

Asunto: Puesta de Manifiesto - Proyecto Muelle Oeste y Ampliación de la Playa de Contenedores - Etapa V - Terminal Cuenca del Plata S.A. Expediente 2022/36001/002485 - Observaciones de la Intendencia de Montevideo

Al Ministerio de Ambiente

División de Emprendimientos de Alta Complejidad

Ing. Ag. Olga Otegui, titular de la cédula de identidad No. 1.445.508-3, en su calidad de Secretaria General, en nombre y representación de la Intendencia de Montevideo, constituyendo domicilio electrónico en la casilla secretaria.general@imm.gub.uy, en el término del plazo establecido viene a presentar objeciones a la puesta de manifiesto publicada el 14 de marzo del corriente año del documento “Informe Ambiental Resumen del Proyecto Muelle Oeste y Ampliación de la Playa de Contenedores - Etapa V”:

1.- CONSIDERACIONES GENERALES

El presente analiza el informe puesto de manifiesto a la luz del ordenamiento jurídico vigente que regula el accionar de las instituciones públicas y privadas en relación con el ordenamiento territorial, los espacios costeros, el desarrollo sostenible, el cuidado del ambiente y del patrimonio histórico y cultural. **Del análisis del documento se desprende que no se cuenta con los informes y estudios necesarios, sin los cuales esta Administración se ve forzada a rechazar el proyecto tal como está presentado.** Sin perjuicio de ello se presentan observaciones iniciales a un proyecto que implica un cambio sustancial para el espacio público y el paisaje montevideano.

La realización de la obra proyectada impactaría en un espacio histórico del departamento que cuenta con protección patrimonial, modificando la Rambla Sur, la Escollera Sarandí, las vistas hacia el mar y el Cerro. Se proyecta transformar a esta escollera en un borde de la rambla montevideana con contenedores apilados verticalmente, grúas y un nuevo edificio de oficinas a su lado. Se propone redefinir un

nuevo paisaje para la ciudad, donde las grúas y contenedores sustituirán las vistas al mar y al Cerro de Montevideo. La vista del Cerro, cuya imagen forma parte del Escudo Nacional del Uruguay desde 1829 y del Escudo de Montevideo desde 1807, y que da nombre a la ciudad, será parcialmente sustituida por la logística.

Del análisis realizado surgen diferentes preocupaciones, que se expondrán en este documento, respecto al impacto en estas construcciones y paisajes, así como en el ambiente y en la movilidad en la zona. Se presentan objeciones e interrogantes sobre los impactos en el entorno urbano y costero, en aspectos ambientales y en la movilidad de una zona central de la ciudad.

I.- ORDENAMIENTO TERRITORIAL y DESARROLLO SOSTENIBLE

La Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible No. 18.308 de fecha 18 de junio de 2008 establece un marco regulador general para el ordenamiento territorial y desarrollo sostenible. Los distintos instrumentos de ordenamiento territorial nacionales y departamentales son de orden público y obligatorios, siendo vinculantes para los planes y proyectos de instituciones públicas y de particulares. Ordenar el territorio tiene la finalidad de mantener y mejorar la calidad de vida de la población, la integración social en el territorio y el uso y el aprovechamiento ambientalmente sustentable y democrático de los recursos naturales y culturales. El ordenamiento territorial y el desarrollo sostenible se rigen por principios legalmente establecidos que exigen que el desarrollo de objetivos estratégicos debe realizarse de forma compatible con la conservación de los recursos naturales y del patrimonio cultural, tutelándose el patrimonio cultural. El artículo 5 de esta Ley, denominado “Principios rectores del ordenamiento territorial”, establece en su literal J el principio de “tutela y valorización del patrimonio cultural constituido por el conjunto de bienes en el territorio a los que se le atribuyen valores de interés ambiental, científico, educativo, histórico, arqueológico, arquitectónico o turístico ... “. La ley recoge en su artículo 6 el derecho de las personas al acceso a los espacios

públicos y establece en su artículo 7 el deber de protección del medio ambiente y del patrimonio cultural, histórico, paisajístico, arquitectónico.

