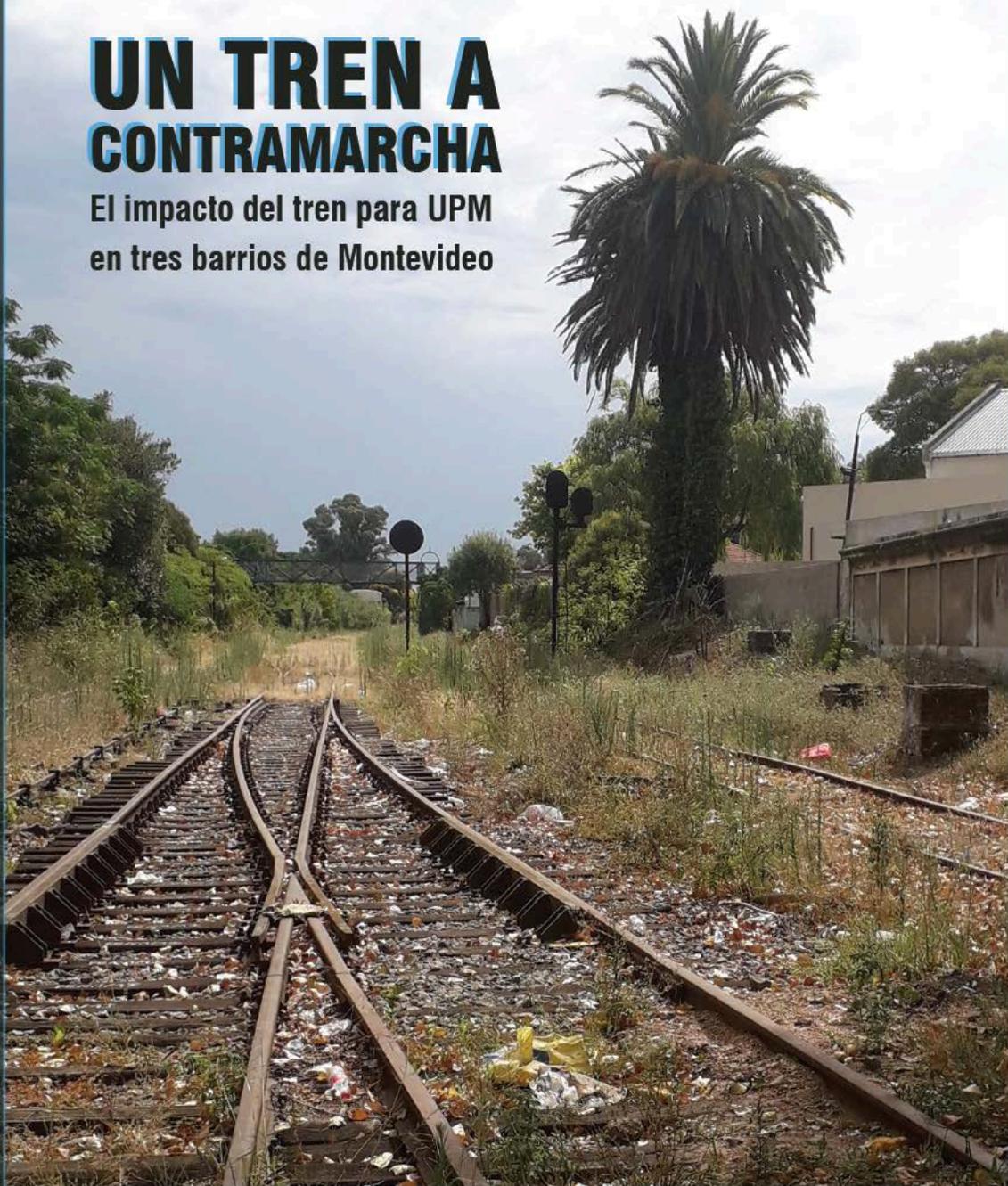


# UN TREN A CONTRAMARCHA

El impacto del tren para UPM  
en tres barrios de Montevideo



Sociología  
Facultad de Ciencias Sociales  
UNIVERSIDAD DE LA REPÚBLICA



Cotidiano  
MUJER

# **UN TREN A CONTRAMARCHA**

El impacto del tren para UPM  
en tres barrios de Montevideo

Cotidiano Mujer  
Colectivo Ecofeminista Dafnias  
Facultad de Ciencias Sociales,  
Universidad de la República

Julio, 2020

Un tren a contramarcha

El impacto del tren para UPM en tres barrios de Montevideo

Edición: Cotidiano Mujer

Coordinadora: Lilian Celiberti

Editoras: Lourdes Rodríguez y Soledad Castro

Diseño y diagramación: Francesca Cassariego

Impresión: Imprenta Rojo

Julio, 2020

# ÍNDICE

**Presentación I ..... 7**

Lilián Celiberti

**Presentación II ..... 11**

Colectivo Ecofeminista Dafnias

**El impacto en la vida. Estudio de las percepciones de la ..... 15**

**comunidad sobre los avances del proyecto Ferrocarril Central en los  
barrios Sayago, Capurro y Colón**

Verónica Filardo (coordinadora) / Carolina Conze / Jenny Segovia / Sofía Vanoli

1. <i>Introducción</i> .....	17
2. <i>Objetivos y recaudos</i> .....	20
3. <i>El tren</i> .....	21
4. <i>Una mirada desde el urbanismo feminista</i> .....	23
5. <i>Metodología</i> .....	27
6. <i>Los barrios</i> .....	28
a) <i>Caracterización sociodemográfica</i> .....	28
b) <i>Población</i> .....	30
c) <i>Estructura poblacional</i> .....	31
d) <i>Características y composición de los hogares</i> .....	32
e) <i>Descripción socioeconómica de los hogares</i> .....	33
f) <i>Las mujeres de los barrios: haceres y decires</i> .....	37
7. <i>Colón: a 19 minutos del centro</i> .....	38
a) <i>Del escepticismo inicial a la inminencia del nuevo tren</i> .....	40
b) <i>Tierra de nadie</i> .....	42
c) <i>El proyecto Ferrocarril Central y su impacto</i> .....	44

8. <i>Sayago: un barrio partido en dos</i> .....	47
a) El tren y la vía: inseguridad y descuido .....	50
b) Los valores de la vivienda .....	53
c) Antes el Corredor Garzón, ahora el tren .....	54
d) El comienzo del fin .....	56
e) La vigilancia invisible .....	58
f) La trata .....	58
9. <i>Capurro: “somos gente trabajadora”</i> .....	60
a) “Barrio barrio” .....	62
b) Las comisiones vecinales .....	64
c) El cimbronazo .....	65
d) “El puerto para el barrio es malo” .....	71
e) La representación del impacto del tren en Capurro .....	73
f) La obra y el funcionamiento .....	73
g) La “gente afectada” .....	75
10. <i>Comparación entre los barrios</i> .....	80
11. <i>Los desplazamientos de las mujeres</i> .....	85
a) Impactos en los recorridos .....	85
b) Los hitos urbanos.....	87
c) El aumento de las distancias .....	88
12. <i>Conclusiones</i> .....	94
13. <i>Bibliografía</i> .....	98

**Voces, ruidos, susurros y silencios. Qué dicen las organizaciones ..... 103**  
**sociales sobre el Ferrocarril Central en tres barrios de Montevideo**  
**(Colón, Capurro y Sayago)**

Lilian Celiberti (coordinadora) y Cecilia Gordano

Resumen.....	107
1. Introducción .....	109
2. Objetivos y marco teórico .....	113
3. Apuntes metodológicos.....	118
4. Actores, estrategias y desafíos.....	123
Actores I: Organizaciones sociales en los barrios .....	125
Colón .....	125
Sayago .....	137
Capurro.....	138

Actores II: La posición sindical de la Unión Ferroviaria .....	144
Actores III: Organizaciones que se oponen a las obras del FC .....	147
5. Tendencias en el posicionamiento de las organizaciones .....	153
y perspectivas futuras	
Tendencia #1: falta de posicionamiento colectivo .....	153
Tendencia #2: opacidad informativa del proyecto FC.....	154
Tendencia #3: incertidumbre ante el futuro .....	155
6. Estrategias y desafíos del movimiento socioambiental .....	158
7. Reflexiones finales para iniciar el debate .....	170
8. Referencias .....	173
Anexo A. Organizaciones contactadas, argumentos y estrategias .....	175
Anexo B. Cuestionario guía .....	179

**Auditorías de Calidad Urbana. .... 181**

**Elaboración de informes desde la perspectiva de género**

Adriana Ciocoletto / Blanca Valdivia

Introducción .....	183
1. ¿Por qué hacer un informe de impacto de .....	186
género en la planificación urbana?	
2. Metodología para un informe de impacto de género .....	188
desde una perspectiva feminista	
2.1 ¿Qué hacer? .....	189
2.2 ¿En qué casos debe aplicarse? .....	190
2.3 ¿En qué momento del proyecto o plan urbano debe aplicarse?.....	191
2.4 ¿Quiénes participan de la Auditoría? .....	192
2.5 ¿Cómo se realiza la Auditoría? .....	193
2.6 Criterios para la valoración de las actuaciones de un .....	196
proyecto o plan	
3. Conclusiones desde la experiencia.....	197
Anexo A.....	199
Anexo B.....	200



# PRESENTACIÓN I

El 29 de julio de 2019, durante la sesión del Consejo para la Igualdad de Género, una instancia pública convocada por el gobierno departamental, Cotidiano Mujer y el Colectivo Ecofeminista Dafnias plantearon la necesidad de analizar el impacto del proyecto Ferrocarril Central –conocido popularmente como “el tren de UPM”– en la vida de los barrios y el devenir cotidiano de las mujeres. De acuerdo al Tercer Plan de Igualdad de Género “un Montevideo sin exclusiones es una ciudad cuya arquitectura pública, infraestructura urbana y transporte colectivo cubren las diversas necesidades de quienes la habitan, ofreciendo protección y vínculos de respeto, así como espacios lúdicos y recreativos propios de una ciudad abierta a sus habitantes” y “este lineamiento llama a reflexionar acerca del propio diseño urbano y arquitectónico de la ciudad y visualizar cómo y dónde se producen desigualdades de género”.

Desde el activismo feminista, se entendió que era necesario colocar la mirada en los efectos que el tren y el nuevo trazado de las vías, con las características definidas en el contrato entre el Estado uruguayo y la multinacional finlandesa UPM, tendría desde el punto de vista urbanístico, social y ambiental. **Un tren a contramarcha** serviría de base para la discusión en la cuarta Asamblea Feminista de Montevideo prevista para fines de marzo de 2020 y postergada por la emergencia sanitaria<sup>1</sup>.

Luego de más de 25 años de implementación de políticas de género en Montevideo (en tres décadas de administraciones del mismo signo partidario), se hace necesario poner en debate qué ciudad queremos habitar y cómo construimos una ciudad cuidadora de la ciudadanía, del ambiente y de los espacios sociales. A la hora de pensar en sus infraestructuras, el urbanismo feminista ha colocado como eje central el análisis de las

---

1 Organizada por Cotidiano Mujer y la Intersocial Feminista

necesidades cotidianas de las personas. ¿Cómo afectará este tren de carga la vida en los barrios? ¿Cómo impactará en sus habitantes y en su derecho a la ciudad que los barrios estén partidos a la mitad? ¿Qué implicancias tendrá, específicamente, para las mujeres? Contar con las condiciones básicas de reproducción de la vida es central, si se parte de un urbanismo que se sustente en las necesidades de las personas y en sus derechos, en la construcción de la sociabilidad y en el desarrollo de los espacios comunes. Para que las dimensiones de género se incorporen, efectivamente, en la planificación urbana, es necesario fortalecer y profundizar, en este sentido, la capacidad de análisis.

Para iniciar este proceso, desde Cotidiano Mujer y el Colectivo Ecofeminista Dafnias convocamos, en noviembre de 2019, al Col·lectiu Punt 6 de Barcelona, una cooperativa de urbanistas que ha avanzado en la construcción de herramientas metodológicas que incorporen la perspectiva feminista en la planificación y el desarrollo de las ciudades. Durante una semana, hicimos, en las mañanas, un taller matutino y, en las tardes, recorridas por los barrios seleccionados para el análisis: Capurro, Sayago y Colón. En las caminatas, los indicadores propuestos por la Auditoría de Calidad Urbana –así se denomina la metodología propuesta por el Col·lectiu Punt 6, presentada en las páginas finales de esta publicación– resultaban muy fáciles de identificar. Las investigaciones que aquí se presentan exploraran las percepciones y opiniones de, por un lado, las personas que habitan los tres barrios seleccionados y, por otro, de las organizaciones sociales, tanto de las territoriales, independientemente de su naturaleza o de su rol en lo local, como de aquellas que surgieron, específicamente, en torno a la construcción del tren o la instalación de la segunda planta de UPM en Uruguay. Queda pendiente la realización de la Auditoría de Calidad Urbana en los términos planteados por la organización barcelonesa.

Entre noviembre y diciembre de 2019 se diseñó el trabajo de campo, que se realizó entre enero y febrero de 2020. El primer artículo de investigación es el resultado de un trabajo un equipo de sociólogas, que fue coordinado por la doctora Verónica Filardo, en el marco de un convenio con la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de la República (UDELAR), y analiza el impacto del tren desde la percepción de un grupo de vecinas de Capurro, Sayago y Colón. El segundo artículo fue elaborado por la doctora Cecilia Gordano de Cotidiano Mujer y se centra en el análisis del posicionamiento de las organizaciones vecinales y sociales. Por último, el tercer artículo, a cargo de dos integrantes del Col·lectiu Punt 6 presentan los ejes para la

elaboración de informes de impacto de género en el planeamiento y los proyectos urbanos a través de las Auditorías de Calidad Urbana. Las autoras, las arquitectas Adriana Ciocoletto y Blanca Valdivia, fueron las coordinadoras del taller sobre esta metodología de investigación, realizado en noviembre de 2019, en el que participaron funcionarios de la Intendencia de Montevideo, investigadoras de la UDELAR y colectivos sociales.

Esta publicación en torno al tren de UPM es el resultado de un trabajo en el territorio y con sus habitantes, que reafirma la necesidad de debatir los alcances de un modelo, el neodesarrollista, a contramarcha de la vida. Los insumos que surgen de Un tren a contramarcha serán retomados en la próxima Asamblea Feminista de Montevideo; se buscará avanzar en propuestas que profundicen la disputa por una ciudad feminista en la que los cuidados y la sostenibilidad de la vida estén en el centro de la planificación urbana y, de ese modo, se fortalezcan los espacios de participación y autogestión para construir una acción política desde la comunidad, con formas de convivencia más cercanas a un imaginario transformador.

Lilián Celiberti, junio de 2020



## PRESENTACION II

El Colectivo Ecofeminista Dafnias ha apoyado políticamente estas investigaciones sobre los impactos del proyecto Ferrocarril Central (FC) en la vida de las personas que habitan los barrios de Montevideo afectados por el tren de UPM. Estamos convencidas de que el modelo de desarrollo impulsado en los últimos 50 años desde los gobiernos centrales implica problemáticas ambientales y sociales que no son neutras en cuanto a las relaciones de género. La corriente de pensamiento ecofeminista aporta valiosos elementos para analizar los vínculos entre las mujeres y los territorios, signados por la división sexual del trabajo. En la inmensa mayoría de los núcleos familiares, las encargadas de sostener la vida cotidiana son las mujeres.

Esta publicación tiene como centro el análisis del proyecto de construcción de las vías de un tren de carga, cuyo uso es prioridad de la empresa multinacional UPM. Según las estimaciones oficiales, la frecuencia diaria podrá ser 30 trenes de carga más 18 trenes de pasajeros.<sup>1</sup> Los de carga transportarán químicos peligrosos y atravesarán capitales departamentales, municipios y localidades, lo cual afectará de forma directa la vida de unas 40 mil personas, en particular la de las mujeres, por su condición de cuidadoras.<sup>2</sup> Como resultado de la fragmentación del territorio se profundizarán las desigualdades de género, en particular, aquellas referidas al uso del tiempo y el cuidado las personas con diferentes grados de dependencia.

En Uruguay, el extractivismo se caracteriza por la sobre explotación de bienes naturales a través del monocultivo de eucaliptus a gran escala para la fabricación de celulosa y por el aumento de los costos del Estado que financia las obras de infraestructura y abarata, para las empresas, la exportación

---

1 "Informe ambiental resumen. Proyecto Ferroviario Montevideo-Paso de los Toros" Solicitud de autorización ambiental previa, LKSur (noviembre, 2018), pág. 27. Disponible en: <https://www.dinama.gub.uy/oan/wp-content/uploads/2017/12/38.-Informe-Ambiental-Resumen-Proyecto-Ferroviario-Montevideo-Paso-de-los-Toros.pdf> Recuperado 27 de junio de 2020

2 *Ibidem*, pág. 27.

de la celulosa. La lógica del extractivismo justifica los impactos sociales y ambientales negativos de los proyectos como el del FC con el argumento de que aumentarán el PBI o generarán puestos de trabajo. Sin embargo, estas inversiones de trasnacionales como UPM generan divisiones y rompen el tejido comunitario y, al mismo tiempo, reactualizan ciertas formas preestablecidas del patriarcado que privilegian a varones blancos, urbanos y de clase media. Los puestos de trabajos que se generan reproducen la división sexual del trabajo: asignan a las mujeres los cuidados y a los varones los puestos de decisión que, a su vez, son los que tienen mejores remuneraciones. Además, en las zonas aledañas al punto de instalación de las plantas de celulosa suele constatarse un aumento de la prostitución, de la explotación sexual y de otras problemáticas sociales asociadas a las desigualdades. Estos acuerdos con trasnacionales también producen menor acceso a los bienes comunes y mayor contaminación de nuestros ambientes.

Durante la experiencia de trabajo con vecinas y vecinos en los barrios seleccionados (Capurro, Sayago y Colón), el equipo de Dafnias recabó testimonios que evidencian las transformaciones que se producirán en la vida cotidiana, en particular de las mujeres, con el trazado y la circulación de trenes previstos en el proyecto FC. En todos los barrios existe un entramado de relaciones sociales necesario para sobrevivir y las personas que lo conforman merecen vivir con dignidad. Muchas mujeres de estos barrios saben que, a causa del tren de UPM, sus vidas y las de sus familias se verán condicionadas por una serie de trastornos en la movilidad diaria, por ruidos más allá de lo soportable durante el día y la noche, y por un vallado de dos metros que las separará de los servicios de uso diario.

A pesar de los trastornos evidentes que causará el pasaje de este tren por los territorios implicados, las vecinas y los vecinos que son conscientes de ello han tenido grandes dificultades para concretar movilizaciones barriales contra el FC. Esto se explica por la falta de difusión de la información pública disponible sobre el tema y sobre los múltiples aspectos relacionados (sociales, políticos, económicos, financieros, etcétera). La mayoría desconoce uno de los hechos más relevantes: que se trata de una iniciativa cuyos beneficios económico-financieros son casi exclusivos de UPM y no de un tren de pasajeros, únicamente. Peor aún, también se desconoce que las obras de reconstrucción de las vías las pagará durante 20 años el pueblo uruguayo y tendrán un costo de 2.400 millones de dólares<sup>3</sup>.

---

3 Bacchetta V.; Melassi, G.; & Yohai, W. (2019) La entrega. El proyecto Uruguay-UPM, Editorial Susana Aliano Casales, pág. 25.

Las ciudades, en tanto espacios que compartimos en condiciones más o menos favorables para el quehacer cotidiano (en cuanto a la movilidad, el equipamiento y su diseño en general), requieren repensarse con urgencia. Es necesario un cambio de prioridades que reconozca la importancia de las tareas reproductivas y de cuidados. En este sentido, los contenidos de esta publicación podrían ser un valioso aporte. Esperamos que los hallazgos de este trabajo sirvan para apoyar la ardua tarea –que tienen, especialmente, las vecinas de los barrios afectados– de trasladar su experiencia personal y también la información que han podido recabar, para que la mayor cantidad de gente posible apoye la defensa de su territorio, de nuestro territorio.

Ambos artículos de investigación problematizan las lógicas que habilitan la destrucción del tejido social y de las prácticas que sostienen la vida. Los resultados muestran cómo el proyecto FC pone en riesgo este tejido comunitario, así como los avances hacia la igualdad de género. Como colectivo, Dafnias ha participado en diferentes actividades territoriales organizadas contra este proyecto y ha visto cómo las mujeres ponen el cuerpo en esta lucha y lideran las movilizaciones en defensa de sus derechos. Estas mujeres luchan por defender su vivienda, la salud de sus familias y la posibilidad de decidir sobre los usos del territorio en el que residen. Y también se enfrentan a la lógica corporativa en defensa la comunidad.

Colectivo Ecofeminista Dafnias, junio de 2020



# Informe de investigación

Convenio Cotidiano Mujer

Asociación Profundación para las Ciencias Sociales

***“El impacto en la vida: estudio de las percepciones de la comunidad sobre los avances del proyecto Ferrocarril Central en los barrios Sayago, Capurro y Colón”.***

Equipo de investigación:

Verónica Filardo (coord.)

Carolina Conze

Jenny Segovia

Sofía Vanoli



# 1. INTRODUCCIÓN

En noviembre del 2019 se firmó un Convenio entre Cotidiano Mujer y la Asociación Profundación para las Ciencias Sociales (APFCS) que tenía por objetivo el estudio de las percepciones sobre el impacto del tren de UPM que han tenido las mujeres de tres barrios de Montevideo. El equipo de trabajo estuvo integrado por docentes del Departamento de Sociología; este informe corresponde a la investigación realizada en dicho marco. El período de duración del trabajo se definió entre diciembre de 2019 y marzo de 2020, con el objetivo de que sus resultados sirvieran de insumo a la Asamblea de Mujeres, instancia destinada a marcar aspectos capaces de orientar las propuestas de campaña de las elecciones municipales y departamentales, originalmente previstas para mayo de 2020.

Debe destacarse que la crisis provocada por la pandemia del coronavirus, imprevisible y devastadora en términos de las consecuencias sobre la realidad social nacional, afecta, por supuesto, los resultados de esta investigación. El trabajo de campo, compuesto por entrevistas realizadas a mujeres de los tres barrios seleccionados, fue realizado entre diciembre de 2019 y febrero del 2020, período previo al registro del primer contagio en Uruguay, que disparó las medidas de emergencia sanitaria en el país y condicionó radicalmente la vida cotidiana de toda la población, el funcionamiento institucional, y la situación económica y política.

No pueden estimarse las variaciones que puedan haberse producido en las percepciones de impacto del tren, por esta intensa y repentina alteración de todos los órdenes de la vida a escala nacional y global. En este sentido, deben comprenderse los datos en relación al momento en que fueron recogidos, reconociendo las probables variaciones tanto en la subjetividad individual como en la representación colectiva, sobre la evaluación de los costos y beneficios del tren. Debe notarse que ha cambiado la condición de actividad de las personas en el país<sup>1</sup>, el ingreso

---

<sup>1</sup> Desde el 1 de marzo al 12 de abril de 2020 se presentaron 147 mil solicitudes para acogerse

percibido (salarios públicos, jubilaciones y pensiones son gravadas por el impuesto Fondo Coronavirus); así como también las expresiones de solidaridad, asociativismo, e iniciativas de carácter comunitario (ollas populares, canastas, donaciones, relevamiento de necesidades) que emergen en diferentes barrios de Montevideo y en distintos puntos del interior, generando nuevas dinámicas sociales a gran velocidad. A partir de esta investigación, no se puede estimar de qué manera se modifica la significación de la obra del tren, ni las connotaciones que puede adquirir a partir de estos cambios. No es posible proyectar el “día después del coronavirus” en la vida de esos barrios.

A pesar de que muchas actividades bajaron su intensidad como consecuencia del confinamiento sugerido para todos los habitantes del país ( el método elegido para frenar los niveles de contagio del coronavirus covid-19), la actividad política, ciudadana y social respecto al tren de UPM se ha intensificado. La crisis del covid-19 movió el tablero político porque es una “catástrofe”, hecho que se encuentra contemplado en el contrato como posible causa para su revocación (Art 7.). Algunos dirigentes de la Coordinadora Nacional contra UPM y de varios partidos políticos<sup>2</sup>, se han movilizado para hacer lobby y presión sobre el gobierno nacional actual esgrimiendo que, por esta razón, es posible dejar el contrato sin efecto. Algunos dirigentes políticos (entre ellos Manini Ríos, de Cabildo Abierto) salieron a la opinión pública mediante discursos difundidos en redes pidiendo al gobierno nacional (gobierno que él también integra como parte de la denominada “coalición multicolor”) que revoque el contrato, o que, al menos, negocie algunas condiciones nuevamente, en el entendido de que supone desventajas inaceptables para Uruguay.

A su vez, el Dr. Eduardo Lust fue entrevistado en diversos canales de televisión y radio. Allí argumentó, desde su especialidad de constitucionalista, acerca de todos los desvíos que encuentra en los procedimientos legales del convenio ROU-UPM, y explicitó las razones por las que cree necesaria su revocación, mostrando, por otro lado, los candados que el propio contrato establece, y que hacen bastante improbable, más allá del acuerdo político (de todos los partidos sin excepción), que sea factible para la construcción de la planta de

---

al seguro de paro, según informes del BPS (Banco de Previsión Social).

<sup>2</sup> La delegación solicitó la suspensión del contrato con UPM alegando el artículo 7, que establece que se puede cancelar el acuerdo si el país ingresa en un estado de emergencia nacional.

celulosa. Por su parte, la Coordinadora Nacional contra UPM y otras muchas organizaciones sindicales, ambientalistas, políticas y sociales, impulsaron una serie de medidas con el objetivo de hacer un referéndum sobre la revocación del contrato, que fue firmado por el Poder Ejecutivo en el período 2015-2019<sup>3</sup>.

Las iniciativas de este orden no son nuevas. Durante varios meses, con el asesoramiento del doctor Eduardo Lust, se juntaron firmas en varias localidades afectadas por el trazado del tren y se enviaron a las juntas locales. Su objetivo era modificar el trazado previsto para que no segmentara los centros poblados (originalmente creados a partir del tren de AFE). A posteriori de ese trabajo correspondía, según Lust, el envío a la Corte Electoral para el conteo y la validación de las firmas, que deben ser al menos el 15% de los padrones electorales de cada localidad. Así, se presentaron más de 6 mil firmas de Santa Bernardina y la Ciudad de Durazno. Una vez realizado este procedimiento, el 31 de marzo de 2020 la Corte Electoral rechazó la solicitud por entenderla improcedente; así, volvió a punto cero todo movimiento contra el trazado del tren (El País, 2020). No obstante, el tema no se aquietó, y en la semana del 13 al 17 de abril se sucedieron, en la Torre Ejecutiva, reuniones del Presidente de la República con la empresa UPM y con vecinos de diferentes localidades. Las declaraciones del gobierno, dichas en voz de la ministra de Economía Azucena Arbeleche (Subrayado, 2020) y de Luis Lacalle Pou, han sido consistentes y reiteradas: el contrato ROU-UPM se mantiene en vigencia y no va a activarse la revocación que hubiera sido posible a partir del artículo 7.

---

3 Arriba gente. Canal 10, el 20 de febrero de 2020. Disponible en: <https://www.canal10.com.uy/movimiento-ciudadano-contru-upm-n601647>

## 2. OBJETIVOS Y RECAUDOS

Este proyecto tiene por objetivo recabar la opinión sobre el impacto que tiene el tren para mujeres que residen en tres de los barrios de Montevideo a los que el trazado atraviesa transversalmente. Esos barrios se seleccionaron por ser considerados como aquellos que serán particularmente afectados, tanto en términos de sus dinámicas (movilidad y conectividad urbana) como por la división de la unidad barrial, la alteración de los recorridos usuales para la provisión de servicios en función de su localización, la modificación del paisaje, la estética barrial, las expropiaciones requeridas y la magnitud de las obras. Estos barrios son: Capurro, Colón y Sayago.

El trabajo se orienta desde una perspectiva feminista. Pone el énfasis en una aproximación que tome en cuenta las necesidades, requerimientos, movilidades y dinámicas propias de las mujeres en el uso y el derecho a la ciudad. Existen evidencias académicas, tanto desde la sociología urbana como desde el urbanismo, de las diferencias en el uso, apropiaciones, significaciones y experiencias de la ciudad entre varones y mujeres (Col·lectiu Punt 6, 2019), (Filardo, 2010), (Durán, 2008). Esta perspectiva guiará el estudio, y tiene por objeto ser insumo de este trabajo, que se presentará y debatirá en la “Asamblea Feminista de Montevideo. Por una ciudad feminista y de cuidados”. Esta asamblea servirá como antesala para la realización de propuestas concretas a los candidatos y candidatas al gobierno departamental, en virtud de las elecciones municipales que tendrán lugar en octubre del corriente año. Por todo lo anterior, este trabajo se alimenta de diferentes nutrientes: teorías feministas aplicadas al uso y derecho a la ciudad, planificación urbana, participación política y descentralización, y una puntualización sobre el posible impacto de los grandes proyectos de inversión.

El proyecto de UPM2 implica la construcción de una segunda planta de celulosa destinada a la exportación de la empresa finlandesa en Uruguay (y la tercera del país). La planta se ubicará en el centro del mapa, en las márgenes del Río Negro. Los estudios sobre su impacto ambiental han tenido escaso y tardío acceso público. Dentro de este gran proyecto, que supondrá una inversión millonaria por parte de la empresa para realizar producción que venderá en el exterior, el Estado uruguayo se obliga a asegurarle las

condiciones para su funcionamiento, aportando un gasto de magnitud similar (4 mil millones de dólares). Tanto la inversión de la planta como la del Estado nacional -determinada por los requerimientos de la empresa y consagrada en el contrato ROU-UPM-, tendrán efectos en diversas dimensiones: económica, medioambiental, de empleo, de afectación territorial, de subsidios y exoneraciones tributarias, de marcos jurídicos, etc.

Este estudio tiene por objetivo, exclusivamente, el impacto del tren de UPM en tres barrios de Montevideo, según la perspectiva de las mujeres residentes en ellos; está claramente delimitado y acotado. Sin embargo, no debe olvidarse que el tren forma parte de un proyecto mucho más amplio, siendo solo uno de los requisitos necesarios para que este pueda ponerse en marcha. Estos recaudos conceptuales y metodológicos son en extremo relevantes para no confundir la parte con el todo. El tren no es un proyecto aislado ni existiría fuera del emprendimiento que lo justifica. Mirar el tren en sí mismo es un recurso que, de ningún modo, debe anular su contexto material de posibilidad: su exclusiva justificación viene dada por ser la condición que la empresa de capital extranjero UPM exige al gobierno de Uruguay para construir en el país una segunda planta de celulosa.

### 3. EL TREN

En la página web de la DINAMA, en la pestaña del observatorio ambiental, se informa (sin fecha) que el Proyecto Ferroviario Montevideo – Paso de los Toros tiene resolución ministerial (está firmada por el ministro interino, el arquitecto Jorge Rucks). Se lee lo que sigue, que transcribimos completo, dado que es la información oficial disponible (aunque no necesariamente de fácil acceso) sobre el tren: “El proyecto implica el reacondicionamiento del tramo de vía férrea existente entre el Puerto de Montevideo y la Estación de Paso de los Toros, que actualmente tiene una longitud de 273 km, con la finalidad de aumentar la capacidad de carga de las vías hasta 22.5 ton/eje y la velocidad de circulación máxima hasta 80 km/hr. Adicionalmente, contempla un nuevo tramo de vía férrea que conectará la vía principal con una potencial nueva fábrica de celulosa a situarse al sur del río Negro en el departamento de Durazno.

Además del reemplazo de la estructura de la vía se incluirán también mejoras geométricas en el trazado, nuevos desvíos de cruce, reducción en el número y mejoras en los pasos a nivel, construcción de nuevos puentes y mejora de los existentes, e implementación de un nuevo sistema de señalización, debido a los requisitos de seguridad y velocidad de operación que tiene el proyecto.

Las principales modificaciones que se realizarán a la traza actual serán 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 el puente del arroyo Canelón Grande hasta cruce el puente sobre el río Santa Lucía, desviaciones a las localidades de Independencia, Cardal y 25 de mayo, y rectificaciones al trazado en el tramo Florida – Durazno que acortarán la distancia total en aproximadamente 10 km. El ancho de sección en diferentes tramos de la vía será de 20 m para vía simple y 24,5 m en vía doble dentro de zonas urbanas, y de 35,6 m y 40,1 m respectivamente en zona rural.

La superestructura de la vía principal incluye rieles UIC 54E1 nuevos de soldado continuo, durmientes de hormigón y lecho de balasto de 550 mm de capa y 400 mm de ancho mínimo a ambos lados de los durmientes. Existirán dos tramos de trincheras de aproximadamente 2 km de longitud cada uno, en Montevideo en la zona de Capurro y en la ciudad de Las Piedras, planteadas con muro de contención conformado por pilotes. A lo largo del recorrido se crean 17 estaciones de cruces, y se modifican 246 pasos a nivel, 282 alcantarillas, 128 puentes ferroviarios y 36 pasos inferiores o viaductos. De estas últimas dos categorías en 49 casos corresponde a construcción nueva.

La cantidad máxima de tráfico prevista en el tramo dentro de Montevideo, incluyendo trenes de pasajeros y cargas, será de 50 trenes por día. La carga anual de diseño es de 4 millones de toneladas, mediante trenes de longitud máxima promedio 800 m, con operación durante las 24 hrs los 365 días del año.”

## 4. UNA MIRADA DESDE EL URBANISMO FEMINISTA

La crítica feminista al urbanismo tradicional se basa en el cuestionamiento a su sesgo patriarcal y androcéntrico. El modelo de ciudad occidental presenta un vínculo estrecho entre patriarcado y capitalismo; por lo tanto, su uso privilegia el trabajo productivo y la explotación económica (Col·lectiu Punt 6, 2019). El patriarcado, como sistema de relaciones sociales y políticas, se sostiene en diversas instituciones públicas y privadas que jerarquizan a los varones sobre las mujeres en base a diferencias biológicas (Vacca, L. y Coppolecchia, 2012). Estas instituciones se encuentran en todos los planos, en particular en el trabajo remunerado, en la educación formal, en los sistemas políticos y en la familia (por mencionar algunos). Por esta razón, es esperable que la planificación y gestión urbana se encuentre permeada por el patriarcado, tanto en sus vertientes gubernamentales como académicas. Los estudios de género se incorporaron al urbanismo a partir de 1970. Inicialmente, la discusión se centró en poner en evidencia su falsa neutralidad, y en la necesidad de incluir la experiencia cotidiana de las mujeres en la evaluación sobre el uso de la ciudad sin diferenciar los espacios productivos de los reproductivos. La ciudad, funcionalista y dispersa, segrega el territorio a partir de la zonificación que separa los usos y los espacios, lo cual tiene un impacto diferencial según los géneros y las situaciones de vida (situación de discapacidad, pobreza, migración, por mencionar algunas).

La ciudad neoliberal es heredera de un modelo urbano que se creó para dar respuestas a los problemas de salud de la población generados por el hacinamiento y la contaminación ambiental en la revolución industrial (Col·lectiu Punt 6, 2019). Se hacía necesario diferenciar las esferas domésticas de las públicas; aislar la casa de la fábrica para evitar la propagación de enfermedades y bajar las tasas de mortalidad, ya que esto afectaba la disponibilidad de la fuerza de trabajo. Esta diferenciación llevó a que se consolidaran dos espacios diferenciados: lo público y lo privado. Lo público incorpora todas las actividades productivas y políticas, es el ámbito de la legitimación social. La esfera privada es la de la reproducción, los cuidados, la contención afectiva. El ámbito de lo privado es todo lo que el patriarcado necesita invisibilizar, la “morada oculta” de la que hablaba Marx (Federici, 2018).

En este sentido, el *Collectiu Punt 6* (2019:100) plantea: “La zonificación, principal instrumento de planificación del funcionalismo, disgrega los diferentes usos urbanos (residencial, comercial, industrial, administrativo) y es por definición un mecanismo de separación, segregación y aislamiento físico y social en el territorio. Esta concepción está relacionada con un pensamiento ideológico y político que produce destrucción de la vida urbana y dificulta la integración y la participación social. Esta organización del espacio es una proyección de la propia división sexual del trabajo”.

Esta perspectiva amplía el “concepto de derecho a la ciudad” definido por Lefebvre en 1969, discutiendo cómo los roles de género están relacionados y son construidos socialmente. Por eso, el espacio nunca puede ser neutral: es genérico. Su uso está determinado por las desigualdades de género; asumir su no neutralidad habilita a otro tipo de interpretaciones históricas y culturales (Cevedio, 2011: 4). Esta mirada no neutral supone “reconstruir las experiencias vividas por las diversas personas, sus percepciones y los imaginarios simbólicos que el espacio urbano puede concentrar” (Pérez Sanz, 2013: 8). El espacio urbano “neutro” condiciona a las mujeres porque sus necesidades son diferentes (Muxí, 2011): están mediadas por la doble jornada que supone la superposición de las tareas cotidianas de producción y reproducción.

A la falsa neutralidad del espacio urbano postulada desde el urbanismo feminista se suma la discusión respecto a las esferas pública y privada. Históricamente, en base a la división sexual del trabajo, las mujeres fueron relegadas al espacio de lo reproductivo. Algunas autoras (Gago, 2019) plantean que el cuerpo de las mujeres es un campo de batalla, un territorio que ha sido ocupado por el capitalismo a partir del extractivismo. Los cuerpos feminizados son territorios de saqueo de los que se extrae riqueza a través de la violencia. El trabajo doméstico como recurso no remunerado, disponible y gratuito, del cual es posible servirse para la acumulación capitalista, es entendido, desde esta mirada, como colonial y heteropatriarcal. Es necesario reflexionar sobre la “domesticación del trabajo”, ya que históricamente las mujeres habitamos lo público y lo privado de manera ensamblada (Gago, 2019). Esto es algo que surge particularmente en ciertos tipos de trabajo remunerado que en general son asignados y realizados por mujeres y disidencias. Podemos encontrar ejemplos en la docencia (históricamente feminizada) pero también en otros tipos de trabajo que se realizan, total o parcialmente, en los domicilios, y que en general corresponden al sector más vulnerable de la estructura

económica (trabajos de costura, lavado de ropa a domicilio, elaboración de comida para vender, cuidado de dependientes en domicilio, entre otras). Por lo tanto, la dicotomía público - privado es androcéntrica, tiene sesgos de clase, invisibiliza trabajos productivos que son clave para sostener al sistema económico, pero que no son reconocidos como tales al no necesitar, para su desarrollo, de soporte en la esfera pública.

El urbanismo feminista coloca la mirada en cómo las mujeres están resistiendo al capitalismo contemporáneo desde la economía feminista, que discute sobre la acumulación y el extractivismo. Esta discusión se postula muy claramente sobre dos ejes. Por un lado, se identifica el “diferencial de explotación” tomando la reproducción como ámbito central para observar las desigualdades de género e “historizar” los modos en que se conjugan opresión, explotación y extracción de valor. Por otra parte, se revaloriza la experimentación de la diferencia económica en experiencias y procesos que construyen otras economías (Gago, 2019:125). Este segundo punto es clave, ya que nos lleva nuevamente a pensar y discutir la falsa dicotomía entre las esferas pública y privada, y también a observar cómo las estrategias desarrolladas por las mujeres en economías populares y alternativas al capitalismo (cooperativas de trabajo, microemprendimientos) resuelven la producción de valor desde las esferas de reproducción (Gago, 2019: 140).

Es preciso desarmar el encierro de lo doméstico y visibilizar las tareas de reproducción que se hacen en el espacio público, demostrando cómo en las economías informales las mujeres articulan cuidados y producción. A pesar de que se invisibiliza su presencia y contribución, las mujeres siempre han participado en el engranaje productivo del hogar y han estado, a su vez, presentes en los espacios públicos, comprando y vendiendo mercancías, caminando por las calles para ir a trabajar o yendo a festividades religiosas (Col·lectiu Punt 6, 2019).

Los hogares han demostrado ser espacios no seguros para la mayoría de las mujeres, siendo el escenario principal de los feminicidios. La esfera privada no puede ser un espacio aislado porque eso supone un riesgo para la vida. Los espacios públicos sirven como lugares de encuentro donde buscar ayuda, recibir información, socializar con pares y organizarse. Sin embargo, los espacios públicos tampoco son espacios seguros para las mujeres. La percepción de la seguridad es genérica; el urbanismo feminista reclama una ciudad que nos cuide para que nosotras podamos cuidar. Hay estudios que muestran las diferentes estrategias que utilizan las mujeres para transitar en

la noche por la ciudad (Muxí, 2011, Filardo, 2010); el urbanismo feminista demanda intervenciones que eliminen estas desigualdades y promuevan espacios seguros para todas las personas.

Se debe señalar que la dicotomía público – privada, al basarse en el binario sexista mujer – varón, es opresiva con las disidencias sexuales, identidades queer o transgénero, porque obliga a las personas a colocarse en un espacio donde la fuerza de trabajo está signada por una división sexual asociada a estereotipos heteropatriarcales y hegemónicos (Col·lectiu Punt 6). Por esta razón, el urbanismo feminista es interseccional y no pierde la mirada respecto a la interdependencia de las categorías de opresión, poniendo el foco en la forma en las que las distintas categorías de privilegios interactúan, se articulan y solapan.

Los sistemas de opresión se nutren de diversas categorías de “diferentes” que se encuentran en situación de vulnerabilidad: migrantes, afro, personas en situación de discapacidad, disidencias sexuales, cuerpos feminizados. Esa vulnerabilidad se perpetúa por la segregación de los espacios, y por eso la discusión feminista remarca la necesidad de incorporar todas estas miradas, ya que el objetivo es romper con las dicotomías y revalorizar la diversidad y su participación activa en la comunidad.

En resumen, el urbanismo feminista se ocupa de poner en el centro de la planificación urbana la vida cotidiana de las mujeres y otras identidades no hegemónicas, haciendo hincapié en la visibilización de los cuidados y las tareas de reproducción. La vida cotidiana como concepto central permite romper la dicotomía de lo público y lo privado, así como la falsa neutralidad del espacio público, y trabajar desde la interseccionalidad (Col·lectiu Punt 6, 2019).

El Col·lectiu Punt 6 utiliza la vida cotidiana como “herramienta de análisis del tiempo y el espacio y también como metodología de trabajo, ya que establece una continuidad entre las diferentes actividades del día a día, evidencia la distribución desigual de tareas y responsabilidades según el género y nos permite reflexionar sobre si las diferentes zonas urbanas están adaptadas a las necesidades diarias” (Col·lectiu Punt 6, 2019: 79).

Partiendo de estas premisas, aplicamos una técnica de identificación de recorridos típicos con la finalidad de realizar un ejercicio sobre las variaciones que producirá el tren cuando esté en funcionamiento. Los resultados del mismo se presentan más adelante.

## 5. METODOLOGÍA

El diseño de la investigación considera múltiples fuentes de información y una aproximación en fases. La primera fase, de carácter cuantitativo, tuvo por objetivos:

1. Descripción sociodemográfica de los tres barrios y de la zona de influencia del trazado del tren (definida por DINAMA), comparada con la ciudad de Montevideo. Para esto se utilizaron fuentes secundarias de datos abiertos, en particular los microdatos del Censo de población 2011 y de la Encuesta Continua de Hogares (ECH) para el año 2018, así como las capas cartográficas de la Intendencia de Montevideo.
2. Mapeo de los servicios públicos en la zona de influencia: escuelas, CAIF, centros de educación media, recorridos de ómnibus, etc.
3. Cálculos de distancia y tiempo de recorridos típicos de mujeres residentes en la zona sin tren (hoy) y con tren (proyección en función de trazado, pasos a nivel, cruces de vía, etc.).

La segunda fase, que corresponde al estudio cualitativo, tuvo por objetivos:

1. A partir de entrevistas semiestructuradas, indagar en el impacto sobre la vida cotidiana percibido por las mujeres residentes en la zona. La selección de las entrevistadas es intencional y de peso similar en los tres barrios.
2. Determinar los recorridos típicos que realizan las mujeres, en un día promedio, cuando llevan a cabo desplazamientos en la ciudad y en el barrio. A partir de mapas, se ha diseñado un instrumento específico para ello.
3. Relevar opiniones de informantes calificados sobre las acciones proyectadas, recogiendo sus consideraciones sobre la planificación urbana y la participación social en el proyecto del tren de UPM.

El informe combina ambas fases, presentando los resultados en tres grandes módulos:

- a. El primer módulo caracteriza socio-demográficamente los tres barrios, estableciendo, en algunas variables clave, la comparación entre sí y con el departamento de Montevideo.
- b.

- c. En un segundo módulo se presenta, para cada barrio, el análisis de las entrevistas realizadas a las mujeres sobre sus percepciones acerca del impacto que tendrá el tren en el barrio y en sus vidas cotidianas. Se trabaja tanto sobre las dimensiones consideradas a priori (que estructuraron la pauta de entrevista) como sobre las emergentes.
- d. En tercer lugar, se presenta un ejercicio en el que, a partir de recorridos típicos de las mujeres entrevistadas en los barrios, se estima la variación que los desplazamientos tendrán en tiempo y distancia cuando el tren se encuentre en funcionamiento.

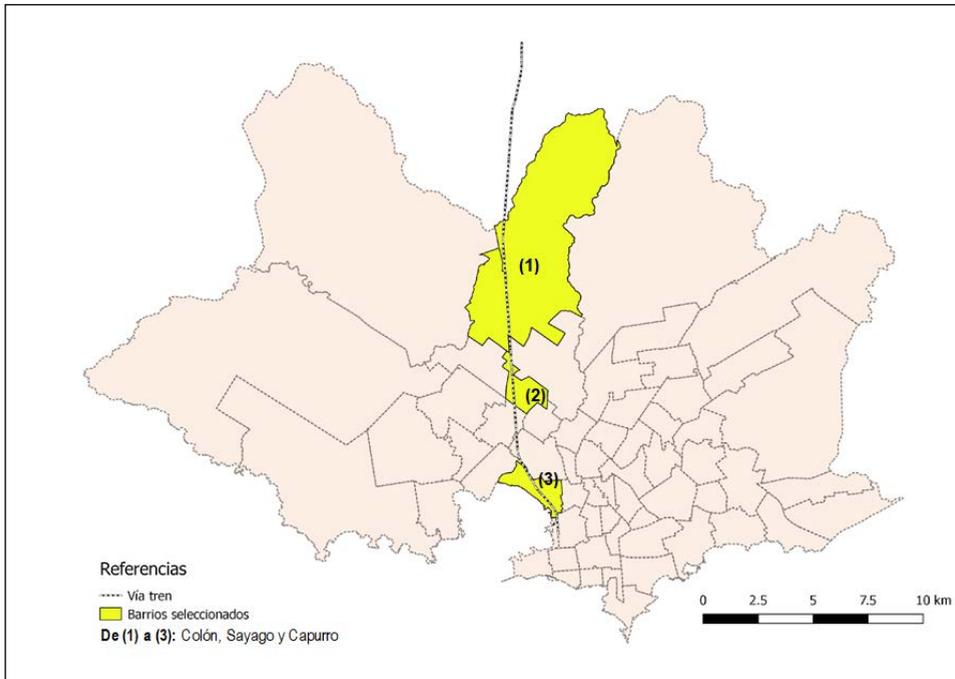
## 6. LOS BARRIOS

Se seleccionaron tres barrios de Montevideo en los que se focaliza el estudio, en acuerdo con las contrapartes del convenio que da lugar a la investigación. Se estima que el impacto en estos barrios tiene dimensiones mayores que en otros que también serán afectados por el trazado. En este apartado se pretende localizar ese trazado y explicitar cómo atraviesa cada uno de los barrios de Montevideo. Para esto se incluye la caracterización sociodemográfica de los mismos, que constituye un factor relevante a considerar en el estudio de impactos que tendrá el tren, tanto en la etapa de construcción como cuando empiece su funcionamiento.

### **a) Caracterización sociodemográfica**

El trazado proyectado para el tren de UPM, que según el Convenio ROU-UPM el gobierno debe poner en marcha de acuerdo a los requerimientos planteados por la empresa (Melazzi, G., Yohai, W. y Bacchetta, V., 2019), se inicia en la ciudad de Paso de los Toros en el departamento de Tacuarembó. Se trata de una ciudad de más de 12 mil habitantes, situada al margen del Río Negro y cercana a donde se instalará la segunda planta de celulosa de la empresa. El tren proyectado tiene 273 kilómetros de vía y recorre los departamentos de Tacuarembó, Durazno, Florida, Canelones y Montevideo. El Puerto de Montevideo es el destino del tren, punto de salida de la exportación vía marítima de la celulosa.

Antes de llegar a la capital del país, varios padrones deben expropiarse para poder ejecutar el plan de ese trazado. Las localidades afectadas son La Paz, Cardal, Florida, Sarandí Grande, Puntas de Maciel, Durazno y Paso de los Toros.



