

PUENTE SOBRE LA LAGUNA GARZÓN:

OTRA ALTERNATIVA ES POSIBLE



Junio de 2011.

I. INTRODUCCIÓN.

El tema de la interconexión costera Rocha-Maldonado es de larga data. Ya en 1950 surgió el proyecto de hacerlo a través de un puente que diera continuidad a la Ruta Nacional No. 10, infraestructura que se inició y quedó finalmente inconclusa.



La cuestión central, es el dilema que se plantea entre el desarrollo económico y la protección de la biosfera que caracteriza a la zona en cuestión. Durante décadas la discusión ha recobrado impulso en numerosas oportunidades, pero entrampada en una puja entre detractores e impulsores de la interconexión por esta vía.

Hoy, nuevamente se instala el debate a partir del 16 de diciembre de 2008, momento en que el MTOP y las Intendencias Municipales de Maldonado y Rocha, firman un convenio con la empresa Jaswik S.A., en la cual esta última se compromete a realizar a su costo la construcción del puente sobre la Laguna Garzón en la ruta N°10. A su vez, el 2 de marzo de 2009, por resolución de la Presidencia de la República se aprueba el referido convenio de 16.12.08.

Por otro lado, también en diciembre de 2008, la Intendencia de Rocha, aprobó un proyecto de urbanización impulsado por Jaswik S.A. en el padrón N°43.945 frente al empalme de la ruta N°10 con el ramal al Caracol, sujeto a la condición de que el inversor realizara la construcción del citado puente.

Es claro pues que, dichos organismos públicos, competentes en la obra propuesta y en el territorio asiento de la misma, han decidido la ejecución del puente.

Instalados en este escenario, se nos convoca a las fuerzas vivas implicadas a una instancia de consulta. La ocasión nos obliga a realizar un esfuerzo por centrar el eje de la cuestión. En ese sentido, creemos que hay sobradas razones para “abrir las puertas” de Rocha al desarrollo económico. Necesitamos dinamizar la economía local, y el sector turístico nos ofrece una “ventana de oportunidades” muy amplia, en términos de generación de puestos de trabajo.

La valoración de turística de la costa oceánica ha ido cambiando en el tiempo. Cuando se hizo la Ruta No.10, los campos costeros con destino para la explotación ganadera valían la mitad que los ubicados tierra adentro. Actualmente, el turismo de alta gama que demanda y valora una oferta de servicios de primer nivel pero inserta en un entorno natural que aleje al pasajero del estrés urbano. En ese marco, los valores de las propiedades tienden a crecer. Rocha tiene “activos” naturales y culturales que bien gestionados, sin dudas, nos pueden poner en los primeros lugares de la oferta de este tipo de turismo.

A nuestro entender la esencia del problema no es la interconexión, sino el lugar físico donde ha de establecerse, ese es el nudo del problema. Estamos convencidos que es posible conciliar la dimensión económica con la preservación del ecosistema.

La interconexión mediante un puente es una obra absolutamente viable, de gran trascendencia para el departamento en términos de impacto en la generación de puestos de trabajo y que no es incompatible con la preservación de los recursos naturales, si el Estado logra coordinar inter-institucionalmente los controles apropiados

II. LA RUTA N°10 Y EL PUENTE EN LA LAGUNA GARZÓN.

Cuando el hombre interviene para desarrollar un territorio, el componente de infraestructura- como señala el Informe Ambiental del MTOP de febrero de 2011- es lo que tiene mayor voluntad de permanencia y sirve de soporte a todo tipo de actividades.

De entre ellas, las vías de transporte tienen especial relevancia en la ordenación del territorio, jugando las carreteras un papel destacado en su articulación por dotar de accesibilidad y permeabilidad a todo el territorio.

De modo que cualquier intervención en la Ruta No.10, que viene actuando como eje estructurador del territorio desde hace varias décadas, debe “apuntalar” el equilibrio del sistema costero del sector de la Laguna Garzón, en al cual está integrada; de modo que la explotación con fines turísticos de la zona costera sea sustentable.

Desde que se definió el trazado de la Ruta No. 10 a la fecha, han cambiado las modalidades del turismo, se ha generalizado el hábito de vacacionar (con la consiguiente afluencia masiva en determinadas épocas del año), hubo un crecimiento sustancial de la cantidad de vehículos que circulan por las rutas y de la velocidad con que lo hacen. Esta “invasión masiva” de turistas pone en riesgo la conservación del patrimonio natural de Rocha, e impone una forma de gestión compatible con la protección del medio ambiente.

Usualmente, el turista percibe el paisaje desde la ventanilla del automóvil, por lo cual el vehículo de un medio de transporte, se ha convertido en un instrumento recreativo en sí mismo. Entonces la carretera ya no es solo una vía de transporte, sino también el lugar de percepción y disfrute del paisaje por parte de la mayoría de los viajeros. La comunicación del individuo con el paisaje se establece hoy básicamente a través de la carretera y sobre todo en el viaje, y no sólo cuando el viajero llega a su destino.

De modo que es perfectamente posible identificar dos modos de relación del turista con el paisaje, en tanta manifestación visual de la diversidad biológica de un territorio:

- a) Como mero espectador, observándolo desde el vehículo o desde los miradores
- b) Como protagonista, cuando se asienta temporalmente en un lugar para vacacionar.

Como señala el informe al que referimos, en Uruguay al igual que en otras sociedades el área de interés espacial de los turistas se ha ensanchado progresivamente.