El artículo 8 establece que la planificación y ejecución del ordenamiento territorial se lleva adelante a través de directrices nacionales y departamentales, ordenanzas, planes, instrumentos especiales. Esta presentación plantea algunos de los instrumentos con relevancia en el tema en examen.

El artículo 27 de la ley citada establece que **no pueden otorgarse autorizaciones contrarias a las disposiciones de los instrumentos de ordenamiento territorial, incluyendo la Autorización Ambiental Previa**. De conformidad con el artículo 77 las obras públicas proyectadas bajo cualquier modalidad o naturaleza deben ajustarse y compatibilizarse con las disposiciones de los instrumentos de ordenamiento territorial. “Dichas obras serán autorizadas, sin perjuicio de otros permisos correspondientes, de acuerdo con la normativa aplicable, por el Gobierno Departamental respectivo”.

La Autorización Ambiental Previa antes mencionada está reglamentada por el Decreto 349/005, que exige que el documento del proyecto que sea presentado conjuntamente con la solicitud de Autorización Ambiental Previa, debe contener, como mínimo, el marco legal y administrativo de referencia, identificando las normas aplicables y los permisos o autorizaciones necesarios.

No surge del documento en examen el relevamiento completo de normas departamentales a los que una intervención en el territorio debe atenerse.

El Plan de Ordenamiento Territorial aprobado por Decreto No. 28.242 por la Junta Departamental de Montevideo, también conocido como Plan Montevideo, establece desde 1998 normas para el ordenamiento territorial y la planificación urbanística en el departamento. Dentro de las finalidades y principios rectores se encuentra el uso adecuado de recursos naturales y construidos y la conservación del patrimonio cultural del territorio departamental.

El Decreto Departamental aprobado por la Junta Departamental de Montevideo No. 29.118 de fecha 15 de junio de 2000 aprueba normas complementarias al Plan Montevideo referidas a condiciones de implantación de usos y actividades en suelo urbano. El artículo D.367 de este Decreto Departamental establece que la Intendencia requerirá la aprobación de un Estudio de Impacto Territorial cuando lo exija esta normativa o cuando las propuestas impliquen efectos significativos sobre el medio, tanto respecto al contexto como a la intensidad o gravedad del impacto. De conformidad con el artículo D.369 el Estudio de Impacto Territorial está integrado por un Estudio de Impacto Ambiental, un Estudio de Impacto de Tránsito, un Estudio de Impacto Urbano, y un Estudio de Impacto Social. **Corresponde consignar que en el caso bajo análisis aún no se ha presentado ante esta Intendencia los estudios exigidos por la norma jurídica reseñada, imprescindibles para el análisis profundo del proyecto de manifiesto, los que se solicitan.**

Además de requerir la tramitación del Estudio de Impacto Territorial antes mencionado se señala que la Resolución No. 2244/22 de la Intendencia de Montevideo, de fecha 8 de junio de 2022, reglamenta en forma detallada las gestiones necesarias para la obtención de los permisos de construcción en el Departamento de Montevideo. **Dicha reglamentación exige la obtención de información territorial que incluye la valoración patrimonial y estudios de impacto territorial.**

II.- EL ESPACIO COSTERO

Dentro de los instrumentos de ordenamiento territorial se encuentra la ley denominada de Regulación del Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible del Espacio Costero del Océano Atlántico y del Río de la Plata No. 19.772 de fecha 17 de julio de 2019. De acuerdo a esta norma la zona costera está formada por una franja de anchura variable de tierra firme y espacio marítimo, con ecosistemas diversos, dotados de capacidad para proveer bienes y servicios que sostienen múltiples actividades, entre otras, pesqueras, agropecuarias, extractivas, industriales, turísticas, de navegación, portuarias. Plantea el objetivo de que el desarrollo social y económico del país sea realizado en consonancia con la protección del espacio costero asegurando su calidad

ambiental, y “la protección de los paisajes naturales y culturales relevantes” según establece el artículo 4 literales A y C. Específicamente, dentro de los lineamientos que exige en relación a grandes equipamientos en el espacio costero, consigna en el artículo 7 literal C: “Protección de visuales. Se identificarán los paisajes con valores escénicos relevantes procurando que no se alteren, obstruyan o distorsionen las visuales, evaluando la singularidad e intensidad de percepción”. **La propuesta actualmente de manifiesto obstruye vistas icónicas del mar, de la bahía y del Cerro de Montevideo, vistas de alto valor patrimonial, cultural e histórico, desconociendo los lineamientos que la norma jurídica exige.**