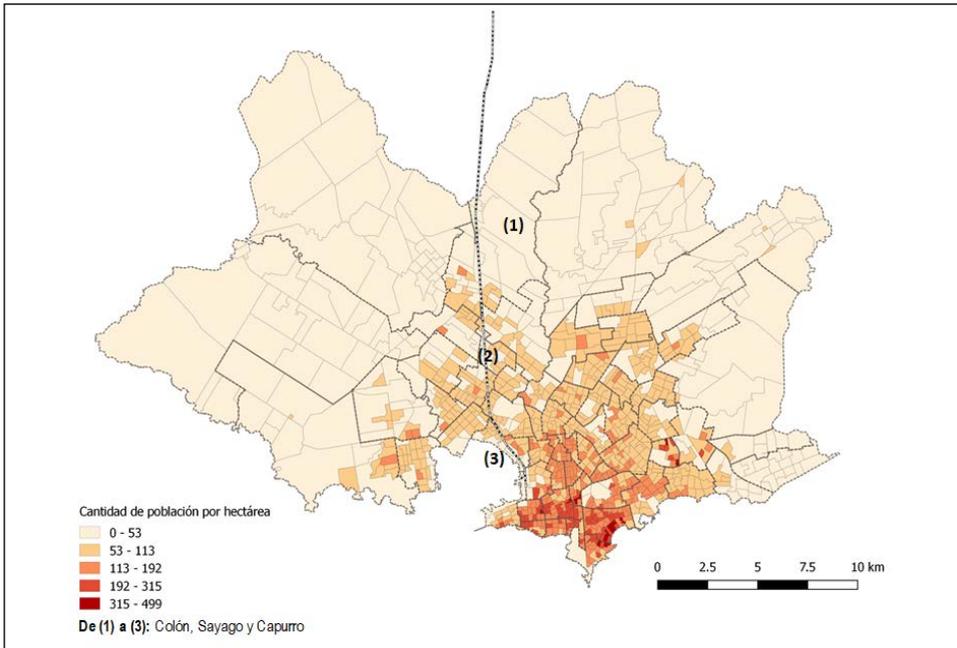
### Mapa n.º 1: Barrios de Montevideo afectados por el trazado proyectado para el tren de UPM

*Fuente: Elaboración propia a partir de capas geográficas de la Intendencia de Montevideo*

Las vías proyectadas atraviesan Montevideo de norte a sur, tal como se expresa en el mapa n.º 1. Los barrios seleccionados quedan seccionados por su recorrido (como ocurre también con otros barrios, aunque con menor grado de afectación estimada). El tren entra a la capital por el barrio Colón, casi sobre el límite de las zonas que el Instituto Nacional de Estadística (INE) define como Colón centro-noroeste y Colón sureste-Abayubá. Lo atraviesa hasta su encuentro con Sayago, que también es cortado transversalmente por el recorrido vial proyectado. Antes de llegar a Capurro, el tren recorre zonas de Belvedere y del Prado, y atraviesa el barrio portuario ya en la llegada a su destino final.

## b) Población

De los barrios seleccionados, Colón es el más poblado, en consonancia también con su mayor tamaño. De acuerdo al Censo 2011, su población alcanza los 42 mil habitantes. Lo sigue Capurro con 17 mil y Sayago con 14 mil habitantes. La población -como cabe esperar-, no se distribuye de manera homogénea en todo el barrio. Se presentan zonas de mayor densidad poblacional y otras más despobladas. El siguiente mapa indica la concentración poblacional por hectárea para cada segmento censal.



### Mapa n.º 2: Densidad de población por segmento censal en los barrios de Montevideo

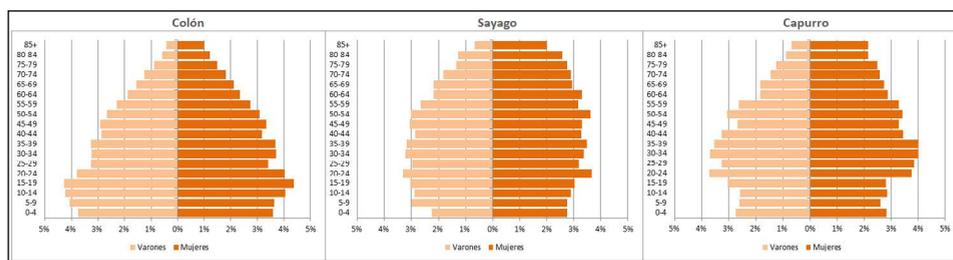
Fuente: *Elaboración propia a partir de capas geográficas de la Intendencia de Montevideo*

En el caso de Colón, se advierte que la mayor concentración poblacional se halla al sur del barrio, en el límite con Sayago y Conciliación, donde también se observa el centro de su actividad de servicios y comercial, así como su plaza principal y su histórica estación de trenes. La denominación de “Pueblo Ferrocarril” a la zona delimitada por la estación hacia el este, desde la vía que corre adyacente a la plaza, manifiesta la fuerte e histórica influencia tanto cultural como socio-económica del tren en el núcleo urbano del barrio.

En el caso de Sayago, la mayor concentración de población se encuentra hacia el este del trazado vial. En Capurro sucede hacia el norte, en tanto la zona sur coincide con los accesos viales a Montevideo y la infraestructura portuaria.

### c) Estructura poblacional

Las características sociodemográficas de las poblaciones de cada barrio también se distinguen. En Colón la estructura poblacional es más joven y, por lo tanto, puede ser representada en un gráfico que adquiere una forma más piramidal. En Sayago se observa un ensanchamiento mayor de las barras que representan a los pobladores de mayor edad, fundamentalmente cuando son mujeres. Un comportamiento intermedio tiene Capurro, con una mayor frecuencia de habitantes en edades activas.



### Gráfico n.º 1: Pirámides poblacionales para los barrios seleccionados

Fuente: Elaboración propia a partir de microdatos del Censo 2011 (INE)

Gracias a la demarcación de estas diferencias en la estructura etaria es posible observar más detalladamente la representación de ciertos sectores de interés, como los menores de 18 años y los mayores de 64. Así, a partir de datos provenientes de la Encuesta Continua de Hogares 2018, se advierte que, mientras en Colón el porcentaje de menores de 18 años supera el tamaño de ese grupo en el total de Montevideo (26,6% de menores frente a 22,7% en todo Montevideo), tanto en Sayago como en Capurro esa proporción es menor al valor de comparación, con mayor distancia en el segundo (20,8% de menores en Sayago y 18,4% en Capurro). Entre estos, el grupo de mayor tamaño en todos los barrios es el que se ubica entre los 6 y los 11 años.

La representación de residentes mayores a 64 años, como contrapartida a lo antes indicado, es mayor que en el total de Montevideo para Capurro y Sayago (16,4% y 18,7% respectivamente frente a 14,3% en Montevideo)

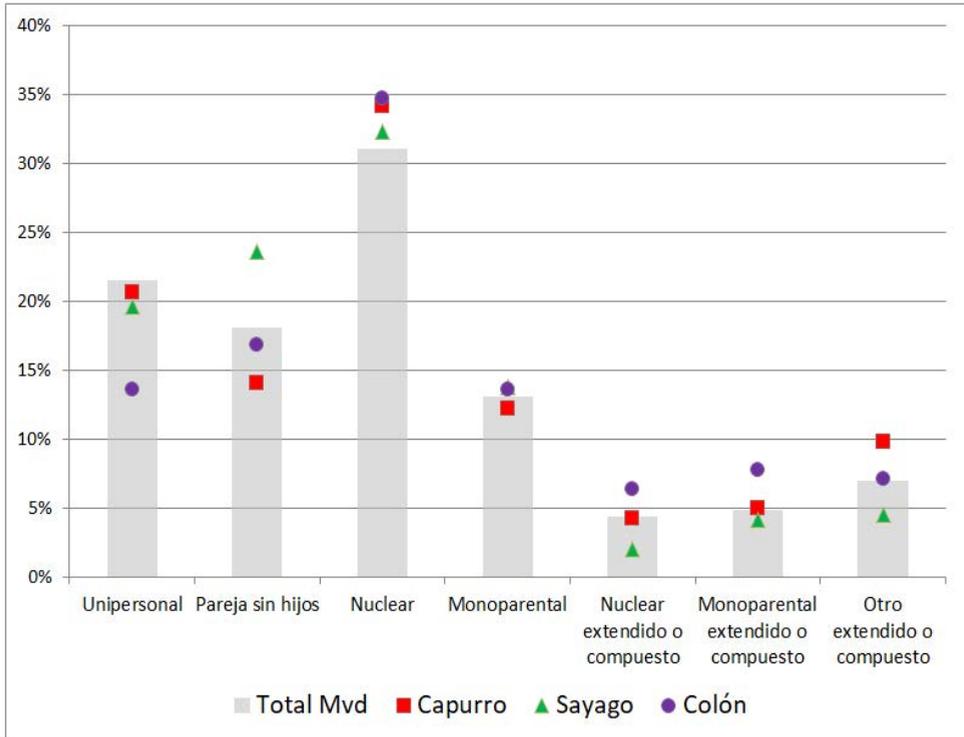
y menor en Colón (12,4%). En estos grupos destaca un fuerte predominio de mujeres, como queda claramente graficado en las pirámides poblacionales.

#### **d) Características y composición de los hogares**

Para entender las necesidades de servicios y equipamientos de los barrios, es fundamental conocer no sólo las características sociodemográficas de quienes allí viven sino también las formas en que se organizan para su cuidado mutuo y la reproducción de la vida. Al respecto, pueden observarse algunos indicadores como la distribución de los hogares por tipo y la representación de algunas formas de interés (hogares con menores, hogares con jefatura femenina y hogares compuestos únicamente por mayores de 64 años). La proporción de hogares con al menos un menor de 18 años es similar en Capurro y Sayago a la del total de Montevideo, con valores entre 34% y 36%. En Colón, en función a la estructura de edad más joven observada antes, el porcentaje de hogares con menores alcanza el 43%.

Por otro lado, mientras en todo el departamento se observa que la mitad de los hogares tienen jefatura femenina, en Capurro ese porcentaje es un poco mayor (55%), en Sayago y Colón es apenas menor (49% y 47% respectivamente). Surgen diferencias más marcadas, no obstante, cuando se observa qué proporción de esos hogares están compuestos también por menores. Es así que, mientras en el total de Montevideo la mitad de los hogares con jefatura femenina están compuestos también por menores y en Capurro y Colón esa proporción es similar, en Sayago sucede sólo para el 39% de los hogares. Esto también se explica por la alta incidencia en ese barrio de mujeres mayores de 64 años viviendo solas (representan el 5% del total de los residentes en Sayago y casi el 30% de las jefas de hogar).

En ese sentido, si se observa la composición de los hogares de aquellos mayores de 64 años, es relevante destacar que Sayago presenta la mayor proporción de adultos en ese tramo de edad que no vive con alguien menor. En Colón, el 42% de los mayores de 64 años viven solos o con otro mayor de 64, mientras en Capurro esa realidad aplica para el 53% y en Sayago para el 74% de los mayores.



**Gráfico n.º 2: Distribución de hogares por tipo para Montevideo y barrios seleccionados**

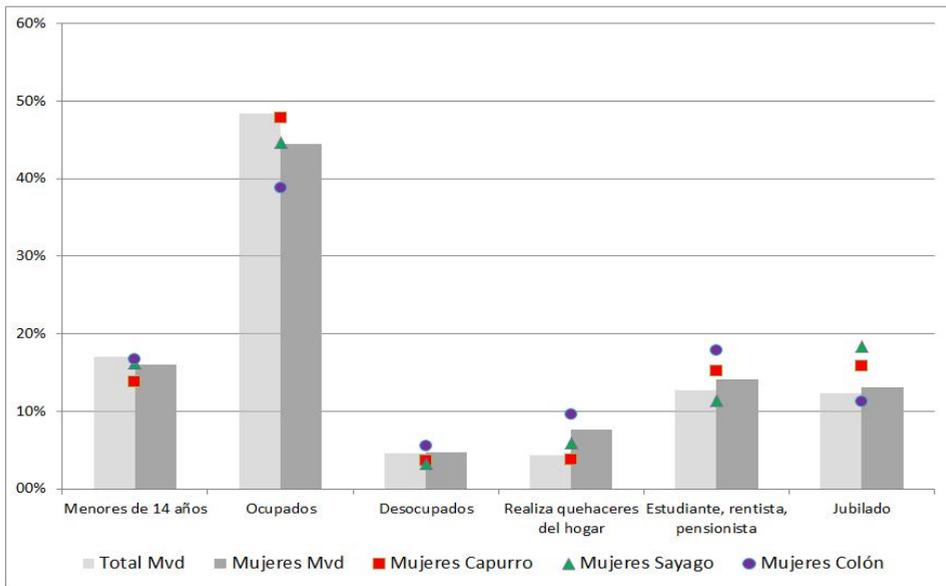
Fuente: Elaboración propia a partir de microdatos de la ECH 2018 (INE)

Estas particularidades hacen que, en los barrios seleccionados, las estructuras de los hogares tengan representaciones diferentes. Esto se advierte en el gráfico n.º 2, donde las distancias más grandes se observan en la sobrerrepresentación de hogares con pareja sin hijos en Sayago y en la subrepresentación de hogares unipersonales en Colón.

## e) Descripción socioeconómica de los hogares

Con el objetivo de complementar la mirada sociodemográfica de los apartados anteriores con algún tipo de caracterización socioeconómica, se presentan a continuación: 1) la distribución por condición de actividad de las mujeres residentes en los barrios seleccionados; 2) la distribución de los hogares por quintiles de ingreso; 3) la incidencia de la pobreza desde su medición basada en el ingreso y a partir de las necesidades básicas insatisfechas.

Respecto a la primera dimensión, el siguiente gráfico permite establecer una serie de comparaciones simultáneas. Al observar las barras es posible realizar una comparación pertinente entre la distribución por condición de actividad del total de individuos y del total de mujeres residentes en Montevideo. En ese sentido, se observa que los grupos más divergentes son los referidos al porcentaje de ocupados, que es levemente menor cuando sólo se observa a las mujeres, y al porcentaje que se dedica a realizar las tareas del hogar, que es mayor en las mujeres.

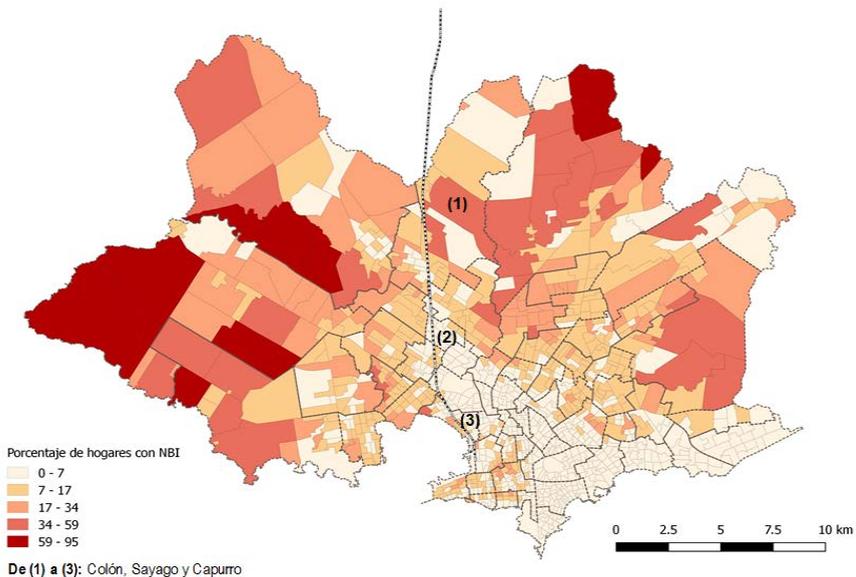


**Gráfico n.º 3: Distribución de personas por condición de actividad para Montevideo y barrios seleccionados**

Fuente: Elaboración propia a partir de microdatos de la ECH 2018 (INE)

Los marcadores, a su vez, permiten comparar esas estimaciones para el total de Montevideo con lo que sucede para las mujeres en Colón, Sayago y Capurro. Así, se observa que son las mujeres de Colón las que obtienen una distribución que se diferencia de mayor manera con la observada en Montevideo, fundamentalmente con un porcentaje menor de ocupadas y un porcentaje mayor tanto de quienes se dedican a las tareas del hogar como de quienes son estudiantes (mayores de 13 años), rentistas o pensionistas. A su vez, las diferencias mayores observadas para las mujeres de Capurro, pero sobre todo de Sayago, se relacionan con un mayor porcentaje de jubiladas en esos barrios. Esto es consistente, entre otras cosas, con las diferentes estructuras etarias observadas, contrastadas en los apartados anteriores.

Para la caracterización socioeconómica de los hogares se seleccionaron dos medidas: la distribución de los hogares por quintiles de ingreso, construida con datos de la Encuesta Continua de Hogares, y la incidencia de necesidades básicas insatisfechas, construida a partir de datos censales. El mapa n.º 3 es una representación de ese último dato para todo Montevideo por segmento censal, señalando a su vez los límites geográficos de los barrios. Si se observa la situación específica de Colón, Sayago y Capurro se advierte que es el primero el que enseña, por un lado, una heterogeneidad mayor entre sus segmentos y, por otro, mayor cantidad de zonas con alta incidencia de hogares con al menos una necesidad básica insatisfecha.

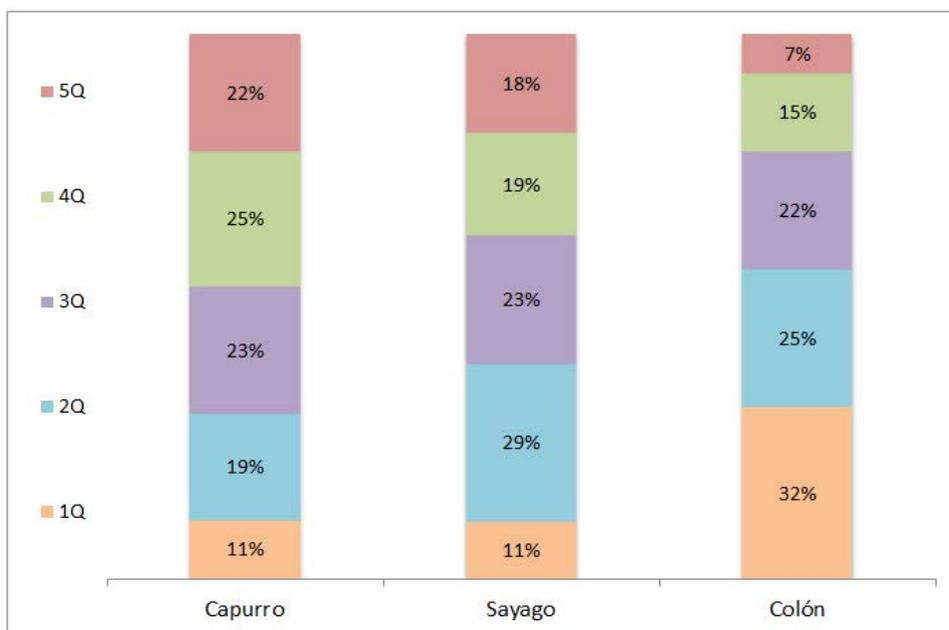


### Mapa n.º 3: Necesidades básicas insatisfechas por segmento censal en Montevideo

*Fuente: Elaboración propia a partir de capas geográficas de la Intendencia de Montevideo*

En el caso de Sayago la distribución es más uniforme, y casi todos sus segmentos muestran una incidencia de hogares con NBI menor al 10%. Capurro presenta una situación intermedia, con proporciones más altas en sus límites sur y oeste.

Los indicadores basados en el ingreso, a su vez, permiten conclusiones similares a las anteriores. Es el caso del porcentaje de personas en situación de pobreza, que es menor al 5% para Capurro y Sayago y alcanza casi el 20% en Colón. Por su parte, la distribución de los hogares por quintiles de ingreso<sup>4</sup> indica una caracterización similar para Capurro y Sayago (con un porcentaje más alto de hogares pertenecientes al segundo quintil para este último) pero una situación bastante diferente para Colón, que tiene más de la mitad de sus hogares en el primer y segundo quintil de ingresos y grupos más reducidos en los quintiles más favorecidos.



**Gráfico n.º 4: Distribución de hogares por quintil de ingreso con valor locativo para los barrios seleccionados**

Fuente: Elaboración propia a partir de microdatos de la ECH 2018 (INE)

4 Para la clasificación de los hogares por quintiles de ingreso se consideraron, para todos los hogares de Montevideo, los datos de ingreso con valor locativo disponibles en la Encuesta Continua de Hogares 2018, en forma per cápita y previa deflactación a partir del IPC para eliminar el efecto de la medición a lo largo del año.

## f) Las mujeres de los barrios: haceres y decires

Las entrevistas realizadas abren las historias de las mujeres. Sus relatos muestran el lugar que ocupa el barrio en sus biografías, en sus vínculos, en el espacio social y público, pero también en el espacio privado, íntimo, en sus viviendas localizadas allí. Nos cuentan de sus rutinas y actividades, de los lugares que frecuentan, de sus ideologías y valores, de sus prácticas y acciones compartidas. Preguntando por el tren accedimos a un material riquísimo, que permite múltiples abordajes y derivas. Hemos seleccionado, dentro de esa riqueza, algunos tópicos significativos para cada uno de los barrios.

Fueron realizadas 16 entrevistas a mujeres de muy diversas edades, y que tienen distintos roles en el barrio<sup>5</sup>. Algunas ocupan cargos de representación (concejales), otras participan en movimientos sociales o en organizaciones de la sociedad civil, algunas están ocupadas en trabajos remunerados, otras son jubiladas o militantes de diferentes partidos políticos, algunas sólo se definen como “vecinas” y no integran espacios colectivos. Esta diversidad de situaciones, de cursos y ciclos de vida fue intencional. El objetivo fue captar el sentido que se construye sobre el tren. No se pretende medir grados de aprobación o desaprobación sino comprender el imaginario acerca del tren de UPM que están construyendo estas ciudadanas, y registrar cuál es el impacto que creen que tendrá en el barrio y en sus vidas.

---

5 Las entrevistas n.º 1 a 6 corresponden a mujeres que residen en el barrio Colón, sus edades varían entre 26 y 72 años. Las entrevistas n.º 7 a 11 corresponden al barrio Sayago, con la salvedad de que la entrevista 9 es colectiva y participan tres mujeres. Las entrevistas n.º 12 a 16 son del barrio Capurro.

## 7. COLÓN: A 19 MINUTOS DEL CENTRO

La historia de Colón se encuentra signada por haber sido, antes que un barrio de Montevideo, una villa y un pueblo<sup>6</sup>. Su territorio es el que el INE define mediante las delimitaciones barriales Colón centro y noroeste y Colón sureste – Abayubá. Eso incluye lo que un día nació como una villa residencial de recreo, planeada en 1868 por la “Sociedad Villa Colón” ante la inminencia del establecimiento de una estación ferroviaria que uniría esa zona vitivinícola con Montevideo, y un pueblo fundado por la empresa del Ferrocarril Central del Uruguay: Pueblo Ferrocarril, emplazado al Este de lo que hoy es el corredor Eugenio Garzón. La marca de nacimiento de la localidad es, sin duda, la existencia del tren.



*Vista actual de la Estación de trenes de Colón y el puente metálico que habilitaba el cruce sobre las vías. A espaldas de la estación se encuentra la plaza principal, con frente al corredor Eugenio Garzón (fotografía tomada por el equipo de trabajo el 27 de diciembre de 2019).*

Los frondosos jardines y varias casonas aún levantadas sobre la Avenida Lezica recuerdan ese objetivo inicial de ser una zona de segunda residencia y descanso, que más tarde fue eclipsado por el auge de la costa montevideana.

<sup>6</sup> Extraído de Historia Barrio Colón: <https://montevideo.gub.uy/areas-tematicas/cultura-y-tiempo-libre/barrios/historia-barrio-colon>

Hoy Colón es el resultado de la integración de esa villa y ese pueblo, y ya no constituye un espacio de residencia temporal separado de la capital sino un barrio de residencia permanente, integrado al entramado urbano montevideano. Las grandes casonas han dejado espacio a cooperativas de vivienda y complejos habitacionales.

Las características geográficas e históricas de Colón lo vuelven, entonces, un barrio ambiguo, donde las valoraciones respecto a su autonomía, a su tranquilidad y a su apacible arbolado conviven en el habla de las vecinas con juicios sobre su lejanía respecto del centro y una impresión, más reciente, de que se ha deteriorado la convivencia. El bullicio del centro comercial y de servicios ubicado en torno a la plaza Francisco Vidiella y al laureado Club Olimpia no dura más de unas cuadras, atizado por el continuo tránsito de vehículos particulares y colectivos sobre el novicio corredor Garzón. A su alrededor, el movimiento desciende progresivamente y es sustituido por calles escoltadas por monumentales árboles.

El verde y la tranquilidad son elementos de consenso en la caracterización de la localidad. También su identidad como barrio, enraizada en el devenir histórico que lo constituyó primero como una villa y que, posteriormente, lo fue integrando al tejido urbano montevideano. “Es un barrio barrio” (entrevista n.º 6), indica una vecina en lo que se puede entender como una valoración positiva sobre su tranquilo ritmo cotidiano a salvo de la intensidad vehicular, comercial y poblacional de las zonas más céntricas y meridionales de Montevideo.

Las entrevistadas enseñan formas diferentes de llegada al barrio. Algunas nacieron ahí o llegaron de muy chicas, aprovecharon de adultas propiedades familiares o se quedaron cerca por costumbre, para garantizarse redes de cuidado. Son, en cierta manera, nativas. Otras llegaron al barrio por la asequibilidad de las viviendas que allí encontraron, previa mediación de créditos hipotecarios. En varias convive un deseo latente de estar más cerca del centro con un acostumbamiento afectuoso al ritmo del barrio.

La historia de Colón se entrelaza íntimamente con la historia del ferrocarril. Está en los documentos, está en su geografía con una estación que le da la espalda a la plaza principal y una vía que corta el barrio al medio, y está también en la memoria de las vecinas, que incluye los trenes de carga y ese tren de pasajeros que, cerca de cuatro veces al día, pasaba cumpliendo el recorrido de la Estación Central hasta 25 de agosto. Recuerdan

acostumbrarse a las bocinas de la madrugada y a esperarlo, después, en la tardecita; rememoran que tenían clara su velocidad y que sabían cuándo sí y cuándo no era seguro cruzar, pero, además, relatan con nostalgia lo que les significaba saber que tenían la posibilidad de llegar al centro en 19 minutos. Más de una entrevistada lo determina con esa precisión: eran 19 minutos. Un tercio del tiempo que insume el viaje en ómnibus.

Todo lo que ellas recuerdan de aquel tren, todas las características que asocian con él, están totalmente desvinculadas de este nuevo proyecto: ellas saben que todo eso no tiene nada que ver con lo que se viene.

### **a) Del escepticismo inicial a la inminencia del nuevo tren**

La mayoría escuchó hablar del nuevo proyecto ferroviario y de su vínculo con UPM hace más de dos años, algunas hasta hace cinco. Las fuentes son muchas, ninguna oficial. A una vecina usuaria del tren de pasajeros le fueron diciendo paulatinamente los mismos guardas: “queda poco tiempo del tren” (entrevista n.º 4). Ella trabaja en el centro comunal zonal, pero allí no le llegó ninguna información oficial. A otra que vive a metros de la vía, una funcionaria municipal le avisó que estaban entregando cedulones de expropiación, y pensó que le podían llegar. “Me dijo: ah, capaz que te llega un cedulón, entonces empezamos a pensar, ¿y por dónde va a pasar? ¿qué va a tirar? ¿me tirará un pedazo de allá? (...) ¿me comprarán ese pedazo? ¿me comprarán todo? Capaz que es mejor, capaz que es peor, ¿tirarán la casa?” (entrevista n.º 3). Finalmente, no le llegó un documento de expropiación, y supone que quedaron afuera de ese proceso. Una tercera entrevistada se enteró gracias a la vecina a la que le alquila el garaje, porque le expropiaron una parte y se la van a tirar. Le costó creer lo que estaba sucediendo hasta que vio los escombros de las casas que se empezaban a derrumbar (entrevista n.º 2).

Sus percepciones sobre la forma en que se enteraron y la información que les llegó varían entre sentirse culpables por no haberse informado más y la sensación de que no hubo un esfuerzo genuino por informarlas a tiempo. Una vecina recuerda una reunión en el polideportivo a la que no pudo asistir, pero no mucho más que eso. Y después los medios. Pero nada que les dejara claro los detalles, el cronograma y las implicancias del proyecto. “Siento que no llegó información al barrio, un barrio que se está moviendo, que se está rompiendo” (entrevista n.º 2).

Probablemente por esta informalidad de las fuentes y la baja calidad de la información recibida no visualizaban cambios específicos en sus barrios, aunque supieran de la proliferación de críticas y movimientos contrarios en otros lugares de la ciudad. Por años imperó en las vecinas una especie de sensación de que, finalmente, el proyecto nunca se iba a concretar, hasta que un día salieron de sus casas y estaban levantando las vías. El relato del recuerdo transmite la sorpresa del momento: “Fue todo muy pronto y de repente vi un camión levantando las vías, que las levanta como si fuera papel, no podía creer, y camiones cargados de durmientes también, de un día para otro” (entrevista n.º 2). Así lo rememora una vecina que vive a unas cuadras del cruce de Besnes e Irigoyen y la vía, donde, al momento de la entrevista, aún se apilaban con descuido tramos de rieles levantados. Otra vecina indica que vio el movimiento una mañana temprano cuando se iba a trabajar: “Me dio como una sensación bien fea ver que levantaban la vía. Sí, pah, mirá, cambiamos, sacaron la vía, te da como la impresión esa de que va a venir, y quién sabe cómo va a ser” (entrevista n.º 3).



*Vista del cruce ferroviario con Besnes e Irigoyen desde el trazado vial, con los tramos de vía apilados hacia la izquierda del encuadre. Hacia la derecha se advierten los escombros de una de las casas expropiadas (fotografía tomada por el equipo de trabajo el 13 de enero de 2020).*

El levantamiento de las vías fue, en el barrio, la señal clara de que el proyecto era inminente. Una inminencia, no obstante, que no palió la incertidumbre respecto a sus características, sino que la volvió más angustiante, porque ahora sí no había dudas de que la preocupación era real.

## **b) Tierra de nadie**

El levantamiento de las vías generó que el proyecto se hiciera carne, que estuviera físicamente presente en sus vidas cotidianas. Y esa presencia tomó la forma de deterioro de la habitabilidad del barrio, de su estética, de sus circuitos y de sus espacios. Se erigió en una amenaza a la convivencia y en la proliferación de una sensación de riesgo.

Una de las entrevistadas que vive con su familia muy cerca de la estación califica ese deterioro del espacio que antes ocupaba la vía y sus alrededores como una de sus mayores preocupaciones. “Ahora es tierra de nadie” (entrevista n.º 4), indica mientras describe lo que supuso que la estación quedara vacía, que AFE se retirara y que la vía fuera desmantelada. “Ahora vos ves las vías y el abandono que ha hecho AFE, es un yuyerío zarpado que es un problema desde estético hasta la mugre que se junta, y esta cuestión de que habilita que la gente viva en las vías” (entrevista n.º 4), explica mientras comenta que, cotidianamente, se ven fogatas, se escuchan peleas de personas que están viviendo en la estación, en las casillas de AFE o mismo sobre la vía, y que incluso un día llegaron a su casa y encontraron un zapato en su porche. “Ayer se ve que se habían peleado, y era por todos lados, ropa, colchones, cosas, todo tirado en el andén. El otro día hicieron terrible fogata, se ve que se habían peleado entre ellos y prendieron los colchones, terrible fogata sobre donde estaba la vía” (entrevista n.º 4). Una vecina que vive a cuatro cuadras de la plaza recuerda haber visto que, mientras levantaban las vías, una de las máquinas rompió un foco de luz de la calle, que hasta el día de la entrevista seguía sin haber sido arreglado. Eso hacía que la zona fuera más difícil de transitar por las noches, aún con la presencia de la comisaría a unos metros. “Si salgo de noche, vuelvo en ómnibus y en la plaza me tomo un taxi, porque estoy cerquita de mi casa pero por estas calles no camino” (entrevista n.º 2).

Si se camina unos metros por donde estaba la vía desde la plaza hacia el norte, la descripción figurativa pasa de tierra de nadie a “Kosovo” (entrevista n.º 4), porque una de las casas expropiadas que quedaba sobre una ochava -formada entre Iris, Besnes e Irigoyen y la vía- yace demolida. La aplicación Google maps aún la muestra erguida con dos ventanas amplias, un muro rojo y un portón negro. Ahora quedan escombros que no han sido retirados y generan una sensación de abandono, deterioro y desencanto. Varias de las entrevistadas hablan sobre esa demolición, sobre todo las más cercanas, y recuerdan que la propietaria estuvo meses con sus cosas

en cajas hasta que le avisaron que tenía que dejar la casa. “Eso estuvo salado, porque con la vecina nosotras teníamos una muy buena relación, porque ella venía, entraba a casa, a veces cocinaba para mi hermana y eso y estuvo difícil, además no fue de un día para el otro porque ellos ya sabían que se iban a mudar pero un día dijeron: bueno ta, ya nos tenemos que ir, y empezaron a llevar las cosas, y a la semana tiraron la casa abajo porque ya había intrusos adentro” (entrevista n.º 1). Esos escombros le dan un aspecto de roto al barrio, al igual que la garita de AFE que queda a unos metros sobre la vía, que fue incendiada una noche porque estaban derriendo cables para extraer cobre, de acuerdo a una de las vecinas que alertó a la policía (entrevista n.º 6).

El levantamiento de las vías también generó una depreciación de los cruces informales que los vecinos usaban para atravesarla, sobre todo quienes, desde Pueblo Ferrocarril, cruzan diariamente al centro comercial y hacia Garzón por atrás de la plaza principal. Donde antes los durmientes generaban un espacio firme para pisar hay, ahora, un revoltijo de piedras, escombros e improvisados escalones. Se encuentran bajo la sombra del histórico puente peatonal que solía asegurar, en épocas de mayor frecuencia de trenes, el paso de la gente de a pie, y que ahora luce desvencijado e inaccesible con su empinada escalera y huecos entre sus maderas.



*Vecinos cruzando por el pasaje de la estación desde Pueblo Ferrocarril hacia la plaza Francisco Vidiella (fotografía tomada por el equipo de trabajo el 13 de enero de 2020).*

Eso ha deteriorado la capacidad de circular por un barrio que, de acuerdo a las entrevistadas, no se caracteriza por su amabilidad con quienes lo recorren caminando. Este problema se agudiza, fundamentalmente, para las mujeres de mayor edad que salen a hacer los mandados diarios, o para aquellas más jóvenes que tienen niños a cargo. Hay veredas rotas -cuando las hay-, algunas calles escoltadas por grandes cunetas y otras que tienen corredores peligrosos de cruzar, sin protección alguna contra los rayos del sol.

### **c) El proyecto Ferrocarril Central y su impacto**

Los problemas generados por esta primera etapa de implementación ocupan la mayor parte de la concentración de las vecinas, y no deja mucho espacio para imaginar cómo será el tren “nuevo”. Esa incertidumbre se manifiesta sobre diferentes aspectos: las características del tren (su velocidad, su tamaño, su frecuencia), las características del trazado (por dónde pasará la segunda vía prevista para ese tramo), las características y disponibilidad de los cruces (tanto peatonales como vehiculares) y la posibilidad de que funcione en paralelo un tren de pasajeros. Al intentar explicar lo que conocen acerca de cómo será el tren las respuestas son vagas y desatinadas: no conocen más que rumores y comentarios. Realmente no saben cómo va a ser. “Lo que más se conoce acá de eso es que van a pasar unas cuantas veces y con carga pesada y con material que no está muy bueno, agroquímicos y todas esas cosas que no está muy bueno” (entrevista n.º 6).

Ante esta forma imprecisa de imaginar el tren en su fase operativa, los impactos no son fácilmente previsibles. Pero las entrevistadas coinciden con bastante consenso en algo: van a ser fundamentalmente malos. Una de ellas, que alquila junto a su pareja y a su hija la casa en la que vive, ya sabe que tendrá que mudarse. Otra expresa con sutileza que hubiera preferido que le expropiaran la casa, porque para venderla no está fácil. El impacto sonoro, el miedo ante el peligro de accidentes y la fragmentación del barrio es lo que más traen sus respuestas. Entre lo poco que conocen, sí saben que va a pasar más, que va a ser más grande, más rápido, “modernoso” (entrevista n.º 4), y que funcionará para UPM.

“En la televisión lo llegué a sentir, que va a pasar muchas veces por día, es decir, muchas veces más. La verdad que ya pasaba poco, incluso llegué a tomarlo yo alguna vez pero ahora ya va a ser mucho, porque para cruzar...

no me veo cruzando para el lado de Devoto y esperando a que pase un tren tras otro o que los coches se acumulen, no me veo” (entrevista n.º 5), indica una vecina de 72 años que, para aprovisionarse, recorre caminando al menos tres veces por semana el trayecto desde su casa en Pueblo Ferrocarril hasta el centro de Colón, cruzando la vía por atrás de la plaza. Vive con su esposo y su madre de 93 años, ambos con movilidad limitada.

“Creo que a la larga tendríamos que terminar mudándonos”, expresa otra vecina de casi 40 que vive con su familia frente a la vía, hacia el este: “siento que va a partir el barrio a la mitad” (entrevista n.º 6). La sentencia es más emocional que argumentada, y principalmente llena de desconcierto: “realmente no entiendo por qué hacerlo pasar por acá cuando tienen la opción de poderlo hacer por afuera”. Para esa vecina, a largo plazo el proyecto implicará la depreciación y la desaparición del barrio como tal. “Yo creo que lo que van a tender es a que desaparezca toda la población de barrio de acá, que la gente empiece a vender las casas, que se empiece a ir y que esto quede solo de pasaje”. Ellos cruzan la vía unas cinco o seis veces, para ir al trabajo, para llevar a las niñas a estudiar, para ir al almacén que queda a unos metros pero del otro lado de la vía, “y la mayoría de los clientes de ellos son todos de este lado” (entrevista n.º 6). No sabe cómo va a ser posible la cotidianeidad con un tren pasando continuamente, con una vía vallada y con los vehículos esperando, amontonados, para cruzar. Para quienes viven en Pueblo Ferrocarril el miedo a quedar aislados es entendible, porque casi todos los servicios de Colón, así como el acceso al corredor y por lo tanto a la mayor cantidad de líneas de transporte público, quedan del otro lado de la vía.

En un barrio con una estructura etaria bastante joven la seguridad de los niños también preocupa, y aparece en las respuestas de las entrevistadas que viven con menores. La hija de una de ellas tiene que cruzar tanto la vía como Garzón para llegar a la escuela. A las dificultades de cruzar el corredor -los tiempos previstos por los semáforos para los peatones parecen demasiado cortos y los vehículos te doblan encima- se suma la necesidad de cruzar una vía que estará continuamente activa. “Es algo que siempre conversamos con ella, porque nos decía: ay, mamá, ¿por qué se llevaron las vías? Bueno, van a haber otras vías, ¿te acordás que dijimos que el tren va a ir muchísimo más rápido?, no se va a poder cruzar. Eso va a ser como un riesgo que aparte no sé si está pensado. Yo siempre lo digo en todos lados, el tema de la educación de los niños, cambia mucho la percepción que vos tenías del tren que venía” (entrevista n.º 4).

Generalmente, cuando UPM aparece en la conversación la crítica se intensifica. Pensando sobre los impactos del tren, está claro que para las vecinas es un sacrificio. Un sacrificio de su tranquilidad, de su rutina, de su seguridad: el impacto toma esa forma varias veces en las respuestas. Y un sacrificio es siempre por algo; lo que tienen claro es que, en este caso, el algo no son ni ellas, ni sus familias, ni el barrio. Ni siquiera saben bien qué es ese algo por lo que se están sacrificando. “Si todo este movimiento fuera por algo más favorable, te digo: sí, no pasa nada, me lo re banco. Pero para lo que es realmente, no lo vale me parece. (...) Estas empresas no dan puntada sin hilo, no vienen a invertir acá a Uruguay porque sí, no le erran en nada, y en el país de ellos por algo pueden hacer hasta cierta cantidad y no hacen más, o sea, me parece como que nos vienen a tirar un fardo que no está bueno (...), eso es lo que no me gusta, que nos traten de giles” (entrevista n.º 6).



*Muro de la estación Colón con pintadas contra el proyecto. Al fondo, dos vecinas cruzan hacia la plaza con un carro de feria (fotografía tomada por el equipo de trabajo el 13 de enero de 2020).*

Una de ellas, cuando piensa en UPM, se imagina la nueva papelera sobre un mapa y empieza a ver cómo todo alrededor empieza a quedar negro. Le preocupan los agroquímicos, le preocupa el agua que necesitan los árboles para crecer, le preocupa la erosión de las tierras. El desconcierto la lleva a creer que tiene que haber algo que no entiende, algún beneficio que no está

pudiendo ver. “Lo que pasa es que ellos se amparan en las leyes, y las leyes los cubren, por más que vos estés de acuerdo o no, los cubren”, le dice su pareja ante ese desconcierto. “Sí, claro, yo que sé, tendríamos que hacer otras cosas me parece, otras leyes tendríamos que tener acá también, ¿no? Pero obviamente somos el basurero del mundo entero” (entrevista n.º 6).

Otra vecina comparte también esa percepción: “Sí, va a haber mano de obra, va a haber gente que va a trabajar, pero ¿a costa de qué para nuestro país? (...) seguimos reproduciendo lo que siempre hizo nuestro país: mano de obra barata y ellos hacen la parte linda, la parte fácil, no sé hasta qué punto está tan bueno” (entrevista n.º 3). Se observa una pequeña banderita del Frente Amplio junto a su puerta y, en sus palabras, una agria sensación de desencanto. “No tiene que ver y tiene que ver porque, por ejemplo, el Frente tenía como condición antes de ser gobierno decir no a esas cosas, entonces es como que también te clavaron un poquito el puñal. Ah, me traicionaste, ¿entendés?”.

## 8. SAYAGO: UN BARRIO PARTIDO EN DOS



Cartel que anuncia el local de la Estación Sayago. Fotografía tomada por el equipo de trabajo a fines de noviembre de 2019.

Sayago surge en 1873, al norte de Montevideo. Su historia está marcada por la expansión industrial en Uruguay pero, particularmente, por el desarrollo del ferrocarril. Estación Sayago fue punto neurálgico en el proyecto de trazado del tren, ya que allí se estableció que sería el empalme entre las vías férreas que iban hacia el norte y el litoral oeste del país y las que se dirigían a la zona este y noreste. El hito fundacional del barrio es la inauguración de la Estación de trenes en 1869, la cual comenzó a funcionar en un local arrendado a la “Sociedad de fomento Porvenir”. El vecindario se organizó alrededor de la estación, lo cual se puede apreciar hasta el día de hoy, donde en un radio de cuatro esquinas se ubica el centro de salud de ASSE, el Club Social y Deportivo Sayago, la escuela N° 99 y, a pocos metros, el Liceo 23. Todos estos edificios están rodeados de diversos comercios, oficinas de cobro y gestión, tiendas de ropa y calzado y pequeños locales que ofrecen servicio de comidas y restaurant.

El liceo (que habilita la acreditación del Primer Ciclo de Educación Secundaria) se encuentra en un pintoresco e histórico edificio al costado de la vía. Anteriormente a ser de los Salesianos, el local fue parte de un proyecto de expropiación de AFE que necesitaba ampliar la Estación Sayago dada la alta concentración de personas que generaba su privilegiada ubicación como empalme en el trazado del ramal del ferrocarril. Sin embargo, dado el crecimiento poblacional, los vecinos se movilizaron y reclamaron un local de Secundaria. Eso llevó a que, finalmente, se dispusiera la creación de un liceo en la zona<sup>7</sup>.

Se trata de una zona prácticamente rural que, poco a poco, fue siendo ocupada por sectores de altos recursos económicos. En ese sentido fue definitoria la cercanía con el Prado, que se encontraba en su esplendor. A principios del siglo XX fue una zona de veraneo con casas quinta, entre las que destacan la residencia “Villa María”, propiedad de la familia de Delmira Agustini, y la finca de Máximo Santos, hoy Museo de la Memoria (perteneciente a la zona norte del Prado).

Actualmente “Villa María” no existe. La casa donde vivió la familia Agustini fue demolida y el predio expropiado por la Intendencia de Montevideo para el ensanche de Avenida Garzón. En 2019, ciento cinco años después de

---

<sup>7</sup> Extraído de: <https://educacion.ladiaria.com.uy/articulo/2019/11/liceo-23-de-sayago-celebra-sus-50-anos-con-una-fiesta-organizada-por-ex-alumnos/>

la muerte de la poetisa, se restauró la famosa fuente que albergaba el predio. Los relatos de la época cuentan que, en esa fuente, Delmira se reunía con su amiga María Eugenia Vaz Ferreira. Vivió allí hasta 1913, un año antes de ser asesinada por su ex esposo, de quien estaba en proceso de separación. En 1915, la familia vendió la casa, dejando en la habitación de Delmira sus pertenencias, muebles, poemas, pinturas realizadas por la artista, el vestido de novia y hasta un mechón de pelo rubio manchado de sangre de su asesinato<sup>8</sup>. En 1974, cuando se fue a expropiar la finca, uno de los propietarios, al ver que no había posibilidades de evitar la demolición, se negó al retiro de la fuente alegando que era la fuente de una poetisa uruguaya, consiguiendo que el capataz de la obra decidiera no demolerla<sup>9</sup>. Posteriormente, ya entrado el siglo XXI, la Intendencia de Montevideo expropió 120 metros cuadrados del terreno para hacer una placita y restaurar la fuente.

Este barrio alberga el local central de la Facultad de Agronomía desde principios del siglo XX, siendo uno de los pocos barrios no céntricos que cuenta con una sede universitaria. El barrio jardín ofrece bellas postales de casas estilo chalet con fuentes en los jardines, todos protegidos con rejas. Detrás de una placita o pequeño parque de ombúes, se encuentra un barrio donde los vecinos son, en su mayoría, de nacionalidad alemana (al menos dos de ellos fueron tripulación del Graf Spee)<sup>10</sup>. Otros vecinos cuentan que Sayago fue conformado por alemanes vinculados al Partido Nazi que huyeron después de la Segunda Guerra Mundial. Lo que se aprecia es un barrio de vecinos adultos mayores que desentona con la estética obrera, heredera fabril de la modernización. El “barrio alemán”, como le llaman gran parte de los vecinos, finaliza en una curva donde se encuentra un conjunto de cooperativas de vivienda. Finalmente está la vía, que separa el barrio en dos.

Las entrevistas con las vecinas de Sayago constituyen un diálogo con mujeres preocupadas por el diario vivir y el sostenimiento del barrio. Algunas están organizadas, otras son militantes, otras son “simples vecinas” que se cuestionan y reflexionan sobre los impactos que tendrá el nuevo tren. En este conjunto de entrevistas se observa transversalmente la reiterada falta

8 Extraído de: <https://gabriel329.wordpress.com/2019/12/30/el-adios-a-la-casa-de-delmira-iii-final/>

9 Extraído de: <http://zonalibreuruguay.blogspot.com/2014/08/las-huellas-borrosas-de-la-poetisa.html>

10 orge Rossi. Extraído de: <https://gabriel329.wordpress.com/2010/07/14/seguimos-escribiendo-la-historia-del-barrio-jardin-hoy-se-acerca-jorge-rossi/>

de información sobre el proyecto y la necesidad de proceder por canales informales para reunir datos y características sobre el mismo, tarea que realizan con compromiso y que conlleva mucho desgaste emocional.

En ese hueco vacío que retumba por la falta de información, se identifican varios tópicos emergentes. Uno es la inseguridad y la suciedad que ha generado la obra, con la quema de la casilla de AFE como epicentro del problema. Esos espacios abandonados e inseguros preocupan particularmente a las mujeres, y eso se plasma en variadas estrategias que suponen desde ir siempre acompañadas hasta reclamar sin descanso por el alumbrado público. La angustia por la incertidumbre y la impotencia se enfrentan gestionando recursos que resultan inimaginables en otro contexto: hablamos de mujeres adultas mayores organizándose para ir a pueblos del Interior que no conocían, y de una gestión de la militancia social que implica dejar de lado diferencias ideológicas y partidarias y observar más allá de la afectación concreta individual.

