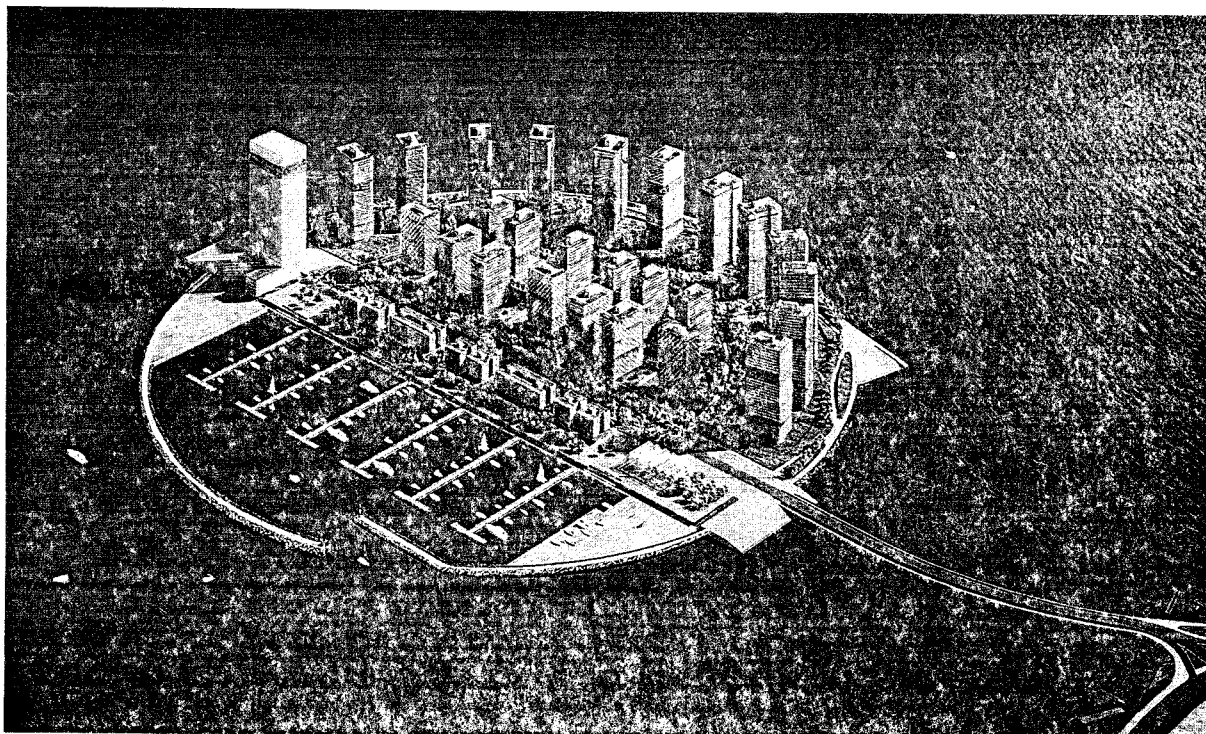




↑ imagen extraída del resumen ejecutivo de la empresa Navigant Group LLC MVD360

CONTROVERSIA SOBRE LA PROPUESTA DE UNA ISLA ARTIFICIAL EN PUNTA GORDA

Construyendo aislamiento

GABRIEL DELACOSTE

El gobierno nacional aprobó una propuesta para construir una isla artificial frente a Punta Gorda, en la que se edificarían 36 torres y un puerto deportivo. Para entender de qué se trata esto y qué implicancias tiene, **Brecha** consultó a los sociólogos Tejo Mattioli y Alfredo Falero; a Álvaro Moreno y Gonzalo Cortizo, de Miles de Ciudades (un proyecto audiovisual en temas de hábitat, vivienda y ciudad); a Verónica Pastore, magíster en ordenamiento territorial, y a la secretaria general de la Sociedad de Arquitectos del Uruguay, Stella Zuccolini. Los consultados coinciden en las dudas sobre la viabilidad del proyecto, las críticas a la forma en cómo se saltaron pasos administrativos, la preocupación por sus efectos ambientales y un empeoramiento de los problemas de segregación de la ciudad.

La semana pasada, una nota del semanario *Búsqueda* dio a conocer la decisión del gobierno de declarar de interés y aprobar la inversión llamada MVD 360. En estos días, circularon el decreto del Poder Ejecutivo y un documento de la empresa, en el que se pueden ver unos *renders* junto a una breve explicación sobre el proyecto, las razones por las que se hace y los pasos a seguir. Aunque por el momento la única información sobre el tema está en estas tres carillas, ya hay bastante tela para cortar.