Otro instrumento de ordenamiento territorial vigente son las Directrices Departamentales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible aprobadas por la Junta Departamental de Montevideo por Decreto No. 34.870 de fecha 25 de noviembre de 2013. Las actuaciones de las personas públicas y privadas sobre el territorio del departamento deben ajustar su actuación a estas directivas y serán fiscalizadas y supervisadas por las autoridades departamentales con competencia urbanística y territorial. Esta norma define al Frente Costero Montevideano como uno de los territorios estructurantes del ámbito departamental, a los fines estratégicos. El Frente Costero Montevideano comprende el borde de la ciudad y el territorio montevidiano sobre el Río de la Plata en toda su extensión, constituyendo un territorio con fuerte vocación de espacio público recreativo y de gran fortaleza paisajística. Entre los sectores que se identifican en la norma se encuentra la Bahía. El Decreto Departamental expresa que en virtud de los proyectos de desarrollo y ampliación del Puerto de Montevideo y del fortalecimiento de su significación nacional y regional, y con el objetivo de reconquistar para el uso público y valorizar el espacio de la Bahía de Montevideo, se reformulará el vínculo entre la ciudad y el frente costero. **Establece que se acordarán visiones estratégicas y actuaciones en común entre el Gobierno Departamental y las entidades públicas localizadas en el entorno de la bahía.**

Por su parte, el Plan Especial de Ordenamiento, Protección y Mejora de la Ciudad Vieja, aprobado por la Junta Departamental de Montevideo según Decreto No. 30.565 de fecha 15 de diciembre de 2003, establece visuales relevantes a ser protegidas por

su alto valor patrimonial de algunas calles de la Ciudad Vieja hacia el mar. La norma identifica visuales hacia al mar jurídicamente protegidas; las calles 25 de Mayo, Washington, Sarandí, Buenos Aires y Guaraní reciben de este modo protección patrimonial. **El proyecto en análisis elimina vistas protegidas por esta norma, obstruyéndolas con contenedores, grúas y un edificio de oficinas.**

III.- PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO

De conformidad con la ley de Creación de la Comisión de Patrimonio Histórico, Artístico y Cultural de la Nación No. 14.040 de 20 de octubre de 1971, **por Resolución No. 584/986 de fecha 14 de octubre de 1986**, firmada por Julio María Sanguinetti y Adela Reta, **se declaró Monumento Histórico Cultural a la rambla de Montevideo**. La zona costera objeto de la declaración por su monumentalidad es la comprendida desde el Oeste hacia el Este, a partir de la escollera conocida como “Sarandí” **inclusive** hasta el Arroyo Carrasco, desde Río de la Plata hasta Rambla Costanera, incluyéndose sus dos aceras y los espacios públicos adyacentes a la misma.

En el Resultando I releva el hecho de que “la zona costera del departamento de Montevideo comprendida entre la escollera conocida como “Sarandí” hasta el límite departamental con Canelones, constituye un área de particular valor paisajístico, histórico y cultural”. En su numeral II señala el hecho de que “dicha área en su actual disposición es representativa de una época y expresa una política urbanística que contribuyó, de manera decisiva, a las actuales características y a la específica conformación de la ciudad” . Considera que su preservación “... cumple un importante aporte al mantenimiento de ejemplos de carácter histórico cultural” y que es “... **de interés general garantizar la permanencia de dicha zona, evitando así, que pueda ser alterada ...**”.