El retiro de las vías aparece como punto de inflexión en el comienzo de la obra y en la comprensión de que el ferrocarril nacional ha llegado a su desaparición definitiva. Esto precipitó la aparición de tangibles afectaciones en la vivienda, acelerando la pérdida de valor económico y simbólico. También hay grandes afectaciones a nivel social: las vecinas organizadas sienten miedo y viven intimidadas por lo que llamamos “la vigilancia invisible”. Por último, emerge la preocupación por la posibilidad de que el tren genere un núcleo vinculado a la trata de mujeres y adolescentes con fines de explotación sexual.

### **a) El tren y la vía: inseguridad y descuido**

El relato de las entrevistadas nos habla permanentemente de su vida rodeada del ruido del tren, otrora de pasajeros, lo que parece disminuir el malestar por sus externalidades. Sin embargo, el tren de pasajeros que creció de la mano de la revolución industrial también tuvo fases de carga, donde se transportaba portland que contaminaba el aire. La falta de información que caracteriza a la obra respecto al tren de UPM hace que se amplifique la percepción de riesgo frente a la contaminación y a las afectaciones concretas que pueden ocurrir respecto a las viviendas y al tránsito por el barrio. Una entrevistada nos decía: “El tren, bueno, en su momento se sentía, cuando el tren funcionaba de verdad, se sentía, de repente incomodaba un poco pero no era nada. Ahora que nos van

a pasar no sé cuántos trenes por día, nos van a matar empezando cimientos, construcciones, el ruido, la contaminación. En la época que circulaba el tren, cuando llevaban de la ANCAP, que estaba ahí la fábrica de portland, esto todo era blanco, blanco por el polvillo, el tren pasaba permanente... no sé cuántos trenes de carga por día, de repente pasaban dos, de los largos, largos, que vos tenías que esperar rato para poder pasar de un lado al otro y tenías todo blanco, entonces si ahora me están hablando de que va a haber un tránsito de no sé cuántos trenes por día, no sé si hablaron de 20 trenes por día, una cosa así, por lo de la UPM, acá va a ser imposible vivir y entonces vamos a perder un montón de cosas porque perdés calidad de vida y si querés vender, perdés cantidad de reventa o no se puede venderle a nadie porque nadie va a querer venir a vivir acá” (entrevista n.º 7).

El tren de pasajeros también generaba inseguridades, que se suman a los miedos al nuevo tren: “Lo vivíamos cuando la era del tren común, que más de uno se te tiraba abajo del tren y dos por tres había algún problema acá en la estación, porque como que la gente tenía obsesión, lo primero que hacían era ir y tirarse abajo del tren” (entrevista n.º 7).

La estética del barrio que se proyecta en el imaginario aparece vinculada a miedos sobre espacios perdidos, sucios, oscuros e inseguros. Las calles del barrio comienzan a desdibujarse al no saber cómo será el tránsito, “al día de hoy no sabés si acá te abren una calle” (entrevista n.º 11).

La imposibilidad de cortar camino cruzando la vía y la proliferación de espacios ocupados para actividades delictivas se acompañan con el creciente rumor, la falta de información y la desaparición del Estado. “Es un lugar de transcurso donde hay riesgo. Si a vos te pasa algo ahí en la vía no se entera nadie, la gente que vivía ahí, o sea, la gente que estaba en la casilla la tapiaron, desastre, aparte con lo que es patrimonio, hicieron un agujero y se mete gente, el incendio se formó porque aparentemente había gente quemando cable” (entrevista n.º 11).

El miedo diferencial entre varones y mujeres asociado al uso de la ciudad marca que hay una experiencia vinculada a la socialización de los roles de género. En particular, para las mujeres “la noche y la soledad” tienen un significado generalmente asociado a la agresión sexual, que no es el mismo para los varones (Filardo, 2010). Estas experiencias diferenciales hacen que el barrio se viva diferente, aumentando las inequidades en el derecho a la ciudad.

Frente a la falta de protección y cuidado de parte de las autoridades, las mujeres despliegan estrategias colectivas de control y cuidado: “por ejemplo. fuimos el viernes a las llamadas con una amiga y lo primero que arreglamos fue ‘vos te venís conmigo, así no nos venimos solas’. Ella sola para su casa, por Aires Puros, por Propios y Burgues, y yo también sola para acá. Tenía la opción de bajarme en Ariel y Garzón, y tomarme un taxi que sale más barato, pero prefería venir con ella y ella también conmigo. Entonces hacemos esas cosas. Igual nos bajamos en Garzón y Ariel y nos tomamos un taxi, pero juntas” (entrevista n.º 10).

Los problemas de inseguridad ya estaban presentes en el barrio. Las vecinas relatan experiencias vinculadas a presenciar robos actuales: “... nos pasó de salir a caminar re bien con mi hermana, y una amiga y con los niños y ver cómo le robaban a una mujer” (entrevista n.º 10). Estos episodios se mezclan con discursos de inseguridad que se dan en el contexto de campañas electorales (nacional y departamental) en las que el tema está permanentemente sobre la mesa, y se presenta sesgado por la construcción de estereotipos en torno a los sujetos peligrosos: “se generó... fue inseguridad social digamos, porque tenés los pichis abajo del puente” (entrevista n.º 11).

El miedo a lo desconocido y a los espacios abandonados es una importante fuente de preocupación en un barrio con población caracterizada por el peso de las mujeres adultas mayores. Estas mujeres, que en varios casos aún se encuentran activas de manera remunerada y apoyan a sus familiares en tareas de cuidado (llevar a los nietos a la escuela, cuidar de ellos algunas horas al día), transitan y habitan el barrio; su preocupación se mezcla con una gran sensación de impotencia que se hace explícita al expresar la imposibilidad de proyectar su vida en el futuro inmediato: “tenés que saber dónde vas a vivir para acá al año que viene, no sabés que va a pasar con tu casa” (entrevista n.º 11).

Para referirse a situaciones relativas a la obra, una entrevistada le llama al proyecto “el tren del descuido” (entrevista n.º 11). La falta de limpieza y el retiro de los materiales que se van desechando han generado basurales en los pastizales, y han multiplicado la existencia de lugares no seguros en los que se junta gente a bandalizar espacios de los cuales nadie se hace cargo: “...tuvimos un problema de incendio que tuvimos que salir los vecinos a apagarlo y tratar de reclamarles a las autoridades... Fue por los pastizales. Ya el día antes se había llamado a alguien de la Intendencia para pedir

iluminación por el tema de la seguridad. Porque te digo eso se convirtió en algo, tenés un baldío de dos cuadras de largo al costado de tu casa...” (entrevista n.º 11). “Por ejemplo, (aparecen) roedores, comadrejas, ratas muertas, ¿a quién llamás? La Intendencia te dice que no le corresponde, el Ministerio de Obras Públicas no te contesta, la DINAMA, presentás la denuncia pero no actúa” (entrevista n.º 11). “...igual mataste esta zona, igual llenaste de pichis esta zona, o sea, nosotros, insisto, no le vemos ventaja de ningún tipo” (entrevista n.º 7).

## **b) Los valores de la vivienda**

La vivienda tiene un valor económico, pero también simbólico. Dejar la zona significa tener que alejarse de un barrio de toda la vida, de la herencia familiar, del barrio donde se esperaba transitar la vejez: “Yo vivía del otro lado de la vía, ...y bueno ta, más o menos cambié 12 veces de casa pero siempre ahí, una cuadra más, una cuadra menos, pero siempre ahí en la vuelta... Sayago siempre” (entrevista n.º 7). Aparece el desarraigo de tener que abandonar un lugar con el que se siente una fuerte vinculación afectiva, nacida de años de compartir el vecindario, la proximidad, lo conocido.

En torno a lo material, el valor del metro cuadrado y la calidad de la vivienda emergen como claras fuentes de preocupación. Al malestar respecto a las expropiaciones parciales se le suman la incertidumbre sobre la afectación a los cimientos y las dificultades que se sabe pueden existir a la hora de vender las propiedades.

La falta de una comunicación de parte de las autoridades donde se brinde información precisa respecto a las afectaciones es un punto sensible, un reclamo sostenido por parte de las vecinas.

“Vas a tener que regalar el terreno para poderte ir y no vas a poder comprar nada en otro lado, más allá de que tenés que dejar algo que, que vos querés, ¿no? Porque nosotros, ya te digo, estamos más que aquerenciados acá” (entrevista n.º 7). “Se supone que va a haber algún relevamiento de las viviendas que soportaban o no soportaban la obra, esta casa donde yo vivo tiene inclusive 100 años, está asentada en tierra, hoy por hoy tiene los impactos del tema del tren, acá hay filtraciones de agua y todo lo demás, esa obra va a ser... es un muro, la onda vallada, esas cosas no sabes cómo va a impactar” (entrevista n.º 11).

### **c) Antes el corredor Garzón, ahora el tren**

La construcción del corredor Garzón aparece como una evidencia respecto al impacto de las decisiones gubernamentales sobre la vida cotidiana en el barrio. Inaugurado en 2012, no dio los resultados esperados y en 2018 la Intendencia tuvo que dar marcha atrás y eliminar un tramo en pleno centro de Colón. Para los vecinos de mayor edad, “el corredor” configura un espacio perdido, de inseguridad, por el rápido transitar de los vehículos y por el cambio en la dinámica de flujo y recorrido de ómnibus. Los refugios de las paradas se ubican en el medio del cantero, lo cual genera inseguridad entre los pasajeros, en especial en aquellas personas con movilidad reducida, de mayor edad o que deben viajar con niños y niñas. Si bien las percepciones respecto al tren de UPM refieren a “quedar dividido el barrio”, la reciente obra en Garzón cosecha similares opiniones: “Estoy partida al medio con el corredor Garzón... nosotros, por ejemplo, íbamos los domingos a la feria... y parece una bobada pero es complicado a pesar de que por momentos vos vas por Garzón y ves que fuera parece una carretera de allá del medio del campo, porque no pasa nadie pero vos no sabés nunca, entonces es como que creó inseguridad en la gente grande digamos y los no tan grandes como yo que dejamos la costumbre de tener que ir para el otro lado...” (entrevista n.º 7).

“No tenés visibilidad, los autos doblan como pelotazo, capaz que si hubieran puesto un semáforo peatonal acá, ya te digo acá, o en la esquina, en el medio de Danubio y Amiens, capaz que tenía más resultado que los dos que tenemos acá en las esquinas. Los accidentes son innumerables, si bien coordinan bien los semáforos, ya no se producen los accidentes que tuvimos al principio, todo lo demás... Vos dirás, ¿qué tiene que ver todo esto con el tren? Pero bueno, es un poco el todo de por qué no queremos otro problema más, porque nosotros quedamos en una franja donde vamos a quedar prácticamente aislados, los del otro lado de la vía, bueno, ta, van a hacer su mundo de ahí para allá, los del otro lado de Garzón, tienen su mundo ya armado del otro lado y poco pasan para acá o sea, como los comerciantes perdieron clientes nosotros vamos a perder también calidad porque digo adónde vas a recurrir, a qué comercio vas a ir en un apuro, ya no podés mandar a los pobres gurises chicos que tenés a hacer ningún mandado, lo único que te queda es acá, la ANCAP que también es un peligro porque es una entrada y salida de autos.” (entrevista n.º 7).

El centro de Sayago se originó en torno a la Estación Sayago, paradójicamente, más de doscientos años después es otro tren el que parece haber llegado para hacerlo terminar como “un barrio que queda dividido en dos” (entrevista n.º 7). Los alrededores del “triángulo (ferroviario) de Sayago”<sup>11</sup> forman parte de la identidad barrial y de la vida cotidiana. Cruzar la vía es la estrategia para cortar camino, para transitar por un lugar conocido que se torna seguro, generando sus propias delimitaciones peatonales: “Atravesamos ahí la vía. Toda la parte de la galería de la estación... Había como un pasaje, un pasaje no, pero había unas piedras que eran como una parte medio peatonal, porque la gente cruza” (entrevista n.º 10).



Cruce peatonal alternativo en Estación Sayago. A la derecha se ubica el Liceo N° 23. Fotografía tomada por el equipo de trabajo a fines de noviembre de 2019.

Las vecinas viven con tristeza el ya no poder cruzar las vías. En una entrevista aparecía una imagen relativa a la fractura social que esto iba a originar: “hay una fractura social...basta que vengas y hacés una recorridita y ves. Para vivir acá vos tenés que cruzar la vía, esto pasa acá, pasa en Colón” (entrevista n.º 11).

<sup>11</sup> Se le llamaba “triángulo de Sayago” al triángulo ferroviario formado por el ramal que iba hacia Peñarol, el que iba a Colón y una vía que partía desde el cabén de Santos, y que unía a ambas. Extraído de: <https://gabriel329.wordpress.com/2009/03/05/el-ferrocarril-el-%E2%80%99Ctunel-de-proprios%E2%80%99D-el-triangulo-de-sayago-y-el-desvio-a-tablada-algunos-apuntes-de-historia/>

#### **d) El comienzo del fin**

El inicio de las obras en la vía del tren es un hito que marca el fin de una etapa y el comienzo de otra que parece ser muy desesperanzadora. El retiro de las vías significó, para los vecinos, entender que el tren de UPM es una realidad. Las vías significaban el ferrocarril, ese pedazo de historia abandonada con la que sintetizaban la vida en el barrio, por lo tanto, si algo tan permanente y estructural puede ser levantado de un día para el otro, la sensación de impotencia y vulnerabilidad se mezcla con la falta de información generando malestar e incertidumbre. “No sé cómo será, si harán tipo alguna estructura, no sé. No sé cómo va a ser. Si pasarán por arriba, o alguna calle abajo o se corta esa calle, no sé. O capaz que es como sigue siendo ahora, el tema es que no sé si precisan otro tipo de vías. No sé cómo van a ser las cosas que van a transportar porque digo, las vías las sacaron, así que un tren común no va a ser” (entrevista n.º 10).

Los durmientes de la obra original no son adecuados para este nuevo tren que requerirá de durmientes de hormigón, razón por la cual se ha decidido retirar las vías originales. En definitiva, del ferrocarril sólo quedará el trazado, nada respecto a su estructura ni fisonomía. Esto surge en las entrevistas, el recuerdo de la galería de la Estación o las casillas de chapa de los primeros asentamientos de trabajadores, posteriormente galpones de talleres y hoy patrimonio expropiado<sup>12</sup> para el proyecto del tren de UPM.

Sayago no dispone de una disposición respecto a la protección patrimonial, como es el caso de la Estación Colón, ni cuenta con el reconocimiento emblemático de estar asociado a glorias deportivas como Peñarol, que aún resuena como la Nueva Manchester<sup>13</sup>. Los relatos urbanos siempre asocian el ferrocarril al barrio Peñarol y nunca se menciona al barrio Sayago, que albergó al primer ferrocarril de capitales nacionales. Los ingleses llegarían diez años después y adquirirían terrenos al norte de Sayago para instalar los talleres de la Central Uruguay Railway (Olveiro Ramos, 2013) dando origen a lo que después sería el barrio Peñarol.

---

12 Resolución N° 4927 del 26 de agosto de 2019.

13 Inicialmente al barrio Peñarol se lo pensaba designar como la Nueva Manchester, por la arquitectura de las viviendas y su estilo inglés. Finalmente se decidió llamarle Peñarol por la familiaridad de sus residentes con vecinos de Pinerolo, en Italia.



*Casona abandonada frente a la Facultad de Agronomía. Fotografía tomada por el equipo de investigación en recorrida a fines de noviembre de 2019.*

A la falta de disposiciones patrimoniales se suma el abandono de las casas quinta, historias de expropiaciones (antes mencionadas) en nombre del progreso y un devenir de decisiones que se tomaron sin consultar a los vecinos. Las construcciones oficiaban de patrimonio histórico comunitario, por lo cual el recuerdo de los vecinos sobre la presencia del tren entretiene parte de la historia de los inicios del ferrocarril en Uruguay.

La obra es la confirmación del rumor: “estás viviendo y no se sabe si mañana viene alguien, empieza, lo sabés porque ves gente trabajando, porque viene una máquina,” (entrevista n.º 7).

A la tristeza sobre los espacios barriales perdidos y la alteración de la dinámica cotidiana se le suman las afectaciones que ya se están haciendo visibles y la falta de responsabilidad por parte del Estado y las empresas. El episodio de la quema de la casilla de AFE (comentado más arriba) es relatado como una confirmación del poco valor que tienen el barrio y sus vecinos para los gobiernos, tanto a nivel nacional como departamental, en sus diferentes escalas: Bomberos, Policía, reparticiones de la Intendencia de Montevideo (Alumbrado público), Concejos vecinales y Alcaldías, por mencionar algunos.

### **e) La vigilancia invisible**

El proceso por el cual se desarrolló el megaproyecto generó miedos concretos respecto a la respuesta que puede venir desde algunos grupos de poder si los vecinos se organizan y presentan resistencia. En las charlas aparece la sensación recurrente de “sentirse observado”, la identificación de personas desconocidas en autos “rondando las casas” y también referencias a escuchas telefónicas. Todas esas situaciones derivan en que los vecinos hayan tenido que generar diversas estrategias cotidianas para proteger su comunicación.

Esta situación de “vigilancia invisible” es vivida como una amenaza y, en especial, como una violación a la intimidad, porque las escuchas telefónicas significan una intromisión en los intercambios personales entre familiares. La intimidación y la sensación de agotamiento conllevan problemas de salud; las personas de la zona se encuentran emocionalmente sensibles y en situación de alarma constante. De todas maneras, los vecinos intentan sostener sus reclamos porque “está en juego la vida”<sup>14</sup>.

### **f) La trata**

Por último, pero no menos relevante, surge un planteo que va más allá de las afectaciones concretas a los vecinos del barrio y tiene que ver con la posible explotación sexual de mujeres. El proyecto genera puestos de trabajo transitorios y totalmente masculinizados que pueden generar que se establezca “demanda” de mujeres en prostíbulos de la zona. Las preocupaciones se dirigen, en primer lugar, hacia las adolescentes, pero también se pone sobre la mesa la situación de vulnerabilidad social y económica que sufren las mujeres en general, y que no se muestra como una afectación concreta: “Una parte negativa es, ¿cómo va a influir eso en los pueblos?, que no sea un poco de prostitución tanto de mujeres grandes como de chicas, entonces ese es un tema que creo que hay que... cada vez que ha habido algo así, Salto Grande y todo eso, siempre se han formado un núcleo de personas que bueno, no por las mujeres que se dedican a la prostitución sino por todo lo que está detrás de eso” (entrevista n.º 15).

---

<sup>14</sup> En esta sección se ha decidido no citar el número de entrevista como medida de cuidado a las entrevistadas.

En una editorial del diario El Observador, de octubre de 2018, se citaba un estudio de impacto realizado por la consultora EIA que había sido elevado a la DINAMA y difundido por el semanario Búsqueda. Según ese estudio, era plausible pensar que la llegada de extranjeros aumentaría la inseguridad en las localidades cercanas a la zona de la planta y, además, podría promover o incrementar la prostitución<sup>15</sup>. Esta información no tuvo grandes repercusiones, a pesar de que en el pasado se debió trabajar activamente con las poblaciones locales para prevenir y acompañar casos de trata en Conchillas y en Fray Bentos.<sup>16</sup>

El informe de la consultora dice “el contacto de personal del proyecto, y en general de foráneos, con poblaciones locales, puede ser un medio de transmisión de enfermedades como HIV y hepatitis”. La llegada de los trabajadores resulta en un hecho tangible de afectación a la salud, con repercusiones en el sistema sanitario. Además, afecta la vida de personas que, en general, ya se encuentran atravesando situaciones de vulnerabilidad.

Más allá de este diagnóstico, el Instituto del Niño y Adolescente en Uruguay (INAU) venía trabajando en alertas sobre estas temáticas, ya que las instalaciones anteriores generaron situaciones vinculadas a la explotación sexual e infantil y tomaron a los técnicos de sorpresa, sin recursos para afrontarlas<sup>17</sup>.

Es habitual que en las zonas asociadas a megaproyectos donde trabajan varones (que en general llegan solos) aumente la prostitución, producto de la internalización de pautas de conducta vinculadas a la cultura de la violación. Más allá de las posturas abolicionistas o regulacionistas, las mujeres en situación de prostitución se encuentran en el eslabón más débil de la cadena del extractivismo y son el impacto no medido de este modelo económico que se sustenta en la explotación (de los territorios y de los cuerpos).

---

15 Extraído de El Observador [Informe de UPM advierte por más delincuencia con llegada de la segunda planta](#)

16 Ver Radio Uruguay <http://radiouruguay.uy/autoridades-trabajan-para-evitar-explotacion-sexual-de-menores-en-zona-de-upm-ii/>

17 Extraído de Montevideo Portal: <https://www.montevideo.com.uy/Noticias/Buscan-prevenir-explotacion-sexual-de-ninos-y-adolescentes-ante-la-instalacion-de-UPM-II-uc730209>

Sobre esto dice Andrea Tuana: “No hay una conciencia real de que este tipo de emprendimientos tienen estos efectos, hay más información y ha habido mayor interés en ver otros impactos sociales y ambientales, pero no se visualiza este porque es un problema que todavía cuesta bastante poner en la agenda pública.”<sup>18</sup>

## **9. CAPURRO: “SOMOS GENTE TRABAJADORA”**

En 1830, Juan Bautista Capurro, un marino mercante italiano, compró terrenos bañados por el Río de la Plata, a la margen izquierda del arroyo Miguelete. En ellos construyó su residencia y un enorme parque que denominó “La Meca”. Capurro residía en Montevideo y se dedicaba a comercializar agua dulce a los barcos que tenían Europa como destino. También trabajaba en una cantera de arena, que explotó hasta su agotamiento. De este inmigrante italiano tomó el barrio su nombre.

En 1870, entró en servicio la Compañía de Tranvías de Paso Molino y el Cerro. En 1872, la Compañía de carritos de Ramírez y Capurro atendía un paseo denominado “Recreo” en lo que, más tarde, sería el Parque Capurro. En 1890 y durante los primeros años del siglo XX, funcionó como balneario, tuvo vestuarios y servicios de carritos que trasladaban a los bañistas al mar. La zona recogió las influencias europeas y tuvo su esplendor; sin embargo, ya entrada la tercera década del siglo XX, sufrió una refuncionalización y pasó a ser industrial: la costa este de Montevideo había adquirido una mayor predominancia en el uso de playas.

En 1975, el Parque Capurro fue declarado Monumento histórico nacional. Años más tarde, con la construcción de los accesos que quedan al oeste de Montevideo, se le amputó “su explanada enjardinada con vista a la bahía” (IM, 2019).

---

<sup>18</sup> Andrea Tuana, entrevista de Montevideo Portal. Disponible en: <https://www.montevideo.com.uy/Noticias/Buscan-prevenir-explotacion-sexual-de-ninos-y-adolescentes-ante-la-instalacion-de-UPM-II-uc730209>



**Parque Capurro. Febrero 2019.**

*Fuente: Intendencia de Montevideo. Extraído de <https://montevideo.gub.uy/noticias/urbanismo-y-obras/parque-capurro-renovado-y-con-memoria>*

Actualmente, el Parque Capurro pertenece a la Intendencia de Montevideo. En el estado ubicado allí juega el Club Atlético Fénix, que contribuye, desde lo deportivo, a la identidad barrial. Por su parte, el barrio Capurro pertenece al municipio C.



títulos, soy la madre de, la hija de, la esposa de... y soy yo también, porque tengo mi historia hecha acá, la gente me conoce por mí también y yo siempre digo conozco tanto Capurro que sé hasta dónde están baldosas flojas, ya sé dónde tengo que esquivar para no salpicarme cuando llueve. Es toda mi vida acá, entonces amo este barrio, lo quiero con toda el alma. Es un barrio muy tranquilo, no es un barrio realmente de un gran progreso porque más o menos siempre está igual pero bueno, ta, yo lo quiero. Me encanta caminar y que la gente me mire con aprecio, que me salude y yo siempre digo voy a otro barrio y no soy nadie, no me conoce nadie, yo que sé, para mí es importante, para mí es importante. Tengo dos hijos que fueron a la escuela acá, yo fui a la escuela acá, al Liceo Bauzá, ellos también fueron al Liceo Bauzá, toda mi historia gira alrededor de este barrio, toda mi historia” (entrevista n.º 15).

En las diferentes entrevistas, hay tres elementos significativos que las vecinas reiteran a la hora de describir el barrio Capurro: “barrio tranquilo”, “barrio-barrio” y “gente trabajadora”. “Me gusta cómo es el barrio, es un barrio relativamente tranquilo. Hoy por hoy no hay barrios tranquilos, siempre hay alguna cosa, pero este siempre fue un barrio tranquilo y de gente trabajadora, más o menos todos como uno. Un barrio-barrio, eso es lo que me atraía de acá, lo que me quedaba cerca del trabajo, yo trabajaba en OSE, en el Centro, y era un rato de ómnibus, no era mucho tiempo y para mi esposo lo mismo...” (entrevista n.º 16).

“El barrio me encanta, sí, siempre me gustó, aparte es de gente trabajadora, digo, es bien barrio, los vecinos son geniales, además son vecinos que generalmente somos todos dueños de la casita que tenemos, pobre, linda, pero somos, y digo uno ... le encanta el barrio y se aquerencia, como dicen afuera. (...) Acá es toda gente trabajadora. Aquí no hay terratenientes, ni oligarcas, no. Somos todos trabajadores” (entrevista n.º 13).

Sin duda, esta descripción del barrio por parte de sus habitantes es lo que los proyectos del Ministerio de Trabajo y Obras Públicas (MTO) ponen en cuestión. La identidad del barrio con un puerto y una obra nueva tan importante -la realización de la trinchera del tren- generarán una dinámica local sin duda incompatible con la de “un barrio tranquilo, y de gente como uno”. Definitivamente, esa imagen quedará atrás, “mientras duren las obras del tren, que no sabemos el cronograma de las obras ni cómo lo van a manejar” (entrevista n.º 14) y “con el puerto no sabemos lo que va a pasar” (entrevista n.º 12).

## **b) Las comisiones vecinales**

Los procesos de descentralización de Montevideo, con la consagración y funciones de los Municipios como nueva figura institucional, y las elecciones de los representantes de los barrios, han sido evaluados en numerosas oportunidades y por diversas disciplinas. En los tres barrios en los que se focaliza este estudio, los Consejos vecinales tienen una importante participación de mujeres.

Las consejales entrevistadas integran diferentes comisiones que fijan diversas áreas de actuación: seguridad, salud, obras, etc. Las actividades que realizan son pautadas por los y las integrantes de dichas comisiones. En particular, merece destacarse el modo en el que surge el trabajo en violencia de género desde la Comisión de seguridad del Consejo vecinal de Capurro, a partir del relato de una entrevistada que la integra: “Como consejala, por ejemplo, yo estoy en comisión de (...) seguridad. Entonces como comisión de seguridad tengo reuniones en la comisaría séptima. Ahora ya hicimos una reunión y estamos formando un grupo, porque nos enteramos a base de escuchar a los vecinos y eso, que hay mucha violencia basada en género en el barrio. Es un barrio que tiene muchos casos de violencia basada en género. Y a partir del caso de una vecina, hicimos una red de gente que está capacitada para ayudarla. Porque en el momento no supimos cómo tratar el caso concretamente. Entonces, en la séptima, conseguimos que nos dieran una charla la Unidad de violencia basada en género. En este caso vinieron de la zona 3. Para nosotros es la zona 1, que es desde la seccional primera hasta la séptima, pero cuando vinieron, vinieron de la zona 3. Y decidimos como colectivo armar una red, donde nos enteremos de casos que vengan o que nos cuente algún vecino, y ya empezar a trabajar, pero ya sin dar pasos en falso o los menos posibles. Porque nunca vas a hacer todo lo correcto, pero...” (entrevista n.º 14).

La iniciativa de incluir la temática de la violencia de género ingresa a la agenda a partir de la identificación de un caso a atender, y es la propia comisión quien articula con diferentes organismos públicos para dar respuesta. Por lo que se desprende del relato, no existían las vinculaciones previamente, lo que podría eventualmente merecer atención para el futuro. Las comisiones vecinales suponen un órgano de “primer nivel de atención” a las necesidades del barrio y, en ese sentido, parecen relevantes los esfuerzos de articulación con ellas por parte de las instituciones que trabajan en violencia de género.

Por otra parte, la participación en los órganos vecinales permite la incorporación de la terminología para tratar los temas, el conocimiento de los servicios públicos a los que recurrir, y el incremento del capital social individual y local. Habilita asimismo a una reflexividad producto de la práctica colectiva, orientada a buscar soluciones a los problemas o necesidades que gestiona el Consejo vecinal, en términos de la integralidad y la vinculación de diferentes temas que en principio parecen segmentados y luego logran vincularse. "...El grupo de seguridad, que eso, trató todos los temas de delincuencia que hay en el barrio ¿no? Robos y todas esas cosas. Bueno y vemos, a ver... Por ejemplo, cuando nosotros arrancamos con seguridad nunca se nos hubiese ocurrido, al menos a mí, que iba a estar ligado con la luz, con la poda de los árboles, que todo hace a la seguridad ¿no? Entonces claro, como que se van entrelazando cosas. Porque al principio uno dice ¿qué tiene que ver con la delincuencia? Bueno, sí tiene, porque si no hay luz y está todo oscuro y si el árbol tapa la luz..." (entrevista n.º 14).

Así también se intuye la incorporación de las necesidades de las mujeres en y para el uso de la ciudad. Por ejemplo, en ese relato aparece un cronotopo genérico del miedo urbano: "la oscuridad solitaria" (Filardo, 2010). En ocasiones, la participación de las mujeres del barrio en los Consejos vecinales supone, efectivamente "la triple jornada" (Chávez Hoyos, 2010), como nos relata esta entrevistada que trabaja de manera remunerada, de mañana, en otro barrio al que se desplaza caminando. De tarde se encarga de su hogar y cuando cae la noche tiene reuniones en dos comisiones del Consejo vecinal diferentes, hacia las que también se desplaza caminando. Otra de las entrevistadas, que también integra el Consejo vecinal de Capurro, tiene dificultades de desplazamiento y movilidad autónoma; no obstante, hace años que conserva su rol en la toma colectiva de decisiones.

### **c) El cimbronazo**

Capurro parece estar impactado por dos obras de enorme envergadura, el tren y el puerto. Es una situación inédita en la vida de las vecinas del barrio, que viven allí hace mucho tiempo. De todos modos, en sus relatos el tren no tiene la trascendencia que le otorgan al puerto, dado que se maneja (aunque reina la incertidumbre, y no se tienen detalles) que en Capurro el tren "pasará por debajo". Por lo tanto, no se espera que modifique la

vida como en otros barrios a los que sí, literalmente, “los corta en dos”. La preocupación por el tren se ubica más en la fase de obra: se harán desvíos, va a durar tres años, no saben bien cómo las va a afectar. Concentran su preocupación en esa etapa y en las consecuencias del puerto.

La instalación del puerto Capurro siguió el mismo modus operandi que el tren. Un día empezaron las obras, sin que los vecinos del barrio tuvieran información ni fueran consultados al respecto. La indignación, el desconcierto y los miedos respecto a las consecuencias son, en este sentido, muy marcadas, y se revelan en varias de las entrevistas realizadas a las mujeres del barrio.

En 2019, la noticia de las obras para una nueva terminal pesquera en el barrio Capurro fue publicada en el portal del MTOP. La planificación se orientó a descongestionar y reorganizar el puerto de Montevideo, además de a revitalizar y mejorar el barrio. “El puerto pesquero, denominado puerto Capurro, es una de las obras que forma parte del plan maestro de la Administración Nacional de Puertos. Se construirá un muelle de mil metros para dar cabida a la pesca nacional. La nueva terminal se construirá en la zona norte de la bahía de Montevideo, cercano a la refinería de ANCAP” (MTOP, 2019).

Es probable que la reorganización del puerto -que hoy está siendo utilizado para diferentes fines (pesca, pasajeros, madera, ganado, celulosa, etc.), muchos de ellos intensos demandantes de espacio-, requiera transformaciones de gran porte a la luz de la carga estimada para la planta UPM2, que será aproximadamente de 2,4 millones de toneladas de pasta de celulosa<sup>19</sup>. Tanto por el momento en que se publicó la noticia como por las razones que se dieron para justificar la obra, no se planteó una asociación evidente con el convenio ROU-UPM que se firmaría meses más tarde. Pero viendo los hechos con más distancia temporal, es probable que exista una relación entre esas decisiones. Esta obra impactará al barrio tanto como el tren, e implica una potente reconfiguración.

La nota del MTOP señala, además, algunos otros elementos para dimensionar los cambios posibles en el barrio Capurro: la obra “consiste en la construcción de un muelle de mil metros para buques pesqueros industriales con su correspondiente obra de abrigo, atraque y defensa.

---

<sup>19</sup> El dato de la estimación de carga se encuentra en Urruzola, 2016.

Además, se realizará el relleno de una retro área de unas 3,3 hectáreas, las obras de pavimentación, desagües, distribución de energía de agua potable y combustible, así como el dragado de la dársena correspondiente y su disposición final en geo-contenedores, tecnología innovadora que se utilizará por primera vez en Uruguay. Estas obras se suman a otras que actualmente se están ejecutando en el puerto y su entorno, como lo son la construcción de un viaducto en la rambla portuaria y el Ferrocarril Central” (MTO, 2019).

En la nueva terminal se desarrollarán otras actividades, más allá de la pesca. Rossi señaló que está previsto el traslado del dique flotante Tsakos para esta zona, para atender barcos de “mayor requerimiento”. En el entorno de puerto Capurro también está prevista la instalación del Montevideo Rowing Club, institución decana del remo en Uruguay, para que pueda cumplir con su actividad social y deportiva. Supuestamente, el puerto pesquero permitirá revitalizar el entorno de Capurro (MTO, 2019).

Todos estos datos no hacen más que confirmar que el barrio tendrá una afectación extremadamente importante en los próximos años. Las obras de infraestructura programadas supondrán una modificación radical de las condiciones habituales del entorno para la vida cotidiana de vecinos y vecinas. Y después de que se encuentren en funcionamiento tanto el puerto como los proyectos asociados a su construcción, esos cambios seguirán sintiéndose y aumentarán su intensidad.

En julio de 2019, Urruzola realizó el siguiente planteo: “El Poder Ejecutivo, a través del MTO, definió que el trazado del tren de carga que quiere construir va a realizarse sobre la antigua traza. La autorización que se autoconcedió implica que dicho tren va a atravesar varios barrios de Montevideo densamente poblados, y que el MTO va a realizar un viaducto de seis pistas de más de un kilómetro de longitud sobre la Rambla Baltasar Brum<sup>20</sup> para permitir el acceso del tren al puerto, y que va a permitir a UPM la construcción de una planta logística de más de 10.000 metros cuadrados en el actual recinto portuario con el objeto de preparar la embarcación de la celulosa” (Urruzola, 2019). Es razonable pensar que las obras del puerto de Capurro se hayan acelerado. Si bien era un proyecto que se manejaba en Planificación de la Intendencia de Montevideo desde el 2008, sorprende la simultaneidad de los inicios de las obras de este puerto y las del tren

---

20 Ver Figura 1: Mapa del barrio Capurro.

de UPM. Es posible que la intención de descongestionar el puerto de Montevideo relocalizando la actividad pesquera se deba a la obligación contraída para la concesión del espacio requerido por UPM para la planta logística correspondiente al embarque de la celulosa, dada la saturación y la falta de espacio que el Puerto de Montevideo ya registra.

La producción del espacio por la lógica capitalista, que planteara Lefebvre (1969), parece ilustrada en estos planes que, cual puzles, permiten ir uniendo piezas que encastran a la perfección. Todas las piezas salvo una: la gente.

Si bien en las entrevistas aparecen menciones sobre los impactos percibidos del puerto pesquero - en general negativos-, no se referencian consultas a la población por parte de ninguna autoridad (ni local, ni departamental, ni nacional). Las obras se iniciaron a fines de febrero del 2020.

Por otra parte, parece una decisión que quedó por fuera del sentido que la propia Intendencia de Montevideo, en conjunto con las autoridades municipales y representantes de los vecinos, pretendió dar a la intervención reciente en el barrio. En la página del organismo municipal, el 12 de febrero de 2019 se publicó, enmarcada en el programa “Montevideo mejora”, la noticia de la inauguración de las obras del Parque Capurro, “que incluyeron la reparación del anfiteatro, fuente, fachadas y escalinatas, la creación de canchas polideportivas y el recuerdo del Caserío de los Negros”<sup>21</sup>, así como la instalación de iluminación, equipamiento deportivo, una fotogalería y estacionamiento. Se hace énfasis en las tareas de “terminación del cerco de protección sobre la ruta, construido con gaviones de piedra, puntales de eucalipto tratado y mallas metálicas, para proteger el borde del parque y permitir las visuales en los dos sentidos: hacia la bahía desde el parque y hacia el parque desde la ruta”, así como la “conformación de taludes enjardinados para proteger acústicamente el espacio del parque del ruido proveniente de la ruta” (IM, 2019).

Se desprende entonces que la puesta en valor del Parque Capurro, su acondicionamiento y sobre todo el enlace con el río son, en primer lugar, congruentes con una histórica preocupación de más de 30 años

---

<sup>21</sup> Es a partir de investigaciones arqueológicas (FHCE) que se investiga la localización de un lugar de cuarentena de personas afrodescendientes para su comercialización como esclavos/as.

por revalorizar la bahía y su vínculo con la ciudad (Urruzola, 2019). Sin embargo, a pesar de formar parte del plan de ANP desde hace muchos años, no se establece con claridad cómo impactará un nuevo puerto en esa localización.

No se trata solo del impacto desde un punto de vista estético o funcional, o vinculado las actividades que allí se desarrollan: la carga de camiones se intensificará notablemente por la ruta, y el tren de UPM (aunque el proyecto lo prevé subterráneo en gran parte del recorrido por el barrio) cambiará las dinámicas comunes de un modo que parece no haber sido dimensionado de manera justa por los representantes de las organizaciones barriales que, probablemente, no cuentan con información suficiente y adecuada previa al inicio de las obras. Los vecinos ni siquiera tuvieron tiempo para apropiarse de las mejoras del Parque Capurro y sus visuales: en pocos meses ya les cambiaron. En vez de ver la bahía hoy ven grúas, camiones y materiales de obra, y luego verán un puerto pesquero.

Parece irónico lo que declaró el Intendente de Montevideo que estaba en funciones al momento de la inauguración de la renovación del Parque Capurro (febrero de 2019): "...ahora renovamos para que sea un espacio de convivencia (...) y vengan al parque a disfrutar de diferentes actividades, sobre todo las impulsadas y desarrolladas por las propias organizaciones del barrio que participarán y le darán vida cotidiana" (IM, 2019).

A mediados de febrero de 2020, se habían iniciado las obras del puerto sin haber tenido en cuenta a "las organizaciones del barrio". Desde el portal de Presidencia, se informó que la obra costará, estimativamente, unos 100 millones de dólares, y que culminará en el 2022.



**Foto de las obras del proyecto del puerto Capurro. (2/2020)**

Fuente: <https://www.presidencia.gub.uy/sala-de-medios/fotografias/Obras-puerto-pesquero-Capurro-finalizaran-2022-insumiran-inversion-95-millones-dolares?img=1#vista-ampliada-img>



Fuente: <https://www.presidencia.gub.uy/sala-de-medios/fotografias/Firma-constructora-puerto-montevideoano-Capurro-utiliza-geocontenedores-primera-vez?img=9#vista-ampliada-img>



Fuente: [http://www.mtop.gub.uy/-/comienza-construccion-de-puerto-pesquero-capurro?p\\_p\\_state=maximized](http://www.mtop.gub.uy/-/comienza-construccion-de-puerto-pesquero-capurro?p_p_state=maximized)

#### **d) “El puerto para el barrio es malo”**

En las entrevistas la centralidad de la preocupación de los habitantes del barrio Capurro se ubica en el puerto pesquero. Les llega, así de repente, sin que tengan tiempo de reaccionar. Sin ser una pregunta, el tema surge espontáneamente: “¿Sobre el proyecto de la vía? A mí me preocupa mucho más el tema del puerto pesquero. Sí, sí. Me parece que esto es un tema de obras que nos va a complicar y todo, pero me parece que se termina la obra y se termina el problema. Esa es la impresión que tengo yo y muchos vecinos, o sea, la mayoría de los vecinos con los que hablé. El puerto pesquero, me parece que es un problema que nos trajeron al barrio. Eso sí lo vemos como un problema” (entrevista n.º 14).

“Pero vos hablás con diez personas, y a nueve les preocupa más el puerto pesquero que la vía. Porque a la vía la ven como una mejora para el barrio, más allá de todas las dificultades que va a traer la obra, dificultades cotidianas de movilidad, lo ven como una mejora. Esto [el puerto] no lo ven como una mejora, para el barrio es malo” (entrevista n.º 14).

La representación del puerto pesquero en el barrio trae imágenes que los vecinos rechazan. Lo asocian con prostitución, decadencia social, y aparecen miedos de carácter xenófobo. El hecho de la actividad del puerto no es menor. No es un puerto de cruceros. Es un puerto pesquero, temen a los olores, al origen de los tripulantes, a las prácticas de los marineros, a los servicios que se asocian a ellos (whiskerías, centros nocturnos, etc.).

“El puerto pesquero está todo el mundo en contra ¿entendés? No el tema del puerto pesquero en sí, sino todo lo que se mueve alrededor de un puerto pesquero. La gente lo que ve con el puerto pesquero es que se va a llenar de chinos, de coreanos, de coso... Y que se mueve todo prostitución alrededor de esa zona y de ese ambiente. Entonces, eso sí a los vecinos los tiene preocupados” (entrevista N° 14).

Otra vecina lo manifiesta de esta forma, introduciendo además la preocupación por los olores y la contaminación ambiental: “Eso es un tema que es bastante complicado porque no sabemos qué va a pasar con el puerto. Sabemos que van a venir pesqueros, pesqueros nacionales, pero siempre nosotros tenemos la preocupación del tipo de sociedad que se nuclea alrededor de un puerto. Si uno va hoy a la Ciudad Vieja un sábado o un domingo, ¿verdad? Ve determinado tipo de núcleos sociales, que no los querríamos para la zona, ¿verdad? No querríamos tampoco que hubiera por ejemplo centros nocturnos y de estas cosas. Porque tampoco sabemos qué tipo de embarcaciones van a venir y el tipo de sociedad que viene en esas embarcaciones, no es la mejor sociedad de los países de los que vienen ¿no? Entonces la verdad que es un tema preocupante, pero bueno. Es un proyecto que salió, a nosotros se nos explicó sí lo que iba a ser. También vinieron del ministerio convocados por nosotros. En ese caso vinieron al Consejo vecinal y nos explicaron que iba a haber unos galpones. Nos dijeron que no va a haber procesos de pescado, porque lo que preocupa es eso también, que el proceso se haga acá por los olores, por la contaminación, por todo eso. Nos garantizaron que no, que acá solo va a haber estaciones de frío. Y bueno, estamos a la expectativa. La verdad que ha sido un cimbronazo, porque de un lugar tan quieto, de golpe nos viene todo. Muchas obras y grandes” (entrevista n.º 12).

Del fragmento anterior surge nuevamente la realidad de que es el Consejo vecinal el que convoca al MTOP, responsable de la obra, para que, una vez iniciadas las obras, explique en qué consisten. La consulta a los habitantes al barrio no fue realizada, “es un proyecto que salió” y del que se enteran cuando las máquinas ya están haciendo movimientos de tierra, cuando ya se colocó el cartel de la obra, cuando ya se hizo el anuncio en la prensa.

Para algunas entrevistadas el proyecto puerto tiene consecuencias en su predisposición a seguir viviendo en Capurro, dado que prevén que se modificará la impronta de barrio tranquilo y de “gente como uno” que hasta el momento constituía la identidad territorial. “A mí se me planteó el tema personalmente, porque yo dije ¿qué va a pasar? ¿Esto va a estar para mejor?

¿Va a ser para peor? Porque cambia totalmente lo que uno está acostumbrado a vivir en la zona, ¿no? Sobre todo, no tanto el tema de la vía, más bien el tema del puerto nos preocupaba. (...) como yo estoy tan encariñada con el lugar y la casa, se me hace cuesta arriba irme. Pero bueno, no sé. (...). Pero ya te digo, se me planteó por el tema del puerto. Porque no sé qué tan tranquila y agradable quedará la zona” (entrevista n.º 12).

### **e) La representación del impacto del tren en Capurro**

En relación al proyecto del tren, el análisis de las entrevistas revela un sistema de categorías de distinción que no se presenta en los otros barrios. En primer lugar, se diferencia la fase “obra” de la fase “funcionamiento”. El impacto más importante se coloca en la primera fase; la segunda no advierte mayor preocupación para la vida cotidiana de las entrevistadas. De hecho, se manifiesta hasta la expectativa de que haya mejoras para el territorio, ya que el tren pasará por una trinchera subterránea. Asimismo, se espera que la obra catalice un proceso de mejora de la circulación vial.

En segundo lugar, aparecen dos categorías: “los afectados” y “el resto”. Esta distinción se basa en asumir que el funcionamiento del tren no tendrá mayor impacto en la dinámica barrial pero sí afectará a algunos habitantes (aquellos sobre los que caen las expropiaciones o tienen las casas muy pegadas a las vías). Esto hace que la percepción de los impactos conduzca a una mirada individual en torno al nivel de afectación. También se identifica, entre los afectados, una distinción adicional entre quienes son propietarios del suelo y quienes no.

Asimismo, aparece como relevante y significativa la distinción entre el proyecto UPM y el impacto de la vía ferroviaria en Capurro: “separemos UPM del tren, ¿no?” (entrevista n.º 14).

### **f) La obra y el funcionamiento**

Al considerar el impacto del tren en el barrio se diferencian dos fases: la obra y la post-obra (con el tren funcionando). En la medida en que “lo que se sabe” es que el tren “pasará por debajo”, se estima que no tendrá impactos negativos necesariamente en el barrio. No obstante, siempre se establece la comparación con lo que ocurre en otros barrios como Sayago,

que “queda partido en dos”. Incluso el proyecto llega a verse como una superación de la vía actual, del tren de AFE. Las preocupaciones de las vecinas respecto al barrio y sus transformaciones negativas se ubican en torno a los efectos proyectados como consecuencia del puerto de Capurro, actualmente en construcción: “En Capurro [el tren de UPM] pasa por abajo, entonces yo pienso que no va a ser mucho el impacto, porque como va por abajo... Es más, hasta menos impacto va a tener porque nosotros teníamos la vía” (entrevista n.º 14).



**Proyección de las obras en el cruce de la vía con Uruguayana (trincherita cerrada)**

*Fuente: Extraído del Informe Ambiental. Resumen publicado por DINAMA (2018)*

“Y del proyecto ferroviario vamos a decir, porque claro, eso ya entra en algo más técnico, que tenés que tener más información como para tener una opinión más formada y más concreta, de esto que es un impacto no sólo visual, sino para el barrio ¿no? Pienso yo que va a impactar en las cosas que hacés diariamente. Pienso yo que va a haber una modificación a nivel paisaje vamos a decir, que de repente tenés que agarrar por otras calles, o no sé cómo será. Porque todavía no lo tengo bien” (entrevista n.º 14).

Respecto a la fase de obra, reconocen que no tienen información suficiente. No han tenido oportunidad de estar informados, aunque creen probable que se les afecte la movilidad y que haya cortes de calles, desvíos y afectación de recorridos del transporte colectivo. Aunque reina el desconocimiento, se apoyan en la temporalidad acotada que supone esta fase (aunque se manejan tres años de duración) para considerar que esos efectos serán “por un tiempo”. “Pienso yo, que en esta zona específica (se ríe) va a tener menos impacto. Cuando ya esté, ahora el impacto de la obra en sí, que eso lleva un tiempo, no sé cómo lo van a manejar. Si van a cortar las calles, si vamos a tener que pasar por otro lado. Todas esas cosas no las sé. (..) de la obra en proceso, que es lo que uno no tiene claro todavía ... Esa parte yo al menos, no la tengo” (entrevista n.º 14).

### g) La “gente afectada”

Es frecuente en el discurso de las entrevistadas la distinción “entre quienes están afectados por las expropiaciones” y “el resto”. Los costos se colocan en términos individuales y eso dificulta que haya una mirada o una acción colectivas. Aquellos “afectados individuales”, tanto por expropiaciones totales como parciales de sus casas, o que tienen temor por la sustentabilidad de las mismas (en su valor económico o en sus condiciones constructivas o de habitabilidad), quedan reducidos a negociar individualmente las soluciones. “Hay gente que les afecta mucho, a nosotros nos afecta menos. Es un emprendimiento que va a dar trabajo, vamos a mirar las cosas positivas porque como todo, hay gente que va a estar de acuerdo y gente que no, pero tiene su positivo y su negativo. Claro, la gente que no está de acuerdo con el proyecto es gente que le toca parte de su casa, ¿no? Porque había gente a la que le cortaba el patio o le sacaba el parrillerito que se había hecho, como el caso de una señora de ahí de Francisco López y Uruguayana que le pasa ahí al ladito ¿no?, y bueno, esa señora te podrás imaginar que nunca va a estar de acuerdo ¿no? Alguien que te saque un pedazo de tu casa. Porque aquí en el barrio todos lo han hecho con sacrificio. Acá es toda gente trabajadora” (entrevista n.º 12).