Falero reconoce que «lo que se conoce del proyecto es muy poco, pero las cifras son apabullantes. Si te dicen 2.000 millones de dólares de inversión y 4.500 puestos de trabajo, eso da para hacer un *marketing* muy fuerte. Siempre estos grandes emprendimientos se rodean de un gran *marketing*». Según Cortizo, «lo que

le dio verosimilitud al asunto fue la firma del presidente, porque si esto salía como una propuesta sin ese documento, no valía la pena ni reflexionar al respecto. Parece algo totalmente descolgado de la realidad montevideana. Es una cosa fuera de contexto».

Pastore explica que al proyecto «lo presenta una empresa que explícitamente dice que es de reciente creación y que, cuando uno busca información sobre ella, encuentra que su dirección es un garaje en Miami. Eso llama la atención en una propuesta (esto es una propuesta, no un proyecto) de esta envergadura. No parece serio. La aprobación, con la firma del presidente, se apoya en los artículos 19 y 20 de una ley sobre incentivos para la construcción, que es la 17.555, y dice, básicamente, que cualquiera de las carteras puede declarar de interés y que el inversor se hace cargo de lo demás. Es una idea en bruto que se

presenta con imágenes, de la que el gobierno dice "tengo interés en que esto se desarrolle", sin tener un estudio de si es posible que se desarrolle. Tiene algo de cheque en blanco».

Mattioli explica que esta «es una más de las superinversiones que aparecen de la nada, y todo indica que esta, tal como apareció, desaparece. Te diría que esa gente no son inversionistas, sino que lo que buscan son inversionistas. Ellos consiguen el permiso del Estado uruguayo para construir esta locura, pero no tienen los 2.000 millones de dólares, y con el permiso se van a buscar quién puede invertir eso, porque tienen un Estado amigo que los banca. Es especulación inmobiliaria, de la más complicada que hay».

En cuanto a la viabilidad del proyecto, Pastore explica que aunque «se dice que entre 5 y 10 años podríamos ver las primeras construcciones, lo que yo me

pregunto es qué tiempo lleva hacer el desarrollo del proyecto, los estudios ambientales, territoriales. Si uno mira las ciudades que trabajan en territorios artificiales que avanzan sobre el mar, piensa en Holanda, Japón o Emiratos Árabes (las islas Mapamundi, Palmera y demás), les lleva entre 5 y 10 años solo la consolidación de los pilotes para ir construyendo las islas artificiales. Son tiempos propios de las dinámicas marinas. Que te digan que entre 5 y 10 años vas a tener los primeros edificios es un horizonte temporal irreal». Falero advierte que «estas cosas pueden generar resistencias. Pienso en lo que pasó con la zona del dique Mauá y el tema del puerto. Las resistencias llevaron a que hubiera que dejarlo atrás. El proyecto de Buquebus en la zona de Capurro produjo una disputa entre los capitales logísticos y Buquebus, que hablaba del Puerto Made-ro de Montevideo. Los capitales

se disputan entre ellos los usos de la ciudad. Eso quedó en nada porque el dragado hasta ahí era muy caro. Los proyectos pueden encontrarse muchos problemas. Me acuerdo del Plan Fénix, del que quedó una Estación Central cerrada y destruida, una pequeña estación de trenes que no sirve para nada, una zona franca, la torre de ANTEL y galpones».

Moreno especula que «si uno se pone en cabeza de promotor, generar una isla de esas dimensiones, con un puente de 450 metros, es todo bastante fuera de la escala montevideana y nacional. Digamos que alguien se hace cargo de todos los costos de la infraestructura, ¿cuántas personas podrían comprar los apartamentos de esas 36 torres? No es evidente que se puedan vender. Más en el contexto actual, en el que también hay varios emprendimientos que van hacia públicos similares, como +Colonia [un proyecto de ciudad privada cerca de la ciudad de Colonia] o proyectos de gran escala en Punta del Este. No queda claro que haya tanta demanda. Incluso no es claro que exista en Uruguay la capacidad de construcción de algo así. Tendrían que traer empresas internacionales. Con la construcción que hay ahora, están todas las empresas ya bastante a tope». En el mismo sentido, Pastore reflexiona que se proyecta que vivan allí hasta «unas 10 mil personas, y en el proyecto de Colonia hablaban de 30 mil, la pregunta que salta es: ¿quiénes? Porque Uruguay no tiene una tasa de crecimiento alto. ¿Estamos apostando a personas de otros países que vengan a vivir a Uruguay? ¿Por qué van a venir? Y si apostamos a eso, ¿les estamos construyendo ciudades para ellos y no integrándolos en nuestras sociedades? El caso de Colonia es extremo. Parece una extensión de la ciudad, pero cuando uno ve los videos de promoción en Argentina hablan de una ciudad para argentinos, que hasta tendrá sus propias reglas. Y esto es más o menos lo mismo».