En 1995 esta zona costera fue declarada de interés municipal, a partir del Decreto de la Junta Departamental de Montevideo No. 26.864 de fecha 5 de octubre de 1995 que tuvo por objeto “la protección de elementos urbanos poseedores de valores intrínsecos

particularmente relevantes de tipo arquitectónico, urbanístico, histórico o cultural, que dada su naturaleza, representan hitos urbanos en los que la ciudad y sus ciudadanos se reconocen”. En esa misma línea el Decreto de la Junta Departamental de Montevideo No. 35.477 definió al Bien de Interés Departamental como “ aquellas construcciones, espacios o elementos urbanos, poseedores de valores intrínsecos particularmente relevantes de tipo arquitectónico, urbanístico, histórico o cultural, que dada su naturaleza, representan hitos urbanos en los que la ciudad y sus ciudadanos se reconocen”.

Con esta fortaleza institucional e identitaria la rambla fue presentada por Uruguay ante la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO). Desde el año 2010 esta zona costera integra la Lista Indicativa de Uruguay en UNESCO, lista que refiere a bienes que se consideran patrimonio cultural y/o natural universal de valor excepcional y, por lo tanto, aptos para su inscripción en la Lista del Patrimonio Mundial.

La conservación del patrimonio cultural del territorio es un principio recogido en el Plan Montevideo, aprobado por Decreto de la Junta Departamental de Montevideo No. 28.242 ya mencionado. Dentro de los criterios técnicos urbanísticos que plantea a nivel de normas interpretativas, se establece el de procurar la conservación adecuada y progresiva del patrimonio protegido, así como evitar o mitigar el deterioro del ambiente, del paisaje y de la imagen urbana. El Decreto Departamental expresa que proteger el medio ambiente y el patrimonio cultural es un deber y que las normas de protección del patrimonio cultural incumben y afectan a todos los propietarios de bienes inmuebles.

Por Decreto de la Junta Departamental de Montevideo No. 30.565 del 15 de diciembre de 2003 se aprobó el Plan Especial de Ordenamiento, Protección y Mejora de la Ciudad Vieja. En su artículo 8.1 de su Memoria de Ordenación definió un Área de Cautela Patrimonial en torno a la Escollera Sarandí de 50 metros hacia ambos lados de su eje durante todo su desarrollo. Asimismo, bajo el título de visuales relevantes protegidas, definió visuales hacia el mar a proteger, por su valor patrimonial (que son afectadas por el proyecto de ampliación de la Terminal de Contenedores): 25 de Mayo, desde Guaraní

en adelante hacia el oeste; Washington, desde Guaraní en adelante hacia el oeste; Sarandí, desde Alzáibar en adelante hacia el oeste; Buenos Aires, desde Guaraní en adelante hacia el oeste; Guaraní, desde 25 de Mayo en adelante hacia el sur.

Corresponde mencionar finalmente - en orden a lo patrimonial y dado su relación con el tema en examen - que por Acta No. 27/2003 de fecha 19 de agosto de 2003 la Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación expresaba su discrepancia frente a un proyecto de galpón en la terminal portuaria. En dicha acta la mencionada Comisión señalaba que no había tenido la oportunidad de haber emitido opinión previo a la aprobación de un proyecto (que al decir de la arquitecta actuante hizo que la escollera luciera como una vereda). “Manifiesta su discrepancia con la forma que condujo a la validación del Proyecto Ejecutivo, no teniéndose en cuenta la preservación e imagen de la escollera Sarandí, afectando sustancialmente el paisaje costero”. Dicho parecer fue reiterado un año después por acta No. 0568/03 de 20 de abril de 2004, por la cual la Comisión ratifica el acta anteriormente mencionada. **En este sentido, el documento puesto de manifiesto omite hacer referencia al parecer de la Comisión de Patrimonio Cultural de la Nación, no conociendo esta Administración el pronunciamiento de dicha repartición sobre las alteraciones propuestas a la Rambla Sur, la Escollera Sarandí y visuales al mar. Hasta tanto no contar con dicho pronunciamiento esta Administración no podrá expedirse.**

