e igualdad”, que a través de la producción de plusvalía y del mercado de mercancías se produce un proceso de apropiación de lo ajeno, explotación y dominio de clase con una relación entre el capital y las formas de producción no capitalistas en donde dominan la política colonial, la guerra y la opresión (Galafassi, 2016, p. 50).

Entonces, los objetivos de la empresa UPM, exportar madera y pasta de celulosa, permiten visualizar el cercamiento de los espacios a través de un sistema de infraestructuras necesarias en el Proyecto Ferrocarril Central. A lo que es necesario agregar nuevos caminos, puentes y rutas nacionales. Por ejemplo, las obras de reacondicionamiento de la ruta número 5, con su futura doble vía, dinamiza el tránsito de camiones de transporte con madera y químicos entre el puerto de Montevideo y la ciudad de Paso de los Toros-Centenario en Tacuarembó. También, dicha ruta conecta con la primera planta de celulosa de UPM en la ciudad de Fray Bentos en el departamento de Río Negro, la zona de construcción de la segunda planta y la ciudad de Carlos Freyre en Durazno. Lo que implica la imposición de un amplio complejo de ordenamiento territorial con la re-localización de los asentamientos en torno a las necesidades del trazado de las vías del tren en los nuevos centros urbanos, ampliación de las plantas industriales, explotación de las reservas naturales, la expansión de las zonas turísticas, etc. (Ramírez y Veiga, 2020).

Otra forma de cercamiento consiste en arrendar o comprar miles de hectáreas de campo para cultivar pinos y eucaliptus separando a las comunidades de sus medios de producción y existencia. A manera de ejemplo, muchos campesinos que llevan adelante la agricultura familiar se ven obligados a desplazarse del campo a la ciudad por la presencia de agrotóxicos en el ambiente adquiriendo enfermedades pulmonares, el suelo se degrada más rápidamente o sus pozos de agua se secan por la presencia del monocultivo forestal en campos cercanos.

El tren como infraestructura facilita la movilidad de cargamento (químicos, madera, pasta de celulosa) a lo largo del país y abre nuevas rutas y enclaves comerciales profundizando la conexión con el gran capital. También se pueden abrir nuevos mercados e industrias aprovechando las condiciones naturales de la región, con un bajo costo en el nuevo transporte y con mano de obra barata y disponible en todo momento por la escasez de empleo tanto en las pequeñas ciudades como en zonas rurales (Ramírez y Veiga, 2020). Es necesario aclarar, que el tren de fines del siglo XIX y comienzos del XX se realiza a través de concesiones con empresas y capitales ingleses. En ese proceso el Estado organiza el territorio dentro de un plan general de obras en función de las necesidades económicas nacionales e internacionales. En

cambio, en el siglo XXI, la implementación del tren a través del Proyecto Ferrocarril Central es garantizado por el Estado para cumplir con el contrato firmado en 2017 entre UPM y la ROU que responde a intereses económicos internacionales. La Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE) pasa a cumplir el rol de “Gestor de Infraestructura Ferroviaria-URUGUAY” (AFE, 2020, s/f). Es decir, se pasa de una “administración pública” propia del Gobierno del Estado a la “gestión” de negocios o intereses ajenos en donde el Estado se reduce a la mínima expresión y las inversiones para financiar el tren, proceden mayoritariamente de capitales multinacionales (españoles, chinos, finlandeses, etc.) y nacionales. Entonces, se cede la toma de decisiones y las prácticas territoriales a los grandes capitales extranjeros como a los intereses estratégicos de la disputa hegemónica mundial (Ramírez y Veiga, 2020); se pasa del control estatal a la gestión transnacional privada.

Las vías del tren se encuentran en proceso de conexión en el período 2020-2021 con la República Argentina y la República Federativa del Brasil con la rehabilitación de los ramales Algorta-Fray Bentos, Santana Do Livramento-Cacequí, Montevideo-Rivera en el marco de tres proyectos asociados al Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN), que abrirá el camino a nuevos negocios en el continente (COSIPLAN, 2020, s/f).