Incluso se establecen, en algunos casos, distinciones al interior de los “afectados” en función de ser o no propietarios de los terrenos. La ocupación irregular de los mismos incrementa la “intemperie” con respecto a la protección que puede obtenerse en relación a la afectación que el tren produce.

“Mirá, yo creo que va más allá de a quién le toca muy de cerca, que son a quienes le expropián los terrenos, ¿no? Porque claro, ahí se dan ciertas situaciones, que la persona sea la propietaria legal mismo, bien, correcto, como corresponde, y quien haya agarrado al costado de la vía un terreno que pertenece a AFE. Entonces ahí se dan varias circunstancias, de aquellos que se hicieron su casa y que es entendible y todo lo demás, pero que el terreno sigue siendo de AFE ¿no? Entonces ahí esa gente creo que está más desprotegida, porque el propietario, de última termina arreglando a su, pienso yo, que a su conveniencia, porque las expropiaciones creo que no son... Más allá de que sí hay un marco legal como para expropiar por avances, ¿no? Pienso yo que al vecino ser propietario, tiene un marco que lo protege un poco más, se puede imponer un poco más en las condiciones ¿no? Entonces pienso que ahí tiene un marco legal como para que no sea muy desigual el arreglo, para que el arreglo sea más justo. Ahora, estas personas que están en otra situación. Ellos yo creo que lo tienen un poco más complicado” (entrevista n.º 13).

Aquellos vecinos afectados por las expropiaciones verán su vida sorpresivamente complicada por una decisión de la que no pudieron formar parte y que, además, creen perjudicial para el país. Se pierde el valor de las casas, que no van a poder vender -al menos no al valor que tenían antes que el proyecto tren de UPM se materializara-, lo cual significa que no podrán comprar otra vivienda o mantener sus condiciones de vida actuales. El valor de las expropiaciones no va a compensar la diferencia, ni el valor afectivo y uso cotidiano que tenían esas construcciones. ¿Cuánto vale, en un predio, la entrada para el auto? ¿Cuánto vale la higuera que había plantado el abuelo, de la que comimos higos de niños, así como nuestros hijos y hasta el año pasado nuestros nietos? No son sólo metros cuadrados, forma parte de la infraestructura que cotidianamente construye un determinado modo de habitar la ciudad, la comodidad con la que cuentan, sus prácticas, sus estrategias de seguridad, sus herencias y afectos.

Esto genera que en alguna entrevista se deslice “los que están en contra del tren son los que están afectados” (entrevista n.º 13). Sin embargo, vale hacer referencia al nivel de afectación al que puede conducir la expropiación de una vivienda, particularmente en situaciones en que las “vecinas afectadas” tienen edades avanzadas.

Una de las entrevistadas, propietaria de una de las casas afectadas por las expropiaciones, nos cuenta que hace un año había decidido poner su casa en venta para mudarse a otra sin escaleras. Ella vive sola, tiene problemas articulares asociados a su edad, y sus ingresos corresponden a su jubilación.

“Y bueno, yo había puesto en venta la casa porque ves que tiene escalera y yo ahora estoy un poco jorobándome de las rodillas y entonces pensé que tendría que mudarme, porque cuando sea más vieja, si es que llego, pensé después va a ser más difícil ponerte a buscar casa, vender casa, es difícil vender y comprar, entonces pensé, bueno la voy a poner en venta para ver con tiempo mudarme a una casa que no tenga escalera. Bueno (suspiro cansado) al poco tiempo, habrán pasado unos cuatro meses o cinco, surgió todo esto del ferrocarril y bueno la saqué de la venta, por dos razones. En primer lugar porque: ¿quién me la va a comprar? Y en segundo lugar, no me gustaría trasladar mi problema a otra persona, es decir, este problema de la casa con eso (la expropiación)” (entrevista n.º 15).

La planificación de las acciones en búsqueda de mejorar sus condiciones de vida, dada su situación se ven condicionadas por el proyecto del tren. La capacidad de disponer de sus activos (los únicos con los que cuenta y sin posibilidades de generar otros) se ven restringidas por condiciones externas y fuera de su control, que evidentemente la afectan, en el presente y en el futuro. Consciente de que la compra/venta, trámites y transacciones se dificultarán “cuando sea más vieja”, la expropiación la coloca en una posición de vulnerabilidad de la que no puede escapar. Por otra parte, el relato permite captar que se ha ocupado de su futuro y que sus planes se desbaratan por el proyecto del tren.

Se manifiesta consternada por las consecuencias que prevé para su casa que está “a dos metros” de la vía: “porque como van a hacerlo como por debajo un túnel para que cruce esta parte [...] decidieron hacerlo por debajo para que la calle quede otra vez normal. Entonces dicen que la parte sonora no nos va afectar pero yo pienso... mi hijo por lo menos me lo dice que él está en la construcción y me dice que cuanto más abajo peor le hace a los cimientos ese vibrar. [...] además la propia DINAMA cuando plantearon esto primero que empezó, el proyecto, dijeron que la afectación era de cinco cuadras a ambos lados de la vía, o sea, si ellos mismos lo dicen, fijate las casas que están al lado” (entrevista n.º 15).

Según su relato las expropiaciones totales aumentan justamente por el costo que supone evitar problemas constructivos a las casas cercanas a las vías. “Por ejemplo, [...], ahí desde Uruguayana hasta Capurro, las casas que están sobre este lado, que deben ser como unas 10, 12 casas, por ahí, están muy pegadas a la vía también, están como nosotros, pero bueno son casas más viejas [...] no les dieron la expropiación total, sin embargo ahora parece que sí, parece ser que la misma empresa constructora le sugirió al Ministerio que las expropiara totalmente porque tratar de hacer la obra intentando no, no, no, perjudicar esas casas, iba a ser tan caro, tan caro, que iba a ser mejor expropiar y bueno vino la expropiación y las van a tirar abajo esas casas, todas” (entrevista n.º 15).

Dos vecinas que viven en una propiedad horizontal relatan que “vinieron del Ministerio a traernos los papeles”; pero las dos acordaron no aceptar la expropiación. Les dijeron entonces que “aunque nosotros no aceptáramos eso se iba a hacer, o sea esa expropiación existe, lo único es que iba a pasar a Judicial que nos iba a llevar años cobrar después ese dinero”. Ella sostiene que no pueden aceptarlo: “Pero no, a mí no me importa, me parece que mis principios están primero que ese dinero que me puedan dar, y a ella le pasó lo mismo”.

Militante del Frente Amplio de toda la vida, se manifiesta desilusionada de la conducción política, entiende inexplicable la firma del contrato y la falta de previsión de los efectos de un tren que pase por la capital transportando ácido sulfúrico. Al igual que otras entrevistadas, esboza la idea que el “sacrificio” a la que la exponen valdría la pena en otras circunstancias, pero que rechazan tener que pagar un precio tan alto en sus vidas por algo que no solo no lo vale, sino que consideran perjudica al país en múltiples dimensiones.

“Yo te digo, estoy decepcionadísima, desilusionadísima porque realmente me dolió todo lo que hicieron y como que (...) a mí me afecta que sea en mi casa, me afecta más el mal al país, porque yo digo, tienen derecho esta gente a perforar y sacar agua del acuífero, el agua, el agua que va a ser motivo de guerra. Si vos me decís, vamos a dársela a los pobres africanos que están tomando agua barrosa, hay fotos de niños tomando agua de entre el barro, si me decís eso, bárbaro, vamos a dársela porque no somos dueñas del agua que está en la tierra, pero regalársela a una empresa multinacional para que se lleve de millones y que no nos deja nada a nosotros, no puede ser, no tiene sentido, no se explica. Yo nunca fui ambientalista, no milité, ni nada de eso pero vos sabés que (risas), sinceramente, me duele el alma que se hagan estas cosas con nuestra riqueza, no tenemos nada, lo poco que tenemos lo estamos regalando, la tierra, la tierra va a quedar inútil” (entrevista n.º 15).

Por otra parte, estas vecinas explican lo perjudicadas que se ven con una expropiación parcial: “Si nos hubieran dado la expropiación total era otra cosa, porque vos decís bueno, ta, dejamos la casa y buscamos algo, pero al no darte una expropiación total no, no es sustancial, seguís con el problema, lo tenés ahí al lado el problema, el problema existe, entonces no soluciona nada eso”.

La cercanía con la vía, la desvalorización de su propiedad, el riesgo de deterioro de la vivienda, la posible contaminación sonora y de las “vibraciones”, quedarse sin “el apartamentito”, “sin la entrada para el auto”, enfrentarse a un dispositivo burocrático para responder demandas de expropiaciones, trámites, gestiones, búsqueda de información especializada y profesional, supone tiempo, dinero, dedicación. La figura de la “expropiación” como una transacción económica entre el Estado y una propietaria privada, no es suficiente para describir el evento que tiene lugar en la vida cotidiana de un sujeto. La significación concreta que una expropiación supone se

vincula a la edad de los afectados y afectadas, las condiciones de vida, las posibilidades de hacer frente a la situación, entre muchos otros factores, que seguramente el plano económico no agota.

Arturo<sup>22</sup>, marido de una entrevistada, llega al final de la charla e interviene: “Ahhh, isi! ¿A la que le comieron el parrillero? Si, está enojada, seguro. Y sí, porque nunca te van a pagar lo que vos gastaste. Porque claro, yo le estaba diciendo a ella, de un caso de un compañero mío que después que se retira de la policía, que ya había comprado un terreno por allá por camino de las tropas, cerca de Casabó, del Trócoli para abajo, se había hecho terrible casita, demoró como 15 años para terminársela, y cuando la terminó de hacer le pasó de todo, ¿viste? Falleció la señora, y el colector pasaba por donde estaba su casa. ¿Viste? ¿Por qué no lo retiraron 15 metros? Pasaba por el medio de la casa, le pagaron 3 pesos. Se desapareció el muchacho, bueno el veterano. Y un día otro compañero que estaba haciendo un reparto lo ve en un asentamiento porque fue lo único que pudo conseguir para hacerse una casa de chapa y madera. Tenía un chalet que no sabés lo que era y que demoró 15 años para hacérselo. Y que después venga el Estado y te lo coma así, porque realmente te lo come. No te da el valor, porque el valor del metro cuadrado, de la casa, jodete. (...) Ya tenía como 60 años, ya no iba a poder construir otra cosa. Y además porque no tenía 15 años más para juntar, porque ya se había retirado. Nada de nada. Y hacer eso para mi, no va a recuperar. Siempre vas a perder y a perder mal, porque ese tipo quedó en la ruina.”

Ivana<sup>23</sup> vive con una persona con discapacidad severa desde que se mudaron, hace muchos años, a esa casa a la que hoy “el Ministerio viene a traerme los papeles de la expropiación parcial”. La casa ha sido durante años objeto de reformas y remodelaciones para el desplazamiento en sillas de ruedas, y fue dotada, poco a poco y con gran esfuerzo, de equipamiento especial que asegura una mejor calidad de vida para ambas. Fue “hecha” a la medida de sus necesidades, las que difícilmente puedan ser satisfechas en cualquier otra casa. Aún si eligen mudarse, saben que no podrán reproducir las mejoras que fueron realizadas en esa vivienda, dado que los ingresos de Ivana se han reducido drásticamente una vez que se jubiló hace unos años.

---

22 Nombre ficticio

23 Nombre ficticio

## 10. COMPARACIÓN ENTRE LOS BARRIOS

Uno de los puntos medulares que se verifica en los tres barrios estudiados es el malestar por no haber podido contar con información previa sobre el proyecto, participar en las decisiones, sentir que se les daba un lugar legítimo de ciudadanos (como hasta ahora se había declarado, promovido y estimulado en los procesos de descentralización, que por otra parte supusieron dedicación y entrega por parte de muchos vecinos, durante años). Entre las votantes del Frente Amplio este malestar es mayor aún, llegando a la indignación en torno al proceso que siguió la firma del contrato y la velocidad con que comenzaron las obras, sin que ellos hayan tenido oportunidad “de nada” (se repite “es vergonzoso”).

Muchas vecinas reclaman información respecto a las características del tren, de la obra, de las consecuencias que tendrá en cada uno de los barrios, tanto durante la obra como en la fase de implementación. Una de las constataciones más evidentes es que muchas de las entrevistadas dan por descontado que habrá trenes de pasajeros, por ejemplo. Cuando, en realidad, se desconoce el número de trenes que pasarán por día, cuáles serán las modificaciones para la circulación, qué tipo de accesibilidad estará prevista, cuál es la carga que se transportará.

No hubo difusión alguna (material de divulgación, folletos, etc.) para las comisiones vecinales, o juntas locales, o municipios. Esto contribuye a que todo sean rumores, “se dice que”, “me dijeron que el tren...”, pero en realidad no hay certezas. Circula información probablemente incorrecta. En un contexto de puro rumor, de inexistencia de canales formales de información, de falta de difusión adecuada del proyecto, la cuestión en los barrios se “nos vino encima”, fue “de un día para otro”. Sin posibilidad de informarse (porque no se establecieron mecanismos para difundir el proyecto y porque la información con la que cuenta el gobierno para las obras parece ser aún incompleta) la constatación de que el proyecto “era cierto” se dio a partir de la evidencia de las demoliciones, y cuando empezaron las obras que supusieron la “sacada de las vías”.

Aunque en ocasiones aparecen confundidas, o superpuestas, yuxtapuestas, o trenzadas, se distinguen dos planos diferentes a los que nuestras entrevistadas hacen referencia al hablar del tren de UPM en

sus barrios. El primero alude al proceso por el cual este proyecto tomó forma, que implica pensar sobre cuál es el lugar que ellas han ocupado como ciudadanas y cuál ha sido el del gobierno como promotor de la propuesta. Esto incluye las asignaciones de sentido de dichos lugares, las responsabilidades asignadas y asumidas, y las acciones tal y como fueron realizadas.

El otro plano se refiere, propiamente, a lo que piensan que el tren impactará en el barrio, en sus vidas y en su movilidad. En este segundo plano pueden distinguirse, a la vez, tres momentos: a) la fase actual (caracterizada por las acciones previas a la fase de obra del tren; expropiaciones, demoliciones, sacada de las vías del tren viejo, etc.); b) lo que serán las obras y 3) el funcionamiento del tren. En cada una de estas fases se mencionan con diferente énfasis la movilidad, los desplazamientos al interior del barrio y con otros de la ciudad, la inseguridad, la estética, la sensación de abandono y deterioro, el mercado inmobiliario, la predisposición a irse del barrio, emociones vinculadas al proceso, imaginarios que parten de las experiencias pasadas de “otros trenes”, incertidumbre, demanda de información, críticas a la gestión de consulta a la población sobre el proyecto.

Si bien las entrevistadas reiteran una y otra vez que no saben, que no tienen la información necesaria, algunas, las más involucradas y activas en el tema, cuentan que se cumplieron los requisitos legales de consulta a la población. Pero las reuniones no tuvieron difusión suficiente, cambiaron de día, y fueron, además, fechas inadecuadas para realizarlas, en lugares que no se entiende cómo los eligieron. Se “cumplieron las formas” pero no de la manera en la que las instancias de decisión deberían haberse dado.

El malestar también se asocia con el sentimiento de traición por tratarse de un gobierno de izquierda con un presidente médico, y con un ministro encargado de las negociaciones que era vecino de uno de los barrios. Las percepciones respecto al proceso generan malestar y rumores respecto a motivaciones personales porque “de otra forma no se entiende”.

Lo que sí está claro es que la obra representa un sacrificio para los barrios y para las vecinas que los habitan. En más de un caso la valoración del proyecto es en esos términos: se están sacrificando o las están sacrificando. Lo que no queda claro es cuál es la ganancia.

<b>BARRIOS</b>						
DIMENSIONES	<b>Colón</b>		<b>Sayago</b>		<b>Capurro</b>	
	A favor.	En contra.	A favor.	En contra.	A favor.	En contra.
CONSECUENCIAS PARA EL BARRIO	No emergen.	Fragmentación/ Aislamiento.  "Barrio se divide en dos".  "Sacrificio: esto no es para nosotros, es un sacrificio por algo que no es bueno ni para el barrio ni para el país".	No emergen.	Divide al barrio en dos/ fractura social.  Disposición a mudarse.  Muchas casas en venta.	Pasa por debajo; hoy tienen vía.	Algunas afectados por expropiaciones.
CIRCULACIÓN	Promesa del tren de pasajeros (acceso rápido al centro, buenos recuerdos de viajes en el tren anterior de AFE).	Afectación de los recorridos (dificultades para pasar, colapso vehicular de las calles, falta de cruces peatonales).	No emergen.	No se sabe por dónde van a ser los cruces ni cuánto aumenta el recorrido que deben caminar.  Dificultades para personas en sillas de ruedas o con movilidad reducida.	No saben.	No saben.

CALIDAD DE VIDA	Moder-nización y movi-miento para el barrio. <sup>24</sup>	Afectación de la calidad de vida (contaminación sonora, inseguridad, nuevos riesgos, menor habitabilidad del barrio).	No emergen.	El ruido del tren va a ser insoportable. Pérdida de tiempo esperando para cruzar. Aumento de la contaminación. Afectaciones emocionales actuales, mucha angustia, enfermedades por estrés.	La preocupación y críticas se sitúan en el puerto Capurro. Gran molestar con ese proyecto.	
MERCADO DEL SUELO	No emergen.	Desvalorización de las casas.	No emergen.	Desvaloriza el valor del metro cuadrado y la vivienda (su calidad, estética, vista).		Grave; desvaloriza-ción de las casas afectadas.
RIESGOS	No emergen.	Accidentes (en particular riesgo para niños); sustancias tóxicas.	No emergen.	Que se descarrile un tren y contamine todo el barrio con ácido sulfúrico.		Paisaje.
OBRA	No emergen.	Rompieron el barrio, inseguridad, deterioro.	No emergen.	Ruidos, basural, inseguridad por el transitar.	Tiempo acotado.	No sabemos cómo la van a manejar, qué cambios va a producir.
MERCADO DE TRABAJO	Fuentes de trabajo ("dicen que..."); siempre aparece en condicional en los discursos.		No emergen.	Son puestos por corto plazo/Pueden generar que aumente la prostitución.	Va a traer empleos (no para el barrio).	Ni siquiera va a traer empleos; la forestación genera desempleo.

<sup>24</sup> Es relevante señalar que este comentario lo realiza un varón (esposo de una entrevistada que participa al final de la entrevista).

<p>PROCEDIMIENTO DE COMUNICACIÓN/ CONSULTA A VECINOS</p>	<p>No emergen.</p>	<p>Falta de información, falta de participación, nunca nos consultaron. No se entiende por qué el trazado pasa por ahí cuando podría pasar por afuera.</p> <p>No es algo que históricamente sea defendido por la izquierda, ¿cómo el FA aprueba y defiende algo así? Nos tratan de giles, somos el basurero del mundo.</p>	<p>No emergen.</p>	<p>No se los tuvo en cuenta nos tomaron el pelo (se realizan en fechas que no había bus o en horarios de difícil disponibilidad).</p>	<p>Vino el ministro, aunque la reunión fue un caos.</p>	<p>“Vergonzoso, vergonzoso”.</p> <p>“Desilusionada, decepcionada con el FA”.</p>
<p>UPM</p>	<p>No emergen.</p>	<p>UPM no es bueno, erosiona los suelos, contamina el agua, utiliza químicos que en otras partes del mundo están prohibidos.</p> <p>Injerencia local de UPM en diversos sectores: entran a las escuelas, en Paso de los Toros ponen camionetas para llevar a los niños al liceo.</p>	<p>Puede que ser que prepare buenos recursos humanos.</p>	<p>Aumento de prostitución.</p> <p>Injerencia en la educación. No fue un negocio ventajoso para Uruguay. Todo es pérdida.</p>	<p>Sepárennos UPM-Vía ferrocarril.</p>	<p>Un proyecto absolutamente negativo en todo sentido.</p>

**Tabla n.º 1: Síntesis de dimensiones y argumentos respecto a los impactos del tren de UPM en los barrios Colón, Sayago y Capurro.**

*Fuente: Elaboración propia en base a entrevistas del proyecto.*

# 11. LOS DESPLAZAMIENTOS DE LAS MUJERES

En Colón y en Sayago se puede anticipar que, tanto por la frecuencia y la velocidad de los trenes como por el vallado que circundará sus vías, se dará una interrupción del espacio urbano que impactará en el tránsito cotidiano de los habitantes. Expresiones como “va a partir el barrio al medio” o que el tren los va a dejar aislados son recurrentes en las entrevistas a vecinas, principalmente para quienes viven del otro lado. Es que ambos barrios tienen marcada claramente su zona comercial de uno de los lados de la vía, por lo que, para quienes residen del otro lado, el acceso a esos servicios se verá obstaculizado. En el caso de Colón, la zona comercial se extiende hacia el oeste y es atravesada por la avenida Garzón, mientras el centro de Sayago queda ubicado hacia el este de la vía férrea, con Ariel y Sayago como sus arterias principales. ¿Qué pasa con los que viven del otro lado?

El proyecto prevé mantener la mayoría de los pasos a nivel, donde es posible tanto el paso vehicular como peatonal. Sin embargo, para quienes transitan el barrio caminando, son tan importantes los pasos a nivel como los cruces informales.

## **a) Impactos en los recorridos**

Para medir el impacto que tendrá el tren en la vida cotidiana de las mujeres de cada barrio hemos trabajado con la siguiente metodología: en las entrevistas preguntamos acerca de cuáles son los trayectos cotidianos que realizan (se dibujan en un mapa). Luego indagamos sobre las funciones para las que se realizan esos trayectos y preguntamos cuánto tiempo, aproximadamente, les toma el recorrido. Esto permite establecer cómo se verán afectados los tránsitos cotidianos en los barrios estudiados. Para cada uno de los barrios se considera un solo caso que, a modo de ilustración, funciona como ejemplo general. El ejercicio no pretende ser una simulación matemática, sino visibilizar algunas situaciones particulares para tomar en cuenta sus diversas variables.

Para la mirada del urbanismo feminista, es claro que existe una distribución diferencial por sexo entre las funciones que tienen los desplazamientos de los vecinos y vecinas, y entre las distancias que hombres y mujeres recorren (Filardo et al, 2015), (Aguiar, 2017), (Hernández y Rossal. 2013). Estos últimos autores estudian cómo resuelven las familias los trámites que demandan los hijos pequeños (controles de embarazo y pediátricos, vacunación), y el tiempo que les lleva realizarlos. Así, concluyen que esos modos son diferenciales y que esa desigualdad perjudica a las mujeres y los sectores de menos ingresos.

El material de campo de este estudio, referido a Capurro, Colón y Sayago, aporta elementos que van en el mismo sentido, adicionando que el tren incrementa, para las mujeres, el tiempo de desplazamiento habitual. Eso produce que la desigualdad (que ya existía) se incrementa de forma significativa, al menos en Sayago y en Colón.

El trabajo no remunerado de reproducción de la vida familiar estructura los desplazamientos por la ciudad y el barrio en el relato de las mujeres entrevistadas. Las funciones más mencionadas para los recorridos tienen que ver con las compras cotidianas (reproducción), llevar los hijos a la escuela (crianza), ir a los servicios de salud con los hijos (cuidados), etc.

En la gran mayoría de los casos, las vecinas relatan que hacen estos recorridos a pie. Eligen caminar porque las distancias a la escuela no ameritan gastos en transporte colectivo (lo que, de alguna forma, se vincula con las políticas educativas de primaria, ya que la población de las escuelas públicas reside en su área de influencia geográfica). Salvo excepciones (casos de movilidad reducida), los mandados también se realizan a pie, y aparecen –algo también señalado como característica de las prácticas femeninas en los roles tradicionales de género– recorridos polifuncionales, ya que las mujeres aprovechan el desplazamiento a la escuela o la vuelta a casa para las compras y los pagos.

Por su parte, en el caso del traslado al trabajo, algunas vecinas utilizan medios de transporte colectivo y otras van a pie; en todas, el regreso al hogar aparece asociado a las compras cotidianas.

## b) Los hitos urbanos

Enlazados con los desplazamientos polifuncionales, aparecen algunos “hitos” o lugares del barrio que aparecen como claves en los relatos de las vecinas. La carnicería, la panadería, la farmacia, la pollería, Abitab o Redpagos (locales para pagar las cuentas), son habitualmente mencionados. Los centros educativos, particularmente las escuelas de los hijos, y los centros de salud, también forman parte de los recorridos habituales. “Hago mandados más bien a la vuelta, cuando vuelvo [del trabajo]. O me paro en el Abitab de Millán y Cisplatina, no en el de Suárez. O acá en este de Capurro y Coraceros, o paso por la pollería o paso por la carnicería...” (entrevista n.º 14).

Algunas vecinas de Capurro mencionan el supermercado Devoto (Av. Agraciada y Francisco López) como centro de abastecimiento, mientras otras hacen las compras en la feria vecinal de los domingos “donde está la James<sup>24</sup>”, en la calle Fraternidad.

Patricia<sup>25</sup>, que camina más de 6 kms por día (ida y vuelta al trabajo y actividades comunitarias) nos cuenta que cuando sale con el marido va en su camioneta a tomar mate. “A veces vamos al Parque Capurro, pero son muy pocas las veces. En realidad, no. Nosotros con Robert<sup>26</sup>, lo que hacíamos era agarrar la camioneta e íbamos a tomar mate, viste cuando cruzás acá los accesos... Bueno, agarrás como quien fuera para la Ciudad Vieja, entonces hay como un predio en seguida que bajás por Capurro, das la vuelta y en seguida hay un predio donde se paran los autos para mirar el agua (se ríe) y ahí tomábamos unos matecitos. Pero en realidad no, no soy de ir al Prado. Y ta, ya te digo al Parque Capurro muy poco.” Es probable que dentro de poco ese predio ya no exista, ni que pueda verse “el agua” desde ese punto. Las obras del puerto Capurro van a trastornar el paisaje (y sus visuales) para siempre.

---

24 “James” es una marca de electrodomésticos; un importante local de esta empresa se encuentra ubicado en la calle Fraternidad, donde los domingos se despliega una feria. En el caso de esta entrevistada, “la James” aparece como una referencia asociada a la feria; probablemente, en el caso de un varón, pertenecería a otro espacio semántico.

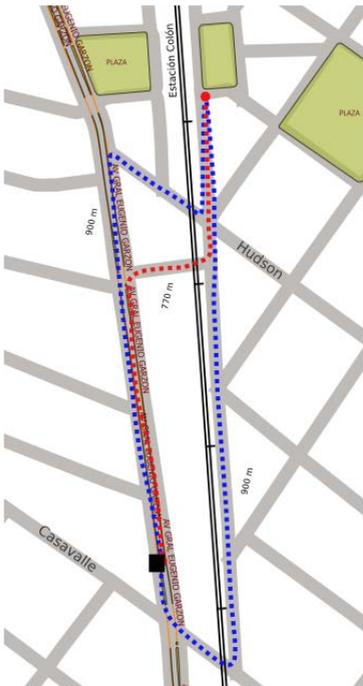
25 Nombre ficticio.

26 Nombre ficticio.

### c) El aumento de las distancias

El mapa siguiente indica, en rojo, el trayecto promedio de una de las vecinas de Colón para llevar a su hija a la escuela (señalada con un cuadro negro). Sale de su casa cercana a la estación, transita por la calle Hansen, paralela a Garzón, y cruza la vía por un pasaje que da a la calle Carve. No es un pasaje vehicular, y aunque una especie de marco de hierro permite suponer que alguna vez fue un cruce oficial para peatones, hoy se encuentra abandonado.

En ese mismo trayecto, esta vecina también suele visitar a sus padres que viven en el camino, muchas veces junto a su hija, a la salida de la escuela. A veces hace mandados en la pañalera que está a unos metros o recorre otros comercios de Garzón; otras veces, después de dejar a su hija en la escuela, el trayecto de vuelta no lo hace hacia su casa sino que sigue por Garzón hasta su lugar de trabajo, cercano a la plaza.



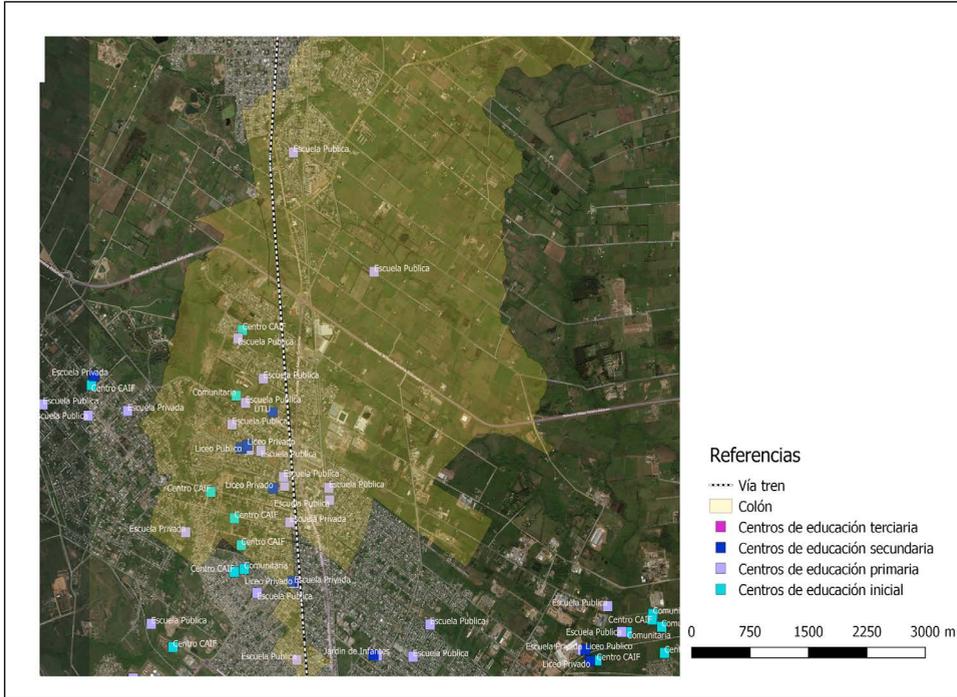
**Recorrido de una de las entrevistadas a la escuela de su hija y pasaje informal sobre Carve.**

*Fuente: Elaboración propia a partir de entrevistas y recorridos por los barrios.*

Aunque no tiene un mantenimiento apropiado, el cruce de la vía hacia la calle Carve sigue siendo un pasaje de gran utilidad para los vecinos de la zona. Si no cruzan por ahí deben caminar hasta Casavalle o desandar camino por Hudson para cruzar la vía y acceder a Garzón hacia el sur. De acuerdo a los planos de proyección publicados en el anexo del Informe Ambiental de DINAMA (2018) no se prevé inicialmente un puente u otro tipo de cruce que habilite mantener el pasaje Carve, por lo que el vallado de la zona vial dejaría, como únicas opciones para los peatones, los pasos nivel de Hudson y Casavalle. Además de la mayor distancia que eso puede implicar (como sucede en el caso específico ilustrado más arriba, en el que el trayecto se ampliaría en casi tres cuadras, considerando ida y vuelta), los peatones deberán compartir el cruce con los automotores.

Los trayectos azules son los caminos alternativos que deberá realizar la entrevistada si ya no puede cruzar por Carve; ambos suponen un aumento del trayecto en aproximadamente 150 metros. Pero, además, si ella no puede cruzar por ahí no podrá mantener sus preferencias, vinculadas a no transitar demasiado por Garzón en épocas de sol y calor -tiene muy poca protección-, ni transitar todo por Hansen -por el mal estado de sus veredas-, ni evitar el cruce de Garzón y Casavalle -peligroso por el poco tiempo que disponen los semáforos para el tránsito peatonal-.

El caso específico relatado no es la única evidencia que permite sostener que el trazado del tren impactará negativamente en los recorridos cotidianos de las vecinas del barrio; también resulta significativo observar la disposición de los centros educativos. Como se advierte en el siguiente mapa, es notorio que los centros públicos de Educación Secundaria (tanto el liceo como la Escuela Técnica) quedan de un lado de la vía férrea (hacia el oeste), en la zona comercial y de servicios. Eso vuelve imperativo el cruce de la vía para los estudiantes que residen del otro lado.

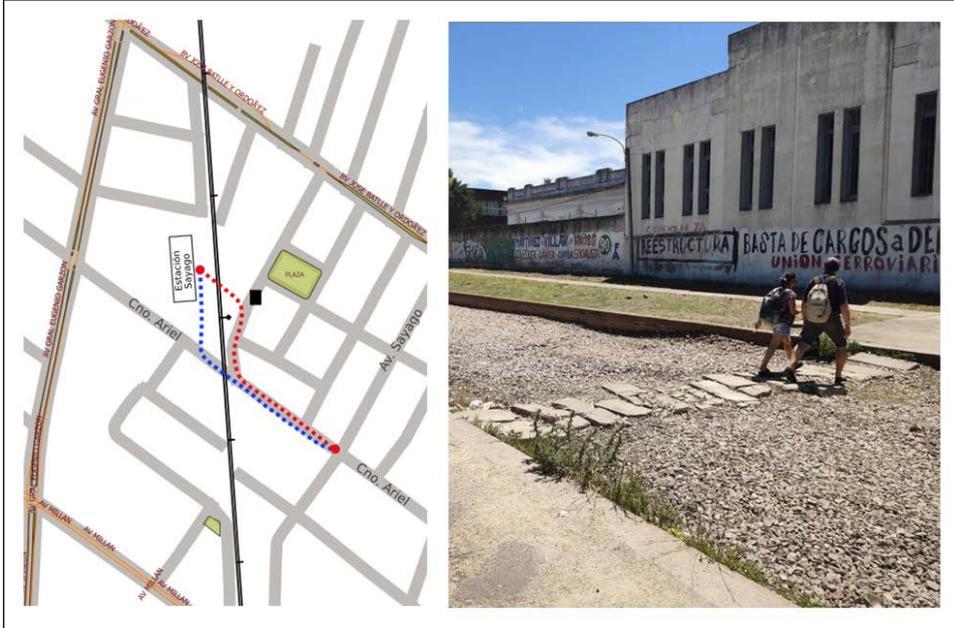


### Localización de centros educativos en Barrio Colón, Montevideo<sup>27</sup>.

Fuente: Elaboración propia a partir de capas geográficas de la Intendencia de Montevideo (2019).

Algo similar a lo observado en Colón sucede en Sayago cuando se considera el cruce informal frente a la estación. Un camino de piedras perpendicular a la vía, que une la estación de Sayago con el predio del Liceo 23, es uno de los pasajes peatonales más utilizados en el barrio. Una de las vecinas consultadas, que reside al Oeste de la vía, recuerda esa “cortada” desde siempre, y hace más de 50 años que vive en el barrio. Es la cortada “de los veteranos”, explica, porque detrás de la estación hay un complejo de BPS que aloja a muchos jubilados.

27 La superposición de las capas geográficas a las imágenes satelitales no es exacta. En los mapas que incluyen información satelital se advierte cierto desfase entre ambos tipos de imágenes, que se entiende no afecta lo que se pretende representar. Las imágenes satelitales se agregan a efectos de contextualizar el equipamiento y la densidad urbana del barrio.



### Recorrido de una de las entrevistadas al centro comercial de Sayago y pasaje informal frente al Liceo 23.

Fuente: Elaboración propia a partir de entrevistas y recorridos por los barrios.

Ella la utiliza cada vez que tiene que cruzar caminando la vía, sobre todo cuando va al supermercado o a la farmacia, cerca de Camino Ariel y Sayago. Muchas veces se baja antes, en el centro, del ómnibus que toma para ir a su trabajo fuera del barrio, y de ahí aprovecha el trayecto hasta su casa para hacer los mandados. El mapa presentado a continuación representa con rojo ese trayecto, y con azul el único camino alternativo si el cruce informal de la estación se elimina. Ese camino implica seguir por la calle Ariel, porque los otros pasos cercanos son o Avenida Millán o Bulevar Batlle y Ordóñez, ya a varias cuadras de distancia. Más que un aumento en la distancia recorrida, el cruce por Ariel implica mayor exposición al tránsito vehicular (por allí transitan, además, las líneas de ómnibus) y la concentración de todos los intentos de cruce por un único lugar.

En el siguiente mapa se representan los recorridos del transporte colectivo y sus paradas; permite observar de qué manera la calle Ariel centraliza el acceso al barrio y el cruce de la vía que atraviesa Sayago.



### Localización de trayectos de ómnibus en barrio Sayago, Montevideo.

Fuente: Elaboración propia a partir de capas geográficas de la Intendencia de Montevideo (dic. 2019).

La eliminación del paso frente a la estación, a su vez, sí implicaría aumentar el recorrido de los estudiantes del Liceo 23 y de la Escuela 52, que viven al otro lado de la vía y utilizan esa cortada para llegar fácilmente a sus clases.



### Localización de centros educativos en barrio Sayago, Montevideo.

*Fuente: Elaboración propia a partir de capas geográficas de la Intendencia de Montevideo (dic. 2019).*

El mapa anterior enseña la ubicación de los centros de educación inicial, primaria, secundaria y terciaria en Sayago y sus alrededores. Al observar la disposición -especialmente de los liceos- se advierte el obstáculo que puede representar la nueva vía en el acceso de los estudiantes de secundaria que viven al oeste del trazado. La zona de influencia del Liceo 23 (el recuadro azul más cercano al trazado vial en el centro de la imagen) se extiende a ambos lados de la vía. Hacia el oeste, el siguiente liceo público se encuentra a varios kilómetros, ya en Nuevo París.

## 12. CONCLUSIONES

El panorama general entre las vecinas entrevistadas es de una altísima incertidumbre, producto de la falta de información y de la ausencia de canales para solicitarla. Las especulaciones de diverso orden no conducen a nada: “porque no sabemos”. Sin embargo, se detecta un conjunto de vecinas que están integrando grupos y se vinculan con diferentes organizaciones para articular un discurso muy consistente, extremadamente crítico, convincente y motivador de acción.

Las críticas al proyecto pueden clasificarse en tres niveles: 1) referido a la segunda planta de celulosa de UPM; 2) referido al contrato que el gobierno nacional del Frente Amplio, en la segunda presidencia de Tabaré Vázquez, firmó en 2019 con la empresa; 3) vinculado al trazado del tren que transportará la celulosa desde la planta (ubicada al borde del Río Negro, cercana a Paso de los Toros) hasta el puerto de Montevideo. Estos niveles aparecen, en ocasiones, mezclados en los discursos de las entrevistadas, que los alternan en sus argumentos contra el tren.

Frente a este discurso crítico -en ocasiones furiosamente crítico-, se detecta una profunda oscuridad. Desde el sistema político no se reportan argumentos a favor del tren ni del trazado proyectado para él. Cual fantasma que se anuncia con diversas señales, el proyecto empezó a llenar todo con grúas, sacó las vías que ya existían, trajo nuevos personajes (los obreros que perforan y tapan y no se sabe con exactitud qué están haciendo). Esta forma de intervención destruye el patrimonio: se incendia una casilla de AFE en Colón, desaparecen los durmientes, se llevan las vías que estuvieron ahí durante la vida de muchas vecinas, aparecen cedulones de expropiaciones. El fantasma cobra vida: el tren “se viene”. Reina el desconcierto, porque nadie sabe bien cuál será su carga ni cada cuánto tiempo la transportará.

Lo más impactante es que aún frente a esa materialización, frente a esas señales que manifiestan que a “este tren no lo para nadie”, la comunidad sigue esperando algo indefinido. Las vecinas creen que “algo va a pasar”, “no sabemos qué”. Es como si estuvieran en una pesadilla, esperando despertarse para que “todo vuelva a la normalidad”, aunque se trate de una “nueva normalidad” como esa de la que habla el Presidente de la República al referirse al cambio que producirá, inexorablemente, la crisis

del coronavirus. El covid-19 no logró activar, a pesar de todo, la cláusula del artículo 7 para revocar el contrato ROU-UPM; es otra señal de que al tren no lo para nadie, ni el virus que puso en jaque al mundo entero.

Es cierto que existe un discurso organizado en diversos puntos del país, holístico, que integra al proyecto UPM con los compromisos del gobierno. Pero no se manifiesta un claro referente que argumente a favor de la construcción de la tercera planta de celulosa en Uruguay o del trazado del tren, y que explique cuál es el beneficio que trae el proyecto al país, cuáles son los réditos para la gente. Ni la empresa, ni el gobierno, ni ninguna otra institución pública: nadie dice nada, no parece haber relato.

La campaña electoral del 2019 se cubrió de un pacto de silencio al respecto. Las preguntas de los medios masivos se redujeron a “¿se sigue con el contrato con UPM?”, pero no se cuestionaron los contenidos de ese contrato ni sus consecuencias. Por su parte, el presidente electo -que asumió el 1 de marzo del 2020-, a fines del 2019, cuando formaba parte de la oposición, había hecho críticas relativas a las condiciones del contrato y a los procedimientos formales que se habían seguido para firmarlo (aunque no a la instalación de la planta de celulosa). Hoy, frente a la simple y escasa pregunta que le formula la prensa: “¿se sigue adelante con el contrato UPM?”<sup>28</sup>, esgrime como único argumento que Uruguay debe cumplir con sus compromisos anteriores.

Todo es secreto, confidencialidad, oscuridad y ocultamiento. Fue tan opaco el procedimiento de elaboración y difusión del contrato como lo son las condiciones a las que se compromete el gobierno, entre las cuales se encuentra la construcción del tren. Esta manera de hacer las cosas contraviene notoriamente todos los esfuerzos para garantizar la transparencia de la información pública. Contraviene, también, una reivindicación que la izquierda trató de llevar adelante durante 30 años al frente del gobierno municipal de Montevideo, esa que implicaba promover la construcción ciudadana y la gestión colectiva, trabajando la dimensión territorial de las comunidades en los proyectos que las involucran.

La decisión de no tener en cuenta la voz de la gente es realmente grave para la gestión del Frente Amplio, porque va en contra de todas las herramientas diseñadas en el arduo proceso de descentralización en municipios, que

---

28 Fernández, P (2020)

incluye las elecciones locales y vecinales. Va en contra del tiempo, el trabajo y la dedicación de los representantes, de los trabajadores. Va en contra de los presupuestos participativos y de la bidireccionalidad de la información, y modifica -sin vuelta atrás- la planificación urbana de la ciudad por al menos tres décadas. Todo se desvanece con el advenimiento de “esa mole tremenda”, como una vecina describe lo que será el tren de UPM.

Sin embargo, frente a la oscuridad y al anonimato (nadie se hace cargo), el discurso crítico aparece con fuerza, cada vez más convincente. Ofrece datos que nadie niega, estima cifras que nadie cuestiona, muestra falencias que nadie defiende. ¿Es posible que “el que calle otorgue”, como dice el dicho popular? Pese a todos los poderes, a los acuerdos políticos que se hacen cada vez más evidentes, al peso de los compromisos anteriores y a la fidelidad partidaria que caracterizó a la izquierda en Uruguay, no es imposible que el discurso crítico logre cierta hegemonía: es la única voz que se levanta para hablar del proyecto. Esa voz adquiere cada vez más relevancia social y mediática, y enciende una luz para la acción colectiva.

Mientras, la vida cotidiana de las vecinas transcurre en el desconcierto. Están afectadas por las expropiaciones, por la angustia de perder el barrio de toda la vida, por el miedo de quedar aisladas. Sienten que tiemblan los cimientos de sus casas, que en algunos casos tienen más de cien años de construidas. Esas viviendas que se construyeron en un barrio obrero y próspero como Sayago, en un barrio de casas quinta como Colón o en el coqueto Capurro, paseo del Miguelete, a minutos del centro de la capital. De la mano del capitalismo, el ferrocarril, que a fines del siglo XIX fuera “motor del progreso”, deviene, en pleno siglo XXI, en el tren de la desposesión.

Hay incertidumbres que duelen y afectan la salud porque implican romper los vínculos próximos y desarticular la red de cuidados, el sostenimiento mutuo del día a día, los recorridos cotidianos. Es cierto que también se ve afectado el comerciante del barrio, que va a perder clientes porque van a quedar del otro lado de la vía, pero el impacto diferencial en las mujeres es innegable. Las mujeres, gestoras de la dinámica del barrio, cuestionan el megaproyecto, problematizan la geopolítica de la desposesión. Se preocupan de lo que puede pasar con otras mujeres en situación de prostitución, despliegan estrategias para transitar la noche en este nuevo escenario desconocido. Se organizan para pensar en las niñas, niños y adolescentes, aunque sus

hijos e hijas ya sean mayores de edad. Denuncian el peligro de accidentes, el riesgo de enfermedades respiratorias, la pérdida de autonomía de las personas dependientes.

Para ellas, sostener la comunidad es un impulso más fuerte que defender los intereses particulares. Organizadas adentro de sus casas o recorriendo las ferias, utilizan el boca a boca para alertar sobre las externalidades invisibilizadas de este proyecto. Hablan de los puestos de trabajo precarios, temporales, que son solo para varones; expresan sus temores a la contaminación de la tierra y del aire, a la falta de un plan de contingencia frente a un descarrilamiento; transmiten a los demás que el contrato es “mal negocio” para el país. Hacen frente a la explotación ilimitada de sus cuerpos y sus territorios, y reconocen la necesidad de exponer que la economía debe estar al servicio de la vida y no de la producción. Las mujeres, históricamente cuidadoras, entienden que el sostenimiento de la vida depende de otras variables que no se miden con el valor económico y que un buen negocio es aquel que es respetuoso del ambiente y las personas, porque el “bien vivir” está en la participación activa de la comunidad y en el cuidado de la diversidad que la sostiene y caracteriza.

## 13. BIBLIOGRAFÍA

Cevedio, M. (2011) Arquitectura y género. II Jornadas del Centro Interdisciplinario de Investigaciones en Género, 28, 29 y 30 de septiembre de 2011, La Plata, Argentina. En Memoria Académica. Disponible en: [http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab\\_eventos/ev.4913/ev.4913.pdf](http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.4913/ev.4913.pdf)

Chávez Hoyos, M. (2010) Trabajo femenino: las nuevas desigualdades. UNAM, Instituto de Investigaciones Económicas, México.

Col·lectiu Punt 6 (2019) Urbanismo feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida. Virus Editorial. Barcelona.

DINAMA (2018) Informe Ambiental Resumen (IAR): "Proyecto Ferroviario Montevideo-Paso de los Toros". Disponible en: <https://www.dinama.gub.uy/oan/wp-content/uploads/2017/12/38.-Informe-Ambiental-Resumen-Proyecto-Ferroviario-Montevideo-Paso-de-los-Toros.pdf>

DINAMA (2018) Resolución Ministerial 4-10-2019. Disponible en: <https://www.dinama.gub.uy/oan/proyectos/proyecto-ferroviario-montevideo-paso-de-los-toros/>

Durán, M.A. (2008) La ciudad compartida. Conocimiento, afecto y uso. Versión revisada para su publicación en América Latina. Ediciones Sur. Santiago de Chile.

Facio, A. y Fries, L. (2005) Feminismo, género y patriarcado. Academia Revista sobre enseñanza del Derecho en Buenos Aires, Págs. 259-294. Universidad de Buenos Aires. Disponible en: [http://www.derecho.uba.ar/publicaciones/rev\\_academia/pub\\_ra\\_n6.php](http://www.derecho.uba.ar/publicaciones/rev_academia/pub_ra_n6.php)

Federici, S. (2018) El patriarcado del salario. Críticas feministas al marxismo. Tinta Limón, Buenos Aires.

Fernández, P. (2020) Segunda planta en Uruguay. Contacto con UPM: gobierno reafirma la histórica inversión en celulosa Diario El País, 3 de abril de 2020. Disponible en: <https://www.elpais.com.uy/informacion/politica/contacto-upm-gobierno-reafirma-historica-inversion-celulosa.html>

Filardo, V. (2010) Miedos urbanos en Montevideo. Revista RECSO. Volumen 1, número 1, 2010. Universidad Católica del Uruguay. pp 10-31 Disponible en: <https://montevideo.gub.uy/sites/default/files/biblioteca/marielasolari.pdf>

Fontenla, M. (2008) ¿Que es el patriarcado? Mujeres en red. El periódico feminista. Disponible en: <http://www.mujiresenred.net/spip.php?article1396>

Gago, V. (2019) La potencia feminista o el deseo de cambiarlo todo. Tinta Limón. Buenos Aires.

Gago, S. (2018) Relatos del 900: Personas, familias y lugares que marcaron una época. Ediciones B, Montevideo.

Gamba, B. (edit.) (2007) Diccionario de Estudios de Género y Feminismos. Biblos, Buenos Aires.