IV.- PROTECCIÓN DEL AMBIENTE

La Ley General de Medio Ambiente No. 17.283 de fecha 28 de noviembre de 2000 declara de interés general la protección del ambiente, de la calidad del aire, del agua, del suelo, del paisaje y de la diversidad biológica, así como de la configuración y estructura de la costa. Interpretando el artículo 47 de la Constitución de la República señala como daño ambiental toda pérdida, disminución o detrimento significativo que se infiera al ambiente. “Las personas físicas o jurídicas, públicas y privadas, tienen el deber de abstenerse de cualquier acto que cause depredación, destrucción o

contaminación graves del medio ambiente”, establece en su artículo 3. Y a continuación dispone: “Es deber del Estado y de las entidades públicas en general, propiciar un modelo de desarrollo ambientalmente sostenible, protegiendo el ambiente y, si éste fuere deteriorado, recuperarlo o exigir que sea recuperado”.

Dentro de los principios de política ambiental se encuentra el principio de prevención y previsión por el cual cuando hubiere peligro de daño grave e irreversible, no podrá alegarse la falta de certeza técnica o científica absoluta como razón para no adoptar medidas preventivas. Debe tenerse presente la obligación de no dañar y el principio de prevención al estudiar este proyecto.

El principio de prevención impone abstenerse ante el peligro de un daño irreversible, no surgiendo de la presentación en vista la fundamentación científica necesaria a estos efectos precautorios legalmente exigidos.

2.- OBSERVACIONES AMBIENTALES Y URBANÍSTICAS

A continuación se presentan observaciones surgidas del análisis del documento, ordenadas en virtud de los diferentes bienes materiales y jurídicos tutelados, distintos saberes, población y objetos impactados.

I.- LA ESCOLLERA SARANDÍ

La Escollera Sarandí es una infraestructura portuaria abierta al uso público. Se identifica como un equipamiento socio cultural de alcance metropolitano con una singular conformación espacial de espiga cuyo recorrido “entre aguas” ofrece acceder al punto más oeste de la histórica península fundacional, actuando de remate de la Rambla Sur y la calle Sarandí. Como se señaló fue declarada Monumento Histórico Cultural por Resolución del Poder Ejecutivo No. 584/1986 y posteriormente declarada de interés del departamento de Montevideo por la Junta Departamental de Montevideo.

Se detallan a continuación y en forma resumida algunos impactos sobre este bien

patrimonial, dejándose expresa constancia que se entiende que no se deben iniciar obras en este espacio protegido por su monumentalidad.

Durante la etapa de construcción el cierre por hasta 6 meses del tramo final de 250m de la escollera afectará su uso, impidiendo el acceso por la población a la mitad de la escollera libre en su extremo. Aumentará el nivel de presión sonora debido a la maquinaria utilizada en la construcción y a las voladuras que deben hacerse en el proceso de dragado, afectando el uso y disfrute del espacio público. Falta información para evaluar este impacto, aunque en la pág. 72 del documento en examen se especifica que en “el horario nocturno ninguno de los puntos cumple con el objetivo de calidad acústica (...) el cuál se sobrepasa en hasta 8 dB(A).” Respecto de las vibraciones debido a voladuras necesarias para el dragado y la posible afectación de la estructura de la Escollera, no se brinda información suficiente. Finalmente la presencia física de la obra afectará el paisaje de la Escollera.

En relación a impactos permanentes de prosperar la construcción e iniciar operaciones, se consigna que la explanada proyectada de contenedores, zona de precarga y muelle a 25m del lado norte de la Escollera Sarandí afectaría la condición de espiga “entre aguas” de la escollera, alterando la esencia del paseo marítimo. El uso de la escollera se vería afectado en aproximadamente el 80% de su extensión, tanto la actividad de pesca recreativa y deportiva, como la de contemplación; las vistas directas que ofrece la escollera a la bahía de Montevideo y al Cerro, debido a la ubicación de contenedores y grúas.

Se deja constancia de que faltan gráficos de corte o alzado y que la figura en la página 8 del informe no cuenta con cotas altimétricas. Corresponde consignar que no se incluye en el informe la lámina mencionada en la página 94 “que exhibe la visión desde la escollera hacia la bahía” que generó “la percepción negativa más importante”, en cuanto a la afectación del paisaje, identificada en la consulta pública.