Lo que implica la expansión del ciclo productivo del monocultivo forestal a través de vías de comunicación, corredores multimodales y conexiones interoceánicas con el desconocimiento de los límites naturales y políticos (Ramírez y Veiga, 2020). Además se produce una “profunda reestructuración, relocalización y rearticulación de los socio-ecosistemas determinados por las múltiples interacciones entre los elementos y dimensiones que conforman las prácticas culturales materiales y los procesos geofísicos del territorio” (Ramírez y Veiga, 2020, p. 10). La construcción del tren pone en riesgo el hábitat natural de animales y vegetación autóctona, porque por ejemplo atravesará el área protegida de Chamangá en el departamento de Flores. Se producirá una mayor presión en la naturaleza debido al cercamiento del espacio por las vías del tren, las rutas reacondicionadas, nuevas terminales en las ciudades para centralizar el acopio regional de madera con conexión intermodal, la desaparición gradual del monte nativo y otros ecosistemas.

Según Ramírez y Veiga (2020) para que los proyectos de infraestructura de esta envergadura se lleven a cabo son necesarios distintos procesos de expulsión de las personas que los habitan, y atracción de nuevas poblaciones en situación de vulnerabilidad y necesidad.

Por lo tanto, estos tipos de proyectos ferroviarios tienen como objetivo “la ocupación y reordenamiento del territorio, la producción de (in) movilidades, de definición de fronteras (físicas y simbólicas), y de forma más amplia, como vehículo no sólo de personas o mercancías, sino de visiones ideológicas o cosmológicas” (Ramírez y Veiga, 2020, p. 20).

El Proyecto del Ferrocarril Central

El Proyecto del Ferrocarril Central implica el reacondicionamiento del tramo de la vía férrea existente entre el puerto de Montevideo y la Estación de Paso de los Toros que tiene una longitud de 273 km con el objetivo de aumentar la capacidad de carga de las vías hasta 22.5 ton/eje con una velocidad de circulación máxima hasta 80 km/h. Además se incluyen mejoras geométricas en el trazado, nuevos desvíos de cruce, reducción en el número y mejoras en los pasos a nivel, nuevos puentes y sistemas de señalización con la mejora de los existentes, un nuevo carril de conexión al puerto de Montevideo, la ampliación de la doble vía entre Sayago y Progreso, un bypass a la ciudad de Santa Lucía, desviaciones a las localidades de Independencia, Cardal y 25 de mayo, y rectificaciones al trazado en el tramo Florida – Durazno para acortar 10 km en la distancia total (CanalMM, 2018). En los diferentes tramos de la vía su ancho de sección cambia en 20 m para vía simple, 24,5 m en vía doble dentro de zonas urbanas, de 35,6 m a 40,1 m en zona rural. La infraestructura ferroviaria es construida y mejorada con las especificaciones técnicas de la Comunidad Europea. También se realizará una Nueva Terminal de Pasajeros en Montevideo (MTOP, 2017 b, s/f).

Debido a correcciones en el trazado en el año 2017 y 2018 se realizan desvíos en centros poblados con la expropiación de 642 terrenos así como la demolición de 400 viviendas con el desplazamiento involuntario de las personas.

La cantidad máxima de tráfico prevista es de 50 trenes de pasajeros y cargas por día en el tramo dentro de la ciudad de Montevideo. Mientras que la carga anual es de 4 millones de toneladas con trenes de una longitud máxima promedio de 800 m, durante las 24 hrs los 365 días del año (BID, 2017, s/f).

El proyecto ferroviario tiene 33 meses de duración en 4 frentes constructivos simultáneos y aproximadamente equidistantes con 3 obradores principales, ubicados en Florida, Durazno y Montevideo, y dos obradores secundarios en Paso de los Toros y en Progreso. En el obrador principal ubicado en Florida de 29 hectáreas de extensión, se acopian los rieles, y se instalan la fábrica de durmientes, el área de mantenimiento de maquinaria y equipos, el acopio de balasto, los laboratorios, las oficinas y las zonas de comedores, vestuarios, sanitarios, etc. El acopio de los rieles desmontados se realizará en sitios específicos cercanos a las localidades de Paso de los Toros, Durazno, Sarandí Grande, Florida y Progreso (MTOP, 2017 a, s/f).