Girola, M.F. (2013) Procesos de heterogeneización y homogeneización socio-residencial. en María Carman, M.; Vieira da Cunha, N. y Segura, R. Segregación y diferencia en la ciudad. FLACSO, CLACSO, MDUV. Quito- Ecuador

Hernández, D.; ROSSAL, C. (2013) Tiempo urbano, acceso y desarrollo urbano. Cuadernos sobre desarrollo urbano. El futuro en foco. PNUD. Montevideo.

Intendencia de Montevideo (2014) Historia barrio Colón. Disponible en: <https://montevideo.gub.uy/areas-tematicas/cultura-y-tiempo-libre/barrios/historia-barrio-colon>

Intendencia de Montevideo (2019) Montevideo Mejora. Parque Capurro renovado y con memoria. Disponible en: <https://montevideo.gub.uy/noticias/urbanismo-y-obras/parque-capurro-renovado-y-con-memoria>

Lefebvre, H. (1969) El derecho a la ciudad. Península. Barcelona.

Melazzi, G., Yohai, W. y Bacchetta, V. (2019) La entrega. El Proyecto Uruguay-UPM. Movimiento por un Uruguay Sustentable (MOVUS), Montevideo.

MTOP (2019) Comienza construcción de puerto pesquero Capurro. Publicado el 15/08/19 en: [http://www.mtop.gub.uy/-/comienza-construccion-de-puerto-pesquero-capurro?p\\_p\\_state=maximized](http://www.mtop.gub.uy/-/comienza-construccion-de-puerto-pesquero-capurro?p_p_state=maximized)

Muxí, Z. (2011) Reflexiones en torno a las mujeres y el derecho a la ciudad desde una realidad con espejismos. Revista Serie Derechos Humanos Emergentes, Vol. 7. El Derecho a la Ciudad. Barcelona: Institut de Drets Humans de Catalunya (IDHC).

Olveiro Ramos, A. (2013) Barrio Peñarol, industria, trabajo, cultura y gloria deportiva. Disponible en: <http://armandolveira.blogspot.com/2013/10/barrio-penarol-industria-trabajo.html>.

Perez Sanz, P. (2013) Reformulando la noción de “Derecho a la Ciudad” desde una perspectiva feminista. Encrucijadas. Revista Crítica de Ciencias Sociales nº5, 2013, pp. 92-105. Disponible en: <http://www.encrucijadas.org/index.php/ojs>

Presidencia de la República (2020) Firma constructora de puerto montevideano de Capurro utiliza geocontenedores por primera vez en Uruguay. 18 de febrero de 2020 en: <https://www.presidencia.gub.uy/sala-de-medios/fotografias/Firma-constructora-puerto-montevideano-Capurro-utiliza-geocontenedores-primera-vez?img=9#vista-ampliada-img>

Vacca, L. y Coppolecchia (2012) Una crítica feminista al derecho a partir de la noción de biopoder de Foucault. Revista Páginas de Filosofía, Año XIII N° 16, Págs. 60-75. Recuperado el 15/3/2020 de: <http://revele.uncoma.edu.ar/htdoc/revele/index.php/filosofia/article/view/15/15>

## **Notas de prensa consultadas**

Bacchetta, V. (2020) Reclaman la suspensión del contrato con UPM. Diversos sectores sociales y políticos consideran que la emergencia generada por el coronavirus habilita al Estado uruguayo a suspender los compromisos con la multinacional finlandesa. En Sudestada. 30/03/2020. Disponible en: [https://www.sudestada.com.uy/articleId\\_\\_667ef28d-3f02-4480-9224-9553c19e38e5/10893/Detalle-de-Noticia#.XrWTfrDNWaM.mailto](https://www.sudestada.com.uy/articleId__667ef28d-3f02-4480-9224-9553c19e38e5/10893/Detalle-de-Noticia#.XrWTfrDNWaM.mailto)

El Observador (2018) Informe de UOM advierte por más delincuencia con la llegada de la segunda planta. 11 de octubre de 2018. Disponible en: [Informe de UPM advierte por más delincuencia con llegada de la segunda planta](#)

El País (2020) Corte Electoral desestima referéndum por el tren de UPM. 5 de abril de 2020. Disponible en: <https://www.elpais.com.uy/informacion/politica/corte-electoral-desestima-referendum-tren-upm.html>

Nahoum, B. (2019) El tren que hará temblar las raíces de los árboles. 7 de marzo de 2019. Disponible en: <https://brecha.com.uy/el-tren-que-hara-temblar-las-raices-de-los-arboles/>

Subrayado (2020) Arbeleche: “No podemos paralizar la economía y esperar a que no tengamos más coronavirus” 15 de abril de 2020. Disponible en <https://www.subrayado.com.uy/arbeleche-no-podemos-paralizar-la-economia-y-esperar-que-no-tengamos-mas-coronavirus-n620321>

Tapia, C. (2017) El ferrocarril que lo cambia todo. Desplazados por el tren. Que Pasa. Diario el País. 12 de noviembre de 2017. Disponible en <https://www.elpais.com.uy/que-pasa/desplazados-tren.html>

Urruzola, J.P. (2016) Montevideo y la celulosa. Semanario Brecha. 16 de diciembre de 2016. Disponible en: <https://brecha.com.uy/montevideo-la-celulosa>

Urruzola, J.P. (2019) La política de la bahía que el tren va a liquidar. Montevideo en problemas. Semanario Brecha. 5 de julio de 2019. Disponible en: <https://brecha.com.uy/la-politica-para-la-bahia-que-el-tren-de-upm-va-a-liquidar/>



# **VOCES, RUIDOS, SUSURROS Y SILENCIOS**

**Qué dicen las organizaciones sociales sobre el  
Ferrocarril Central en tres barrios de Montevideo  
(*Colón, Capurro y Sayago*)**

Equipo:  
Cecilia Gordano  
Lilián Celiberti

Esta investigación es impulsada por Cotidiano Mujer y el Colectivo Ecofeminista Dafnias, en convenio con la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de la República.

El trabajo de campo y el informe preliminar fueron realizados por Cecilia Gordano y Lilián Celiberti entre diciembre de 2019 y abril de 2020. Agradecemos a todas las personas que colaboraron con este estudio, compartiendo su testimonio y/o tendiendo puentes con organizaciones y colectivos. También agradecemos a Leticia de la O Barrera, quien colaboró con la desgrabación de algunas entrevistas.

No nos quedamos callados, pero no tenemos una fuerza grande en el barrio. Cuando nos enteramos, ya estaba todo trazado. Golpearon la puerta de los vecinos y avisaron por dónde va a pasar el tren. El pescado ya estaba vendido.

**(persona vinculada al Centro Comercial e Industrial de Sayago)**

A mí no me pareció una cosa [mala]... un cuco. A nuestro barrio lo va a favorecer porque tiene 146 años y no tiene calles, no tiene saneamiento; entonces en el paquete de UPM entró saneamiento, calles, luminarias y unir nuestro barrio con La Paz.

**(persona vinculada a la Casona de Abayubá, Colón)**

El tema es que esto es un monstruo, ni siquiera el Municipio creo que tenga mucha voz o voto para frenar nada. Me parece que está todo el mundo diciendo que ni ahí con UPM [pero] se ha firmado. Entonces, a mí como que me gana un poco la desidia de decir... ¡¿A quién le vamos a decir qué [cosa]...?! No sé... ¿me ato a la vía, tipo dibujito animado? Ya llegará el momento de pensar la estrategia, pero no está muy claro ante quién, ¡si no hay quién!

**(integrante del colectivo El Picadero, Capurro)**

Tenemos la obra del tren encima, hay excavaciones próximas a las casas, estamos tratando de obtener respuestas.

Hay ruidos y maquinaria todo el día.

**(integrante del colectivo Por el costado de la vía)**



## RESUMEN

Esta investigación analiza el rol de la sociedad civil en el conflicto multidimensional –social, económico, político, ambiental y cultural– suscitado por el trazado de las vías del proyecto Ferrocarril Central (FC). Las organizaciones sociales son entendidas como verdaderas escuelas de participación ciudadana y como una de las principales expresiones de una sociedad con salud democrática. En función de ello, se diseñó un estudio exploratorio que releva el posicionamiento, las estrategias y los desafíos de las organizaciones sociales referentes en tres barrios de Montevideo afectados por las obras: Colón, Capurro y Sayago.

Si bien no existe unanimidad en el posicionamiento respecto de las obras del FC, las 12 personas consultadas como representantes de organizaciones barriales se identificaron con tres tendencias interrelacionadas que atraviesan la diversidad de realidades mapeadas: 1) falta de posicionamiento de muchas organizaciones referentes en los territorios afectados; 2) opacidad informativa en torno al proyecto FC; y 3) percepción generalizada de incertidumbre ante el futuro. En este escenario, el rol de los actores sociales organizados –en especial en torno a lo socioambiental– ha sido clave para colocar el tema en la agenda pública, dinamizar el debate ciudadano y suplir la desinformación y la incertidumbre mediante el despliegue de estrategias centradas en informar, concientizar y apoyar las iniciativas de actores locales con el objetivo de desviar el trazado propuesto del proyecto fuera de los centros poblados. En este sentido, se destaca la actuación de los colectivos Por el costado de la vía y No al tren de UPM. A su vez, el movimiento socioambiental enfrenta innumerables obstáculos externos –la criminalización de la protesta, incluyendo la represión, así como la politización partidaria de los actores y las agendas reivindicativas de la sociedad civil– y también a la interna, dada la diversidad de intereses, posicionamientos ideológicos y formas de entender y hacer política.

De las 12 organizaciones barriales consultadas, solo una se manifestó abiertamente a favor del FC (Concejo Vecinal Zonal 12); tres se manifestaron en contra (Centro Comercial e Industrial Colón, *La Bicicleta* y *La12.TV*). Las ocho organizaciones restantes no tenían una posición definida por falta de información y de discusión colectiva. Este vacío, informativo y político, sugiere que es necesario promover un debate amplio en los barrios y las comunidades afectadas por el FC para que sus habitantes adopten un rol activo y crítico en la configuración de sus territorios e incidan en las decisiones que impactan directamente en su vida cotidiana. A partir del trabajo de campo, algunas organizaciones manifestaron interés por hacerlo, fomentaron un debate interno e interactuaron con otros grupos locales. Aunque todavía son muy incipientes, estos procesos fortalecen la democracia y se verían ampliamente beneficiados si contaran con un acompañamiento institucional. Para ello, es importante el impulso de los operadores políticos municipales, departamentales y nacionales, y su predisposición política a reconocer el rol clave que las organizaciones y los colectivos sociales tienen en el diseño y la implementación de políticas públicas y planes de desarrollo urbano.

# 1. INTRODUCCIÓN

La noticia de la obra del Ferrocarril Central (FC) irrumpió en la agenda sociopolítica uruguaya como un tren bala: silenciosa y veloz. Silenciosa porque sus promotores políticos y económicos han ocultado, tergiversado y manipulado información relevante sobre el proyecto, principalmente a quienes viven cerca del trazado de las vías. A finales de 2018, muchos habitantes de estas zonas se inquietaron al observar que obreros y técnicos merodeaban por las proximidades de sus casas, medían distancias y hacían proyecciones junto a las oxidadas vías del ferrocarril. Algunos se organizaron para pedir explicaciones, informarse por su cuenta, desafiar el silencio institucional y hacer valer sus derechos. En ese sentido, se destacan los colectivos Por el costado de la vía (Montevideo) y No al tren de UPM, que impulsa iniciativas legislativas<sup>1</sup> en las localidades afectadas (Canelones y Montevideo) y actividades de difusión en torno a la problemática del tren. Existen, además, otros colectivos en Durazno y Florida que también llevan adelante iniciativas legislativas en otros tramos del trazado (Durazno y Florida).

Veloz porque a la hora de organizarse y movilizarse, las y los actoras/es sociales han enfrentado –y enfrentan– numerosas dificultades y presiones, en una carrera contra los tiempos de un proyecto que se anunció y se ejecutó

---

1 El artículo 305 de la Constitución prevé la posibilidad de someter a consulta popular local aquellos asuntos que reúnan una adhesión firmada del 15% de las personas registradas en el padrón municipal. Estas adhesiones se presentan a la Junta Departamental correspondiente, que puede, en un plazo de 60 días, aceptarla (se establece como norma para esa localidad y se comunica al gobierno nacional) o rechazarla (se somete a referéndum local, a través de la Suprema Corte de Justicia). En relación al FC, se recolectaron firmas en los cinco departamentos afectados (Montevideo, Canelones, Florida, Durazno y Tacuarembó). Al cierre de este trabajo, sólo se había alcanzado el porcentaje de apoyo requerido en Canelones, Florida y Durazno. Sin embargo, estas iniciativas no prosperaron porque la Corte Electoral las rechazó por unanimidad, al considerar que las obras del FC no son una competencia departamental sino nacional, y que por lo tanto las iniciativas locales son improcedentes. Ver por ejemplo <https://www.diariolajuventud.com/single-post/2020/04/25/Corte-Electoral-rechaz%C3%B3-tambi%C3%A9n-miles-de-firmas-de-floridenses-contra-tren-de-UPM> y [https://www.sudestada.com.uy/articled\\_33c51b18-0da7-481c-90c4-af58da2f229f/10893/Deta-llle-de-Noticia](https://www.sudestada.com.uy/articled_33c51b18-0da7-481c-90c4-af58da2f229f/10893/Deta-llle-de-Noticia)

con una velocidad y una contundencia inusitadas para un país que se había olvidado de sus trenes. Lejos de apostar por un sistema multimodal de transporte (carga y pasaje), los sucesivos gobiernos nacionales, por acción y omisión, priorizaron el desplazamiento por carreteras y relegaron a un segundo plano las vías, los ferrocarriles, la Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE) y sus trabajadores. En este escenario de decadencia histórica de AFE y en pocos meses, se anunciaron, se licitaron y se comenzaron a ejecutar las obras del FC. Así, en agosto de 2017, antes de que UPM confirmara si construiría o no la segunda planta de celulosa en Uruguay, las autoridades del Poder Ejecutivo se apresuraron a presentar públicamente el proyecto FC como una iniciativa para reactivar la infraestructura ferroviaria, independientemente de los requisitos de la multinacional. La histórica inversión prevé que “la construcción y [el] mantenimiento de 273 kilómetros de vías férreas entre el Puerto de Montevideo y la ciudad de Paso de los Toros” permita “la circulación de trenes de carga a 80 kilómetros por hora y 22,5 toneladas por eje”.<sup>2</sup> En noviembre de ese año, el gobierno dio a conocer el Pliego de Bases y Condiciones y el 7 de ese mes se firmó, finalmente, el contrato ROU-UPM, entre la República Oriental del Uruguay y la empresa finlandesa. En noviembre de 2018, la obra quedó adjudicada al consorcio de empresas Grupo Vía Central, en medio de fuertes polémicas en varios frentes: las empresas concursantes se quejaron de la falta de transparencia; algunos juristas denunciaron que el contrato ROU-UPM es inconstitucional (Bacchetta, Melazzi y Yohai, 2019); vecinas/os afectadas/os organizadas/os hicieron notar la falta de estudios de impactos y de instancias consultivas o participativas con la ciudadanía; y un largo etcétera.

Pero nada estaba librado al azar. Operadores políticos y económicos se blindaron ante las críticas y los cuestionamientos y dieron luz verde al proyecto. Ni siquiera el nombre “Ferrocarril Central” parece casual: así se llamó la primera empresa ferroviaria nacional, que fue creada en 1866. Desde un punto de vista semántico, con este guiño histórico se busca capitalizar los sentimientos de simpatía y nostalgia que el tren evoca en el imaginario popular uruguayo, como garante e impulsor de progreso y desarrollo. Sin embargo, a diferencia de aquella empresa estatal surgida a mediados del siglo XIX para uso y goce de la sociedad uruguaya, el proyecto actual surgió, en gran medida, como requisito de la empresa finlandesa UPM-Kymmene para efectivizar su multimillonaria inversión e instalar su segunda planta de celulosa en Uruguay.

---

<sup>2</sup> <http://ferrocarrilcentral.mtop.gub.uy/inicio>

Ambos proyectos, el FC y la planta de celulosa, han estado intrínsecamente vinculados desde sus inicios, aunque sus promotores insisten en que el proyecto del tren es independiente. Además, ambos han recibido, por varios motivos, cuestionamientos: por la falta de transparencia en las negociaciones entre el gobierno y UPM, y en relación a las concesiones de obra; por errores jurídicos y legales en la firma del contrato ROU-UPM entre representantes del Estado y de la empresa;<sup>3</sup> por contener cláusulas abusivas que van en detrimento de los intereses económicos, culturales y socioambientales del pueblo uruguayo, que atentan contra la soberanía nacional y la autonomía de la educación pública; por las graves carencias de información pública sobre las negociaciones y de promoción de mecanismos participativos de consulta; por las fallas en las políticas de control del impacto ambiental de las obras; por las violaciones a la legislación sobre ordenamiento territorial y medio ambiente, entre otros (Bacchetta, Melazzi y Yohai, 2019).

El conflicto generado en torno al contrato ROU-UPM es multidimensional, y en él que se superponen cuestiones económicas, políticas, jurídicas, ambientales, sociales y culturales. Además, las fuerzas en puja parten de condiciones sumamente desiguales: por un lado, los actores políticos y económicos monopolizan recursos, saberes y decisiones; por otro, la ciudadanía auto organizada lucha para que se respeten los derechos de las personas (a la información, a la participación, a la libertad de expresión, a una vida libre de violencia, al acceso a recursos naturales básicos, entre otros) y se atiendan sus legítimos reclamos.

Frente a este desfasaje de fuerzas y recursos, sería tramposo aspirar a tener una visión neutral de los hechos. Por el contrario, apostamos por el conocimiento situado, generado a partir de una perspectiva feminista e interseccional que evidencie y ofrezca un análisis crítico de las desigualdades de poder generadas por los sistemas patriarcales, capitalistas, extractivistas, clasistas, racistas y colonialistas que organizan la vida. En este escenario, desde Cotidiano Mujer nos posicionamos desde y con los territorios y los

---

<sup>3</sup> Ver por ejemplo: <https://www.facebook.com/movus.uruguay/photos/respuesta-a-defensores-del-contrato-rou-upmel-funcionario-de-la-opp-pedro-apezte/1535431039934704/>  
[https://www.sudestada.com.uy/articleId\\_db7790b6-cfc5-44d9-83cb-8424906fe6fe/10893/Detalle-de-Noticia](https://www.sudestada.com.uy/articleId_db7790b6-cfc5-44d9-83cb-8424906fe6fe/10893/Detalle-de-Noticia)  
<https://ladiaria.com.uy/articulo/2019/8/improvisando-sobre-el-contrato-entre-upm-y-el-gobierno/>

cuerpos más violentados, que son también los que resisten y buscan alternativas para transformar la realidad.

En Uruguay, los proyectos extractivistas avanzan en un clima de gran desinformación y falta de consensos; amplios sectores de la población se debaten entre el descontento, la lucha, la represión, el desconcierto y la apatía. Frente a esto, estamos convencidas de que es necesario generar espacios de diálogo y conocimiento para reactivar el debate público sobre los bienes comunes y los derechos humanos y ambientales.

En esta oportunidad, nos centramos en los impactos del FC –más conocido como “el tren de UPM”– en la vida cotidiana de tres barrios de Montevideo: Colón, Sayago y Capurro, cuyos centros urbanos nacieron a la vera de las antiguas vía de un tren que conectaba destinos, estaciones y puntos de encuentro. Ahora, esas mismas vías pueden dividir barrios y amenazar comunidades con la desconexión y la inmovilidad.

A través de los lentes del urbanismo feminista, la geografía crítica y los estudios críticos sobre los movimientos sociales, presentamos este estudio exploratorio, realizado en convenio con la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de la República (UDELAR) con el objetivo de mapear los actores sociales organizados sobre los territorios afectados y analizar sus percepciones sobre las obras del FC. La propuesta fue presentada por Cotidiano Mujer el 29 de julio de 2019 en una reunión abierta del Consejo de Igualdad de Montevideo que funciona en la órbita de la Intendencia (IM); el Departamento de Desarrollo Urbano y la Asesoría de Género apoyaron la propuesta.

## 2. OBJETIVOS Y MARCO TEÓRICO

Este trabajo de investigación surge de la inquietud de conocer de primera mano las experiencias de organizaciones, colectivos y asociaciones sociales en tres barrios de Montevideo especialmente afectados por las obras del FC.

**Objetivo general:** Analizar el rol de las organizaciones sociales activas de Colón, Capurro y Sayago en el conflicto social, económico, político y cultural causado por el trazado del tren de UPM.

### Objetivos específicos:

Mapear las organizaciones sociales activas en el territorio estudiado, identificar su historia, sus objetivos, integrantes, recursos, actividades y vínculos con otras/os actoras/es, organizaciones e instituciones.

Conocer el posicionamiento, las articulaciones y las estrategias de las organizaciones sociales identificadas sobre los impactos que el tren de UPM tiene en los barrios estudiados.

Para enmarcar los objetivos, el estudio recurrió a tres corpus teóricos: el urbanismo feminista, la geografía crítica y los estudios críticos sobre movimientos sociales. Patiño, Gomes, et al. (2019) entrelazan conceptos y enfoques tanto de la geografía crítica como de los estudios críticos sobre movimientos sociales, aplicados al estudio de otros conflictos urbanos en Montevideo. Ello resulta especialmente valioso para el presente estudio en función de los tres ejes conceptuales que proponen:

- a) **Abordaje desde el conflicto:** “Los conflictivistas asumen el conflicto como inherente a cualquier sistema social dadas las contradicciones que lo conforman, siendo un imperativo estructural y motor de cam-

bio. El abordaje desde el conflicto social refiere necesariamente a una forma de concebir la realidad y su funcionamiento, y consecuentemente a una pauta de cómo abordar esta última para transformarla” (Zemelman, 2004, en Patiño, Gomes, et al., 2019: 115).

b) **El territorio como construcción social.** A partir de las teorías de geografía crítica, desarrolladas primero por Henri Lefebvre y luego por David Harvey, el espacio, lejos de ser la escenografía neutra donde las cosas suceden, constituye un actor central de la realidad social. “El territorio es el lugar de convivencia, conflictos y disputas entre diferentes actores presentes. En este sentido, Lopes de Souza (1995) define al territorio como ‘el espacio definido y delimitado por y a partir de relaciones de poder’, explicitando que un territorio es ‘un campo de fuerzas, una tela o una red de relaciones sociales, que a la par de su complejidad interna, define al mismo tiempo, un límite, una alteridad: la diferencia entre nosotros (un grupo, los miembros de una comunidad) y los otros (los de afuera, los extraños)’” (Patiño, Gomes, et al. 2019:116).

c) **La productividad territorial, jurídica y política de los conflictos.** “Para Melé (2016) los conflictos con enclave territorial tienen la particularidad de definir y redefinir el espacio, no sólo en términos de resistencia o resiliencia ante nuevas territorialidades sino también desde una construcción reflexiva del espacio; a esto, dicho autor lo denomina “productividad territorial de los conflictos”. Los movimientos sociales contribuyen al acercamiento a esos conflictos, puesto que la movilización es parte constitutiva de los sujetos colectivos que desarrollan luchas o reclamos respecto de uno o varios derechos, y disputan formas de producir la vida y (en) la ciudad. Estas movilizaciones locales generan procesos de apropiación material de un espacio que conlleva un trabajo de vigilancia localizada, procesos de nominación y valorización, y con ello procesos identitarios y de pertenencia. La territorialización reflexiva implica que algunos “grupos construyen una escena en la cual son debatidas las informaciones sobre las calidades, las evoluciones y el porvenir posible de un territorio y proclaman la necesidad de la implementación de procedimientos de participación y de seguimiento [...] para intentar reducir las incertidumbres ligadas a las dinámicas urbanas y a los usos de suelo’ (2016: 9). Se definen bienes comunes, el patrimonio, estrategias, objetivos, reapropiación del saber de expertos y hasta propiamente redefiniciones de qué es lo local” (Patiño, Gomes, et al. 2019:117).

En tanto, desde el urbanismo feminista se prioriza la vida cotidiana; esta se ubica en el centro de todas las decisiones y planificaciones sobre las ciudades, que son entendidas como un todo interconectado donde las actividades se superponen:

*La perspectiva de género aplicada al urbanismo se entiende desde la experiencia y, por lo tanto, la escala próxima [...] significa poner en igualdad de condiciones las exigencias derivadas del mundo productivo y las derivadas del mundo reproductivo, es decir, las necesidades cotidianas de atención a las personas. Los dos mundos tienen que situarse en el mismo nivel de importancia en las decisiones para evitar ampliar o mantener las diferencias. (Muxi et al., 2011: 109)*

Ello cuestiona paradigmas funcionalistas de la ciudad basados en la sectorización y la zonificación de actividades, una lógica con aspiraciones universalistas que, sin embargo, ignora la realidad cotidiana de amplios sectores de la población (Valverde, 2019):

*Este modelo territorial dificulta el desarrollo de la vida cotidiana e impide que exista una conciliación entre las diferentes actividades que se desarrollan en el día a día. La ciudad zonificada segrega actividades cotidianas como el trabajo, el ocio, la movilidad y la vida familiar, pero la mayoría de las mujeres no separan de esa manera la realización de estas actividades (Darke, 1998, en Valdivia, 2018:21).*

Si se toma en cuenta este enfoque, las obras del FC son altamente disruptivas de la vida cotidiana en los barrios que atraviesa, al dificultar la movilidad de sus habitantes y sus familias en los trayectos diarios que realizan desde sus viviendas hacia los espacios donde interactúan social, cultural, económica y políticamente (lugares de empleo, formación, esparcimiento, aprovisionamiento, centros comunales, centros de salud, etcétera).

Al abordar los impactos del tren de UPM desde estas perspectivas teóricas y epistemológicas, visibilizamos la desigualdad de poder entre los actores involucrados, sus estrategias, sus marcos de referencia y los intereses en juego. Entre los principales tensiones o nudos del conflicto se destacan aquellos que atañen a los modelos de desarrollo y sus consecuencias sobre los recursos naturales y la vida de las personas, así como al rol del Estado en la planificación estratégica, la implementación de políticas públicas (económicas, productivas, reproductivas, laborales, ambientales, etcétera) y la promoción de derechos ciudadanos.

El contrato ROU-UPM y sus efectos asociados (léase el FC, las zonas francas y el puerto) se suman a la lista de conflictos ambientales surgidos durante los tres gobiernos del Frente Amplio (FA), entre 2005 y 2020. En este período, se intensificó el modelo sojero-agroforestal iniciado por gobiernos anteriores (desde la Ley de Definición de Suelos con Prioridad Forestal en 1967 y la Ley Forestal en 1987) y que tiene como corolario la instalación, en el territorio uruguayo, de tres grandes plantas de celulosa, de empresas finlandesas: UPM (ex Botnia, 2005-2007) en Fray Bentos, Montes del Plata en Conchillas (2011) y UPM2 en Paso de los Toros (2020). Durante el gobierno de José Mujica (2010-2015) también se promovió un megaproyecto de minería a cielo abierto que no prosperó, en gran parte, gracias a una gran movilización social en contra de la iniciativa. Sin embargo, el grado de conflictividad ambiental no se vio reflejado en otros ámbitos ni estuvo del todo acompañado por otras fuerzas sociales, ya que la llegada al gobierno de la primera coalición de izquierdas inauguró un período de pactos y desmovilización social. Para entender esta paradoja es necesario contextualizarla en términos del cambio de paradigma que significó la llegada del FA al gobierno: el pasaje de un modelo neoliberal a uno neodesarrollista. Como explican Santos et al. (2013), se trata de un modelo implementado en diversos países de la región cuyas economías han protagonizado un fuerte crecimiento “dinamizado por la renta de los bienes comunes [de la tierra a través de productos agropecuarios, de los hidrocarburos y los minerales], donde el Estado [...] genera condiciones institucionales para el arribo y la permanencia de la inversión transnacional” (Santos et al., 2013: 13).

En el artículo “Seis tesis urgentes sobre el neodesarrollismo en Uruguay”, Santos et al. (2013) analizan las continuidades y las rupturas con el modelo neoliberal anterior y concluyen, básicamente, que el neodesarrollismo “profundizó un régimen de acumulación favorable al capital transnacional que no alteró en lo sustancial el modo de regulación económica forjado durante el período neoliberal” (tesis 1). A diferencia del neoliberalismo, el neodesarrollismo “estableció un nuevo modo de regulación social basado en el incremento de derechos y en políticas sociales compensatorias” (tesis 2) y así “sustentó su legitimidad social en la consecución de avances socioeconómicos de carácter coyuntural que le garantizan al mismo tiempo amplio apoyo popular y respaldo por parte del capital” (tesis 3). Sin embargo, el neodesarrollismo “agudizó dos problemas estructurales centrales: la desigualdad y la dependencia” (tesis 4) y sirvió para desmovilizar a la militancia: “En el plano de la conflictividad social, [...] marcó el fin del ciclo de luchas contra el neoliberalismo, abriendo paso al consenso liberal progresista e impidiendo configurar por el momento un nuevo ciclo de lucha” (tesis 5).

Es decir, los movimientos populares que lucharon activamente para defender bienes comunes y valores colectivos amenazados durante el período neoliberal (tal como lo reflejan las iniciativas ciudadanas contra la privatización de servicios esenciales, en defensa de los servicios públicos y la eficiencia de un Estado fuerte), diluyeron sus fuerzas y reclamamos una vez que impulsaron el ascenso al poder de las fuerzas progresistas, lo cual no significa la inexistencia de conflictos, sino la incapacidad coyuntural para la conformación de nuevas expresiones sociales con capacidad de disputar hegemonía. El neodesarrollismo en el plano social ha implicado el cierre del ciclo de luchas contra el neoliberalismo, abriendo una nueva etapa que Falero [2008] caracteriza como de tránsito hacia un consenso económico liberal progresista (Santos et al., 2013:24).

La sexta tesis de Santos et al. (2013) establece que “los conflictos sociales que se dan en el marco del neodesarrollismo responden a la lógica dual de la acumulación capitalista: reproducción ampliada y acumulación por desposesión”.

De este modo, hay una disputa entre diferentes modelos de crecimiento económico (neodesarrollista y extractivista versus sostenible y ecologista) y de modelos de ciudad (funcional al capital versus cuidadora de la vida) que vienen acompañados por falsas dicotomías, muchas veces instauradas por los propios operadores políticos y económicos, por ejemplo, entre “progreso y generación de empleo” versus “cuidado del medio ambiente”. Como señaló Gabriel Delacoste:

*Parece necesario elegir o bien la protección del medio ambiente, la lucha contra el vaciamiento del campo y la resistencia al capital transnacional, o bien los avances en protección social, negociación colectiva y derechos humanos, civiles y sociales. Esta ruptura de la unidad de la izquierda es el principal dilema estratégico de los movimientos sociales uruguayos, y no se percibe con claridad la posibilidad de superar el impasse (Delacoste, 2016: 22).*

Para posicionar este trabajo de investigación, retomamos el pensamiento feminista y su reclamo histórico de entender todo fenómeno político desde una perspectiva personal y viceversa, de prestar especial atención a cómo el poder y el capital atraviesan de manera diferenciada los cuerpos y los territorios, y cómo las luchas vinculadas al cuerpo no pueden separarse de las luchas por el territorio. En este sentido, y con respecto a las consecuen-

cias de la primera planta de celulosa en Uruguay, Victoria Rodríguez Ramón señaló un vacío de conocimiento que tanto su investigación como el análisis que se presenta en las próximas páginas aspiran a revertir:

*Tanto quienes promueven los megaemprendimientos como quienes los critican no se han detenido a considerar otro tipo de consecuencias sociopolíticas que este tipo de proyectos genera. En efecto estos megaemprendimientos y la inversión extranjera impacta en las personas que habitan los territorios, y alteran las relaciones interpersonales y sociales (Rodríguez Ramón, 2019: 101).*

### **3. APUNTES METODOLÓGICOS**

La metodología se basa en una perspectiva cualitativa, feminista e interseccional que recoge y analiza los datos teniendo en cuenta los contextos socioeconómicos, culturales y políticos de las personas participantes en el estudio. Se trata de producir un conocimiento situado que visibiliza y explica cómo las múltiples posiciones de diferenciación social –en función de categorías como el género, la raza, el acceso a recursos económicos y educativos, la edad, entre otras– condicionan el acceso a recursos, saberes y oportunidades en una sociedad altamente jerarquizada y desigual.

A mediados de diciembre de 2019, se realizó un primer acercamiento al campo de estudio a través de la compilación de notas de prensa *on line* y publicaciones en redes sociales. Este seguimiento continuó durante todo el trabajo de campo, que fue realizado entre enero y marzo de 2020 en Colón, Sayago y Capurro. Como actividad previa clave, en noviembre de 2019 Cotidiano Mujer organizó un curso intensivo sobre Urbanismo Feminista centrado en la aplicación de la metodología Auditorías de Calidad Urbana elaborada por el Col·lectiu Punt6 de Barcelona (véase el artículo expositivo en las últimas páginas).<sup>4</sup> Durante el curso, se recorrieron los barrios seleccionados analizando la circulación y uso cotidiano de los espacios atrave-

---

<sup>4</sup> El calendario para realizar el trabajo de campo se fijó pensando en generar insumos para el debate en el marco de la Asamblea Feminista de Montevideo, planificada por Cotidiano Mujer y la Intersocial Feminista para el 28 de marzo de 2020. Esta actividad debió suspenderse debido a las medidas de distanciamiento social por el coronavirus covid-19.

sados por las nuevas características del trazado en construcción. Se identificaron así los conflictos y las afectaciones de las obras en la vida cotidiana de las personas que habitan esos territorios. Aunque a veces nos refiramos a estas tres zonas de Montevideo como barrios, se entiende que este concepto a veces resulta demasiado estanco y rígido para las realidades que aspira a describir. En cambio, se propone considerar el concepto alternativo de territorialidades barriales:

*una categoría que busca dar cuenta de las distintas dimensiones y procesos involucrados en el habitar espacios de proximidad geográfica. Este énfasis se inscribe en la complejidad de las transformaciones territoriales en las ciudades contemporáneas y revela la preocupación por la creciente segregación territorial y segmentación en ellas, así como también por la desigualdad urbana que interpela la sustentabilidad de la ciudad (TEBAC, 2019:5).*

Esta definición abraza complejidades y tensiones inherentes a los territorios y sus diversidades culturales, identitarias, históricas, sociales y geográficas.

Para este estudio, seleccionamos Colón, Sayago y Capurro por su proximidad a la vía férrea que es objeto del proyecto FC. De hecho, estos territorios están literalmente atravesados por la vía que une Paso de los Toros con Montevideo, y que es parte del trazado original.

El 1º de enero de 1869 fue inaugurado el primer ferrocarril que circuló en Uruguay, entre Bella Vista y Las Piedras, financiado con capitales privados. Las estaciones intermedias eran Miguelete, Yatay, Gómez, Sayago, Pantanoso –que ese mismo año se denomina Colón–, y Zorrilla, llamada luego Independencia y posteriormente La Paz. “Corrían ocho trenes diarios: dos de mañana y dos de tarde hacia Las Piedras y otros cuatro (también dos de mañana y dos de tarde) hacia Bella Vista en los días laborales”, narra Barrios Pintos. (Montevideo.gub.uy)

Según los datos del Censo de Población de 2011, del total de 1.319.108 habitantes de Montevideo, el Municipio C y el Municipio G concentran porcentajes similares de población (poco más del 11%, cada uno), aunque sus territorios son disímiles tanto en la extensión (el Municipio G es considerablemente mayor) como en tipo de suelo: mientras Colón y Sayago (Municipio G) tienen suelos urbano, suburbano y rural, Capurro (Municipio C) sólo cuenta con suelo urbano (IM, 2013:22). Este hecho podría incidir en

la cantidad de expropiaciones que el Estado debería hacer para poder llevar adelante el proyecto FC, en función de la cantidad de metros cuadrados construidos. Por ejemplo, según la vecina entrevistada en Abayubá, allí hay mucho “descampado” y no habría que hacer muchas expropiaciones.

La diversidad de territorialidades barriales de Montevideo requiere un abordaje metodológico que atienda las especificidades locales en todas las etapas del trabajo de campo, desde la recolección hasta el análisis de datos. Con esta premisa presente, a finales de enero de 2020, se inició el mapeo de organizaciones mediante el nivel de gobierno municipal, contactando con referentes de territorios estudiados: el Centro Comunal Zonal (CCZ) 12 de Colón y el CCZ 13 de Sayago; y el CCZ 16 de Capurro. Referentes del Área Social de cada CCZ orientaron el proceso de contacto de referentes locales. La información otorgada por los CCZ en este primer contacto complementó el conocimiento de las organizaciones en esos barrios que las integrantes de Cotidiano Mujer y Dafnias tenían gracias a sus redes personales y/o profesionales. Se recurrió a un muestreo de bola de nieve por el cual cada persona informante o entrevistada recomendaba a otra para contactar o entrevistar. Se intentó incluir una diversidad de voces en función del género, la edad, el grupo étnico y la afinidad política. Sin embargo, la muestra se vio altamente condicionada por, al menos, dos dificultades encontradas durante la recolección de datos: la falta de disponibilidad de las personas en una época del año especialmente difícil debido a las licencias (en sectores como la educación, los clubes deportivos y los referentes comerciales) y los calendarios de carnaval, en la que muchos colectivos estaban activamente involucrados. Durante este periodo, los integrantes de organizaciones clave como la Cooperativa Cultural Capurro, la Asociación de Docentes de Enseñanza Secundaria (a quienes se contactó por la situación de dos liceos especialmente afectados por estar próximos a las vías: el N° 71 en Capurro y N° 23 en Sayago), los clubes Sayago, Colón, Fénix y Wanderers no fueron localizables.

A las dificultades propias de las fechas en que se realizó el trabajo de campo, se suma la escasez de actores sociales organizados en los territorios analizados y/o la falta de discusión interna sobre el tema del FC que cohibía a potenciales personas informantes a hablar en nombre de sus colectivos. Al contactar por teléfono a un representante de la Asociación Civil Monte de la Francesa, que gestiona el Teatro de Verano de Colón, este explicó que no habían conversado sobre el tema y que no lo harían hasta pasado el Carnaval. Algo similar ocurrió con dos colectivos culturales de Capurro, La Cuadra y Grupo Rojo cuyos integrantes prefirieron no opinar porque no habían discutido el tema en sus respectivos grupos. En este sentido –y como veremos en el capítulo analítico–,

durante la investigación se iniciaron procesos interesantes de diálogo entre actores que, interpelados por la propuesta del estudio, comenzaron a pensar estrategias y acciones para reactivarse en torno al tema, y a organizar debates internos y procesos de reflexión colectiva con otros actores de los territorios. El ejemplo más vívido de ello fue el núcleo Capurro del Mercado Popular de Subsistencia, que organizó una jornada de reflexión colectiva en el barrio. De todas formas, este estudio exploratorio aspira a ser sólo el comienzo de un debate más amplio al que puedan sumarse más voces.

A las dificultades mencionadas acerca de la selección de informantes, se agregó otro desafío metodológico que debe mencionarse. Se trata del nivel de representatividad de las personas consultadas con respecto a su comunidad, ya que la autopercepción de ser representativa/o de un grupo no siempre se condice con la realidad. Al invitarles a hacer la entrevista, se enfatizó en que este estudio aspiraba a recoger testimonios de organizaciones y no individualidades, por lo que quien hablara lo haría en nombre de su grupo. No obstante, durante algunas entrevistas, las formas del discurso, por momentos, se volvían más personales y parecían solaparse, inevitablemente, en lo grupal.

Desde las primeras etapas del diseño metodológico, se distinguieron dos tipos de organizaciones/grupos/colectivos, en función de sus objetivos:

1) organizaciones locales que llamaremos “genéricas”, cuyo agrupamiento no tiene objetivos vinculados al proyecto del tren, sino que reúne vecinas/os de una zona determinada, con fines socioculturales, recreativos, económicos, etcétera; sin embargo, su arraigo en el territorio estudiado los vuelve actores clave en la interpretación colectiva del impacto que las obras tengan en la vida cotidiana de los barrios;

2) organizaciones específicamente creadas en respuesta a UPM y/o el proyecto FC, tales como Por el costado de la vía, No al tren de UPM y Coordinadora Nacional contra UPM.

Otra variable importante a la hora de mapear estas organizaciones es su composición, ya que algunas incluyen principalmente personas directamente afectadas por las obras de trazado de la vía (Por el costado de la vía) y otras están integradas por un espectro más amplio de personas que no están afectadas directamente, pero simpatizan con la causa ciudadana ambiental contra los emprendimientos extractivos de UPM, como es el caso de MOVUS y Coordinadora Nacional contra UPM.

En total, se mapearon unas 24 organizaciones sociales en los territorios analizados (ocho en Colón, diez en Sayago y seis en Capurro). De este total, se pudo acceder a representantes de 15 organizaciones, en diferentes modalidades. Hubo un total de ocho entrevistas semi-estructuradas presenciales<sup>5</sup> individuales y/o grupales con: cinco organizaciones barriales (Concejo Vecinal Zonal 12-Casona de Abayubá<sup>6</sup>, El Picadero, *La12.TV*, revista *La Bicicleta*, Centro Comercial e Industrial Colón), dos representantes del movimiento socioambiental (MOVUS y No al Tren de UPM) y un representante del sindicato de empleados ferroviarios (Unión Ferroviaria).

Además, se contactó telefónicamente a una integrante del colectivo Por el costado de la vía y con representantes de otras cinco organizaciones barriales genéricas (Mercado Popular de Subsistencia de Capurro, Comisión Vecinal Yatay, Asociación Civil Monte de la Francesa de Colón, Centro Comercial de Sayago, Cooperativa de Vivienda Mesa 3 de Sayago). El siguiente cuadro sintetiza cómo se accedió al testimonio de cada organización:

<b>Tipo de acceso</b>	<b>Organización</b>
Entrevista presencial doble o grupal	Concejo Vecinal Zonal 12-Casona de Abayubá (Colón)
	MOVUS-No al Tren de UPM
	El Picadero (Capurro)
Entrevista presencial individual	La12.TV, revista La Bicicleta, Centro Comercial e Industrial Colón, Unión Ferroviaria
Conversación presencial y Whats App	Mercado Popular de Subsistencia (MPS)- núcleo Capurro
Conversación telefónica y/o Whats App	Comisión Vecinal Yatay (Capurro), Asociación Civil Monte de la Francesa (Colón), Centro Comercial de Sayago, Cooperativa de Vivienda Mesa 3 (Sayago), Por el costado de la vía

*Tabla 1. Tipos de acceso a representantes de organizaciones sociales.*

<sup>5</sup> Ver cuestionario guía en Anexo B.

<sup>6</sup> El Concejo Vecinal Zonal 12-Casona de Abayubá se considera una organización en el conteo de entrevistas. Se entrevistó a la presidenta del concejo y a su esposo; ambos participan en la gestión de la Casona. Si bien insistieron en que sus opiniones reflejaban el sentir de los demás integrantes de ambos espacios, no queda del todo claro cuáles de sus expresiones eran opiniones personales y cuáles representan a la comunidad.

La duración de las ocho entrevistas semi-estructuradas osciló entre 30 y 90 minutos, en función de la disponibilidad de los/as informantes y la profundidad de los contenidos abordados. A cada informante, al momento de invitarles a participar, se le explicó cuáles eran los objetivos y el marco del estudio y se le solicitó su consentimiento para grabar la entrevista y/o incluir lo conversado telefónicamente en este estudio. El cuestionario abordó, en una primera parte, los datos descriptivos de la organización (historia, objetivos, integrantes, roles y nivel de participación en la organización y en el territorio, recursos, actividades, espacios de incidencia, articulaciones interinstitucionales, etcétera). La segunda parte se focalizó en relevar:

- a)** el posicionamiento de la organización con respecto al tren de UPM y los argumentos esgrimidos a favor y/o en contra para identificar las tensiones, los matices y las contradicciones en juego;
- b)** el nivel de acceso a fuentes de información sobre el tema;
- c)** redes: identificar sus interacciones e interlocutores en el territorio;
- d)** actividades, agenda y estrategias pasadas, presentes y futuras.

## 4. ACTORES, ESTRATEGIAS Y DESAFÍOS

De acuerdo al trabajo de campo realizado, no hay unanimidad en el posicionamiento que los/las representantes sociales consultados/as expresan con respecto a las obras de FC. Ello es esperable ante la diversidad de realidades mapeadas, tanto a nivel territorial (tres barrios con enclaves espacio-temporales y sociodemográficos diferentes) como organizativo (grupos, colectivos y organizaciones de variada composición, tamaño, historia y objetivos).

Sin embargo, se identificaron algunas tendencias comunes que contribuyen a una mejor comprensión de cómo se han posicionado las organizaciones y colectivos sociales sobre las obras del FC. Al presentar los resultados como tendencias, se evita explicar realidades complejas en términos dicotómicos (“a favor de” o “en contra de”) y se hace foco en los procesos en curso, con su dinamismo, tensiones y contradicciones inherentes, cuando se trata de pensar y debatir colectivamente las sociedades que queremos construir. La interpretación de los testimonios parte de una perspectiva que valora la for-

mación de opinión pública y el ejercicio de ciudadanía activas como ejes centrales de fortalecimiento democrático.

A modo orientativo, este trabajo propone mapear el posicionamiento de las/os actoras/es consultadas/os en un *continuum* que va desde quienes se manifestaron explícitamente contrarios al proyecto hasta quienes lo hicieron de un modo más favorable, pasando por un espacio central que representa a quienes, por diversos motivos, aún no tienen una postura colectiva definida.

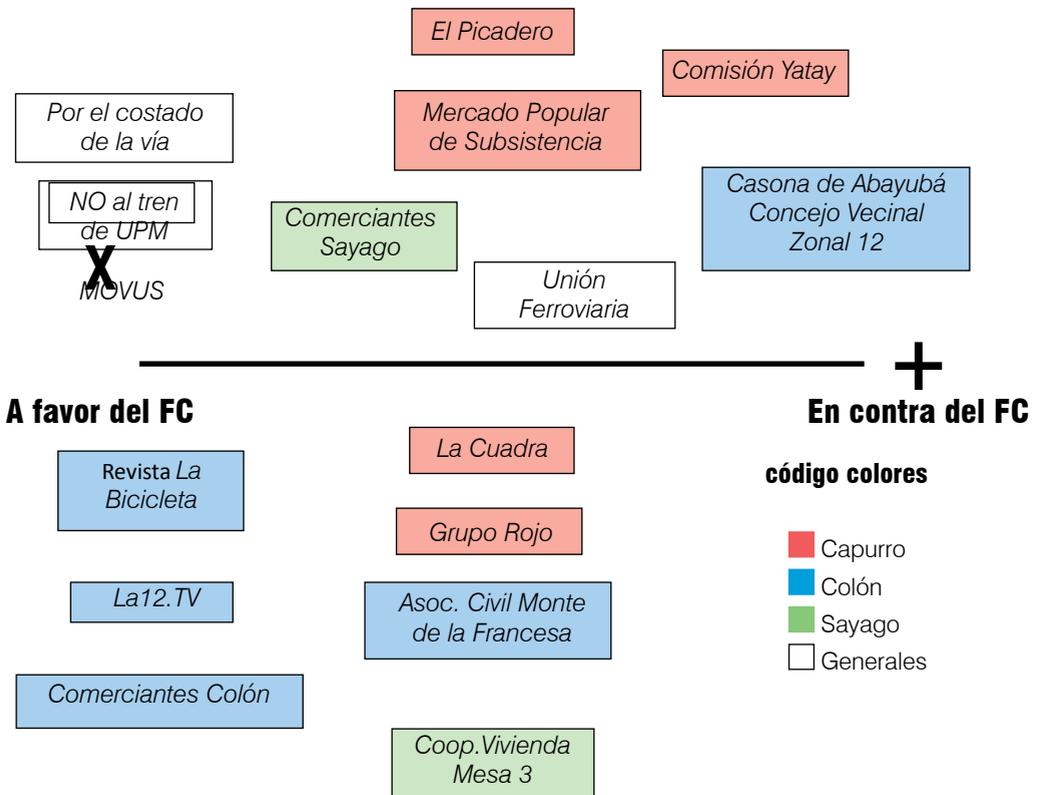


Figura 1. Continuum de posiciones de organizaciones sociales sobre obras del Ferrocarril Central

Esta primera visualización de las/os actoras/es es apenas una foto del momento en que fueron consultados, por lo que ha de entenderse como

un espacio dinámico y permeable a cambios futuros.<sup>7</sup> Además, para entender por qué cada quién se posiciona de uno u otro modo es necesario considerar las argumentaciones, motivaciones y preocupaciones que cada una/o tiene. Para ello, dividimos el capítulo analítico en tres grandes secciones:

- 1) Una primera parte describe a organizaciones, colectivos y grupos entrevistados, sintetiza su posicionamiento con respecto al FC y los argumentos esgrimidos en cada caso.<sup>8</sup> Están agrupadas primero, según territorios de incidencia (los barrios), y luego se listan otras organizaciones presentes en varios ámbitos de incidencia territorial y organizacional: el sindicato ferroviario y las organizaciones referentes contra el proyecto: “Por el costado de la vía” (interbarrial), “No al tren de UPM” y MOVUS (nacional).
- 2) Una segunda parte se centra en el desarrollo de tres tendencias de análisis identificadas en el conjunto de posicionamientos recabados.
- 3) Una tercera y última parte da cuenta de las estrategias desarrolladas por las organizaciones oponentes al FC y se hace hincapié en los desafíos que han enfrentado, cómo los han encarado y qué perspectivas futuras tienen.