Se elaboró por parte de los equipos técnicos de la Intendencia un fotomontaje con la finalidad de mostrar el impacto de la obra proyectada en una visual de la zona. De la comparación de la foto actual y del fotomontaje se advierte de manera clara el impacto

de la obra proyectada en una visual de la zona.



Potencialmente se afectaría la estructura de la escollera debido a la erosión causada por las hélices y propulsores de las embarcaciones. Si bien se presenta cierta

explicación sobre la protección propuesta, se señala que falta información suficiente para evaluar el impacto y las medidas de mitigación propuestas (combi-wall, escollero de pie, etc.), y la figura 3-5 del documento en examen **carece de referencias claras y no se cuenta con un gráfico de corte o alzado que muestre la relación entre la barrera propuesta y la escollera.**

Por su parte la proximidad del Acceso Sarandí y el aumento de la actividad de camiones de ese acceso debido a que el “movimiento principal de contenedores vacíos será a través del acceso Sarandí” (Pag. 29 del Informe) impacta también en el espacio público de la Escollera debido a las emisiones sonoras. Nuevamente se señala que falta información para evaluar: cantidad de camiones, trazado de las vías de acceso y egreso. Esta circulación tiene un importante impacto en el espacio público, con ruidos y emisión de gases que no han sido considerados, ni evaluados. El acceso se visualiza en la figura 3-7, único lugar donde aparece el diseño de esa calle de entrada y salida de camiones y personal, no se grafica su trazado en ninguna de las plantas del informe. En la Pág. 86 punto Id 71 no se evalúan las afectaciones provocadas por este acceso.

Merece especial destaque la implantación de un edificio administrativo en proximidad a la plaza de acceso de la Escollera. Ese edificio de oficinas impacta directamente el paisaje de la plaza y costa, a la vez que desplaza potenciales usos con gran capacidad de activación del tejido barrial de la Ciudad Vieja hacia el recinto portuario. Como en los demás casos no se cuenta con información para evaluar plantas, cortes, alzados.