Además se requerirá la instalación de 4 plantas de hormigón de una capacidad de 60 metros cúbicos por hora (m³/h) en las afueras de Montevideo, y en las poblaciones de 25 de Mayo, Durazno y Centenario; y de dos canteras principales de materiales que se localizan en Pintado y Centenario. Los materiales para la sub-base se obtendrán de varias canteras ubicadas a lo largo de la traza.

Los capitales para llevar adelante el proyecto del Ferrocarril Central provienen mayoritariamente de la empresa española “Sacyr Concesiones” con una inversión de 1084 millones de dólares y que tiene una basta trayectoria en la construcción de mega infraestructuras en distintas partes del mundo. Por ejemplo, en Italia construirá una carretera cuya inversión es de 388 millones de dólares, ingresa al mercado concesional brasileño con la construcción de una autopista por 430 millones, en Chile invierte 101 millones en la concesión de un hospital, en Portugal participa en el plan de mejora de la red ferroviaria, en Egipto dirigirá la ampliación de la planta de gas de Dahshour y en Canadá con la construcción y operación de una nueva planta de tratamiento de residuos orgánicos en la ciudad de Edmonton, entre otros. Además forma parte de la Concesionaria Grupo Vía Central de la que Sacyr Concesiones tiene el 40% de las acciones (Magariño, 2020, 25 de mayo).

El plan de inversiones 2017-2021 tiene el objetivo de dotar a la infraestructura ferroviaria como vías férreas, sistemas de señales y comunicaciones, sistema de control de la circulación sobre la red, y estaciones en distintas partes del territorio (AFE, 2017, s/f) como por ejemplo: A partir de 2017 la rehabilitación de la línea a Río Branco que impedía la circulación con tiempos de viaje razonables y en condiciones mínimas de seguridad. A partir de 2019, se plantea la renovación total de la línea para incrementar la capacidad de transporte teniendo en cuenta la posible puesta en marcha de los emprendimientos de minería y cementeras (AFE, 2020, s/f). En el año 2018 se incorpora al patrimonio de AFE las obras ejecutadas por el Ministerio de Transporte Obras Públicas (MTO) en las líneas Rivera (Pintado al norte) y litoral (Piedra Sola – Tres Árboles – Paysandú – Salto) financiadas por el Fondo para la convergencia estructural del Mercosur (FOCEM). Las líneas a Minas y la línea Rivera al sur de Pintado se van a renovar por fuera del FOCEM (AFE, 2020, s/f). En 2020, se realiza un llamado de participación público-privado para invertir en el ramal Algorta-Fray Bentos, pero como no prosperó se encuentra en ejecución en agosto de 2021 con fondos públicos (COSIPLAN, 2020, s/f). A su vez, dicho ramal tiene una extensión de 141 kilómetros, que se inserta dentro de la red ferroviaria activa de Uruguay captando una alta demanda de carga ubicada en la zona y en el puerto.

En enero de 2021 el Poder Ejecutivo realiza tres resoluciones que habilitan obras en rutas que surgen de iniciativas de empresas privadas y serán los primeros “contratos Crema” con un mecanismo de pago distinto a los proyectos de participación público-privada (PPP) que defiende el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO). Los “Contratos Crema” son una modalidad en donde una empresa presenta un proyecto constructivo realizando la obra en un plazo de dos años. Luego empieza el pago por parte del Estado en un 70% de la inversión y por diez años la empresa realiza su mantenimiento y culminado ese período de 12 años el Estado termina de abonar (“Gobierno habilitó”, 2021, 8 de febrero). Mientras que la modalidad de obras financiadas de forma público-privada implica que la empresa debe ganar una licitación para conseguir

financiamiento para luego realizar el mantenimiento por 20 años y el Estado paga por ese período en cuotas desde que la infraestructura queda disponible (“Gobierno habilitó”, 2021, 8 de febrero).