## Actores I: organizaciones sociales en los barrios

### Colón

#### *Casona de Abayubá y Concejo Vecinal Zonal 12*

Nora y José son una pareja bien conocida en la zona de Colón. Son habitantes y militantes históricos del barrio Abayubá, ubicado en el límite entre Montevideo y La Paz, y viven junto a las vías del tren. Ella nació allí, es modista; él llegó al barrio cuando era un niño. Ambos han sido muy activos en impulsar y participar en iniciativas locales de todo tipo: en antiguas comisiones de

<sup>7</sup> En el Anexo A se sintetizan los posicionamientos de cada organización consultada, sus principales argumentos y estrategias.

<sup>8</sup> El listado completo de organizaciones, posiciones, estrategias se resumen en el Anexo A (adjunto).

fomento para mejorar la iluminación de las calles, en grupos de voluntarios para construir la policlínica y hasta en la organización de los cumpleaños del barrio cada 5 de octubre, en el Día del Patrimonio. Cuentan orgullosos las mejoras logradas con tanto sacrificio en un barrio que, según ellos, siempre ha sido “medio dormido”, porque la gente no participa en nada. “La gente trabaja, hace lo suyo, los fines de semana se va [...], nunca le interesó el barrio, no saben los cumpleaños”, lamenta José, que fue concejal durante varios años, hasta que su trabajo le impidió continuar. Nora también ha sido concejala y actualmente es la presidenta del Concejo Vecinal Zonal 12. Ellos impulsaron la creación de un centro cultural municipal, conocido como la Casona de Abayubá: donde antes había una casa ruinoso y un baldío, hoy funcionan varios cursos de formación para personas de todas las edades. “Cuando dijimos que queríamos hacer un centro cultural los vecinos nos dijeron ‘¡Ah, andáaaa! ¡Mandalos a plantar papas a todos!’”. Pero plantar papas requiere de una cultura, saber cuándo es el mes, si llueve, si se me pudre, tengo que aprenderlo”, puntualizó Nora.

Ambos explican que, si bien no existe una postura colectiva desde el Concejo Vecinal ni en la Casona de Abayubá, han hablado con varias/os vecinas/os y todas/os coinciden en que las obras del FC tendrán un impacto positivo para el barrio porque incluyen obras de infraestructura largamente anheladas: “hemos charlado con muchísimos vecinos y con tal de que se hagan las obras y el barrio mejore, la gente acá lo que pide a gritos es el saneamiento”. Nora cuenta cómo se enteró del proyecto:

*Nos citaron a una reunión con la gente de UPM y el Municipio G, pasaron un video de cómo se iba a trabajar, qué se iba a hacer en los barrios y a mí no me pareció una cosa [mala]... un cuco. A nuestro barrio lo va a favorecer porque tiene 146 años y no tiene calles, no tiene saneamiento. Entonces, en el paquete de UPM entró saneamiento, calles, luminarias y unir nuestro barrio con La Paz.*

La conexión con Canelones es fundamental “porque nosotros dependemos de aquel lado. [...] Acá no hay nada, no hay supermercado, [solo un] almacencito de barrio. [...] Agarramos el carrito [de la compra] y vamos para allá”. Esta cercanía se traduce en afinidad identitaria, y muchas/os vecinas/os de Abayubá, si les preguntan, dicen que son de La Paz, según dijo José. Aunque conocen los argumentos en contra de las obras del FC y las preocupaciones de vecinas/os de otras zonas, Nora y José confían en las autoridades, que en las reuniones se muestran cercanas y comprensivas con

vecinas/os, pero sólidas en argumentos para defender el proyecto tal cual está. Por ejemplo, les aseguraron que las cargas de sustancias químicas se harán en contenedores herméticos, a los que la población no tendrá acceso. “No es aquello de que ‘va volando la cebada’, decía el entonces Ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi –como antes, que volaba la cebada, volaba todo–, ‘y ustedes tenían la cebada pa los pollos’, decía, ‘ahora no, ahora no va a volar nada, porque eso es hermético’”. Con estas expresiones, el entonces ministro pretendía ser un vecino más, una persona que conoce los códigos culturales de la zona y en quien todas/os pueden confiar. “El ministro Rossi es de acá, vivía a tres cuadras, venía a jugar al fútbol”, dijo José con algo de orgullo en la voz.

Nora y José creen que las críticas a UPM son exageradas. Insisten en que “contaminación hay en todos lados” y lo ejemplifican con el arroyo Las Piedras, que separa Abayubá de La Paz, o con la fábrica de cerveza cercana, cuyo polvo aserrinado lo cubre todo y hace toser: “[debe ser] de alguna máquina o silo que está perdiendo, por más que [alguien] le diga a Medio Ambiente [...] la fábrica prefiere pagar una multa de 20.000 dólares al mes. [...] Los más contaminados son los niños y tuvieron que sacarlos, hay una escuela dentro de la fábrica de cerveza. ¡Es un escándalo!”, se lamentaron.<sup>9</sup> Nora explicó que las expropiaciones tampoco son un problema en la zona –donde abundan “espacios libres”– y que la disminución de opciones para cruzar la vía (por ejemplo, los cortes de los actuales pasos a nivel) mejorarán la seguridad para cruzar por viaductos puntuales, en vez de “por cualquier lado como ahora”. Si la contaminación, las expropiaciones y la circulación no les preocupan, los ruidos menos, porque se criaron junto a las vías y están acostumbrados a los sonidos de los trenes: “A nosotros nos pasaron el ruido del tren en la película,<sup>10</sup> yo nací y me crié acá, no me entero”.

A una de las dos reuniones entre vecinas/os y las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) y UPM, que hizo en el centro cívico metropolitano, asistieron quienes se oponen al proyecto FC y Nora recordó que la invitaron a unirse a la protesta:

*Se ponen unos ponchos naranjas,<sup>11</sup> Roger y sus compañeros. [...]*

9 Ver <http://www.cep.edu.uy/prensa/2828-nueva-locaci%C3%B3n-para-la-escuela-de-pueblo-abayub%C3%A1>

10 Con la expresión “la película” se refiere a un video informativo que el mostraron a las/os vecinas/os en una de las reuniones en el centro comunal.

11 Se refiere a los ponchos que algunos activistas ambientalistas vestían en las protestas contra el tren para diferenciarse de otros grupos.

*Yo no me pongo un poncho porque sí, primero hay que estudiarlo. Dice que nos vamos a morir todos contaminados, que el tren de pasajeros pasa por el mismo lado pero que tendría que haber otra vía para eso. Y hubo compañeros que le dijeron “mirá hermano, morirme me voy a morir, y en el tren alguna vez voy a ir, pero es trabajo”.*

El argumento de las obras de FC como fuente de progreso a través de la reactivación del empleo ha calado hondo en ellas/os y otras/os vecinas/os, como los del Concejo Vecinal, donde nadie, según Nora, firmó en apoyo a la iniciativa de plebiscitar el trazado actual de las vías. “Somos un país chiquitito, algo tenemos que hacer para darle trabajo a la gente”, afirmó José. A lo que Nora remató:

*Cuando tenemos adelanto, es una fuente de trabajo de un montón de gente que me parece que mueve un poquito al país –lo comentaron en la reunión informativa– y la cantidad de cosas [de las] que se hizo cargo UPM, impresionante. Entonces ta, capaz que en algún momento le tenés miedo a la contaminación, pero capaz que en otro momento te ponés contento porque avanza el país, la gente tiene trabajo, y a su vez tenés una experiencia y verás cómo es.*

Al preguntarles si habían concurrido a la audiencia pública<sup>12</sup> en el Polideportivo de Colón, dijeron que no y que no es fácil llegar desde Abayubá: “de acá hay que tomar dos ómnibus para llegar al polideportivo, primero hasta la terminal Colón y después otro hasta el fondo del Complejo América. Si hacen festivales y todo, nadie va de este barrio. ¡Es muy lejos!”.

Una de las mayores contradicciones en estos testimonios radica en temas de representatividad y legitimidad. Ambos hablan en nombre de las/os vecinas/os de Abayubá, y consideran que quienes pueden protestar contra el FC son quienes viven cerca de las vías y están directamente afectadas/os por las obras. Sin embargo, reconocen que sus vecinas/os no están informados ni se interesan por estarlo o por tomar partido. Así, Nora y José defienden, por un lado, el argumento de que los opositores al FC hoy “ni idea tienen de lo que puede pasar al lado de la vía” porque no viven allí y,

---

<sup>12</sup> La audiencia pública es una reunión abierta en la que las personas responsables de un proyecto (autoridades de gobierno, personal técnico y profesional) informan a la ciudadanía y responden consultas e inquietudes. Es un requisito obligatorio por ley para proyectos de gran envergadura (categoría C), según el Art. 16 del Decreto 349/005 (Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental y Licencias Ambientales).

por otro lado, reconocen que estas personas, al menos en Abayubá, el barrio dormido, no se interesan por esto “ni por nada”. Sobre la reunión en el centro cívico donde se convocó a las/os vecinas/os a conocer “los planos, los recorridos, cómo iba a ser”, Nora afirmó que “la mayoría de los que estaban, dijeron que lo que se pretendía era el adelanto” (en referencia al progreso que traerían las obras) aunque también reconoció que hubo poca concurrencia.

## **La 12.TV**

Marcelo Cabrera es un joven vecino de Melilla que en 2017 creó una plataforma de audiovisuales y se vinculó a otros realizadores independientes de Montevideo y Ciudad de la Costa. De ahí surgió un colectivo llamado La12.TV que se dedicaba a cubrir eventos culturales. Luego quiso adaptar esa cobertura a un territorio particular y, como Marcelo tenía cercanía con referentes barriales en Colón (concejales vecinales, la Casona de Abayubá, el Castillo Idiarte Borda y el Teatro de Verano de Colón), empezó a registrar la efervescencia cultural allí.

Si bien Marcelo tenía militancia previa en temas ambientales, su acercamiento a las movilizaciones contra UPM y el tren se dio de forma casi casual, cuando fue a filmar un evento más del barrio: la primera y única audiencia pública de Montevideo, realizada en el recientemente inaugurado Polideportivo de Colón. Lo que vio y escuchó allí lo marcó de tal forma, que re enfocó su proyecto audiovisual y comenzó a cubrir las movilizaciones sociales contra el tren de UPM.

A pesar de ser el único integrante actual de La 12.TV, su trabajo de difusión y comunicación se articula permanentemente con otros colectivos. Estuvo cerca de Por el costado de la vía (hasta su alejamiento temporal de la escena pública en marzo de 2019), y colaboró activamente con No al tren de UPM y también con el Colectivo Recreo (un grupo de jóvenes de Colón dedicado a actividades socioeducativas con niñas/os y jóvenes del barrio) que se sumó a las movilizaciones puntuales contra FC, para informar y juntar firmas en los Municipios C y G contra el trazado actual del FC.

Hoy en día, las redes sociales de La12.TV ofrecen abundante información

que contribuye al archivo audiovisual de la causa.<sup>13</sup> El canal de YouTube reúne varias piezas reveladoras de todo el proceso, incluida una serie documental de cuatro episodios titulada “Ni UPM ni su tren” que recoge los principales momentos de la lucha social: audiencias públicas, marchas, asambleas, testimonios, discursos oficiales e imágenes de la represión policial. El episodio inicial está dedicado “a los movimientos sociales, en especial a Por el Costado de la vía, el primer grupo de vecinos que salió a manifestarse en contra del tren de UPM y a informar al resto sobre lo que estaba ocurriendo”. La narración audiovisual no empieza en Uruguay, sino en Bolivia, con imágenes de una de las marchas que en 2012 protagonizaron las/os indígenas bolivianas/os en contra de la carretera que el gobierno de Evo Morales empezó a construir en territorio indígena (Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro-Sécure, TIPINIS) y traza un paralelismo entre las luchas sociales contra los mega emprendimientos arrojados por gobiernos progresistas. Al comienzo del documental, en letras blancas sobre fondo negro se anuncia: “Filmado por militantes, compartimos este documento que retrata nuestra lucha desde adentro”. Marcelo utilizó imágenes de archivo propias y de otro vecino, Roger, del periódico barrial La Bicicleta, a quien conoció en la audiencia pública en Colón. Ambos han registrado, cámara en mano, momentos históricos en los que autoridades, técnicos y vecinas/os se encuentran (y desencuentran) en torno al proyecto FC. Marcelo quería ayudar con la causa socioambiental y supo, desde el día de la audiencia pública, que desde el Estado se quería invisibilizar y mitigar el impacto de las obras del FC:

*Las dos audiencias públicas se realizaron el 22 y el 27 de diciembre [de 2019]. En primer lugar, eso es importante de señalar porque claramente es una fecha que estaba como diseñada para que no vaya nadie. [...] Lo que esperaba, para mí, el Estado, en esa audiencia [del 22] es que fuera gente que no estuviera preparada y escuchara lo que tenía para decir el Estado sin argumentos para poder rebatirlo, porque nunca antes se había hablado del tren, del proyecto. [...] La que terminó yendo fue la gente del movimiento social, [...] un grupo de vecinos. Particularmente, fueron tres mujeres las que estudiaron el contrato y previeron la situación, porque cuando vinieron ingenieros a*

---

<sup>13</sup> Por ejemplo, en Instagram se documentan varias acciones informativas y recreativas con niñas/os y jóvenes en Colón, enmarcadas en una convocatoria de la Coordinadora contra UPM y el modelo agroforestal, para que, durante el fin de semana del 6 y 7 de abril de 2009, se realizaran diferentes intervenciones.

*medir el tren fueron y les preguntaron “bueno, ¿qué está pasando?”. A partir de eso, estudiaron y el día de la audiencia pública ya tenían los documentos leídos y ya sabían todas las inconsistencias que había en el proyecto.*

Es decir, se organizó el mínimo de audiencias públicas (dos) en fechas poco amigables y como un mero trámite para cumplir con la normativa vigente en relación a los proyectos de alto impacto. Además, se reclamó que dos instancias no abarcaban a las 35 mil personas de las 23 localidades de cinco departamentos, que serían las afectadas por la obra del FC, según la Dirección Nacional de Medio Ambiente (DINAMA).

En la primera audiencia pública, realizada en Colón, Marcelo vio que nadie más –a excepción de Roger– estaba registrando lo que sucedía y le pareció que podía contribuir desde el ámbito de la comunicación: filmando, editando, publicando y difundiendo su material audiovisual en varias plataformas, especialmente en un blog, y en grupos de Facebook y de Whats App.

*[Comencé a] subir muchos artículos para que la gente los lea, a medida que iba haciendo síntesis de las cosas que me iba enterando. Me había dado cuenta de que había todo un trabajo de no hablar, de silenciar el tema, que claro, era medio contradictorio porque, justamente, lo que debería haber [por parte del Estado] es un trabajo para informar a todas las personas afectadas, cómo van a ser los impactos para ver cómo resolverlo.*

Como mencionaron casi todas las personas entrevistadas para este estudio, la falta de información fue y es una constante en este tema, y Marcelo entiende que eso hizo que muy poca gente del movimiento vecinal, en los barrios afectados, se involucrara en las movilizaciones:

*Creo que era por desconocimiento, principalmente, porque mismo la gente, del mismo barrio, no sabía nada. Entonces claro, si no hay conocimiento, no puede haber interés sobre la problemática. [...] La mayoría de las personas que participaban eran históricamente militantes o militantes ambientalistas y hubo como mucha dificultad para atraer a los vecinos. Por otro lado, mucha de la información que se recopiló de todo ese proceso está siendo utilizada hoy por los vecinos para sus demandas particulares.*

## La Bicicleta

Roger Tijman es vecino del Complejo Habitacional América y desde hace varios años realiza el periódico barrial La Bicicleta sobre temas de interés para la zona de Colón o, como reza en su portada: “Publicación de la zona norte con la cruz del sur como horizonte”, junto a la ilustración del mapa sudamericano invertido de Joaquín Torres García. Roger empezó este proyecto editorial autogestionado con gran esfuerzo, ofreciendo espacios publicitarios entre comercios y profesionales de la zona, pero dijo que nunca logró un apoyo económico importante, en gran medida debido a que trata temas de memoria histórica y derechos humanos, en especial, asociados a la impunidad, que él ve “indisolublemente ligada” al modelo extractivista de UPM. Los derechos humanos y el contrato ROU-UPM quedan “soterrados” por la desinformación:

*Tengo la convicción total de que la dictadura vino para destruirnos a largo plazo y lo está consiguiendo. [...] Es algo que a la gente en general le pega porque... es un tema para temer ¿no? [...] Es lo mismo que con el tren de UPM: la gente entiende, pero los medios nos llevan por otros derroteros, entonces esto genera que estemos en otras cosas totalmente diferentes y nos enteramos mal de las cosas que pasan, razonamos mal sobre las cosas que pasan y nos creemos que sabemos ¿no?*

La Bicicleta salió cuando pudo: en períodos irregulares entre 1996 y 2003, y en 2010 resurgió a raíz de una actividad organizada por el Centro Comercial e Industrial Colón (CCIC) que convocó a los candidatos a la IM para abordar temas de interés local. Cuando Roger supo del proyecto FC pensó que era importante volver a publicar para aportar en el lento y trabajoso proceso de informar a las/os vecinas/os y concientizarles de los impactos negativos de las obras. Él se enteró de las obras del tren gracias al colectivo Por el costado de la vía:

*Fue el 16 de diciembre de 2018. Me enteré por Facebook que el domingo había una actividad en la feria Peñarol y fui de curioso ¿no? Me quedé impresionado por los despliegues de quienes hicieron la convocatoria, por la alegría y por la denuncia porque... había un montón de gente [...] y... desde ese momento, quedé enganchadísimo.*

Con su cámara, hizo uno de los pocos registros de aquella jornada histórica que reunió por primera vez a las/os vecinas/os de los barrios de Montevideo afectados por el FC –y también de otros– que se acercaron a apoyar la movilización vecinal contra el tren. Siempre que puede, Roger registra todo con su cámara para tener un respaldo de lo que publica: “Jamás publico sin tener un documento, una filmación, un testimonio, [...] porque yo te hablo de barbaridades que ha hecho y dicho el [ex] ministro Rossi, lo tengo filmado. Y estas cosas las subo a YouTube”.

Roger contó que como varias/os activistas lo conocen y saben que le gusta lo audiovisual, a veces le piden que filme alguna marcha para tener un registro y “como forma de seguridad también”. Y así lo hizo en la Marcha del Agua del 22 de marzo de 2019, aunque no llegó a cubrir el ataque policial a las/os activistas de Por el costado de la vía. Lo vio al llegar a su casa por las redes sociales: “hoy es fantástico el instrumento este del celular y la posibilidad de la foto y el video ¿no? Fue terrible, está documentado que en la marcha hubo policías infiltrados; están identificados”. Le indignó la reacción tardía de la Institución Nacional de Derechos Humanos (INDDHH) de pronunciar públicamente su rechazo a la represión y a la impunidad de los agresores, “como estamos acostumbrados, desgraciadamente”. Paralelamente a conocer las agresiones durante la marcha, Roger se alegró de que esa misma tarde la activista feminista estadounidense Angela Davis había hablado sobre la movilización y la importancia de defender el agua, en un evento realizado en el Teatro Solís y organizado en el marco del Mes de las Mujeres y el Día Internacional de la Eliminación de la Discriminación Racial.

Como otros entrevistados de Colón, mencionó el Corredor Garzón y la Terminal Colón como ejemplos negativos de obras concretadas sin apoyo ni participación vecinal, que afectaron la fisonomía y la vida del barrio. Pero relativizó este hecho al compararlo con el enorme desafío que implican las obras del proyecto FC:

*No tengo absolutamente ninguna duda de que lo que va a pasar por el trazado histórico [de las vías del ferrocarril] nos va a liquidar. El Corredor Garzón nos hizo mucho daño, la Terminal Colón... te podría estar hablando horas, pero ¡el tren de UPM?! Esto es algo que me deja sin palabras y sin aliento... Entonces, en la medida de mis posibilidades [...] estoy en campaña para hacer posible lo imposible y que eso no se lleve adelante.*

## **Centro Comercial e Industrial Colón (CCIC) y zonas adyacentes**

Fundado en 1966, el CCIC es un espacio de referencia que nuclea el 85% del comercio de la zona, unas 100 empresas en Colón y algunas otras cercanas. Su secretario, Antonio Astraldi, ha estado muy alerta de las obras del FC, de las que se enteró por la prensa. Desde entonces, ha recabado toda la información que ha podido para trasladarla a sus socios, pero aclaró que “el Centro Comercial se opone a [el tren de] UPM por el mal que le va a hacer a la zona, pero [esta opinión] no compromete a los asociados. O sea, cada socio tiene su propia posición”.

Antonio tiene varios argumentos contrarios a la obra y los ha presentado en todas las instancias que ha podido, pero se lamenta de que ninguna persona responsable del FC se haga eco de ellos. Primero se los trasladó a un encuestador del MTOP que lo visitó en 2017: “Quedaron en venir en 30 días a respondernos y nunca lo hicieron”. Después, fue a una reunión informativa convocada en el Centro Comunal Zonal 12:

*Iban a explicar toda la situación, mostraron todos los planos. El único que estaba de las empresas privadas era yo, los demás eran todos de la IM. No hubo participación de otras personas. [...] Querían que pusieramos un sticker donde había escuelas, bomberos, policía. Me gustaría saber cuál fue el fin de ese trabajo. Quedaron en enviarnos respuesta vía email y las consideraciones a nuestras inquietudes. Tampoco nos llegó.*

Finalmente, Antonio habló en la Comisión que trataba el tema en el Parlamento, durante la legislatura pasada (2015-2020):

*Pedimos una audiencia y fuimos diez personas de todas las zonas afectadas. [...] Presentamos todos los inconvenientes del tren, [pedimos] ver primero las soluciones para ver después la ejecución. Y bueno, esto no llegó nunca tampoco. O sea, nosotros cumplimos: cuando fuimos convocados estuvimos, hicimos ver lo positivo, lo negativo y pedimos las soluciones. Ellos nunca las dieron.*

Los riesgos que la obra del FC tiene para la zona –y que Antonio ha repetido hasta el cansancio en todos los lugares que ha podido– se basan en una planificación que ignora el entramado socioeconómico de los territorios. La obra atraviesa centros poblados con “viviendas, escuelas, policía

y bomberos muy cercanos a la vía” y, literalmente, divide las zonas al medio. Su diagnóstico coincide con el de otros grupos de vecinas/os, a saber:

- Dificultades para el libre tránsito y circulación de las personas que quieran traspasar la vía. Además, los pasos a nivel muy próximos a la Avenida Garzón pueden interferir con el tráfico, dada la alta frecuencia de trenes que se espera.
- Falta de un plan de contingencia en caso de siniestro o accidente (vuelco, descarrilamiento, etcétera)
- Riesgo de derrumbes en viviendas antiguas cercanas a la vía; “algunos lugares se expropiaron y otros no, y ahí hay casas que tienen 90, 70 y 60 años que se están rajando por el tren”.
- El problema sonoro: “dicen que van a colocar pantallas reflectivas para que las bocinas del tren se dispersen... Yo no creo que puedan evitar ese sonido. Y hay gente que no duerme de noche, [...] según la actividad comercial o el trabajo que tenga [...] y eso no ha sido considerado”.

Falta de mantenimiento y limpieza de las fosas laterales de las vías: “están llenos de cañaverales, bichos, roedores de todo tipo, yuyos, y como no le hacen mantenimiento, eso no permite que el agua circule y genera inundaciones [...] y filtraciones hacia las casas linderas”, algo que sufren en carne propia en el local del CCIC. “Vinieron autoridades de la IM y de AFE, nos dieron la razón, pero solución, ninguna” y nadie garantiza que las obras del nuevo trazado de las vías solucionen el problema.

El rol de las autoridades, a Antonio, le deja mucho que desear: “manejaron el tema como un secreto de Estado y la información que no llegó no es la correcta”. A ello se suma la “falta de comunicación”, de respuestas y de una verdadera consulta participativa, más transparente, que involucre a todas las personas afectadas:

*Lo primero que tienen que hacer las autoridades es hablar con esa comunidad, pedirles opinión y responderles. Porque esto es una ida sin vuelta, esto es solo una ida, ida, ida, y nunca tiene vuelta. [...] No hay respuesta. El problema de la falta de información es total. No tenemos empacho en hablar, a todos les decimos lo mismo, pero no recibimos nada. ¿Esto cae en saco roto? No sabemos. Porque las autoridades deberían estar preocupadas de ver que hay tanta gente*

*que habla sobre el tema, que tiene preocupaciones, las maneja con responsabilidad y no le dan información. Ahora, si las autoridades no se preocupan ¿qué podemos hacer nosotros?! Somos rehenes de la situación.*

La oposición de Antonio a las obras se centra en el pasaje del FC por el medio del barrio, no en la existencia misma del proyecto, ni de las plantas de UPM: “Si el tema se encara con seriedad, yo creo que, si lo sacan de la ciudad, puede traer beneficios: el tren perfectamente tiene un espacio muy generoso al costado de las rutas nacionales. [...] En otras partes del mundo es así, no están atravesando la ciudad.”

La velocidad con que se aprobaron y empezaron a desarrollar las obras, obviando los reclamos y cuestionamientos de la ciudadanía, le hace pensar que hay fuertes intereses políticos en juego y beneficiarios directos: “No esperaron la aceptación, la aprobación, nada. [...] Yo creo que antes de sacar las vías tendrían que haber esperado porque hay muchos reclamos de la gente. [...] Yo creo que se apresuraron”.

Reconoce que hay muchas personas que no toman partido sobre el tema, aunque sean directamente afectadas: “hay gente a la que no le preocupa el problema social que pueda tener, viven el día a día de ellos y nada más, nosotros quizás miramos un poco más adelante”. Pero también enfatiza en que hay nuevos actores en el tablero:

*Ahora Rotary Club está apoyando la firma de la papeleta,<sup>14</sup> y los Leones de Colón se están interiorizando. O sea, la gente inquieta se ha movido para saber lo que va a pasar. Porque el peor problema de todos acá es la incertidumbre: te van a imponer algo que no te dicen cómo va a funcionar. Te muestran lo lindo que ellos ven, pero no están viendo cómo resolver lo que son problemas reales. Y eso es lo que preocupa.*

---

<sup>14</sup> El entrevistado se refiere a la papeleta para apoyar la iniciativa legislativa local contra el FC, amparada en el artículo 305 de la Constitución e impulsada por el colectivo No al tren de UPM en el Municipio G.

## Sayago

### **Centro Comercial e Industrial de Sayago (CCIS)**

Como todos los directivos del CCIS estaban de licencia al momento de solicitar la entrevista “y además son personas muy mayores”, una persona muy allegada, resumió la postura del centro al respecto: “Te puedo decir que, como vecinos, hemos tratado el tema del tren en varios grupos, como Vecinos en alerta, que tiene un grupo de Whats App para comentar temas de seguridad, robos, etcétera. Tenemos inquietudes sobre el tren”. Algunas de sus mayores preocupaciones son los problemas de cruce del Club Sayago, la cercanía del Liceo 23 a las vías, los posibles derrames de productos transportados y la posible interrupción del trayecto del transporte público. Con otros socios comerciantes muy conocidos en Sayago, la persona consultada asistió a varias reuniones, aunque con la impotencia de asistir a un hecho consumado. Recordó que los convocaron a una reunión “después de que Sayago juntara firmas [contra el tren], y los vecinos estaban en revuelo”. En octubre de 2019 se reunieron “con Rossi e ingenieros en las casonas de AFE” y estos “no querían aglomeración de gente sino tres o cuatro representantes”. Ante cada problema planteado, el entonces ministro de Transporte y Obras Públicas tenía una batería de respuestas y soluciones para justificar la realización del proyecto sin cambios. ¿Que el ruido de la alta frecuencia de trenes puede afectar el normal desempeño de las clases en el liceo? “Rossi dijo: ‘no se preocupen, se hará un muro de contención’”. ¿Que temen por derrames de productos tóxicos cerca de centros poblados? El ex ministro, según la persona consultada para este informe, les dijo que sólo “hay” un 1% de descarrilamientos. El Club Sayago está sobre la vía y fue remodelado recientemente con fondos públicos; y en aquella instancia, su presidente planteó su preocupación por el trazado de la vía porque afectaría el estacionamiento. “Rossi le dijo que el estacionamiento no se sacaría, que las bases estarían una en Ruta 101 y otra en Paso Molino”, que no tocarían ahí donde tanto se había invertido, con la piscina nueva, etc.” También plantearon la preocupación de “cómo iba a llegar la gente” al Club:

*De un lado queda el club y la sociedad queda aparte, del otro lado. Nosotros le dijimos: “si no pasan los ómnibus, Sayago se muere. Cada salida de bus espera 30 minutos para que pase el tren”. No, dijeron que [el tren] demoraría 5 minutos [en pasar]. No nos quedamos callados, pero no tenemos una fuerza grande en el barrio. Cuando nos enteramos, ya estaba todo trazado. Golpearon la puerta de los vecinos y avisaron por dónde pasará el tren. El pescado ya estaba vendido.*

Lamentó la poca participación vecinal en el proceso del FC, pero también se mostró optimista con las iniciativas legislativas que se desarrollaron, a nivel local, en otras comunidades, especialmente en Durazno y Florida, cuya juntada de firmas contra el trazado del tren era exitosa y al menos expresa con contundencia la disconformidad de la gente.

### ***Complejo Habitacional “18 de Julio” - Mesa 3***

Esta cooperativa de viviendas se ubica en la intersección de Bulevar Batlle y Ordóñez y Avenida Garzón, a pocos metros de las vías del tren, entre las estaciones Camino Edison y Sayago.

En conversación telefónica con Pablo Cal, representante de Mesa 3, nos comentó que no han tratado el tema de las obras del FC en la asamblea de la cooperativa. Mesa 3 está más cerca de la vía que va a hacia La tablada que de la que levantaron los rieles para el proyecto FC: “se dice que pondrán unos paneles [de contención del ruido en las zonas afectadas], pero hablo de oídas. [...] El tema se conoce poco y este hecho ya te dice algo de todo esto”.

### **Capurro**

#### ***El Picadero***

El Picadero es un colectivo autogestionado de artes escénicas y circenses que ofrece espectáculos, y actividades formativas y recreativas. Se fue transformando en el tiempo para adaptarse a los nuevos desafíos: en 2005 era un grupo incipiente, en 2007 se consolidó como colectivo y en 2010 se constituyó como asociación civil “para sobrevivir desde la autogestión, [...] lidiar con los fondos públicos, ir trabajando en la presentación de proyectos para hacer las cosas que queríamos, [...] desde un fondo de creación escénica hasta una financiación internacional para hacer un festival de circo”.

La cantidad de personas integrantes del colectivo “es bastante fluctuante, algunos están de viaje o tienen un trabajo que le impide estar presente, pero siempre se está en el entorno de las 15 personas”, explicaron quienes compartieron con Cotidiano Mujer sus percepciones sobre las obras del tren, que les tocan de muy cerca, por encontrarse al lado de las vías.

A principios de 2013, el Municipio C les otorgó el uso de un espacio en la ex fábrica textil Campomar, ubicado en un predio lindero a la Estación Yatay. Hasta hace poco tiempo, pasaba algún tren de vez en cuando y saludaban desde la ventana, pero la idea de tener una alta frecuencia de trenes de carga justo al lado ya no les simpatiza tanto y les genera varias preocupaciones, en especial por el ruido y por las dificultades de movilidad de quienes quieren llegar a El Picadero. Quieren estar preparadas para setiembre-octubre de 2020. En esos meses realizan una de sus actividades más grandes: el Festival Internacional de Circo. Cada año, montan una carpa en el predio y acuden cientos de artistas y de público, en una instancia de formación, intercambio y disfrute de espectáculos varios.

Dicen que no han detectado inquietud entre las/os vecinas/os de la zona: nadie parece estar hablando de eso, pero les parece que en general a nadie le simpatiza ni UPM ni su tren de cargas. Ambos temas van de la mano: “tal vez, si el tren llevara pasajeros, no sería tanta la resistencia”, dijo una integrante. “Ni tendría esas dimensiones, ni haría ese ruido, ni tendría esa frecuencia”, agregaron otras personas del colectivo, y remataron:

*Es un disparate la cantidad de vagones, tipo siete cuerdas de vagones pasando y pasando. [...] O sea, es una demencia. Si eso no está bien regulado, a nivel de ruido va a ser un caos para todo el mundo, porque es recién acá que se mete a la tierra; justo después de Yatay entra en la trinchera, pero de ahí para atrás, no sé. Hay gente que [a la que el tren] le va a pasar ahí mismo, por la casa.*

Contaron que, en varias ocasiones, plantearon su preocupación por el ruido en Municipio C:

*Pero no hay una claridad. Tampoco pareciera que manejan información, entonces siempre nos dicen lo mismo: ellos no manejan mucho el plan, se supone que está tomado en cuenta el tema del sonido, que hay posibilidad de poner un cerco verde que amortigua los sonidos, pero bueno, la verdad es que no tenemos ninguna certeza, o sea, no se sabe.*

Otro tema es el de la movilidad de las personas que participan en las actividades de El Picadero durante todo el año:

*Como organización, una de las grandes cuestiones que tenemos, es la participación, porque al ser una autogestión, la gente llega porque quiere y es una convocatoria permanente a todo lo que hacemos. Ya se vio bastante afectada cuando nos mudamos –antes estábamos más cerca de Agraciada y Suárez– y a partir de que nos vinimos para acá, cambió la cantidad de gente y el perfil. Entonces, nos genera mucha inquietud el decir ¿va a llegar la gente? Porque en la medida que tranquilen la llegada por Zufriategui... Tiene que haber un planeamiento de movilidad, para que no quede un gueto. [...] Si no, vamos a quedar encerrados en un gueto, que la zona oeste ya es medio [gueto]. Pero no está muy claro ni a dónde preguntar tampoco.*

Sobre el mismo tema, otra integrante agregó que como colectivo han trabajado sobre las percepciones de seguridad que la gente tiene de esa parte de la ciudad, que carga con un “estigma” que afecta tanto a Capurro como a la zona oeste de Montevideo. En ese sentido, dijo: “Cuando recién empezamos, la gente venía y nos decía ‘che, parece medio peligroso’”. Aunque el actual local de El Picadero está sobre la calle Uruguayana y a tan solo dos cuadras de Avenida Agraciada –donde hay buena frecuencia de transporte público y tiene entre semana movimiento comercial y del liceo 71 cercano– la zona puede resultar desoladora, sobre todo en las noches y los fines de semana, cuando se realizan muchos de los eventos del colectivo cultural.

Aunque nadie explique nada con certeza, las alteraciones de la movilidad cotidiana de las personas que se esperan en los territorios afectados por las obras del FC se inscriben en espacios densamente marcados por significaciones socioeconómicas y culturales previas, que ya de por sí trazan fronteras invisibles; por ejemplo, entre quienes están de un lado u otro de una arteria de circulación central, dentro o fuera del “gueto”, de la zona iluminada, dentro o fuera de la zona de seguridad.

El Picadero comparte el edificio de la ex fábrica Campomar con otras iniciativas –un centro juvenil, una escuela de samba y un emprendimiento privado de alquiler de canchas de fútbol 5– que, en su conjunto, han revitalizado una zona que estaba abandonada y deprimida. A eso, se suma el Parque Lineal Arroyo Miguelete ubicado enfrente, plazas con skate-parks, pista de patín y juegos infantiles. Miembros del colectivo destacaron una gran contradicción a la interna del gobierno central y entre los niveles nacional y municipal porque el trazado del tren de UPM parece

borrar con el codo todas las iniciativas que se escribieron con la mano para la reactivación de la zona: “Por un lado, está el interés puramente político –pero para mí, local– de reactivar esta zona. Y después viene este monstruo, que ta, que son cosas que van por carriles re distintos, [...] pero es el mismo Estado [que avala ambos proyectos]. [...] Ahí es cuando decís, ta, el quilombo debe ser más a la interna”. Como ejemplo, se puso el anuncio, que en 2018 hizo el MVOTMA, de reciclar la antigua fábrica textil Martínez Reina (La Aurora)<sup>15</sup> para viviendas y servicios para el barrio (incluido un CAIF), junto a la vía, cerca de la Estación Yatay, y que el FC claramente afectaría.

Como contaron otras personas entrevistadas para este estudio, en el verano de 2018 fueron contactadas del MTOP y de la DINAMA para informarles de las obras:

*Nos presentaron el plan de obra del tren y cómo se estaba diagramando esta zona. En ningún momento se toca el tema UPM, siempre se habla de la construcción del tren, que era de carga. En esa conversación, surgían algunas inquietudes, pero también entiendo que era alguien externo, no sé qué tanta relevancia tuvo eso.*

*Y a partir de ese momento como que se empezaron a dar instancias –a veces más oficiales– de mostrar un poco el proyecto y comunicárselo a los vecinos y, por otro lado, algunos grupos organizados que se manifestaban en contra, entonces ahí también nos llegaron convocatorias.*

Desde El Picadero también explicaron que hubo otras instancias para informarse sobre el proyecto FC en las que fueron convocadas como colectivo, algunas “más oficiales” –organizadas desde el Municipio para los y las vecinos/as– y impulsadas por organizaciones contrarias a las obras. Si bien muchas integrantes del colectivo tenían una posición tomada, tanto sobre el tren como sobre UPM, no se habían posicionado aún como colectivo: “Como que no teníamos muy clara la identidad de los grupos que generaban esas convocatorias, entonces no queríamos aparecer como colectivo porque nos faltaba información. [...] Solemos ser bastante cuidadosos cuando apoyamos algo como colectivo”. Aunque no haya un pro-

<sup>15</sup> Ver <https://www.subrayado.com.uy/construiran-viviendas-centro-caif-y-centro-mec-la-ex-fabrica-la-aurora-n541237>

nunciamiento público “hacia afuera”, sí han conversado mucho entre ellas. En primer lugar, cuestionan las razones del tren, es decir, la planta de UPM. También les preocupa cómo “la obra en sí va a cambiar muchísimo la dinámica, la movilidad del barrio, [...] las comunidades, porque tener máquinas, tener obreros, la circulación de la gente, de los niños...”. Un día, a finales de 2019, esta integrante pasó junto a las vías y, para su sorpresa, se las estaban llevando:

*Lo que yo vi de la obra, lo vi porque soy vecina de acá. [...] Si viniera sólo a trabajar a El Picadero, no sé si me encuentro a alguien levantando los durmientes o las vías, o desarmando la Estación Yatay. Yo no sé cuándo sucedió eso, de golpe pasó y [...] no había un cartel, no había nada, o sea no sabías si era de obras o si era una persona equis que estaba levantando y llevándose los durmientes. A mí me está faltando un interlocutor claro, por lo menos un cartel que diga “empezaron las obras”, no sé... Un planteo de calendario... Como que no hay mucha claridad en la información. [...] Como [que] todo el mundo cree que “ah ta, un día va a llegar” y en realidad está empezando [la obra] y nadie se está dando demasiada cuenta.*

La falta de información y referentes les ha dejado a la espera, mientras lidian con temas del día a día: “nuestras prioridades son tan de la inmediatez que es difícil prepararse para algo que todavía no tiene mucha forma”, explicaron, y agregaron que dependen de un gobierno municipal que no tiene capacidad de decidir e incidir en el FC:

*Lo que pasa es que estamos en una situación de demasiada desventaja: el lugar no es nuestro, es del Municipio, no tenemos ni un contrato que diga que esto está cedido. Tenemos un acuerdo de resolución que se hizo hace seis años, no hay nada firmado, entonces es como difícil... Tenemos, por parte del Municipio, un apoyo muy grande de lo que hacemos. El tema es que esto es un monstruo, ni siquiera el Municipio creo que tenga mucha voz o voto para frenar nada. Me parece que está todo el mundo diciendo que ni ahí con UPM y se ha firmado. Entonces, a mí como que me gana un poco la desidia de decir y ¿a quién le vamos a decir qué...?! No sé, ¿me ato a la vía tipo dibujito animado? Ya llegará el momento de pensar la estrategia, pero no está muy clara ante quién, así no hay quién! [...] Está buena esta [entrevista] porque nos activa un poco; decir, bueno ta, salgamos a preguntar, a ver, a insistir un poco más.*

Otras integrantes reaccionaron a sus palabras y unos puntos suspensivos quedaron resonando en el aire:

**(1):** *Claro, averiguar un poco más, qué es lo que va a afectar, qué va a pasar, a quién reclamar, cómo, y tomar una postura más colectiva. Porque si el día de mañana vemos que realmente influye, tendremos que hacer algo.*

**(2):** *O agarramos todos nuestros petates y nos buscamos otro galpón.*

**(3):** *Yo creo que nadie nos va a venir a preguntar. [...] No sé adónde va a quedar la información.*

### **Comisión Vecinal Yatay**

Es una asociación civil sin fines de lucro y con personería jurídica, integrada por pocas personas del entorno de los 70 años de edad. La asociación realiza eventos sociales, festejos, eventos musicales, recordatorios, actividades de promoción cultural (tienen una biblioteca, hacen conferencias, y difusión y promoción del arte).

Se mantuvieron dos conversaciones telefónicas con dos integrantes de la Comisión: el presidente Jorge Scorza y la secretaria Chiquita. Ambos explicaron que asistieron a reuniones convocadas por gobierno nacional y municipal para informarse sobre el FC y que no tuvieron objeciones. Jorge manifestó su indignación porque en una de las reuniones, un asistente contrario a las obras intentó agredir al entonces titular del MTOP Víctor Rossi. Chiquita dijo que ella no sabe mucho del tema, y que ellos desde la Comisión son personas muy mayores que no pueden cambiar nada.

### **Mercado Popular de Subsistencia – núcleo Capurro**

El MPS es un proyecto que busca enfrentar el abuso de los supermercados a través de la organización y la lucha: “Somos afines a la autogestión, buscando trabajar con cooperativas y empresas recuperadas por sus trabajadores. Hoy participan siete cooperativas de trabajo como vendedores en el MPS. También intentamos priorizar a los pequeños productores nacionales, y algunos productos se compran a un distribuidor. Además de apoyar la industria nacional y la autogestión, la canasta es muy barata”. Así se presentan en su sitio web [mps.org.uy](http://mps.org.uy).

Al consultarles sobre las obras del FC, respondieron que no habían tomado una postura colectiva, ya que les faltaba información, que van lidiando con otros temas del día a día y que son un grupo relativamente nuevo. Sin embargo, y a raíz del contacto realizado por Cotidiano Mujer, empezaron una discusión colectiva sobre el tema y organizaron una actividad para promover el intercambio a nivel barrial.

## **Actores II: la posición sindical de la Unión Ferroviaria**

El posicionamiento de la Unión Ferroviaria (UF) en el conflicto suscitado por el proyecto FC no puede interpretarse en un registro de blancos y negros; por el contrario, está lleno de matices. Por un lado, como ciudadanos, comparten muchas de las críticas que el movimiento socioambiental ha manifestado contra el contrato ROU-UPM (irregularidades, falta de transparencia y de participación popular), incluyendo la realización de las obras del FC. Por otro lado, como trabajadores sindicalizados luchan por garantizar sus fuentes de empleo y mantener sus derechos sociales en AFE, una empresa estatal en decadencia, que ha sido sometida a un lento pero certero proceso de desmantelamiento y privatización.

Al igual que otras/os actoras/es entrevistadas/os, el vicepresidente de la UF, Javier Rebollo, dijo que los trabajadores ferroviarios no recibieron información previa sobre el proyecto, ni fueron consultados ni fueron atendidas sus propuestas previas (desde hace años reclaman la renovación de las vías) y posteriores (planteos para reducir el impacto ambiental de las obras de renovación). La información sobre el FC les llegó “a cuentagotas”, por “alguna filtración” y cuando supo que el MTOP y AFE dejarían de operar la línea Montevideo-Paso de los Toros, el acuerdo ya estaba firmado:

*Después de muchas reuniones con AFE, se solicitó [información] por la ley de negociación colectiva, por la que los trabajadores deben tener conocimiento de lo que va a ocurrir en los centros de trabajo, para poder negociar qué va a pasar. [...] Fue muy discutido, logramos acceder a la información, pero llegaba muy en frío: “esto es lo que se*

*va a hacer, no importa la opinión de los trabajadores, si están o no de acuerdo es otra cosa”. [...] Es como si vos mañana vinieras a tu casa y te dijeran “mirá, fuiste desalojado, no podés entrar más”. Vos no te vas a meter porque sabés que viene la justicia y te saca. Vienen una empresa privada y ya no tenés nada que ver.*

Actualmente, AFE tiene unos 500 funcionarios, una cifra que disminuye cada año porque, entre otras cosas, cuando queda una vacante no se abren nuevos llamados para cubrirla. El proyecto FC privatizó el funcionamiento del tramo Montevideo-Paso de los Toros, lo cual, afectó a unos 50 empleados ferroviarios, muchos de ellos próximos a jubilarse y/o con familias a cargo. Las negociaciones del sindicato con AFE lograron un convenio para mantener el empleo, las remuneraciones (sueldos y compensaciones) y los derechos de los estos trabajadores, sin ser trasladados a otras localidades: los funcionarios quedaron en sus casas “a la orden” de ser llamados para alguna tarea (aunque en la práctica esto no sucede y permanecen en sus casas). “Es una retirada en chancletas”, dijo Rebollo sobre una negociación que no fue del agrado de la UF: “perdimos la batalla porque no era lo que queríamos (queríamos tener una intervención en la vía), pero nos dijeron que no teníamos nada que ver, entonces buscamos las mejores condiciones para nuestros trabajadores”. La UF también firmó un acuerdo con AFE y el MTOP a principios de 2018 que, entre otras cosas, compromete a las partes a dar un preaviso de 48 o 72 horas si hay algún inconveniente que afecte el transporte de pasajeros o de cargas (incluidas peligrosas).<sup>16</sup> De este modo, las empresas eventualmente afectadas –entre ellas UPM– tienen tiempo para paliar toda medida sindical de protesta.

El dirigente sindical destacó que la UF no tomó partido sobre UPM: “Nosotros nunca dimos la discusión sobre qué posición teníamos”. Distinguió entre dos debates paralelos: el de la instalación de la planta de celulosa –con la cual, el sindicato “no tiene nada que ver”– y el del tren, que pone a los ferroviarios “en una encrucijada” porque “tampoco como trabajador podés decir no, porque son fuentes de trabajo que se crean”. Ello no quiere decir que la UF apruebe el FC. Por el contrario, Rebollo destaca que han sido muy críticos con el proceso de desinformación y la falta de participación ciudadana con que se ha impuesto el proyecto:

<sup>16</sup> Ver cobertura del diario [La Juventud](#).

*Como yo les decía a los vecinos que nos visitaban: si bien nosotros como trabajadores estamos de acuerdo en que se llegue a una renovación de las vías –es necesario porque las vías estaban colapsando, podían causar accidentes, necesitaban una modernización [...]–, no estamos de acuerdo en el modo en que se llevó. Vos tendrías que haber llevado a todos a un lugar, haber hecho las consultas necesarias y haber hecho participar a todos los actores sociales.*

El sindicato fue convocado a participar en reuniones informativas e intervenciones públicas organizadas por Por el costado de la vía y derivó consultas de vecinas/os a este colectivo, que muchas veces manejaba más información que los propios ferroviarios y tenían un grupo de profesionales que brindaban asesoramiento. Rebollo comentó que algunos de estos asesores “nunca quisieron darse a conocer al público por miedo de lo que podía llegar a pasar, porque viste que cuando tu nombre es puesto en cierta pantalla después vos sos seguido de un lado o de otro, perdés trabajo, perdés un montón de tu vida cotidiana”. Sus palabras reafirman lo que otras personas entrevistadas comentaron y que se hizo público en varios medios: cómo activistas críticos con el tren de UPM han sido presionados, perseguidos, intimidados, criminalizados y reprimidos por fuerzas de seguridad del Estado que defienden los intereses del capital trasnacional antes que los derechos ciudadanos.