CUESTIONES FORMALES

Zuccolini cuenta que en la discusión sobre el tema en la Comisión de Urbanismo de la Sociedad de Arquitectos del Uruguay «nos sorprendió muchísimo que esta idea saliera del Ministerio de Transporte [y Obras Públicas (MTO)], cuando es una acción en el territorio, con un impacto que, si se concretara, sería totalmente irreversible. Desde el punto de vista jurídico es algo inimaginable que se presente desde ese lado cuando la competencia la debería tener el Ministerio de Vivienda [y Ordenamiento Territorial] a través de la Dirección Nacional de Ordenamiento Territorial, o el Ministerio de Ambiente, o la propia Intendencia de Montevideo [IM]». Pero hay algunas vueltas de tuerca. Mattioli explica que «el ordenamiento territorial de los departamentos depende

de las intendencias. El asunto es que esto está en el agua, y el agua depende del Ejecutivo y de la Armada. Pero tienen que construir un puente que los conecte con la tierra. Entonces no pueden saltarse la intendencia».

Pastore da más detalles: «De acuerdo al Código Civil, las islas de los cuerpos de agua navegables son de dominio público. Incluso el artículo 754 dice que las islas que se forman en cuerpos navegables pertenecen al Estado, y el 478 dice que las islas en cursos navegables son de dominio público. Entonces, esta inversión que va a hacer un privado no le va a pertenecer, por ley. No sé si son conscientes de esto, o se está haciendo caso omiso, o se está pensando de finirla de otra manera. Pero el Código Civil es muy claro. La ley 17.033, en el artículo 6, dice que la República Oriental del Uruguay tiene jurisdicción exclusiva en el establecimiento y el uso de islas naturales o artificiales. Las islas quedan bajo la jurisdicción del gobierno nacional. Eso quiere decir que si el gobierno nacional quisiera seguir con esto, podría decir que la isla se hace en forma inconsulta con la IM, pero el puente se apoya en territorio de Montevideo. Ahí vas a tener un tema de a quién corresponde dar los permisos. ¿Quién va a desarrollar y quién va a controlar las infraestructuras que se hagan? ¿Qué va a pasar con el saneamiento de esa isla? ¿Va a haber transporte público en esta isla? ¿Quién pone las normas?».

Para Mattioli, la construcción de esta isla iría en contra del plan de ordenamiento territorial de Montevideo de 1998, que «busca densificar las áreas centrales, tratar de frenar el crecimiento de la mancha urbana para mitigar la necesidad de inversiones en agua, en saneamiento, en desagüe, y el aumento del uso del automóvil. Es una racionalización de recursos. Esta idea va contra todo eso. Y contra los intentos de promover la diversidad social en los barrios. De hecho, cambia morfológicamente nuestra costa. Construye una isla con un solo puente de entrada, con 5 mil apartamentos y un puerto gigante, a lo Miami, de veleros. Montevideo ya tiene varios puertitos de veleros. ¿Eso da trabajo? ¿Cuál es el coste social de largo plazo? ¿Cuál es el coste ambiental?». Brecha consultó a la IM, desde donde se declinó hacer comentarios mientras no haya nada formal presentado en la IM sobre el tema.

IMPACTO AMBIENTAL, SEGREGACIÓN Y MODELOS DE CIUDAD

«Cuando uno ve el PDF de la empresa —explica Pastore— uno lee que MVD 360 es la construcción de una isla artificial, algo que, para empezar, no es normal en Uruguay. Esta isla, si uno lee el proyecto, tiene 36 hectáreas. Para hacernos una idea de su tamaño: eso en la ciudad equivale a un cuadrado de 7

manzanas por 7 manzanas. Está en frente a Punta Gorda: Punta Gorda mide 18 hectáreas, o sea que es el doble del tamaño de Punta Gorda. Podemos comparar con la isla de las Gaviotas, que tiene aproximadamente una hectárea de territorio. Eso te habla de la dimensión del objeto que se quiere construir. Nos dicen que va a tener 36 lotes para el desarrollo inmobiliario, en el *render* se ve un semicírculo lleno de torres de distinta altura, y que si uno hace un prorratio entre el radio y la altura, algunas de esas llegan hasta los 80 metros, lo que no es nada menor. Hay que estudiar la afectación en el río, cómo esas dinámicas inciden en la costa, las implicancias ambientales de la construcción de la isla y del puente. El puente es un puente de 450 metros».