El contrato permite la construcción de una doble vía de 70 kilómetros de la ruta 5, que conecta entre sí a los departamentos Montevideo y Rivera, hasta que comience a funcionar el tren para dinamizar la producción de la planta de celulosa de UPM 2 que se encuentra en construcción al norte del departamento de Durazno (“Gobierno habilitó”, 2021, 8 de febrero). Además, solamente existe una duplicación en la conexión entre los Departamentos de Montevideo y Canelones.

Mapa ferroviario

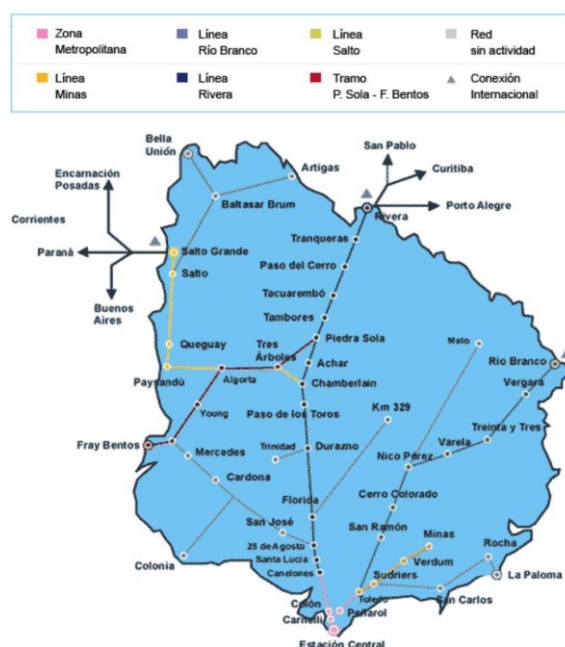


Imagen: Ferrocarril Central 2020 con conexiones internacionales (AFE, 2020, s/f).

La empresa concesionaria Hernández y González ya tiene firmado el contrato para realizar la doble vía de la ruta 5 hasta el kilómetro 67 en el departamento de Florida en donde también se tiene pensado realizar una serie de intervenciones para cruces en distintos tramos (“Doble vías en rutas”, 2021, 28 de enero). La idea es que circulen más de 240 camiones diarios con carga de pasta de celulosa, químicos y madera. Se estima que para el 2023 la doble vía llegaría al departamento de Durazno con una inversión de un millón de dólares por kilómetro de construcción.

En la ciudad de Montevideo, los barrios Sayago, Colón, Capurro y Paso Molino se encuentran comprendidos dentro del trazado del tren. Allí se construirán pasajes a desnivel con señalización luminosa y efectos sonoros. Por el momento, años 2020-2021, las obras se realizan en el barrio Capurro. En la denominada trinchera Capurro el tren circulará por debajo del nivel del pavimento y en el cruce con la zona del Paso Molino (zona comercial) se construirá una peatonal y dársenas en paradas de transporte público. En Montevideo habrá ocho terminales de pasajeros y 44 pasos a nivel, además de la trinchera Capurro, un viaducto en la Avenida Millán. Lo que implica la fragmentación de los barrios por el trazado del tren, a través de cortes de calles, la imposibilidad de transitar de las personas que viven allí y una degradación en sus condiciones materiales de existencia. Esto último se debe a la expropiación de terrenos urbanos y rurales, el desplazamiento de las personas hacia otros barrios, la ruptura de lazos sociales, identidades y paisajes culturales.

En relación a la conexión entre el trayecto del tren con el transporte y la salida de productos hacia el exterior se encuentra en proceso de construcción la terminal portuaria en el barrio Capurro de Montevideo a través del consorcio Teyma-Chediak, empresa uruguaya-argentina, con un muelle de 1.000 metros. El plan incluye el relleno de una retro área de 3,3 hectáreas, obras de pavimentación, desagües, distribución de energía, agua potable y combustible, dragado de la dársena correspondiente y su disposición final en geocontenedores, depósitos de material plástico que se utilizan a modo de muro de contención (MTOP, 2020, 11 de marzo). Se piensa que la terminal estará lista para 2022. Un proyecto similar se llevará a cabo en el barrio Punta Carretas.