Se estima que las obras del FC llevarán tres años, un tiempo que el sindicato quiere aprovechar para capacitar ferroviarios y que puedan ofrecer servicios de mantenimiento y reparaciones a las nuevas máquinas, vagones y sistemas que las empresas privadas adjudicatarias implementarán en ese tramo de la vía. “Por ley [el mantenimiento] está en manos del MTOP, pero tenés que capacitar a la gente, tenés que prepararte, porque en dos o tres años se va el 50% de la gente de AFE al MTOP. [...] Hay tres años para ver qué vamos a hacer, qué va a hacer este gobierno [presidido por Luis Lacalle Pou] y AFE. [...] Eso es en lo que se basa el ferroviario: una lucha diaria.”

## Actores III: Organizaciones que se oponen a las obras del FC

La Coordinadora Nacional contra UPM2 reúne a “más de 40 colectivos sociales, ambientales y sindicales de todo el Uruguay, en lucha contra la instalación de la nueva planta de UPM en el Río Negro, a causa de los graves daños que implica. Decimos: ¡NI UPM NI SU TREN!”, según se describe en su sitio oficial de Facebook.<sup>17</sup> Entre sus integrantes, están los tres grupos mencionados a continuación; con algunas/os de cuyas/os representantes se conversó para el presente estudio.

### *Por el costado de la vía*

Este colectivo aparece mencionado inevitablemente en muchos de los testimonios recabado como el gran impulsor de la movilización vecinal contra la obra FC. Se definen como: “un grupo de vecinas y vecinos sin banderas partidarias de diferentes barrios (Sayago, Colón, Peñarol, Capurro y Paso Molino al momento) preocupados por el impacto social, ambiental económico y urbanístico del proyecto ferroviario para la segunda fábrica de celulosa de UPM en el país” (Martínez, 2018).

Se podría decir que Por el costado de la vía tuvo un momento álgido de lucha y presencia mediática relativamente breve pero muy intenso y que plantó la semilla de la inquietud y la militancia entre las personas más afectadas por las obras (habitantes de las viviendas más próximas a la vía) e incluso más allá: entre quienes no están directamente afectados por las obras del tren, simpatizan por las causas ambientales, la participación ciudadana y la transparencia democrática. En noviembre de 2018 convocaron a una concentración en la feria del barrio Peñarol para informar y concientizar. A partir de entonces, el colectivo fue creciendo, ganando simpatizantes y militantes y, poco a poco, fue ocupando espacios en la agenda noticiosa para cuestionar la legitimidad del proyecto FC y exigir a las autoridades información, estudios y alternativas para que el tren no pase por centros poblados. En diciembre de 2018 se presentaron en la DINAMA “con el aval de más de 200 firmas de vecinos” y para solicitar “la realización de estudios independien-

<sup>17</sup> [facebook.com/coordcontraupm2](https://www.facebook.com/coordcontraupm2)

tes que evalúen los impactos negativos de ese proyecto, por considerar que el Informe Ambiental Resumen (IAR) a consideración del público tenía serias carencias. Por ese motivo pedían también la suspensión de la autorización de las obras” (Bacchetta, 2019).

Si bien los testimonios de sus principales integrantes están recogidos en el estudio desarrollado por la Facultad de Ciencias Sociales (incluido en esta publicación), en este apartado incluimos las referencias que otras/os actores sociales hicieron sobre ellas/os para evidenciar el peso que su iniciativa tuvo, tiene y tendrá en los debates sobre las obras del FC. Además, la experiencia militante de Por el costado de la vía ilustra dos elementos centrales en la aproximación que Cotidiano Mujer hace al analizar este gran conflicto socioeconómico, ambiental, cultural y político llamado FC-UPM:

- 1) El protagonismo de las mujeres en las luchas en defensa de los recursos naturales y la protección del medio ambiente.
- 2) La criminalización de la protesta y el uso indiscriminado de la violencia institucional, en general contra los movimientos sociales y en particular contra/sobre los cuerpos de activistas que denuncian las irregularidades y abusos de los emprendimientos extractivistas en América Latina.

Si bien en Uruguay no se conocen casos de desapariciones y asesinatos recientes a activistas sociales y medioambientales –como se constata en otros países latinoamericanos–, los integrantes de Por el costado de la vía sufrieron acoso, persecución y represión por parte de las fuerzas de seguridad del Estado; la más conocida es la que sucedió durante la Marcha del Agua, el 22 de marzo de 2019.

A principios de mayo de 2020, una de sus integrantes comentó que estaban “con la obra del tren encima, excavaciones próximas a las casas, tratando de obtener respuestas, ruidos, maquinaria todo el día”. Compartió imágenes y videos impactantes de los destrozos que excavadoras y otras maquinarias pesadas estaban causando en Sayago, destruyendo patrimonio histórico ferroviario (como una vivienda prefabricada en 1900) y natural (árboles centenarios). A través de videos, los integrantes del colectivo registraron la falta de señalización de las obras y denunciaron los atropellos a los derechos de las personas que habitan junto a las vías.

## ***Movimiento por un Uruguay Sustentable (MOVUS)***

En su sitio web, el MOVUS se define como un movimiento que “congrega a organizaciones sociales, grupos de investigación y personas en torno a su ideario de sostenibilidad ambiental. Lo integran grupos de productores rurales, organizaciones ambientalistas, grupos de defensa de recursos naturales, centros de estudio e investigación, centros de la Universidad de la República”. Se entrevistó a dos integrantes, el periodista de investigación Víctor Bacchetta y la activista Ana Filippini, quienes hicieron un racconto de cómo surgió el Movimiento: fue en febrero de 2011, a partir de una reunión con actores locales afectados por Aratirí, un proyecto de minería a cielo abierto que entonces aún era desconocido por muchos. Asistieron unas 100 personas: “muchísima cantidad de gente, algunos que no sabíamos nada de lo que estaba pasando hasta ese momento, [...] productores de la zona que iba a ser afectada<sup>18</sup>[...] y los pueblos de la costa que iban a ser afectados por el puerto de aguas profundas que incluía el proyecto”. A partir de ahí, el grupo va adquiriendo fuerza y foco con el aporte de “personas con activismo y saberes previos sobre impacto socioambiental”. Se organizó una primera marcha y se creó el blog observatorio-minero-del-uruguay.com: “Con eso le damos la base de información y de documentación al movimiento, para [que se pudiera] entender lo que estaba pasando. Entonces, eso genera un movimiento socioambiental que nunca había tenido esa expresión en el Uruguay”.

En su trayectoria de luchas socioambientales, los integrantes del MOVUS han tenido logros, desencantos, aprendizajes y decepciones. En 2013, algunas organizaciones que participaban en el MOVUS (ya que no todas estaban de acuerdo) lanzaron la iniciativa “Uruguay Libre de Megaminería”, para someter a plebiscito el proyecto de explotación minera Aratirí. Según recordó Ana:

*Resolvimos llevar adelante un plebiscito y recolectar firmas como una forma de estar siempre en la calle, porque ya habíamos hecho muchas movilizaciones, muchas marchas, muchos documentos, tratábamos –igual que ahora– de salir a la prensa cada vez que había oportunidad. Entonces pensamos en una forma de mantener también gente en la calle, de poder mantener el tema en la prensa.*

<sup>18</sup> El proyecto Aratirí se proyectó en la zona de la Cuchilla Grande, en los departamentos de Treinta y Tres, Durazno y Florida.

A nivel organizativo, Víctor aclara que el MOVUS es descentralizado y apartidario:

*No es como un partido político antiguo digamos, que busca tener afiliados en cada lugar: nosotros nos vinculamos con los grupos locales, coordinamos, nos apoyamos en lo que podemos, pero los grupos locales tienen autonomía. O sea, es un tipo nuevo de movimiento en el sentido de que es descentralizado y tiene autonomía local.*

Aunque el MOVUS nace como expresión contra la minera Aratirí, va acompañando, sin planearlo, la resistencia a una oleada de grandes emprendimientos extractivistas que empiezan a asolar Uruguay: los monocultivos de eucaliptos y soja; la gestión de las aguas; las perforaciones en busca de hidrocarburos; una primera planta de pasta de celulosa y luego otra, que estaba siendo preparado desde hacía al menos diez años, cuando se empezaron a plantar los campos de eucaliptus para abastecerla. Y que además vino con su tren:

*Este tipo de proyectos de gran envergadura, de grandes inversiones de capital, tienen –en una cosa u en la otra– características semejantes: son inversiones extranjeras, viven para explotar recursos naturales. Entonces, empieza a ser una asociación entre celulosa, minería e hidrocarburos [...] y eso va haciendo una asociación entre diferentes proyectos en un concepto único-común que es el modelo extractivista. [...] El extractivismo, digamos, es el motor de todos los emprendimientos y tanto da que sea de árboles como de minería como de fracking, estamos ante un mismo esquema, un mismo encuadre.*

Y así como se encadenan estos proyectos extractivistas, también se entrelazan las luchas: “Hay una conexión, [...] o sea, en el movimiento contra la segunda planta de UPM hay gente que participó y que se incorporó al movimiento socio-ambiental por la minería”, explicó Víctor.

### **No al Tren de UPM**

Esta agrupación surge principalmente para promover, impulsar y coordinar las iniciativas ciudadanas legislativas en las localidades afectadas por el trazado del FC. Este mecanismo de democracia semidirecta se ampara en el artículo 305 de la Constitución y requiere, al menos, una adhesión del 15% de las personas registradas en el padrón municipal. Una vez que las firmas

son presentadas a la Junta Departamental, esta tiene un plazo de 60 días para pronunciarse: “De ser aceptada, la norma es trasladada al gobierno nacional y, en caso de conflicto entre ambos poderes, la resolución se eleva a la Suprema Corte de Justicia. Si la iniciativa es rechazada, la Junta debe comunicarlo al Intendente quien, por el Artículo 76 de las Ley 19.515, debe someterla a referéndum en la localidad entre los 30 y 60 días posteriores a esa comunicación”, según explica la web oficial de No al tren de UPM.<sup>19</sup> Las comunidades que se estaban movilizandando abarcan los cinco departamentos afectados: Canelones (Canelones ciudad, Progreso, Juanicó y La Paz), Florida (Florida ciudad, 25 de Mayo y Sarandí Grande), Durazno (Durazno ciudad y Santa Bernardina) y Montevideo (Municipios C y G).

Dos de las personas entrevistadas para esta investigación participan activamente en la recolección de firmas: Ana Filippini, en el Municipio C (Capurro) y Roger Tijman, en el Municipio G (Colón y Sayago). Ambos coincidieron en destacar la labor del abogado constitucionalista Eduardo Lust en asesorar jurídicamente a la ciudadanía sobre las alternativas para disputar el trazado de las vías y evitar que atravesase centros poblados. Ana contó que se imprimieron “miles de volantes” financiados con el esfuerzo de las/os militantes, para informar a la gente en las calles y recoger firmas. Por su parte, Roger explicó cómo se replicó la iniciativa en su zona: “Yo estuve participando con el Municipio C durante varios meses ¿no? Ya había planillas, ya se salía a juntar firmas a la feria, ya se hacían actividades, charlas, etcétera y yo, por una cuestión de orgullo personal del lugar donde vivo [en el Municipio G] convoqué, junto a No al tren de UPM, unos encuentros en diferentes lugares. Invitamos al doctor Lust a dar charlas”. Organizó reuniones en el centro cívico del Municipio G, en la biblioteca María Vittori del barrio Peñarol, y en el Rotary Club de La Paz.

Ambos señalaron que el proceso de recolección de firmas en Montevideo ha sido mucho más lento y difícil que en los otros departamentos. Hay, al menos, cuatro grandes obstáculos: la densidad poblacional, la actualización de los padrones electorales, el entramado sociocomunitario y la politización del conflicto ambiental. En Montevideo, se necesita recoger un número mayor de firmas porque los municipios tienen una densidad poblacional mayor a la de otros lugares en los otros departamentos afectados. Además, según explicó Ana, muchas personas que viven en los municipios montevideanos afectados y quisieran firmar, no pueden ha-

---

<sup>19</sup> [www.trenupmno.com](http://www.trenupmno.com)

cerlo porque no tienen actualizado su padrón electoral. En Montevideo el tejido social está más deteriorado y disperso; en las localidades de otros departamentos, en cambio, la gente mantiene fuertes lazos comunitarios por los cuales vecinas/os, conocidas/os y familiares se apoyan mutuamente. A ello, se suman los recelos ideológicos basados en simpatías político partidarias que obstaculizan el debate y hacen que, por ejemplo, ciertos sectores de la militancia frenteamplista se muestren poco receptivos a participar de una iniciativa que cuestiona fuertemente las decisiones de los líderes progresistas.

## 5. TENDENCIAS EN EL POSICIONAMIENTO DE LAS ORGANIZACIONES Y PERSPECTIVAS FUTURAS

En el total de testimonios recabados se han identificado tres tendencias en juego, que no están separadas entre sí sino claramente interrelacionadas:

- 1) falta de posicionamiento de muchas organizaciones referentes en los territorios afectados por el FC;
- 2) opacidad informativa en torno al proyecto FC por parte de los operadores políticos responsables;
- 3) percepción generalizada de incertidumbre ante el futuro.

### ***Tendencia #1: falta de posicionamiento colectivo***

La mayoría de organizaciones sociales consultadas en los territorios afectados no ha tomado una posición colectiva al respecto. Entre los diversos motivos mencionados por sus representantes, encontramos la ausencia de un debate interno sobre el tema, ya sea porque no han tenido la inquietud o porque se enfocan en otros temas, más vinculados a su agenda cotidiana. Todo ello está enmarcado en la falta de información sobre el proyecto y sus impactos. Así lo expresaron los miembros de los grupos que ocupan el espacio central del diagrama presentado en la Figura 1 de este informe (El Picadero, Mercado Popular de Subsistencia-núcleo Capurro, Grupo Rojo, La Cuadra, Cooperativa de Vivienda-Mesa 3 y los comerciantes nucleados en el Centro Comercial e Industrial Sayago).

Vale la pena distinguir entre posicionamiento colectivo e individual ya que, en la mayoría de las organizaciones sin posicionamiento colectivo, las personas consultadas manifestaron tener una posición individual sobre el FC. Es decir, para los estos no es un tema irrelevante o que frente al cual sean indiferen-

tes. Asimismo, destacamos que dos de estos grupos no posicionados –El Picadero y MPS– mencionaron que, a partir del contacto de Cotidiano Mujer para hacer este estudio, tuvieron la iniciativa de generar espacios de debate y reflexión colectiva, y de articular con otras organizaciones afines. Durante el trabajo de campo, el MPS concretó un encuentro (el 29 de febrero de 2020 en el Club Capurro) “para conversar sobre los cambios a nivel socioambiental que conlleva el nuevo tren y UPM2”. En una comunicación personal, expresaron que querían ser mencionados en el estudio sin una posición colectiva pero que han “iniciado una discusión al respecto y organizado una actividad con el objetivo de promover la discusión a nivel barrial”.

## ***Tendencia #2: opacidad informativa del proyecto FC***

Esta opacidad es responsabilidad directa de los operadores políticos y económicos que promovieron o tienen afinidad al proyecto, y se manifiesta a través de una serie de acciones (o inacciones), que incluyen los ítems desarrollados a continuación.

- **La falta de información de calidad, contrastada y verificable.** La falta de información sobre el FC aparece como un tema recurrente en el trabajo de campo, tanto en el proceso previo de documentación (por ejemplo, en el relevamiento de noticias y materiales disponibles online) como en las entrevistas realizadas. En varios testimonios, se repiten expresiones como “no hay claridad”, “no hay información”, “falta un interlocutor claro”, “no hay respuesta”, “es como una gran incógnita”, como si una obra de tal magnitud pudiera pasar desapercibida ante la población; de hecho, varias personas entrevistadas que habitan cerca de las zonas afectadas por el FC, expresaron haber visto cómo levantaban las antiguas vías del tren y así supieron que las obras habían empezado. Nadie les informó del calendario de obras, ni se colocaron carteles de las empresas autorizadas, ni accedieron a contactos de referencia, como se suele hacer con otras obras.

- **Deficiencias en la comunicación entre las instituciones de gobierno involucradas y las/los actoras/es sociales.** Esto incluye:

- Falta de interlocutores válidos, visibles y cercanos para acceder a la información. Un ejemplo: si bien las/os actoras/es locales interactúan a diario con referentes municipales, varias personas entrevistadas se-

ñalaron el rol debilitado que las autoridades locales tienen sobre este tema. Desde los propios Municipios C y G se ha admitido que ellos no tienen información ni capacidad de incidencia y piden que las consultas sean dirigidas directamente al MTOP.

- Falta de respuesta ante los numerosos reclamos y consultas. Varias solicitudes de acceso a información pública mediante la Ley 18.381 fueron denegadas por Presidencia y el MTOP al ser, las respuestas, catalogadas como “confidencial y reservada”.<sup>20</sup>

- Cuestionamiento de los procesos participativos de consulta (exigidos por ley ante proyectos de gran envergadura<sup>21</sup>) por ser, de acuerdo a las personas entrevistadas, poco fiables y sesgados. Por ejemplo, un activista socioambiental afirmó que la mayoría de las personas consultadas en el estudio de impacto eran favorables al FC y que esa muestra no representaba otras opiniones de la población.

- Nebulosa de actores y confusión con respecto instancias de consulta e información: algunas/os entrevistadas/os pensaban que las entrevistas realizadas por Cotidiano Mujer eran una continuación de las entrevistas que personal técnico de la DINAMA les habían hecho dos años atrás. En una ocasión, la persona entrevistada confundió las reuniones informativas organizadas por el CCZ (a las que había concurrido y donde según ella todas las personas presentes estuvieron a favor del FC) con la audiencia pública realizada en Colón (a la que no había concurrido y en la que la mayoría de (sino todas/os) las/os presentes estaban en contra del FC).

### ***Tendencia #3: incertidumbre ante el futuro***

La opacidad informativa ha contribuido a la propagación de un sentimiento generalizado de incertidumbre ante el futuro, lo cual se identifica como una tercera tendencia en los testimonios recabados. A ello, se suman otros hechos significativos, como el cambio de autoridades en el gobierno nacional a partir del 1 de marzo de 2020 y los consiguientes cuestionamientos a los compromisos asumidos por el gobierno saliente<sup>22</sup>.

<sup>20</sup> Ver noticia sobre solicitud de acceso a información pública denegada por Presidencia y el MTOP.

<sup>21</sup> Artículo 16 del Decreto 349/005 (Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental y Licencias Ambientales) sobre audiencias públicas.

<sup>22</sup> Ver por ejemplo noticia sobre la reacción del nuevo ministro del MTOP

La incertidumbre es vivida de diferentes formas por las/os actores entrevistadas/os y activa diversas reacciones. Las personas que se manifestaron a favor del proyecto del FC o sin oposición firme confían en las autoridades y se mostraron optimistas de que el proyecto traerá progreso y empleos, como expresó Nora del Concejo Vecinal Zonal 12 y Casona de Abayubá.

Está la incertidumbre de quienes quisieran creer que las obras se harán de la mejor manera (por ejemplo, con buenos materiales, tecnología, mantenimiento, aislación sonora eficiente) pero la falta de información y el silencio de las autoridades les inquietan sobremanera. Y, por tanto, declaran que nadie puede asegurar un buen final: “Como se está manejando como secreto de Estado, el trasfondo que tiene todo esto, uno no lo conoce, como para aventurar una posición de que si va a funcionar o no” (Antonio, secretario del Centro Comercial e Industrial Colón).

En medio de la incertidumbre, tanto Nora como Antonio destacaron la irreversibilidad de las obras. Es decir, prima la percepción de que el proyecto está aprobado y no hay capacidad social alguna de revertirlo, o de que la diferencia de fuerzas frente al Estado es tan abismal que poco margen les queda a las organizaciones locales para cambiar algo. Este pensamiento era compartido, aunque con matices, por actores con diferentes posicionamientos sobre las obras.

Como consecuencia de la incertidumbre, se identifica un proceso de desempoderamiento ciudadano por el cual se paraliza la capacidad de que las personas, incluso nucleadas en organizaciones con trayectoria de participación local, ejerzan ciudadanías activas y participativas en temas de interés público. Como contrapartida, la incertidumbre lleva a otras/os actores a empoderarse en la adversidad, buscando y difundiendo la información que no se quiere dar, involucrando e interpelando a los demás. Los ejemplos más potentes están entre quienes se posicionan claramente en contra de las obras del FC: además de Por el costado de la vía, el MOVUS, No al tren de UPM, *La12.TV* y *La Bicicleta*.

Empoderamiento y desempoderamiento son dos procesos paralelos, dos caras de una misma moneda en este conflicto socioambiental. Entre los comerciantes de Sayago, las obras se percibían como irreversibles. La persona vinculada al Centro recordó que en una conversación con los principales socios del Centro le dijeron: “ya está todo cocinado”, como diciendo

“¿para qué vamos a luchar si ya está? ¿Cómo vamos a luchar contra una marea?”. Sin embargo, las noticias difundidas sobre la cantidad de firmas ciudadanas reunidas en Durazno para cambiar el trazado del FC de modo que no pase por zonas urbanas,<sup>23</sup> despertó la esperanza entre algunas/os integrantes. Hay, en especial, dos frases del testimonio cercano al Centro Comercial e Industrial de Sayago que ilustran dos sentires: al principio, pensar que estaba “todo el pescado vendido” (las obras estaban aprobadas y se ejecutarían sin atender los reclamos de las/os vecinas/os afectadas/os); y luego del proceso de recolección de firmas, concluir que “el que no llora no mama”, es decir, hay que expresar la disconformidad y actuar en consecuencia para cambiarlo. Esto último sí estaba claro entre las/os actores de los movimientos socioambientales que desde un primer momento criticaron las obras y buscaron estrategias para denunciarlas y detenerlas.

---

<sup>23</sup> <https://radiouruguay.uy/durazno-entregan-6000-firmas-para-cambiar-el-trazado-del-ferrocarril-central/>

## 6. ESTRATEGIAS Y DESAFÍOS DEL MOVIMIENTO SOCIOAMBIENTAL

En esta sección, se resumen las principales estrategias y los principales desafíos del movimiento social y ambiental para denunciar los impactos del proyecto FC.

- Entre las estrategias se destacan:
- Informar y concienciar a la población.
- Apoyar la movilización de actores/as locales.
- Promover iniciativas legislativas locales.
- En cuanto a los desafíos, se identificaron:
- Combatir la represión de activistas ambientalistas y la criminalización de las luchas.
- Defender su independencia partidaria.
- Criticar el neodesarrollismo, el extractivismo y el colonialismo.
- Articular un movimiento socioambiental diverso.

### A) Estrategias

#### A.1. Informar y concienciar

Una de las estrategias de los operadores políticos y económicos impulsores del FC ha sido la desinformación, por acción –al tergiversar argumentos y difundir información falsa o incompleta– u omisión –no difundir información–. Por lo tanto, uno de los grandes desafíos del movimiento en contra del tren de UPM ha sido desplegar una estrategia informativa de calidad y comunicar la información con eficiencia a amplios sectores sociales, en especial a las/os más afectadas/os. Esta ha sido la *raison d'être* del MOVUS: informar y asesorar a grupos locales de personas afectadas por diversos emprendimientos extractivistas en Uruguay, como destacó uno de sus integrantes, el periodista Víctor Bacchetta:

*Se hizo un trabajo de apoyo de información y de análisis para que el movimiento local pueda entender unos tipos de proyecto nuevos, que no son de la industria como era antes: son proyectos de otra envergadura, entonces tienen características técnicas nuevas que la gente, la población común, no conoce. Entonces, hay que transmitir y traducir esa información para que la gente entienda qué es lo que pasa.*

Por su parte, Marcelo, de La12.TV explicó:

*Ha habido mucho juego mediático de mentiras que son explícitas, de fake news oficiales, estatales, de cuando [el ex ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor] Rossi iba a diez radios en un día y desmentía todo el trabajo de comunicación que estábamos tratando de hacer. [...] Y bueno, entonces se utilizó ese juego de desinformación y de silenciar, que [las/os vecinas/os] estén lo más callados posible, y se logró, porque después de mucho tiempo la gente no entiende lo del tren, no sabe qué va a pasar, y dicen “el tren siempre estuvo ahí... Va a haber el mismo tren, no sé por qué se quejan”.*

Marcelo enfatizó que muchas veces los medios hegemónicos promueven un pensamiento binario que es necesario problematizar y poder cuestionar la relación entre UPM y el Frente Amplio, romper con la asociación “UPM-bueno, UPM-trabajo”. El binomio sobre UPM como fuente de empleo ha sido ampliamente esgrimido por ministros, técnicos y empresarios, replicado en los medios y ha calado hondo en muchas personas. Marcelo recordó, sin embargo, una de las pocas investigaciones sobre el verdadero impacto de las plantas de celulosa en el empleo y la falta de creación de empleo igualitario, desarrollado por la estudiante de Ciencias Sociales Victoria Rodríguez Ramón, “Mujeres que parieron los hijos de Botnia”<sup>24</sup>: “ella se basaba en unos 12 estudios del Instituto Nacional de las Mujeres, de allá, de Paysandú, que son estudios flojitos porque cuentan con poca información, porque no hay mediciones de nada, y justamente lo que hay que criticar es la negligencia del Estado”. Otro trabajo que contribuye a despejar el pensamiento binario y la desinformación sobre el tema es la investigación desarrollada por Soledad Recoba y Daniel Pena, titulada “Impactos sociales y culturales

<sup>24</sup> Disponible en la publicación “Las bases materiales que sostienen la vida. Perspectivas ecofeministas”, editada por Cotidiano Mujer.

de las plantas de celulosa en Fray Bentos y Conchillas”, publicada en abril de 2020 por la Casa Bertolt Brecht y disponible online<sup>25</sup>.

Para desarmar la simpleza de los binarismos, Marcelo propone formar equipos de comunicación permanentes focalizados en temas socioambientales:

*Hay que empezar a trabajar [para desarrollar] elementos didácticos, periodismo de investigación, periodismo de síntesis, todo eso que debería estar haciendo el periodismo y no lo está haciendo, o sea, llevar al lenguaje audiovisual, llevar a un lenguaje corto, breve, explicar las cosas, que alguien lo lea y sintetice, explique... Todo ese trabajo es un trabajo constante y es un trabajo que... normalmente no es financiado porque... yo que sé... por las cuestiones de que va en contra, justamente, de la reproducción del capital.*

Los frutos del arduo trabajo de difusión de información y concientización que realizan los movimientos sociales no son inmediatos ni responden a la linealidad de lógicas de causa-efecto. Muy por el contrario, tienen efectos acumulativos que pueden llegar a percibirse mucho tiempo después de las acciones concretas que los motivaron. Así parecen reflejarlo las palabras de Ana Filippini, del MOVUS, al recordar los inicios de la lucha contra la instalación de la primera planta de celulosa de la empresa ex Botnia, durante el primer gobierno de Tabaré Vázquez, y sus ecos actuales:

*Mucha gente dice “¡Ah, pero bueno! Ustedes se pasaron años en eso, pero no lograron nada”. En realidad, sabíamos que iba a ser muy difícil pelear teniendo a muchísima población a favor del gobierno que recién entraba dándole el okey a la fábrica de celulosa. Pero lo que sí logramos fue que se divulgara muchísimo el tema del impacto de las fábricas de celulosa y de los monocultivos forestales, cosa que lo vimos muchos años después. Hasta ahora, nos seguimos sorprendiendo de que haya gente que tomó toda esa prédica que nosotros hicimos [...] que resurge, digamos, con muchísima más fuerza con el planteamiento de esta fábrica de celulosa [de UPM2].*

---

25 Disponible en [https://cbb.org.uy/mediateca/publicaciones/informe\\_impactosplantasde-celulosa.html](https://cbb.org.uy/mediateca/publicaciones/informe_impactosplantasde-celulosa.html)

Otra estrategia del movimiento socioambiental para exigir información al Estado fue utilizar la Ley 18.381 sobre el Derecho de Acceso a la Información Pública, promulgada en 2008, durante el primer mandato del FA.<sup>26</sup>

En un contexto de desinformación y silenciamiento, algunos actores sociales que no tenían posición sobre las obras del tren de UPM, como el Mercado Popular de Subsistencia de Capurro, empezaron en el marco de este estudio, una discusión colectiva sobre el tema y organizaron una actividad para promover la discusión a nivel barrial.

## ***A.2. Apoyar la movilización de actores locales***

Tanto el MOVUS como las diversas iniciativas de No al tren de UPM –y en su momento Por el costado de la vía– evidencian el rol clave que los actores locales tienen como protagonistas de las movilizaciones contra el trazado actual del FC. Ana Filippini recordó que los actores locales fueron los que empezaron las movilizaciones contra la minera Aratirí, durante el gobierno de José Mujica (2010-2015), y en ese momento el MOVUS acompañó y sumó a “muchos procesos chiquitos de concientización de la gente”. Víctor Bacchetta hizo un paralelismo entre ambas movilizaciones sociales –contra la minería y contra UPM–; en un principio “surgen sin tener nada que ver [...] porque tienen un impacto diferente, en zonas diferentes, y además era un tema muy nuevo”. El denominador común es el protagonismo de actores locales, es decir, cómo MOVUS se basa en expresiones locales autónomas: “para nosotros eso es muy importante: que sea el grupo local el que sostiene y decide la movilización local; no somos nosotros de afuera que vamos a movilizar a la gente”, agregó.

Lo mismo ocurrió con el colectivo Por el Costado de la Vía. Tanto Ana, del MOVUS, como Roger de La Bicicleta, se acercaron a participar en la primera acción organizada en la feria del barrio Peñarol, y quedaron asombrados y a la vez atraídos por la movilización local. Ana recordó: “vimos que había un movimiento de gente local y empezamos a participar, a vincularnos mucho más con la acción local. [...] No estamos directamente afectados pero sí creemos que podemos [...] por un lado, interpretar lo que dice la gente y sacarlo a luz, y por otro lado, apoyar a esos movimientos aportando

---

<sup>26</sup> Ver noticia sobre solicitud de acceso a información pública denegada por Presidencia y el MTOP.

información”. Desde sus inicios, MOVUS apostó por una forma de actuar descentralizada y donde la autonomía de las/os actoras/es locales fuera protagonista.

Además de las movilizaciones en Montevideo, varias poblaciones en otros departamentos empezaron a organizarse en oposición al pasaje de los trenes de UPM por sus centros poblados. Se vincularon con activistas del MOVUS para compartir e intercambiar información, organizar actividades conjuntas y pensar una estrategia jurídica para hacerle frente al FC. Víctor recordó que el primer grupo local con quien se contactó el MOVUS fue el de Sarandí Grande, en Florida. Empezaron a trabajar con el abogado Eduardo Lust, con quien el MOVUS ya había trabajado en iniciativas legislativas locales contra Aratirí. Lust se volvió un referente de la campaña contra UPM y contra el FC gracias a la viralización de archivos de audio donde explicaba las irregularidades del contrato firmado entre la empresa finlandesa y el gobierno, como explicó Ana Filippini:

*Lust saca 30 y pico de audios, en los que decía que él no tiene ningún interés político partidario ni económico [...] y eso fue crucial para que la gente creyera mucho en lo que él estaba proponiendo y diciendo, aparte del hecho de que él viajaba de un lado a otro poniendo plata de su propio bolsillo. [...] lba y explicaba a todos los vecinos, así fueran 10, 15 o 50. Y se hicieron muchas reuniones en el interior y él siempre estaba dispuesto a explicar, a contar su experiencia y todo lo demás.*

Lust ha jugado un rol clave como representante legal de las iniciativas legislativas locales contra el FC y cara visible del movimiento en los medios. Sin embargo, posteriormente, su legitimidad se ha visto cuestionada desde diversos frentes y por diferentes motivos, al haber sido electo diputado por Cabildo Abierto. Lust se volvió una figura incómoda tanto para los detractores del proyecto FC como para sus propulsores, como se explica en el apartado B.2.

### **A.3. Promover iniciativas legislativas locales**

Estrechamente vinculada con la anterior, esta sección pone foco en una de las acciones que posicionaron a algunos actores locales como protagonistas en las movilizaciones contra el tren de UPM: las iniciativas legislativas locales, uno de los instrumentos de participación directa amparado por el

sistema de democracia semi representativa en Uruguay, según explicó Víctor Bacchetta.<sup>27</sup> Se pueden convocar con un 15% del electorado registrado en una localidad, para “proponer una iniciativa de ley que si no es aprobada por el parlamento departamental, [la Suprema Corte de Justicia está] obligada a convocar un plebiscito; esta es la herramienta que estamos usando ahora”. El MOVUS había tenido una experiencia exitosa con este mecanismo cuando enfrentaron el proyecto minero Aratirí:

*Hubo gobiernos departamentales que prohibieron la minería. Incluso, cuando se empieza a recoger firmas, el gobierno, muchas veces antes de llegar al 15%, ve que hay participación popular y toma la decisión. Eso pasó con la minería y ahora lo estamos aplicando al tren.*

Marcelo (La12.TV) destacó que la estrategia de juntar firmas tiene una doble función: es la excusa para iniciar un diálogo informativo con las/os vecinas/os y, a la vez, involucra a quienes quieren participar de alguna manera en los reclamos contra las obras del FC. “En ese sentido, estuvo bueno el trabajo de comunicación de recolección de firmas porque generó una ola mediática que ahora está siendo encausada en la figura de Lust”.

## **B) Desafíos**

### **B.1. Combatir la represión y criminalización**

No es novedad que las luchas sociales se han criminalizado a lo largo de la historia para deslegitimar sus reclamos. A nivel regional, en América Latina se ha recrudecido la persecución, el acoso, la represión de activistas, incluso hasta la muerte, con casos emblemáticos como los de la hondureña Bertha Cáceres y la brasileña Marielle Franco, que hasta ahora quedaron impunes.

Varias personas entrevistadas mencionaron con indignación la persecución cotidiana que sufrieron algunos miembros del colectivo Por el costado de la vía al finalizar la marcha por el Día del Agua, el 22 de marzo de 2019. Según

---

<sup>27</sup> Los otros dos instrumentos de participación directa previstos en la institucionalidad uruguaya son los plebiscitos nacionales (convocables con un 10% de las firmas de los electores) y los referéndums (convocables con el 25% del electorado con el objetivo de anular total o parcialmente una ley votada por el parlamento).

las entrevistas y las denuncias realizadas, hubo varios actos intimidatorios por parte del Estado hacia personas integrantes de este colectivo (vigilancia de sus casas y sus llamadas telefónicas, entre otros) en especial con tres mujeres que lo impulsaban. Ana, Marcelo y Roger coincidieron en que estos hechos hicieron que estas tres mujeres se alejaran por un tiempo de las movilizaciones contra el tren, que la gente les pidió una reunión y ahí se resolvió que la lucha siguiera bajo otro nombre, “No al tren de UPM”. Esta versión, sin embargo, no da cuenta de las tensiones internas del movimiento en torno a las discrepancias sobre cómo articular acciones futuras contra el FC. (ver apartado B.4).

## **B.2. Defender la independencia político-ideológica de la agenda socioambiental (apartidismo)**

A pesar de que el movimiento social en contra del FC se ha definido desde el inicio como independiente y apartidario, varios hechos han servido para, directa o indirectamente, cuestionar esta afirmación. El hecho más notorio en este sentido ha sido la incorporación del abogado Eduardo Lust, referente jurídico del movimiento social contra las obras del FC, al partido de ultraderecha Cabildo Abierto, por el cual fue electo diputado para el período legislativo 2020-2025. Ello fue duramente criticado por varios integrantes del movimiento socioambiental, que acusaron a Lust de ser un oportunista político y no quieren ninguna vinculación con un partido que tiene entre sus filas expresiones populistas, nacionalistas, militaristas y sexistas.

El MOVUS salió al cruce de este conflicto con la difusión de una carta que reafirma el carácter apartidario del movimiento para “darle tranquilidad a la gente”. “A nosotros no nos interesa el color político de ninguna de las personas que están en este grupo y no miramos a la gente con el color político: nos interesa poder parar el tren”, enfatizó Ana. Lust era considerado un actor importante para el movimiento porque tiene un conocimiento acumulado y compromiso personal por la causa. Su politización “provocó sorpresa porque él, hasta ese momento, decía que no tenía ningún interés político-partidario y causó malestar en muchos activistas que tienen un posicionamiento ideológico de izquierda” y son simpatizantes del FA. Este fenómeno tiene un anclaje territorial muy fuerte en Montevideo, ya que “en los grupos del interior prácticamente no afectó” porque “no tienen ese cuestionamiento tan duro; pero también son grupos apartidarios, tienen gente de todos los partidos”, agregó Víctor.

Aunque se lo acusa de usar al movimiento socioambiental para llegar al poder como diputado nacional, Lust reafirmó su compromiso en la lucha contra UPM y el FC. Según Ana, fue una estrategia “para poder incidir más directamente estando en el gobierno”. En marzo de 2020, Lust volvió a ocupar las portadas de los medios, con una doble noticia. Por un lado, acompañó la presentación de las firmas necesarias –cuya recolección fue exitosa– para exigir cambios en el trazado del FC ante las juntas departamentales de Durazno y Florida. Por otro lado, varios juristas cuestionaron la constitucionalidad tanto de las iniciativas locales (porque entienden que es un tema de jurisdicción nacional, en el que los gobiernos departamentales no tienen competencia directa), como la incompatibilidad de los roles asumidos por el Dr. Lust: ser representante nacional (diputado electo) y defensor de terceros (como representante legal de las iniciativas legislativas locales).

Otro esfuerzo por partidizar la lucha socioambiental se vio en las campañas del abogado Gustavo Salle Lorier (Partido Verde Animalista) y el ingeniero agrónomo César Vega (Partido Ecologista Radical Intransigente, PERI) hacia las elecciones nacionales de 2019, ya que ambos son fuertes críticos de la instalación de las plantas de UPM. Sin embargo, Marcelo de La12.TV explicó que Salle, al querer liderar el movimiento contra UPM2, más de una vez confundió públicamente a ciertos sectores de la militancia. Ante esto, desde el movimiento social tuvieron que hacer una campaña en redes sociales para “mostrar todas las organizaciones que forman parte de la Coordinación [Nacional contra UPM], que son como 44” para diferenciarse de los partidos políticos. “La gente no entiende [la diferencia] entre UPM2 No, entre la Coordinación, entre Salle... ¡es todo lo mismo!”, recalcó. También lamentó el rol del PIT-CNT, que no sólo decidió por votación no tomar posición sobre el FC, sino que además

*hubo un trabajo de la dirigencia sindical de encargarse de que los trabajadores no se enteraran de las charlas [informativas], hubo como una especie de sabotaje porque, claro, si la dirigencia deja que sus trabajadores se informen probablemente, estos asuman una postura en contra [del tren].*

### B.3. Criticar el neodesarrollismo, el extractivismo y el colonialismo

Una de las tensiones más fuertes del conflicto socioambiental generado por UPM al interior de los movimientos sociales ha sido su posicionamiento ante la estrategia neodesarrollista de los gobiernos progresistas que apoyaron proyectos extractivistas del capital transnacional (Santos et al., 2013; Delacoste, 2016). Así, muchos militantes o simpatizantes de izquierda vieron cómo sus representantes políticos avalaban una serie de emprendimientos que sacrificaban la soberanía nacional y el bienestar de su población en pos de intereses de lucro extranjeros. Para muchos no fue fácil cuestionar y problematizar las propias simpatías políticas para fortalecer un relato crítico contra el neodesarrollismo de izquierda, el neoextractivismo progresista (Gudynas, 2011) y el colonialismo, en un contexto de los primeros gobiernos de izquierda de la historia nacional.

Ana Filippini y Víctor Bacchetta resumieron los altibajos que vivieron desde los movimientos sociales organizados contra sucesivos proyectos extractivistas durante los tres períodos de gobiernos progresistas:

*Nosotros teníamos una leve esperanza de que con la llegada del FA las cosas podían llegar a revertir, [pero] de nuestra propia experiencia sabíamos que gente vinculada al FA estaba totalmente afín a seguir adelante con la fabricación de celulosa. Y bueno, [...] la primera acción que hace Tabaré Vázquez es llamar al gerente general de Botnia y decirle que siga para adelante y que está todo bárbaro. [...] Con Mujica fue todavía peor. [...] En el medio estuvo lo de la instalación de la otra fábrica de celulosa que, al no tener prácticamente oposición de parte de locales y [al estar] ya muy debilitado el movimiento social porque, fue un periodo en que la gente no reaccionaba: era prácticamente imposible reaccionar en contra del gobierno en ese momento.*

Las contradicciones de los gobiernos de izquierda frente a los conflictos socioambientales también fueron criticados por otros entrevistados vinculados a los movimientos sociales más activos contra el FC:

*Hubo una cuestión político partidaria muy fuerte, que fue defender a capa y espada el proyecto de UPM y el tren, entendiéndose que era un proyecto del FA y que estábamos en época electoral y que yo qué sé... Que da de comer a la derecha y eso. Pero había como una*

*especie de... no sé... falta de empatía con la gente que iba a ser directamente afectada. (Marcelo, La12.TV)*

Por su parte, Roger se indignó cuando “los referentes políticos del barrio Abayubá” le negaron el acceso a la Casona de Abayubá para hacer una reunión informativa, organizada por No al tren de UPM. “Nos cerraron todas las puertas para que la gente pueda estar enterada. Vos podés estar a favor o en contra pero ¿que te cierren las puertas? ¡Es algo inadmisibile!”

Víctor lamentó que la vitalidad, la fuerza y el compromiso de los grupos locales del interior del país para resistir y denunciar los impactos socioambientales de los proyectos extractivistas no sean suficientes para concientizar a otros sectores de la ciudadanía, que tomaron el conflicto como un tema de soberanía nacional mezclado con política partidaria:

*En la zona rural de productores lecheros y queseros de Colonia, hubo una resistencia local muy pequeña y el movimiento contra la forestación que se había iniciado con Botnia ya había sido gastado: se había desbaratado por todo el tema de la intervención de Argentina, de llamar antipatriotas a los que podían estar contra Botnia. Hubo una audiencia pública en Montes de Plata a la que fue mucha gente, se expresó una oposición, pero el gobierno ya tenía como un aval para seguir adelante.*

Como indicó Marcelo, el desencanto del movimiento ambientalista con gobiernos progresistas no es exclusivo de Uruguay, sino que es una realidad en muchos países de América Latina. En relación a esto, citó el concepto de “progresismo selectivo”, desarrollado por la feminista boliviana Silvia Rivera Cusicanqui:

*Porque por un lado avanza la agenda de derechos a nivel de ciudad, por ejemplo, pero por el otro, los mismos derechos que se avanzan están siendo violados por el avance [de la agenda de derechos]. [...] Básicamente, el progresismo latinoamericano tiene cola de paja porque transa con el capital internacional, de esa manera abre las puertas al extractivismo y para eso tiene que violar los derechos que supuestamente está defendiendo, [...] de las mujeres, de la población indígena.*

## B.4. Articular un movimiento socioambiental diverso

Un tercer desafío identificado tiene que ver con las complejidades internas del movimiento socioambiental, cuya diversidad de actores, agendas y formas de entender el activismo constituye una gran riqueza, pero también es una fuente de conflictos y discrepancias. A ello se suma el desgaste de sostener los colectivos en el tiempo y las debilidades intrínsecas a los entramados colectivos permanentes.

Además de los conflictos suscitados por las afinidades político-partidarias mencionados anteriormente, existen diferencias entre quienes, por un lado, centran la lucha contra el proyecto UPM como un todo que incluye las plantas de celulosa, la terminal portuaria y la vía férrea y, por otro lado, quienes han generado iniciativas puntuales para combatir el proyecto FC. Según explicó Marcelo,

*el movimiento UPM2 No [...] está centralizado en la figura de dos personas y hubo como un ninguneo a lo que es la lucha por el tren, [...] al decir que lo del tren no era lo importante, que lo importante era la educación [...], como restándole importancia al tren. Y no compartían material sobre [la lucha social contra] el tren.*

En la Coordinación Nacional contra UPM se debatió mucho si el colectivo Por el costado de la vía y No al tren de UPM debían posicionarse claramente contra UPM en general o no, y si era egoísta apoyar una causa y no la otra:

*La postura, por ejemplo, de las gurisas de Por el costado de la vía era “nosotros no podemos hacer todo [...] tenemos que atender una causa particular. Y después lo demás saldrá solo y cada uno puede elegir también estar en contra del tren y en la planta también.*

Para Marcelo, esta postura fue beneficiosa para que más vecinas/os se acercaran a informarse y posicionarse contra el tren, de lo contrario, pedirles que tomaran postura contra UPM en general, les hubiera implicado “una postura filosófica o macropolítica sobre la situación del país y el modelo de desarrollo... y no, capaz que el vecino quería que el tren no le pasara por algún lado”.

En algunos temas, la diversidad de formas de hacer y entender la política al interior del movimiento socioambiental ha generado fracturas y desgastes

en los vínculos interpersonales y en las estrategias de diversos actores a tal punto que el gran objetivo común –cuestionar, denunciar y frenar las obras del tren– no siempre ha logrado aglutinar las articulaciones de manera sostenida en el tiempo.

Integrantes de Por el costado de la vía consultadas para este trabajo fueron muy críticas con algunas prácticas del propio movimiento socioambiental que ellas consideran muy problemáticas, especialmente cuando la militancia y el activismo se mezclan con actividades remuneradas. Por ejemplo, cuestionaron que la producción de conocimiento y la difusión de información (“sacar libros, revistas, cursos”) sobre los problemas de las personas afectadas por el conflicto ambiental se utilice para favorecer el perfil profesional individual.

Repudian y se desmarcan de aquellas acciones que ven como “funcionales al poder”, inmersas en una

*dinámica de la burocracia, lobbies, entrevero de temas, oportunistas diversos; no estamos dentro de eso, somos personas independientes defendiendo nuestros derechos cada día. Nos han tratado de dar directivas sobre cómo movernos, qué hacer, cuándo y dónde, y por suerte con integridad e independencia salimos de ese juego. Aquí participa y se suma quien vea injusticia y reaccione contra ella. [...] Vamos a seguir denunciando con independencia absoluta los deberes incumplidos y los derechos violados.*

## **7. REFLEXIONES FINALES PARA INICIAR EL DEBATE**

Durante el trabajo de campo de este estudio se identificaron al menos tres aspectos que afectan el rol que las organizaciones sociales locales tienen en el conflicto socioambiental causado por el proyecto FC: 1) la falta de posicionamiento colectivo, 2) la opacidad informativa de operadores políticos responsables del proyecto y 3) las incertidumbres hacia el futuro de las personas y del territorio que habitan. Estos factores debilitan el potencial de las organizaciones como: a) actores referentes en los territorios, para nuclear y vehicular inquietudes de las/os vecinas/os; y b) interlocutores locales a los que los poderes políticos y económicos deben informar y convocar en procesos ciudadanos participativos.

La ausencia de información de calidad –entre las personas directamente afectadas por las obras y en la ciudadanía en general– ha generado desconcierto y apatía en muchos sectores sociales, con algunas excepciones. A la desinformación como estrategia de gobierno se suma la deslegitimación e incluso el uso de la represión policial d aquellas organizaciones que se preocupan por conseguir, analizar, sintetizar y difundir la información. Estos colectivos son estigmatizados, se atribuyen sus acciones a intereses partidarios, se cuestiona de hecho el derecho a la protesta y se criminalizan sus acciones, como se evidenció, por ejemplo, durante la marcha en defensa del agua en 2019, con la persecución y detención a miembros de la organización local más potente y articulada contra el FC, Por el costado de la vía, impulsada por mujeres.

La mayoría de las personas entrevistadas enfatizaron en la ausencia de información relevante para analizar el impacto real de las obras sobre la salud y la vida de las personas; y de interlocutores institucionales accesibles al diálogo. No se ha facilitado un calendario de obras que permita a las/os vecinas/os prever las afectaciones en su vida cotidiana, por ejemplo, en relación a la circulación o al alcance del ruido que generará el alto volumen de trenes de carga. Se reclama que se revierta la falta de información y de

comunicación por parte de las autoridades competentes, que se transparenten las decisiones y que se generen mecanismos de participación ciudadana reales y representativos.

Durante el desarrollo de esta investigación, algunas de las organizaciones consultadas no se habían posicionado sobre las obras del FC, aunque manifestaron interés por hacerlo, y posteriormente fomentaron un debate interno y la interacción con otros colectivos locales. Estos procesos sociales se verían ampliamente beneficiados por un acompañamiento institucional acorde a la dimensión del proyecto. Los operadores políticos y económicos deberían reponder de forma ética y responsable estas preocupaciones, reconociendo así el rol clave que las organizaciones y los colectivos sociales tienen en el diseño y la implementación de las políticas públicas y los planes urbanos de desarrollo. De lo contrario, a los/las integrantes del movimiento social solo les cabe responder y denunciar la prepotencia institucional, sin tener incidencia real en las políticas que les afectan.