“Un ejemplo de esto es que, no obstante no existir una continuidad física de la ruta sobre la laguna Garzón, en los últimos años se ha verificado un importante incremento de tránsito que cruza por balsa dicha laguna. En efecto, en el año 2002 cruzaron por balsa la laguna 14.849 vehículos (motos, autos, camionetas, ómnibus y camiones), en el 2005 cruzaron 23.910 vehículos y en el 2008 cruzaron 30.549 vehículos¹, o sea, en un período de seis años se duplicó el tránsito vehicular que cruza la laguna por balsa.”

Estas circunstancias obligan a pensar en una alternativa distinta al puente sobre la Laguna Garzón.

¹ Según estimaciones de la Dirección Nacional de Hidrografía del MTOP.

Tal cual está concebida la ubicación del puente en el Proyecto que impulsan los Gobiernos Nacional y Departamental, tiene varios problemas:

1- En lo que respecta al sector turístico, el puente tal cual está concebido no garantiza que el turista permanezca en Rocha, antes bien oficia como “vía rápida y de paso” para trasladarse desde Punta del Este al Chuy y/o Brasil.

2- Las rutas nacionales generan una franja angosta y longitudinal que no se extiende a más de 1 Km a cada uno de sus lados, por lo cual deja fuera un amplio sector del territorio que tiene interés turístico complementario al que ofrece la costa oceánica.

3- La construcción del puente tal como está definido en el proyecto, seguramente es una opción más económica porque reduce la distancia y el acorta también el tamaño de la obra. Pero en el largo plazo es más “costosa” porque aumenta el impacto negativo sobre la biodiversidad del territorio, transforma a la zona en un “corredor”, en un lugar de paso, y porque no estimula el crecimiento turístico “hacia dentro de la zona”.

4. Así mismo, la actual propuesta de la ubicación del puente tiene repercusiones negativas en los movimientos naturales a nivel de la barra de la laguna. La colocación del puente incidiría cambiando su apertura al océano y los pilotes encajonarían el agua hacia un punto de apertura de frente a donde irá el puente. Así mismo, los desechos de la eliminación de lo construido y el periodo de construcción del puente, pueden generar sedimentación del material en la salida de la laguna hacia el mar, tal como ocurre con la laguna de José Ignacio, que no abre normalmente por la escasa profundidad que ha quedado, lo cual dificulta la entrada de los peces.

III. OTRA ALTERNATIVA ES POSIBLE.

En cambio, tanto desde el punto de vista ambiental como desde el punto de vista económico, si la interconexión se hace más al norte de lo que el actual proyecto prevé, no sólo se acrecientan en miles de hectáreas los territorios turísticos de Rocha y Maldonado, es decir se ensancha el área turística de ambos departamentos, sino que también se preserva el movimiento natural de entrada y salida de agua entre la laguna y el océano. Obviamente una intervención que altere este equilibrio, estaría cambiando las condiciones ambientales que sostienen la fauna y la flora del sistema costero.

Propuesta Concreta:

Interconectar (para el tránsito de automóviles) los departamentos de Maldonado y Rocha a 4 kilómetros del mar por el camino que, en Rocha, pasa por la Escuela No. 78 y llega al llamado Paso del Sauce, sobre los dos brazos del Arroyo Garzón, limítrofe con Maldonado y afluente principal de la Laguna Garzón.

El pasaje sería entonces por el Norte de la Laguna Garzón, sin afectarla con puentes y ofreciendo al turista un recorrido de pocos kilómetros por lugares de singular belleza natural. De esta manera, se sortearía la laguna bordeándola por el norte, y se llegaría al mar por otros caminos ya construidos, o por fajas fiscales existentes que pueden a terraplenarse.



La propuesta que sometemos a consideración no contempla la eliminación de la balsa; ésta tiene un valor turístico en sí mismo. No obstante, si entendemos que será necesario adecuar su funcionamiento a los ritmos del movimiento de las especies ictícolas, que se ve afectado por el ruido que provoca el motor y la vibración de las lingas en el agua.



FUNDAMENTOS:

Esta propuesta, desde el punto de vista ambiental tiene un impacto casi “nulo”, pues deja intacto el ecosistema inmediato de la Laguna Garzón, ya que la circunvala a distancias variables pero nunca la bordea.

Esta propuesta contribuye a poner en valor, nada más ni menos, que a un Parque Nacional Lacustre (Decreto 260/77), emplazado en una zona que integra la Biosfera Bañados del Este, y que bajo criterios de gestión sustentables, es la puerta de entrada a un territorio diferente, natural, de lagunas costeras y de áreas protegidas; destinos muy valorados por la demanda turística.

Desde el punto de vista económico, la interconexión “tierra adentro”:

- a) Incorpora a la oferta del turismo costero, paisajes rurales poco conocidos, por lo cual amplía y pone en valor turístico las zonas adyacentes a la costa.
- b) Genera una nueva modalidad de turismo para la zona: estancias turísticas, posadas, cabañas u hotelería no tradicional, con campos circundantes amplios que alejan al turista de toda la dinámica urbana. Por consiguiente, aumenta las oportunidades de generación de puestos de trabajo a nivel local.

CONCLUSIÓN:

Este breve documento que incorporamos al debate, obviamente es una breve presentación de la propuesta, que pretende ir al corazón de la cuestión. Sin dudas, que de avanzar en el sentido de esta propuesta se incorporará documentación complementaria que contemple las diversas dimensiones implicadas en la propuesta.

Es preciso dejar constancia que la iniciativa reúne opiniones coincidentes de diversos actores implicados en una decisión tan importante para el futuro desarrollo del departamento de Rocha.

Firman Ediles Bancada lista 71 de Junta Dptal. de Rocha