De este modo, las diferentes prácticas socio-espaciales de construcción de infraestructuras, la expropiación de terrenos en las distintas ciudades y campos privados para hacer posible el recorrido del tren dan cuenta de un tipo de desarrollo por despojo. El tren no pasará por barrios de la clase dominante. Esto hace visible un abordaje clasista del territorio con sociabilidades y ciudadanías diferenciadas por la fragmentación del espacio. Además, las personas no logran acceder fácilmente a los servicios básicos como educación, salud, lo que limita sus proyecciones de vida.



Imagen: Trinchera/Barrera en el barrio Capurro entre las calles Uruguayana y Francisco López (S/F).



Imagen: Muchos de los padrones no expropiados quedaron al lado de la vía (El País, 2021).



Imagen: Demoliciones de padrones en el barrio Capurro para la ampliación del trayecto (970 Universal, 2020).



Imagen: Construcción de la terminal portuaria en el barrio de Capurro (MTOP, 2020, 11 de marzo).

Las potencialidades y limitaciones del Proyecto del Ferrocarril Central

Según la prensa y los documentos oficiales una potencialidad del Proyecto Ferrocarril Central es brindar inserción laboral y capacitación a los trabajadores de las zonas urbanas dinamizando la economía. También lleva adelante hasta el momento cambios urbanos en las ciudades como Paso de los Toros, Centenario, Durazno, Florida, Montevideo, con la construcción o acondicionamiento de tramos del trazado de las vías férreas, el

reacondicionamiento de rutas nacionales y otras de menor envergadura, la construcción de puentes, viaductos, pasos por debajo del nivel de pavimento, viviendas tanto para los trabajadores como los técnicos de la planta de UPM 2 que vendrán en 2021, etc. (“Ferrocarril Central generará”, 2019, 7 de octubre).

Pero desde el punto de vista socio-ambiental, las repercusiones de la nueva traza del ferrocarril que pasa por las ciudades y zonas rurales cambia la organización de las personas de los barrios, sus sociabilidades e identidades. Lo que se ahorra son solamente 8 km con el trazado original que no pasaba por zonas urbanas como por ejemplo Montevideo, La Paz, Las Piedras, Progreso, Durazno, Sarandí Grande, Santa Lucía. Muchas de las zonas rurales afectadas se dedican a la producción hortícola, frutícola y ganadera lo que reduce la cantidad de alimentos disponibles para la población con el aumento de su precio. Además, dentro del área de influencia del Proyecto se encuentran el Área Protegida con Recursos Manejados de los Humedales de Santa Lucía (1 km) y el área Paisaje Protegido Localidad Rupestre de Chamangá (7 km) que podrían verse afectados por la pérdida de flora y fauna autóctona, arte rupestre con la destrucción de afloraciones rocosas, etc.

La población de las ciudades y localidades afectadas denuncian los cambios en su forma de vida, en su espacio urbano y en la desvalorización de sus viviendas por el trazado del proyecto ferroviario de UPM. También con el desplazamiento involuntario de personas ante la expropiación de terrenos porque su vivienda se localiza junto a la faja de servidumbre de la ferrovía, las interferencias del tráfico peatonal y automotor con la posibilidad de accidentes viales, la contaminación del aire por emisiones de material particulado, la generación de vibraciones y de emisión sonora, la contaminación del agua, el suelo y la pérdida de biodiversidad ante derrames accidentales de sustancias químicas tanto para los procesos constructivos como para la producción de pasta de celulosa.