Si se enmarcan estos acontecimientos en el contexto neodesarrollista instaurado por los gobiernos del FA podría interpretarse que la desmovilización y la falta de posicionamiento de las organizaciones sociales barriales sobre el proyecto FC se deben, en parte, a un ambiente generalizado de “consenso económico liberal progresista” (Falero, 2008, citado en Santos et al., 2013: 24). Pero es posible que, más que un verdadero consenso, haya una ausencia de problematización crítica vinculada a la escasa información, al disciplinamiento político ejercido por la fuerza mayoritaria en Montevideo y a la falta de tiempos reales para procesar un debate ciudadano.

Esta etapa neodesarrollista finalizó el 1 de marzo de 2020 con el cambio de orientación de gobierno. En este nuevo escenario político nacional, el FA se sitúa como oposición y pierde parte de su poder de articulación y amortiguamiento de los conflictos sociales. La administración de Luis Lacalle Pou ha reafirmado su intención de continuar con las obras del tren y la instalación de la tercera planta de UPM: no tiene intenciones de modificar sustancialmente las condiciones del contrato ROU-UPM, aunque las nuevas autoridades hayan mantenido reuniones de diálogo con líderes políticos y sociales del movimiento contra la instalación de la planta de celulosa. Es esperable que resurjan “nuevas expresiones sociales con capacidad de disputar hegemonía” (Santos et al., 2013: 24) y también los relatos sobre progreso y desarrollo que se han instaurado como principales argumentos en favor del mega emprendimiento.

Las elecciones departamentales y municipales, inicialmente previstas para mayo de 2020, se postergaron para el 27 de setiembre del mismo año, debido a la pandemia. Al cierre de este informe, las contiendas electorales ya estaban en marcha y, aunque el tema no se perfilaba como prioritario en las agendas de campaña, hay voces que reclaman un posicionamiento claro de las/os candidatas/os sobre el proyecto FC.

Por último, constituye un desafío para las organizaciones feministas que han transformado en muchos sentidos la vida de las mujeres uruguayas, avanzar en una mirada del territorio y del urbanismo, colocando la vida en el centro. Es decir, redefinir el urbanismo desde el feminismo supone asumir la cercanía, la asociatividad, la circulación y la permanencia en los territorios como ejes centrales de los proyectos urbanos para lograr la igualdad en el acceso a los recursos de las ciudades y evidenciar los impactos en las personas, considerando la sostenibilidad de la vida como un objetivo central de la planificación urbana.

La Asamblea Feminista de Montevideo podrá dar el puntapié inicial para esta tarea que requiere del fortalecimiento de las redes territoriales y de la participación.

## 8. REFERENCIAS

- Bacchetta, V.; Melazzi, G. y Yohai, W. (2019)** (Eds.). *La Entrega. El proyecto Uruguay-UPM. Movimiento por un Uruguay Sustentable*. Montevideo: MOVUS
- Bacchetta, V. (2018)**. Tren para UPM: crónica de una autorización anunciada. Sudestada. 9/12/2018 [www.sudestada.com.uy/articled\\_632b944a-5345-46d3-8b4b-cdf92277ff5b/10893/Detalle-de-Noticia](http://www.sudestada.com.uy/articled_632b944a-5345-46d3-8b4b-cdf92277ff5b/10893/Detalle-de-Noticia)
- Delacoste, G. (2015)**. Los límites de la articulación: los movimientos sociales en el Uruguay frenteamplista. En Diego Castro, Lucía Elizalde, Mariana Menéndez, Carlos Santos, Gerardo Sarachu y María Noel Sosa (Eds.) En *Contrapunto 7. Movimientos sociales. Nuevos escenarios, viejos dilemas*. Centro de Formación Popular con Organizaciones Sociales. Comisión Sectorial de Extensión y Actividades en el Medio. Montevideo: Universidad de la República. [https://www.extension.udelar.edu.uy/wp-content/uploads/2016/12/09\\_Contrapunto\\_Numero\\_7\\_v5.pdf](https://www.extension.udelar.edu.uy/wp-content/uploads/2016/12/09_Contrapunto_Numero_7_v5.pdf)
- Gudynas, E. (2011)**. El nuevo extractivismo progresista en América Latina del sur, Tesis sobre un viejo problema bajo nuevas expresiones. En Varios Autores, *Colonialismos del Siglo XXI. Negocios extractivos y defensa del territorio en América Latina*. Barcelona: Icaria Editorial (pp. 74-92). <http://www.gudynas.com/publicaciones/capitulos/GudynasExtractivismoTesisColonialismo11.pdf>
- IM (2013)**. *Informe Censos 2011: Montevideo y Área Metropolitana*. Planificación. Unidad de Estadística y Gestión Estratégica. Intendencia de Montevideo.
- Martínez, A. (2018)**. Por el costado de la vía. *Revista Zur* (19 noviembre, 2019). <https://zur.uy/por-el-costado-de-la-via/2018>
- Muxí, Z. Martínez; Casanovas, R.; Ciocoletto, A.; Fonseca, M. y Gutiérrez Valdivia, B. (2011)**. ¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo? *Feminismo/s* 17, junio 2011, pp. 105-129. <https://punt6.files.wordpress.com/2011/03/z-muxc3ad-martc3adnez-r-casanovas-a-ciocoletto-m-fonseca-y-b-gutic3a9rrez-valdivia.pdf>
- Patiño, L.; Gomes, F.; Fernández, L.; Pérez Sánchez, M.; Fascioli, S.; Isach, I. (2019)**. La ciudad en disputa. Una aproximación a los conflictos territoriales del área metropolitana de Montevideo. En S. Aguiar, Víctor Borrás, Pablo Cruz, Lucía Fernández Gabard y Marcelo Pérez Sánchez (Coords.), *Habitar Montevideo: 21 miradas sobre la ciudad*. Montevideo: La diaria.

**Rodríguez Ramón, V. (2019).** Mujeres que parieron los hijos de Botnia ¿Desarrollo para quién? División sexual del trabajo luego de UPM Fray Bentos. En Cotidiano Mujer, *Las bases materiales que sostienen la vida. Perspectivas ecofeministas*. Montevideo: Cotidiano Mujer y Colectivo Dafnias. <https://cotidianomujer.org.uy/sitio/attachments/article/2178/LasBasesMaterialesQueSostienenLaVida%20-%20Perspectivas%20Ecofeministas.pdf>

**Santos, C.; Narbono, I.; Oyhantçabal, G. y Gutiérrez, R. (2016).** Seis tesis urgentes sobre el neodesarrollismo en Uruguay. En Diego Castro, Lucía Elizalde, Mariana Menéndez, Carlos Santos, Gerardo Sarachu y María Noel Sosa (Eds.) *Contrapunto 2. Bienes comunes. Saqueo y resistencias*. Comisión Sectorial de Extensión y Actividades en el Medio. Montevideo: Universidad de la República. [http://www.extension.udelar.edu.uy/wp-content/uploads/2016/12/02\\_contrapunto\\_numero\\_2\\_junio\\_todo.pdf](http://www.extension.udelar.edu.uy/wp-content/uploads/2016/12/02_contrapunto_numero_2_junio_todo.pdf)

**TEBAC (2019).** Territorialidades Barriales en la Ciudad Contemporánea. Núcleo Interdisciplinario, Universidad de la República. Disponible en: [pim.udelar.edu.uy/wp-content/uploads/sites/14/2019/10/17780-ei-tebac-completo-para-web.pdf](http://pim.udelar.edu.uy/wp-content/uploads/sites/14/2019/10/17780-ei-tebac-completo-para-web.pdf)

**Valdivia, B. (2018).** Del urbanismo androcéntrico a la ciudad cuidadora. *Hábitat y Sociedad* (issn 2173-125X), n.º 11, noviembre de 2018, Universidad de Sevilla, pp. 65-84 <http://dx.doi.org/10.12795/HabitatySociedad.2018.i11.05>

### **Webs consultadas**

[www.dinama.gub.uy/](http://www.dinama.gub.uy/)

<https://brecha.com.uy/tan-cerca-de-estar-lejos/>

<https://brecha.com.uy/progreso/>

<http://ferrocarrilcentral.mtop.gub.uy/inicio>

<https://montevideo.gub.uy/areas-tematicas/cultura-y-tiempo-libre/barrios/historia-barrio-colon>

<https://mps.org.uy/>

<http://municipioc.montevideo.gub.uy/node/15>

<https://www.mvotma.gub.uy/participacion-ciudadana-ambiente/audiencias-publicas>

## Anexo A. Actores, posiciones, argumentos y estrategias

TIPO de ORG.	Nº	ACTORES		POSICIÓN sobre el FC	ARGUMENTOS	ESTRATEGIAS
			Descripción			
<b>COLÓN</b>						
<b>Orgs. Barriales</b>	1	Concejo Vecinal Zonal 12	Su objetivo es funcionar como puente entre las/os vecinas/os de la Zona 12 y el Municipio G, quienes eligen a sus concejales cada dos años, pueden participar de las reuniones de las comisiones temáticas y de los plenarios del Concejo, y plantear sus inquietudes en esos ámbitos.	A favor	Muestran confianza en las autoridades, prima el relato en torno al trabajo y el progreso sobre los argumentos de impacto socioambiental negativo (por ejemplo, la contaminación ambiental y sonora).	Asistir a reuniones informativas convocadas por los gobiernos nacional y municipal, y por UPM.
		Casona de Abayubá	Es un centro cultural que realiza actividades de formación social y cultural para niños, jóvenes y adultos, con apoyo del Municipio G y el programa Esquinas de la Intendencia de Montevideo.			
	2	La12.TV	Es un canal emergente de televisión alternativa cuya cobertura abarca los barrios de la Zona 12: Colón, Villa colón, Conciliación, Melilla y Abayubá. Sitio web: <a href="https://redsumatv.blogspot.com/search/label/La12.TV">https://redsumatv.blogspot.com/search/label/La12.TV</a>	En contra	Gran preocupación por el impacto socioambiental. Cuestionamientos al gobierno por la falta de información y transparencia. Fuertes críticas al modelo extractivista agroforestal y sojero; al rol de los gobiernos nacionales del FA al habilitar proyectos extractivistas; y a las irregularidades en los contratos y concesiones del Estado al capital trasnacional.	Combatir la desinformación. Conseguir, generar, recopilar, registrar, editar, sintetizar y difundir información periodística que concientice a las/os vecinas/os y robustezca la lucha del movimiento social contra el FC.
	3	Revista La Bicicleta	Es una publicación barrial de la zona de Colón que autodefine como una "publicación de la zona norte con la cruz del sur como horizonte". <a href="https://www.facebook.com/la-bicicleta-136796339730232/">https://www.facebook.com/la-bicicleta-136796339730232/</a>	En contra		
4	Centro Comercial e Industrial Colón	Gremio de comerciantes de la zona de Colón.	En contra	Gran preocupación por el impacto socioambiental y económico en los centros poblados por los que pasa el FC. Fuertes críticas al gobierno central del FA por la falta de información y transparencia.	Recopilar información para compartir con los socios comerciales del Centro, asistir a reuniones convocadas por gobierno nacional y municipal para trasladar las preocupaciones de comerciantes. Solicitar a las autoridades información y respuestas a los reclamos planteados; solicitar audiencias en la comisión correspondiente del Poder Legislativo.	

Tipo de org.	Nº	ACTORES		POSICIÓN sobre el FC	ARGUMENTOS	ESTRATEGIAS
		Descripción				
<b>CAPURRO</b>						
<b>Orgs. Barriales</b>	5	Comisión Vecinal Yatay	Asociación civil sin fines de lucro con personería jurídica. Objetivos: promoción social, festejos, eventos musicales, recordatorios, promoción cultural, creación de una biblioteca, conferencias, difusión y promoción del arte.	Sin posición	No lo han discutido como colectivo, les falta información, van lidiando con otros temas del día a día.	Asistieron a reuniones convocadas por gobierno nacional y municipal para informarse. Son personas muy mayores que, según expresaron, no pueden cambiar nada.
	6	Mercado Popular de Subsistencia (MPS) - núcleo Capurro	El MPS se define como “un proyecto que busca enfrentar el abuso de los supermercados a través de la organización y la lucha. Somos afines a la autogestión, buscando trabajar con cooperativas y empresas recuperadas por sus trabajadores. Hoy participan 7 cooperativas de trabajo como vendedores en el MPS. También intentamos priorizar a los pequeños productores nacionales, y algunos productos se compran a un distribuidor. Además de apoyar la industria nacional y la autogestión, la canasta es muy barata.” ( <a href="https://mps.org.uy/">https://mps.org.uy/</a> )	Sin posición	No han tomado una postura colectiva, les falta información, van lidiando con otros temas del día a día y son un grupo relativamente nuevo.	Comenzaron una discusión colectiva sobre el tema y organizaron una actividad para promover la discusión a nivel barrial.

Tipo de org.	Nº	ACTORES		POSICIÓN sobre el FC	ARGUMENTOS	ESTRATEGIAS
		Nombre	Descripción			
<b>SAYAGO</b>						
		MESA 3 - Barrio Cooperativo 18 de Julio (Garzón y Propios)	Cooperativa de vivienda	Sin posición	No lo han discutido como colectivo, les falta información, van lidiando con otros temas del día a día.	Están abiertos a tener una reunión informativa.
	<b>OTRAS</b> (Interbarriales, nacionales o sindicales)	Centro Comercial e Industrial de Sayago	Gremio de comerciantes de la zona de Sayago	En contra	Preocupación por el impacto socioambiental y económico en centros poblados por los que pasa el FC, pero no saben si puede revertirse el trazado, sienten que ya está todo decidido.	Asistieron a reuniones convocadas por el gobierno nacional y municipal para trasladar las preocupaciones de los comerciantes organizados. Algunas/os socias/os ven con optimismo el proceso de recolección de firmas en Durazno para revertir los efectos negativos del trazado actual del FC.

Orgs. Barriales	9	Por el costado de la vía	“Grupo de vecinos y vecinas que denuncian las irregularidades y violaciones de los DDHH ocasionados por el proyecto Ferrocarril Central para UPM” (Twitter: @costadodevia)	En contra	Gran preocupación e indignación por las afectaciones directas a sus viviendas y barrios por causa de las obras del FC. Reclaman que se cambie el trazado de las vías, exigen mayor transparencia y mejor información sobre las obras, y una participación ciudadana real en el proceso de toma de decisiones. Denuncian irregularidades.	Fueron pioneros en la lucha contra el FC, recopilando información para denunciar irregularidades sobre las obras y alertar a la ciudadanía sobre los impactos negativos del tren. Convocaron actividades en las calles, compartieron información en redes sociales y alcanzaron presencia mediática en prensa, radio y TV, logrando instalar el tema en la agenda pública.
	10	No al tren de UPM	Es un grupo organizado para intercambiar información sobre la lucha contra los perjuicios del proyecto Ferrocarril Central. Coordina iniciativas legislativas locales en Durazno, Florida, 25 de Mayo, Sarandí Grande, los Municipios C y G de Montevideo, Progreso y Las Piedras.	En contra	Gran preocupación por el impacto socioambiental. Cuestionamientos al gobierno nacional por la falta de información y transparencia. Fuertes críticas al modelo extractivista agroforestal y sojero; al rol de los gobiernos del FA al habilitar proyectos extractivistas; y a las irregularidades en los contratos y concesiones del Estado al capital trasnacional.	Combatir la desinformación. Conseguir, generar, recopilar, registrar, editar, sintetizar y difundir información periodística y científica que concientice a las/os vecinas/os y robustezca la lucha del movimiento social y local contra el FC.
	11	Movimiento por un Uruguay Sustentable (MOVUS)	Reúne organizaciones sociales, grupos de investigación y personas en torno a su ideario de sostenibilidad ambiental.	En contra		
	12	Unión Ferroviaria	Sindicato de los trabajadores del ferrocarril en Uruguay	A favor	Prima el apoyo a la renovación de las vías y el optimismo ante contratación de funcionarios. Pero critican el accionar del gobierno por la falta de participación y de consulta a los actores sociales (principalmente los trabajadores ferroviarios y los vecinas/os afectadas/os durante el proceso de negociación y aprobación de las obras.	Informarse mediante vías oficiales (AFE y MTOP) y mediante filtraciones de informantes claves y anónimos. Negociaron convenio laboral para proteger a los trabajadores afectados por el FC. Asistieron a actividades de movimientos sociales para intercambiar y compartir información. Son pocos ferroviarios activos y no pueden apoyar 100%. También les falta información.

# ANEXO B

## Cuestionario guía

**Parte 1.** Perfil de la organización: nombre, historia, objetivos, integrantes, recursos, actividades y vínculos con otras/os actores, organizaciones e instituciones.

**Parte 2.** Roles asumidos ante el tren de UPM.

1. ¿Conocés los cambios previstos para este barrio como consecuencia del trazado de las vías del tren de UPM?
2. ¿Cómo te enteraste? ¿Cómo te informás para seguir este tema? (Ejemplos: vecinas/os, otra organización, prensa, radio, redes sociales, etcétera.)
3. ¿Qué opinión te merecen las obras del tren de UPM? ¿Por qué? ¿Qué ventajas y desventajas tiene el proyecto para ustedes?
4. La organización en la que participás, ¿cómo se posiciona sobre el tema? (Ejemplos: a favor, en contra, neutral, etcétera) ¿Por qué? ¿Qué argumentos/informaciones manejan?
5. ¿Con qué otras personas y/o organizaciones se vinculan? ¿Con qué fin/es?
6. ¿Han organizado o planean organizar alguna actividad relacionada con el tren de UPM? Explicar qué, cuándo, dónde, cómo, y con quién se hizo, y qué consecuencias tuvo.
7. ¿Cuáles han sido los mayores logros y las mayores dificultades de la organización para alcanzar sus objetivos en relación al tren de UPM/ en general?
8. ¿Qué expectativas tienen sobre el futuro de la organización, del barrio y del tren?



# AUDITORÍAS DE CALIDAD URBANA

**Elaboración de informes desde la perspectiva de género**

Adriana Ciocoletto  
Blanca Valdivia

Col·lectiu Punt 6\*

---

\* El Col·lectiu Punt 6 es una cooperativa de arquitectas, sociólogas y urbanistas creada en el 2005 en Barcelona (España) para desarrollar el urbanismo feminista.



# INTRODUCCIÓN

Los espacios urbanos están habitados por personas con diferentes necesidades, cotidianidades, deseos y percepciones. Esta diversidad de experiencias tiene que incorporarse en el diseño de las ciudades si se quiere mejorar la calidad de vida en función de la justicia social y territorial. Analizar los espacios y entornos urbanos desde una perspectiva de género es fundamental para avanzar hacia ciudades y municipios equitativos, diversos y sin discriminación de ningún tipo.

La vida en la ciudad (y en los diferentes territorios) no es igual para todas las personas ¿A quién beneficia la estructura y el diseño urbano de nuestras urbes? ¿El diseño tiene en cuenta todas las maneras de vivir? No hay una respuesta única pero estas preguntas interpelan al urbanismo en tanto disciplina que se ocupa del análisis de los asentamientos humanos y del conjunto de técnicas de intervención.<sup>2</sup>

Los instrumentos de gestión y planificación urbana tienen un papel fundamental en la configuración de los territorios: inciden directamente en la vida cotidiana de las personas; en los aspectos vinculados al urbanismo (la movilidad, los equipamientos, el acceso a la vivienda y el uso de espacios públicos, entre otros); y también en aspectos que no entran explícitamente dentro del urbanismo, pero están determinados por la configuración del territorio (como la salud, la economía, la preservación ambiental y la prevención de las violencias). Los informes de impacto de género son una herramienta para evaluar de manera sistemática los efectos que tienen sobre mujeres y hombres las actuaciones concretas sobre el territorio, en relación a sus roles y las condiciones de desigualdad.

---

<sup>2</sup> Col·lectiu Punt 6 (2019) Urbanismo feminista. Por una transformació radical de los espacios de vida. Editorial Virus, Barcelona.

Este artículo explica parte de la propuesta metodológica para elaborar los informes de impacto de género en la planificación urbana. La herramienta Informes de impacto de género parte del bagaje metodológico desarrollado colectivamente por Col·lectiu Punt 6 a partir de 2005.<sup>3</sup> Desde entonces, hemos ensayado la aplicación de diferentes métodos participativos y de instrumentos evaluativos, como la Auditoría de Calidad Urbana con Perspectiva de Género (2014) y la Auditoría de Seguridad Urbana con Perspectiva de Género en la Vivienda y el Entorno (2016).<sup>4</sup>

En los últimos años se ha confirmado la necesidad de aplicar la perspectiva de género en las políticas urbanas para alcanzar la igualdad de oportunidades en el acceso a la ciudad. Desde la Carta Europea de las Mujeres en la Ciudad de 1994 hasta Nueva Agenda Urbana Hábitat III de Naciones Unidas de 2016, las organizaciones de mujeres han incidido en la elaboración de reglamentos internacionales en los que se evidencia esta necesidad<sup>6</sup>. La Cuarta Conferencia Mundial sobre la Mujer (Beijing, 1995) renovó el compromiso de la comunidad internacional de conseguir la igualdad de género para todas las mujeres. Para esa instancia se invitó a los gobiernos y a otros agentes a “integrar la perspectiva de género a todas las políticas y los programas para analizar sus consecuencias para las mujeres y los hombres respectivamente, antes de tomar decisiones”.

---

<sup>3</sup> En noviembre de 2019, el Col·lectiu Punt 6 realizó en Montevideo el taller de formación “Auditoría Ciudadana. La calidad urbana desde la perspectiva de género”, a solicitud de la organización feminista Cotidiano Mujer y el Colectivo Ecofeminista Dafnias. Participaron en él funcionarias de la Intendencia de Montevideo, investigadoras de la Universidad de la República (Sociología y Arquitectura) y colectivos sociales vinculados al tema.

<sup>4</sup> Disponibles en: <http://www.punt6.org/guias-propias/>

<sup>5</sup> Es un proyecto patrocinado por la Unión Europea en el que han participado diversas instituciones académicas y científicas, gobiernos locales, organismos internacionales, medios de comunicación, organizaciones no gubernamentales, organizaciones de base comunitaria y asociaciones de profesionales. La Carta reivindica la incorporación de la igualdad en la democracia para que las mujeres de todas las edades participen en la toma de decisiones de la planificación urbana. Disponible en: <http://habitat.aq.upm.es/dubai/96/bp018.html>.

<sup>6</sup> Falú, Ana; (2019) “Las mujeres en las ciudades y las metrópolis. Acerca del Derecho de las Mujeres a la Ciudad.”

Estos reglamentos y cartas internacionales han influido a favor de que las normativas estatales incorporen el principio de igualdad de oportunidades en las políticas públicas. Entre los instrumentos que se han generado se encuentran los informes de impacto de género, cuyas características varían de acuerdo al contexto y al tipo de política pública en que se apliquen.<sup>7</sup>

En el contexto del Estado español<sup>8</sup>, la planificación urbanística cuenta con un marco legal estatal y autonómico que reconoce la necesidad de aplicar la perspectiva de género en los diferentes proyectos de planeamiento municipal y territorial. En algunas de estas normas<sup>9</sup> se pide una “justificación” de las evaluaciones del impacto de género, pero no se establece una metodología clara ni tampoco se exigen contenidos específicos. Esto deriva, muchas veces, en informes con graves carencias metodológicas y poca capacidad analítica.

---

7 De acuerdo a la “Guía de aplicación práctica para la elaboración de informes de impacto de género...”, del Instituto de la Mujer español (2007): “En diversos organismos internacionales, como la OIT o la UE, o en estados como Nueva Zelanda, Canadá o Sudáfrica, encontramos referencias a la elaboración de informes de impacto de género, no sólo referidos a las disposiciones normativas, sino también a otro tipo de intervenciones, tales como políticas públicas, programas o proyectos. Aunque su definición y desarrollo no es homogénea, todos los procedimientos que se describen tienen en común un doble objetivo, que se incorpora al proceso de elaboración de las normas y/o proyectos de intervención social: conseguir la información necesaria para permitir un diseño de políticas públicas y medidas de intervención social, que contribuya al desarrollo de la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres. Evitar una disminución en la eficacia de las intervenciones públicas derivadas de un desigual resultado de las mismas para uno y otro sexo. Se previenen, de esta forma, efectos negativos, producidos a lo largo de su desarrollo, que incrementen las diferencias de género. En España, tanto la regulación que se ha realizado en diferentes comunidades autónomas, como la regulación de ámbito estatal recogida en la Ley, 30/2003 de 13 de octubre, sobre medidas para incorporar la valoración de impacto de género en las disposiciones normativas que elabore el gobierno, colocan la elaboración de informes de impacto de género en el marco del proceso de elaboración de disposiciones normativas, proyectos de ley y reglamentos”. Disponible en: <http://www.inmujer.gob.es/publicacioneselectronicas/documentacion/Documentos/DE0259.pdf>

8 Ley 30/2003 sobre medidas para incorporar la valoración del impacto de género en las disposiciones normativas que elabore el gobierno.

9 Entre ellas: Reglament urbanisme Catalunya (Decret305/2006), Llei d'Ordenació Urbanística d'Andalusia (Llei 2/2012 de Modificació de la Llei 7/2002), Revisió de les Directrius d'Ordenament Territorial (DOT) Euskadi (2016), Modificació de la Llei 5/2014, de 25 de juliol, d'ordenació del territori, urbanisme i paisatge de la Comunitat Valenciana (Llei 1/2019, de 5 de febrer).

# 1. ¿POR QUÉ HACER UN INFORME DE IMPACTO DE GÉNERO EN LA PLANIFICACIÓN URBANA?

Las políticas públicas y las decisiones presupuestales tienen un impacto directo en la configuración del territorio, pero también sobre las condiciones de vida de sus habitantes. Los informes de impacto de género son un instrumento útil para visibilizar la diversidad de experiencias en los espacios urbanos y las desigualdades derivadas de las diferencias biológicas y culturales; y, a su vez, permiten poner en el centro la vida de las personas e introducir cambios en las prioridades urbanas.

Estos informes son una oportunidad para analizar en profundidad la situación de partida de los proyectos (espacios públicos, equipamientos, movilidad, vivienda) y del planeamiento urbano, para desarrollar y aplicar nuevos criterios, y para valorar sus resultados finales a través de un seguimiento de todo el proceso. Pueden constituir una herramienta para redefinir el urbanismo desde el feminismo y, de esta manera, evidenciar los impactos diferenciados en función de los roles de género y contribuir a la igualdad de oportunidades en el acceso a los recursos urbanos.

Un trabajo de análisis acerca de cómo se están aplicando estos informes de impacto de género en el Estado español, identificamos que realizaron muy pocos y que no existe una metodología consensuada para su elaboración.<sup>10</sup> Como denominador común los informes requieren:

---

<sup>10</sup> En 2019, junto con otras colegas feministas urbanistas que trabajan en diferentes municipios españoles, formamos un grupo de trabajo para elaborar una metodología conjunta y consensuada a partir de las experiencias de cada una. En esa dirección, actualmente, el grupo está terminando de conformarse y realiza pruebas metodológicas conjuntas. Al ser autogestionado y no remunerado, se avanza en función de las posibilidades y de los proyectos encargados a cada integrante.

- datos segregados
- lenguaje inclusivo
- representación / participación de las mujeres
- presupuestos segregados

Por otro lado, identificamos que, en general, las metodologías utilizadas para los informes de impacto de género presentan las siguientes carencias:

- no existe una lectura integral desde la vida cotidiana ni de los cuidados;
- no se cruzan datos ni se aplica transversalidad en el análisis de los datos (desempleo, feminización de la pobreza, salud, envejecimiento, distribución de tiempo y tareas, etcétera);
- falta de un análisis que, desde la dimensión urbana, vincule las desigualdades de género y la configuración del espacio.

Para solucionar las carencias técnicas de estos informes, desarrollamos una propuesta metodológica basada en nuestra experiencia y que utiliza como fuente la extensa genealogía del urbanismo feminista<sup>11</sup> y las voces de miles de mujeres con las que hemos tenido la posibilidad de trabajar en talleres, recorridos y marchas exploratorias desde 2005.

---

<sup>11</sup> Capítulo 1 de “Urbanismo Feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida” Col·lectiu Punt 6, Editorial Virus, 2019.

## **2. METODOLOGÍA PARA UN INFORME DE IMPACTO DE GÉNERO DESDE UNA PERSPECTIVA FEMINISTA**

Por todo lo expuesto hasta el momento, para elaborar los informes de impacto de género desde una perspectiva feminista es necesaria una metodología que garantice una manera de mirar, analizar y valorar las actuaciones que tenga como objetivo central mejorar la vida cotidiana de las personas con toda su diversidad y apunte a la igualdad de oportunidades.

Desde nuestro punto de vista, en ningún caso estos informes deben ser utilizados para justificar las actuaciones políticas que prioricen o favorezcan los privilegios de una parte de la población. En este sentido, recalquemos la necesidad de incorporar la perspectiva de género interseccional para no perpetuar las opresiones (raciales, de clase, de identidad sexual y de género); y de trabajar desde un enfoque ecofeminista que reúna las problemáticas de la crisis ambiental, de la crisis de los cuidados y de las desigualdades sociales y de género, y coloque la sostenibilidad de la vida en el centro.

A continuación, enunciamos cómo planteamos la metodología a la hora de elaborar un Informe de impacto de género. No obstante, es importante tener en cuenta que, como toda metodología, su principal finalidad es incorporar una forma de hacer los informes –y no determinados contenidos–, y que deberá ser adaptada a cada contexto. Con estas consideraciones previas, describiremos los aspectos concretos que hemos trabajado hasta el momento.

## 2.1 ¿Qué hacer?

El objetivo será evaluar si las actuaciones de una planificación o de un proyecto urbano concreto tendrán un impacto sobre la población desde una perspectiva de género. Es importante visibilizar, específicamente, aquellas que tendrán un efecto negativo y enfatizar en las que tendrán implicaciones positivas en la calidad de vida de las personas. Este análisis permitirá elaborar recomendaciones y criterios para revertir las situaciones de impacto negativo y favorecer las que tienen un impacto positivo. Para ello aplicaremos la metodología Auditoría Urbana de Género, que hemos desarrollado desde Col·lectiu Punt 6 y que se adapta a los diferentes contextos y tipos de proyectos.

Estas auditorías son una herramienta de diagnóstico urbano participativo para realizar un análisis integral de los aspectos sociales, físicos y funcionales que condicionan la vida cotidiana de las personas desde una perspectiva de género interseccional. Tienen como objetivo principal elaborar y contribuir a las propuestas urbanas a partir de la experiencia de las personas que habitan un territorio concreto, y se plasman mediante la aplicación de un repertorio de métodos participativos y feministas para relevar información sobre diversos aspectos del contexto en que se trabaja, de acuerdo al objetivo del proyecto o plan urbano a desarrollar.

La Auditoría consiste en hacer un trabajo transversal entre las diferentes áreas del Ayuntamiento, el equipo redactor (del proyecto o plan urbano) y un grupo de mujeres vecinas con distintos perfiles. El punto de partida del análisis es la vida cotidiana. Eso permite visibilizar la diversidad de actividades de las personas en su día a día (productivas y reproductivas, personales y comunitarias) y colocar las tareas de cuidados en el centro del diagnóstico y de las propuestas que surjan de ese análisis. También permite reconocer y valorar el conocimiento empírico y situado de las mujeres, lo cual las convierte en expertas de sus territorios. Este método, como mencionamos con anterioridad, se aplica desde una perspectiva de género interseccional para evidenciar cómo se interrelacionan los sistemas estructurales (de género, racialización, clase social, identidad sexual, diversidad funcional, origen y estado migratorio) que sustentan las jerarquías sociales.

El equipo técnico de la Auditoría es el encargado de analizar la documentación e información disponible; de hacer visitas y recorridos por el territorio, de dinamizar talleres con las mujeres que participen, de realizar reuniones

con el equipo redactor del proyecto y con las autoridades del Ayuntamiento. En base a los insumos generados durante esta etapa, deberán elaborarse el diagnóstico y las recomendaciones (que se incluirán en los planes o proyectos), así como la evaluación y el informe final de las actuaciones. De este modo, se realiza un trabajo transversal durante todo el proceso de la Auditoría.

<b>Esquema de los elementos que componen el proceso de elaboración de un Informe de impacto de género</b>	
Sección dentro del Informe	Contenido
Justificación del Informe de impacto de género	Por qué es necesario hacer el Informe
Diagnóstico de la población y de la estructura urbana	Cómo es la población, el territorio y la vida cotidiana de las personas
Evaluación de los impactos positivos y/o negativos de las actuaciones del proyecto o plan urbano	Qué impacto tiene cada una de las actuaciones, sobre qué población y en qué plazo
Recomendaciones	Qué actuaciones del proyecto o plan inicial hay que modificar, eliminar o incorporar para evitar un impacto negativo y favorecer los positivos

*Fuente: elaboración propia.*

## **2.2 ¿En qué casos debe aplicarse?**

Los informes de impacto de género deberían aplicarse a todo tipo de proyectos y en las diferentes escalas del territorio, ya que cualquier intervención en la estructura urbana puede tener efectos sobre la vida cotidiana. De esta manera, se pueden hacer informes de impacto de género para:

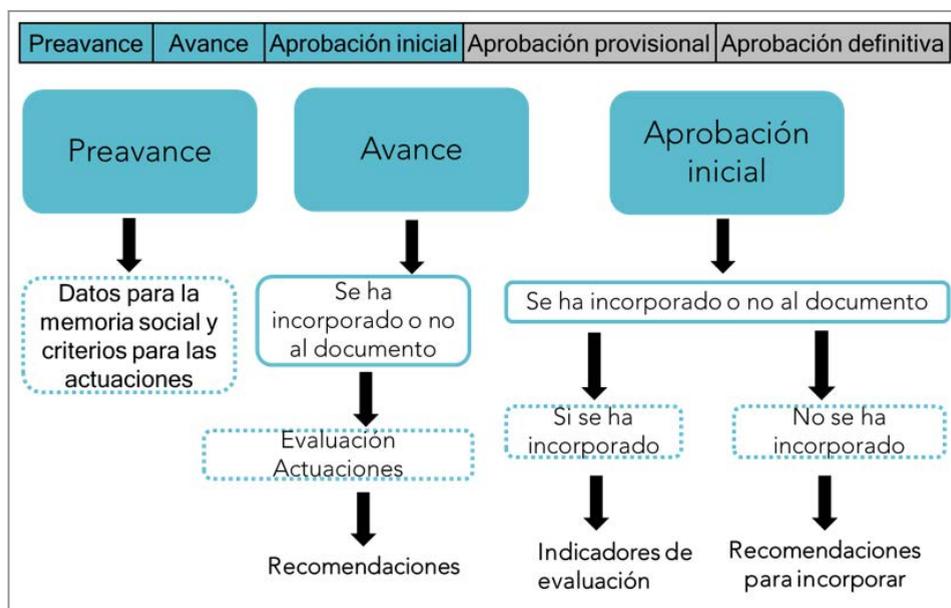
- proyectos urbanos (calles, plazas, parques, equipamientos, etcétera);
- planes sectoriales de mejora urbana (de barrios, de seguridad, de movilidad, de iluminación, de bancos, etcétera).

planes urbanísticos y territoriales (totales o parciales).

La aplicación de esta metodología podrá variar de acuerdo a los tipos de planes y proyectos, y a cada caso, pero siempre se parte de la misma base: una diagnosis, la elaboración de recomendaciones iniciales y criterios, una valoración final y un seguimiento. Y, por supuesto, siempre debe incluirse la experiencia cotidiana de las personas en su diversidad.

### 2.3 ¿En qué momento del proyecto o plan urbano debe aplicarse?

Es recomendable iniciar la Auditoría para la elaboración de informes de impacto de género antes de que estén definidas las actuaciones del proyecto de planificación urbana y, a su vez, que estos informes formen parte de las memorias sociales y de los diagnósticos previos de los planes posteriores. A continuación, se presenta un esquema de los momentos de la planificación urbana y de la aplicación de la Auditoría para la elaboración de un Informe de impacto de género.



Fuente: elaboración propia.

## 2.4 ¿Quiénes participan de la Auditoría?

Se forma un equipo transversal con referentes de diferentes áreas y otro integrado únicamente por mujeres vecinas. Este último será indispensable y es el encargado de hacer el seguimiento de todo el proceso de la Auditoría mediante talleres y recorridos. Además, se pueden realizar otros talleres temáticos con participación abierta a los habitantes del territorio. Esto dependerá del tipo del proyecto y de su dimensión. En tanto, el equipo externo de especialistas encargado de realizar la Auditoría y el Informe de Impacto de Género será el que lidere las actividades para elaborar la diagnosis participativa y transversal.

Es fundamental que quienes integren estos dos grupos de trabajo y el equipo técnico del gobierno territorial sean personas formadas y sensibilizadas en urbanismo feminista para poder incluir esta mirada en todas las etapas de la Auditoría, desde la diagnosis hasta la elaboración de los criterios.

<b>Personas participantes</b>	
<b>Agente</b>	<b>Función</b>
<i>Equipo externo</i>	<i>Realizar la auditoría y coordinar el trabajo de los otros agentes participantes</i>
<i>Comisión de seguimiento formada por mujeres que habiten el territorio (y otros grupos complementarios, si el caso lo demandara)</i>	<i>Exponer sus necesidades y sus experiencias cotidianas en relación al plan o proyecto urbano</i>
<i>Equipo transversal municipal</i>	<i>Aportar información y criterios técnicos de cada área</i>

## 2.5 ¿Cómo se realiza la Auditoría?

Nuestra propuesta para realizar un Informe de impacto de género en la planificación y proyectos urbanos basado en la metodología de la Auditoría requiere de las acciones que se detallan a continuación.

A) Creación, por parte del equipo externo, del grupo de trabajo transversal, que incluye los siguientes componentes:

- un grupo de seguimiento de la Auditoría (mujeres diversas: sexo, género, edad, origen, etcétera);
- la participación de personas de otros grupos de la población (de acuerdo a cada caso);
- un equipo interdisciplinario a partir de las diferentes áreas del municipio.

B) Formación básica en urbanismo con perspectiva de género a todas las personas participarán en la Auditoría, tanto en el equipo técnico como en el de seguimiento. Esta formación está a cargo del equipo externo y es imprescindible para que todas las personas participantes tengan un punto de partida común.

C) Análisis de información previa disponible (estadísticas demográficas y socioeconómicas segregadas por sexo, estudios de movilidad cotidiana, planes urbanos, informes sobre la situación de la vivienda, etcétera).

D) Diagnóstico urbano participado y propositivo:

- estudio previo del territorio desde la perspectiva de género (recorridos exploratorios, entrevistas, etcétera);
- dinámicas participativas en relación al proyecto o plan que se desarrolla:
- elaboración de propuestas que den respuestas a la diversidad de necesidades desde una perspectiva integral y desde la sostenibilidad de la vida.

E) Evaluación de las propuestas:

- elaboración y aplicación de indicadores para evaluar todas las etapas del plan o proyecto (pliego de condiciones y contratación, anteproyecto y proyecto ejecutivo; fases de avance inicial hasta su concreción) si se aclara lo anterior, quizás pueda comprender este.

F) Seguimiento de las actuaciones del plan o proyecto urbano:

- durante la gestión, la construcción y, luego, el mantenimiento.

Para realizar el diagnóstico del territorio y evaluar las actuaciones en relación a este, deben tenerse en cuenta los siguientes aspectos.

La estructura territorial:

- estructura del municipio (los barrios que lo forman y las relaciones que se establecen entre ellos);
- espacios de centralidad (ejes comerciales, equipamientos);
- flujos de tránsito (peatonales, paradas de transporte).

Estudios de movilidad cotidiana, desagregados por sexo y edad:

- motivos de desplazamientos;
- modalidades de desplazamientos;
- duración de los desplazamientos;
- destinos de los desplazamientos;
- identificar las conexiones entre los recorridos peatonales, las paradas y estaciones de transporte público, los espacios públicos y los equipamientos, y el funcionamiento del sistema de transporte público.

Seguridad pública:

- información objetiva (estadística);
- percepción de seguridad (localización, visibilidad, iluminación, vitalidad de los espacios);
- identificar espacios problemáticos

Espacios públicos:

- localización, accesos, accesibilidad;
- usos y actividades definidos asociados a los equipamientos, las actividades comerciales y los espacios delimitados;
- mobiliario urbano (qué tipo de actividades que promueve, de qué materiales están conformados, estados de conservación);
- parques y jardines (observar su mantenimiento, estados de conservación, ubicación).
- equipamientos;
- localización, accesos, accesibilidad;
- distribución territorial, definición de usos según las necesidades y la adaptación del diseño del espacio a las necesidades;
- usos, horarios, programas.

#### Viviendas:

- tipologías edificatorias existentes (adaptabilidad a las distintas tareas, a las tipologías de hogares, etcétera);
- la oferta/demanda (zonas más demandadas, condiciones económicas de acceso, etcétera).

#### Medio ambiente:

- vegetación diversa y autóctona;
- contaminación del aire;
- gestión de residuos (localización de contenedores, tipologías);
- contaminación acústica;
- contaminación lumínica;
- espacios naturales protegidos;
- representatividad e identidad de la comunidad;
- conservación de elementos patrimoniales, memoria histórica y visibilidad de la historia de mujeres.

## **2.6 Criterios para la valoración de las actuaciones de un proyecto o plan**

A continuación, se muestran, a modo de ejemplo, dos herramientas de evaluación de las actuaciones, en dos niveles de información diferente (en caso de ser utilizadas, deberán adaptarse al caso concreto).

Valorar cada una de las actuaciones en relación a las situaciones que pueden reforzar las desigualdades de género y, por tanto, puedan impactar negativamente sobre la vida cotidiana de las mujeres. De este modo pueden identificarse las dificultades, a quiénes afecta directamente, en qué temporalidad y en qué territorio concreto (acceso a centros de salud, posibilidad de trasladarse a pie a los usos cotidianos, actividades económicas informales en el barrio, autonomía de las personas dependientes). Véase el Anexo 1.

La otra herramienta, complementaria a la anterior, es una ficha que sistematice y detalle la calidad de los espacios. Esto permite identificar sus carencias y adecuar las actuaciones previstas teniendo en cuenta la vida cotidiana de las personas. Véase el Anexo 2.

La información que proporciona el análisis a través de estas fichas es pormenorizada, lo que posibilita la elaboración de criterios y recomendaciones técnicas completamente adaptadas al territorio en que se está trabajando.

Para elaborar estas fichas nos basamos en las siguientes cualidades urbanas (identificadas como necesarias para incorporar la perspectiva de género en los espacios): la proximidad, la diversidad, la autonomía, la vitalidad, la representatividad y la habitabilidad.

### 3. CONCLUSIONES DESDE LA EXPERIENCIA

A partir de las experiencias de elaborar este tipo Auditorías y redactar informes de impacto de género, podemos extraer las siguientes conclusiones:

- La formación técnica en urbanismo feminista es indispensable para las personas que participen en el proceso de la Auditoría. Para ello, es necesario contar una clara voluntad política de los participantes y ser parte del modelo de ciudad y territorio. A veces se encuentran personas muy sensibilizadas y dispuestas a aplicar la perspectiva de género, pero luego no hay una consecuencia en las políticas, y otras veces es a la inversa.
- Las diagnósis participativas realizadas con los grupos de mujeres permiten extraer y elaborar información muy valiosa de la vida cotidiana que de otra manera no sería posible.
- Las recomendaciones y criterios elaborados a partir de la diagnóstico pueden contribuir a la redacción de los proyectos, a mejorar los impactos positivos. A su vez, constituye una herramienta propositiva participativa para la redacción de planes y proyectos. En otros casos han servido para identificar criterios de género que ya se estaban aplicando pero que no estaban visibilizados.
- El conjunto de herramientas que proponemos es flexible y puede aplicarse a diferentes tipos de proyectos, por lo que tiene que adaptarse a cada contexto. En este sentido, hemos usado esta metodología con entidades y colectivos como herramienta reivindicativa (visibilizar el carácter mercantilista y las carencias en relación a las necesidades de las personas y los cuidados de determinados proyectos).

- Como ya hemos comentado, estos informes no pueden utilizarse para validar actuaciones que sigan generando desigualdades y es por ello que deben realizarse desde una perspectiva feminista que priorice la sostenibilidad de la vida. Debemos cuidar que estos informes no se transformen en instrumentos de validación de privilegios o se vacíen de contenidos o sean trámites sin una verdadera mirada crítica, como pudo haber sucedido en algunos casos.
- El urbanismo con perspectiva de género es un movimiento que lleva más de 40 años afirmando que no se trata de un espacio neutro y que, por lo tanto, los proyectos urbanos tampoco lo son. Los informes de impacto de género pueden ser una herramienta política para luchar por la justicia social y de género en nuestros territorios.

# ANEXO A

Ficha para evaluar el impacto de las actuaciones de un plan o proyecto urbano desde una perspectiva de género.

Factores	Temas	A quién afecta	Temporalidad	Territorialidad
<b>Salud</b>	Acceso a centros de salud			
	Práctica deportiva equitativa			
	Se puede ir caminando			
	Se puede ir a espacios públicos a tomar el sol y relacionarse			
	Impacto ruido			
<b>Movilidad</b>	Impacto ruido			
	Se puede ir caminando a los espacios de la red cotidiana			
	Los recorridos son accesibles para personas mayores, con diversidad funcional...			
<b>Percepción de seguridad</b>	Hay recorridos que generan percepción de inseguridad			
	Hay lugares oscuros, rincones o con mala visibilidad			
<b>Actividad económica</b>	Las actividades económicas formales o informales del barrio se ven afectadas			
	El desplazamiento para ir a trabajar es mayor			
<b>Cuidados</b>	Las personas dependientes han perdido autonomía			
	Existen dificultades para cuidar			
<b>Uso de espacios públicos</b>	Espacios públicos son accesibles			
	Localización de los espacios públicos en relación a la vía			

Fuente: elaboración propia.

# ANEXO B

Ficha para evaluar los espacios territoriales de las actuaciones desde una perspectiva de género.<sup>12</sup>

P. PROXIMIDAD: // MODELO URBANO Y ENTORNO NATURAL			
CRITERIOS DE GÉNERO Y SALUD			
Cada celdilla tiene uno o varios criterios que definen cada ítem			
<b>P.1 Distribución y distancia a pie entre los diferentes usos cotidianos des de la vivienda en el suelo urbano</b>			
¿Sobre qué tiene influencia?	¿Cómo se incluye?		
<b>GENERO/ SALUD</b>	<b>Directamente al POUM</b>		
¿Sobre quién impacta?	Personas específicas		
Personas en general	<b>Personas cuidadoras y dependientes, mujeres, que se desplazan a pie/bicicleta, con movilidad reducida.</b>		
<b>Toda la población del barrio</b>			
CONDICIONANTES			TIPO DE IMPACTO
Nº	Descripción	aplica	Positivo
			Negativo
<b>P.1.1</b>	Distribución de espacios de relación a escala de vecindario que permitan el acceso en un radio máximo de 300 m a pie con recorrido accesible.		
<b>P.1.2</b>	Distribución de los espacios de relación a escala de barrio que permitan el acceso a un radio máximo de 10 min a pie sin dificultad.		
<b>P.1.3</b>	Distribución de los espacios de relación a escala supra-barrial que permitan el acceso a un radio máximo de 20min a pie sin dificultad.		
<b>P.1.4</b>	Distribución de los comercios cotidianos que permitan el acceso en un radio máximo de 10 min a pie sin dificultad.		
<b>P.1.5</b>	Distribución de comercios variados que permitan el acceso en un radio máximo de 20 min a pie sin dificultad.		
<b>P.1.6</b>	Distribución de las equipaciones cotidianas que permitan el acceso en un radio máximo de 10 min a pie sin dificultad desde todo el barrio.		
<b>P.1.7</b>	Distribución de las equipaciones cotidianas que permitan el acceso entre ellos en un radio máximo de 10 min a pie sin dificultad.		
<b>P.1.8</b>	Distribución de los espacios de relación del barrio en un radio máximo de 10 min a pie sin dificultad en relación con una equipación cotidiana.		
<b>P.1.9</b>	Proximidad del tejido urbano con el entorno natural.		
<b>P.2 Conectividad y continuidad urbana</b>			
¿Sobre qué tiene influencia?	¿Cómo se incluye?		
<b>GENERO/ SALUD</b>	<b>Directamente al POUM</b>		
¿Sobre quién impacta?	Personas específicas		
Personas en general	<b>Personas cuidadoras y dependientes, mujeres, que se desplazan a pie/bicicleta, con movilidad reducida.</b>		
<b>Toda la población del barrio</b>			

Fuente: elaboración propia.

12 Ficha procedente de la Auditoría de Calidad Urbana. Ejemplo de tabla elaborada para la Auditoría Urbana de Género y Salud, aplicada al Plan de ordenación urbanística municipal (POUM), Ayuntamiento de Olesa de Montserrat (2017)