Según Mattioli, este tipo de proyectos suelen venderse como ecológicamente sustentables, pero se trata de un «ecologismo absolutamente falso». «Esto puede vincularse a lo de Colonia, que es una ciudad privada. Colonia tiene 26 mil habitantes, esto tendría 30 mil. Te lo venden como ecológicamente sustentable, pero está en terrenos inundables. Van a construir una ciudad nueva para ricos cuando al lado hay una ciudad que tiene espacio, donde se puede construir, y eso va a ser ecológicamente mucho más sustentable. Lo hacen para ricos que van a vivir entre ricos. Ahí buena parte del negocio está en la recalificación del suelo, que sube varias veces su valor. El Estado recalifica de rural a urbano y sus dueños se hacen varias veces más ricos sin hacer nada. El gran negocio de los barrios privados es ese. Y después está el tema del miedo o la inseguridad, y de la distinción. En Maldonado se están construyendo un montón de proyectos de ese tipo. En Montevideo yo no creo que haya barrios privados. En Lavalleja, Soriano, Rivera hay proyectos. Uruguay no es la excepción, es algo que pasa en toda América Latina».

En cuanto a los impactos sociales, Zuccolini reflexiona que «el tema más importante que hay que pensar sobre esta propuesta es el de la segregación social, que es la que nos causa tantos problemas de convivencia. Esto lo que viene a hacer es a reafirmar la segregación, de forma más potente. Es casi pensar en la Edad Media, cuando el señor feudal se hacía el castillo y afuera estaba todo el resto. Es una cosa inimaginable incluso en el marco de los compromisos internacionales que asumió el país, la Agenda 2030, el Hábitat 3, los Objetivos de Desarrollo Sostenible». En el mismo sentido, Pastore sintetiza: «Esto genera más problemas que soluciones. Este proyecto lo que hace es empeorar los mayores problemas que tenemos en la ciudad: la extensión de la ciudad, la segregación urbana y, por tanto, la difícil situación de su sostenibilidad, económica, social y ambiental. Eso más allá del

disparate que parece ser el proyecto en sí».

El hecho de que se trate de una isla, para Falero, es interesante, ya que «hay una tendencia global a la generación de excepciones territoriales y a lo que se llama un urbanismo de insularidades. Y esto es literalmente una isla». Esto «tiene que ver con los procesos de segregación y separación que se dan a nivel urbano. En Uruguay la separación se ha hecho en forma relativamente cuidadosa. Los barrios privados son legales en Canelones, pero, por ejemplo, no están rodeados de muros, como sí lo están en Argentina. La separación se da por un tejido. Eso también pasa con las zonas francas. Si uno ve el Aguada Park o el World Trade Center Free Zone en Buceo, no se da cuenta de que son zonas francas si no le dicen, sin embargo son regímenes brutales de excepción territorial. En Zonamérica o Parque de las Ciencias tampoco hay muros, hay un tejido de separación y control de entrada y de salida. ¿Qué puede pasar con una isla como esta? Por ahora intervino el MTO y más nadie; esto va a tener que pasar por la Junta Departamental. No sabemos mucho, pero si se llega a concretar, uno supondría que habría áreas públicas, aunque controladas, vigiladas. Esto no es una sorpresa, porque hay formas de áreas públicas que son administradas, gobernadas, gestionadas por privados, un ejemplo de esto son los *shopping centers*. Después, si finalmente se concretara el proyecto, una cuestión a tener en cuenta en relación con estas formas de urbanismo insular es que se dan sociabilidades muy particulares. En los barrios privados esto está estudiado. Se crean relaciones entre personas de la misma clase. Acá se trata de varios edificios con muchos habitantes, un montón de gente, de clase alta, por supuesto con personal de servicio trabajando». Para Falero, este tipo de proyectos se relacionan con una «dinámica financiera asociada a flujos libres de capitales enormes. El capital financiero encuentra a nivel urbano formas de realización. Son formas que encuentran el capital a nivel global para rentabilizarse. No es la primera vez que lo hace en Montevideo. Se están construyendo muchos edificios sin gente adentro, lo que implica que lo que está en juego no es el valor de uso, sino la rentabilización del capital. Eso está muy relacionado globalmente a las crisis financieras, hipotecarias, etcétera. También en estos flujos puede estar involucrado el lavado de dinero». Según Zuccolini, el proyecto MVD 360 «desconoce absolutamente todos los procesos de participación y consideración de impacto ambiental y territorial. ¿Quién va a tener competencia sobre ese territorio creado? ¿Quién va a gobernar eso? Es tan ilógica la propuesta que no da ni para hacerle un análisis como corresponde».