Todas estas problemáticas en la población han posibilitado la formación de diversos movimientos sociales como por ejemplo el Movimiento Ciudadano por un Uruguay Soberano UPM 2 NO, el Movimiento por un Uruguay Sustentable, que tienen como objetivo hacer visible a nivel nacional e internacional todos los impactos socioambientales, económicos y políticos antes mencionados.

Reflexiones finales

En el proceso de instalación de la segunda planta de celulosa de la empresa UPM en el departamento de Durazno se puede apreciar que el Proyecto del Ferrocarril Central es un eje fundamental. Esto se debe a que es una infraestructura que cumple una función vertebradora en el ordenamiento territorial del espacio uruguayo para conectar puertos, terminales en

ciudades, rutas nacionales e internacionales, zonas de cultivo de Pino y Eucaliptus y transporte de trabajadores dentro del circuito productivo forestal.

Claramente, se lleva adelante tanto la acumulación primitiva como la propiamente dicha del capital con el cercamiento de los espacios rurales y urbanos. Como consecuencia, se reconfigura la organización socio-espacial de las ciudades a través el trazado de las vías férreas que pasan por barrios de la clase trabajadora en la ciudad de Montevideo o construyendo otros nuevos para funcionarios especializados en Paso de los Toros, Centenario y Carlos Reyles. También se produce el desplazamiento de las personas hacia otros barrios con la ruptura de lazos sociales, identidades y paisajes culturales.

En el aspecto socio-ambiental la construcción del tren pone en riesgo el hábitat natural de la fauna y vegetación autóctona, la salud de las personas ante posibles derrames de químicos, contaminación sonora, etc.

Además, con el trazado del tren los límites departamentales y nacionales se van desdibujando, los planes nacionales y locales de ordenamiento territorial pasan a ser funcionales al Proyecto y a los capitales multinacionales con la pérdida de la toma de decisiones autónomas y de la soberanía como país. No es casualidad que cada vez se encuentren más empresas concesionarias extranjeras que invierten en la construcción de las infraestructuras antes mencionadas, que llegan con una visión global y regional, que se hace posible a través del Fondo para la Convergencia Estructural del Mercosur (FOCEM), el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) y del contrato firmado entre la ROU con UPM en 2017.

Referencias bibliográficas

Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE) (2020, s/f). Historia. Recuperado de:

<https://www.afe.com.uy/historia/>

CanalMM (Productor) (2018). Semanario Paso de los Toros. Proyecto Ferrocarril Central Montevideo-Paso de los Toros [online]. Recuperado de:

<https://www.youtube.com/watch?v=l66ZkjyUMRc>

Capelli, D. (2021, 18 de enero). A falta de tren UPM dispondrá de más de 240 camiones diarios por ruta 5. El Acontecer. Recuperado de: <http://www.elacontecer.com.uy/38243-2021-01-18.html>

Cueva, A. (1987). *Proceso de acumulación originaria. El Desarrollo del Capitalismo en América Latina*. México: Editorial Siglo XXI.

De Angelis, M. (2012). Marx y la acumulación primitiva. El carácter continuo de los “cercamientos” capitalistas. En *Revista Theomai* 26. Recuperado de: <http://revista-theomai.unq.edu.ar/NUMERO%2026/De%20Angelis%20-%20Marx%20y%20la%20acumulaci%C3%B3n%20primitiva.pdf>

Doble vías en rutas y puentes por UPM (2021, 28 de enero). *El Observador*. Recuperado de: <https://www.elobservador.com.uy/nota/doble-vias-en-rutas-puentes-por-upm-y-cruces-en-interbalnearia-que-obras-estan-previstas-para-2021-20211271710>

Ferrocarril Central generará dos mil puestos directos de trabajo (2019, 7 de octubre). *Transporte Carretero*. Recuperado de: <https://www.transportecarretero.com.uy/noticias/nacionales/ferrocarril-central-generara-2-mil-puestos-directos-de-trabajo.html>

Galafassi, G. y otros (2011). *Ejercicios de hegemonía: lecturas de la Argentina contemporánea a la luz del pensamiento de Antonio Gramsci* (1ra. ed.). Buenos Aires: Herramienta.

Galafassi, G. (2016). Entre la acumulación primitiva y la reproducción ampliada. Una reactualización del debate y su correlación con la explicación de los conflictos sociales. En *Revista América Latina Política* 54(2), pp. 49-73.

Gobierno habilitó los tres primeros contratos crema para obras viales y uno será la doble vía que usará UPM 2 (2021, 8 de febrero). *La Diaria*. Recuperado de: <https://ladiaria.com.uy/politica/articulo/2021/2/gobierno-habilito-los-tres-primeros-contratos-crema-para-obras-viales-y-uno-sera-la-doble-via-que-usara-upm-2/>

Guillén, A. (2007). *Modelos de Desarrollo y Estrategias Alternativas en América Latina*. Río de Janeiro: Archivo-Centro Internacional Celso Furtado de Políticas para el Desarrollo. Recuperado de: http://www.centrocelsofurtado.org.br/arquivos/image/201108311505340.A_GUILLEN3.pdf

Hardoy, J. (1974). *El proceso de urbanización en América Latina*. La Habana, Oficina Regional de cultura para América Latina y el Caribe, Centro de Documentación. Recuperado de: https://es.slideshare.net/GustavoMacas/el-proceso-de-urbanizacin-jorge-hardoy?from_action=save

Luxemburgo, R. (2007). *La acumulación del capital*. La Plata: Terramar.

Magariño, J. F. (2020, 25 de mayo). Sacyr acelera con su ferrocarril en Uruguay y se convierte en revulsivo económico. *El País*. Recuperado de: https://cincodias.elpais.com/cincodias/2020/05/22/companias/1590173134_394416.html

Marx, K. (1974). *Historia crítica de la teoría de la plusvalía*. Buenos Aires: Brumario.

Marx, K. (2004). *El Capital*. Buenos Aires: Siglo XXI.

Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP) (2020, 11 de marzo). MTOP adecuará inversiones en puertos de Capurro y Punta Carretas. Recuperado de: http://www.mtop.gub.uy/-/mtop-readecuar-inversiones-en-puertos-de-capurro-y-punta-carretas?p_p_state=maximized

Ramírez, S. y Veiga J. (2020). Tren Maya: máquina imparable de despojo empresarial. En Panamá en Tehuantepec. Colonización ferroviaria al sureste de México. En *Revista América Latina en Movimiento* 547(44). Recuperado de: <https://www.alainet.org/es/articulo/205814>

Fuentes

Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE) (2017, s/f). Plan estratégico de desarrollo. Recuperado de: <https://www.afe.com.uy/plan-estrategico-de-desarrollo/>

Banco Interamericano de Desarrollo- Uruguay (BID-Uruguay) (2017, s/f). ESRS Proyecto Ferroviario de Participación Público Privada “Ferrocarril Central”. BID.

Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) (2020, s/f). Rehabilitación del ramal ferroviario Algorta-Fray Bentos. Recuperado de: http://www.cosiplan.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=1301

Dirección Nacional de Medio Ambiente (DINAMA) (2020, s/f). Proyecto Ferroviario Montevideo-Paso de los Toros. Recuperado de: <https://www.dinama.gub.uy/oan/proyectos/proyecto-ferroviario-montevideo-paso-de-los-toros/>

Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP) (2017 a, s/f). Ferrocarril Central.

Recuperado de: http://ferrocarrilcentral.mtop.gub.uy/web/ferrocarril_central

Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP) (2017 b, s/f). Pliego de bases técnicas

Proyecto Ferrocarril Central. Recuperado de:

<http://ferrocarrilcentral.mtop.gub.uy/documents/227625/267620/Pliego+de+Bases+T%C3%A9cnicas+FC+Dic+2017.pdf/3da9322d-9460-485b-ac03-9136e886c46b?version=1.0>

Presidencia (2017, 7 de noviembre). Contrato de ROU-UPM. Recuperado de:

https://medios.presidencia.gub.uy/tav_portal/2017/noticias/NO_Y823/contrato_final.pdf