II.- RAMBLA SUR

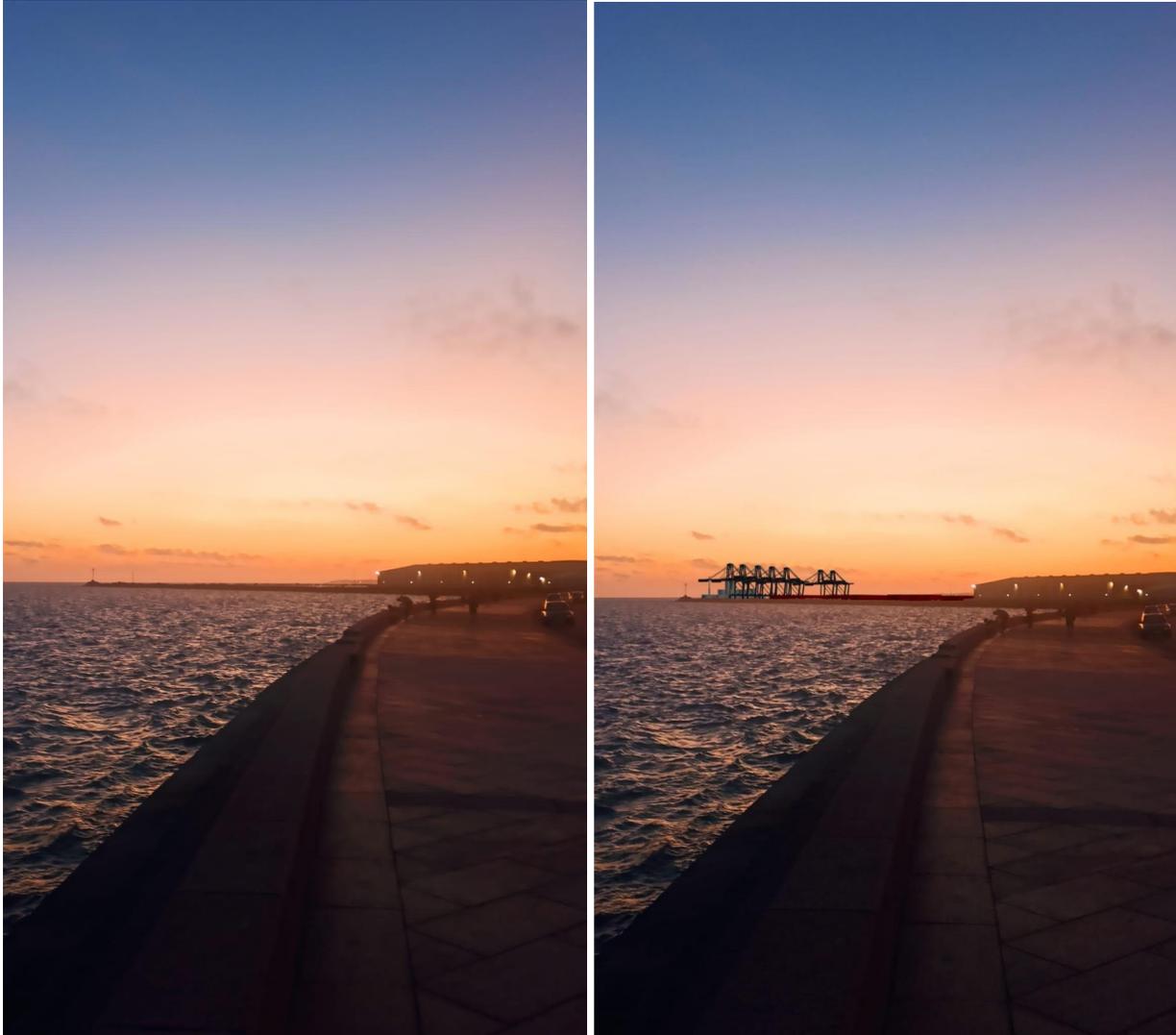
La rambla es uno de los espacios públicos más emblemáticos de la ciudad, con valor patrimonial, simbólico y de uso, protegido por su monumentalidad con la declaración de Monumento Histórico Cultural de la Nación y de interés del departamento de Montevideo, como se dijo. Es un símbolo especialmente representativo que cumple un rol fundamental en el imaginario colectivo de los uruguayos. Se compone de varios tramos, uno de ellos es el tramo de la Rambla Sur, que se vé afectado por las obras proyectadas. **Se relevan posibles impactos, si bien se entiende, como ya se ha**

dicho, que no se deberían iniciar obras en este espacio patrimonialmente protegido, sin obtener los permisos necesarios a nivel nacional y departamental.

Durante la etapa de construcción podrían eventualmente haber afectaciones al muro de contención de la Rambla Sur, sobre lo cual hay información insuficiente. En relación a los impactos permanentes de prosperar la construcción e iniciar operaciones, se señala que la implantación de la nueva explanada de contenedores, zona de precarga y muelle impactaría en el paisaje de la Rambla Sur, en particular afectando la percepción del remate de la península donde se visualizarían grúas de 90 metros de altura y varios pisos de contenedores apilados (equivalentes a edificios de 35 y 5 pisos, respectivamente). La mayor afectación del paisaje se da de la calle Colón en adelante por la proximidad y lo directo de las vistas.

Corresponde señalar que el documento en análisis no brinda información suficiente para ser analizado en profundidad, sin la cual no será posible avanzar con el proyecto. En el punto 4.4.3 denominado Paisaje, se incluye una selección de vistas actuales que serán afectadas, pero no se incluyen fotomontajes del impacto del proyecto sobre esas vistas. La única imagen de vistas de la Rambla Sur incluida (Lámina 5-2, pág. 90) en el que se incluye un fotomontaje está tomada de aproximadamente la intersección con la calle Paraguay, y en la misma se aprecia un impacto significativo en el paisaje.

Se elaboró por parte de los equipos técnicos de la Intendencia un fotomontaje con la finalidad de demostrar el impacto de la obra proyectada en la visual de la zona. De la comparación de la foto actual y de ese fotomontaje se advierte de manera contundente el impacto de la obra proyectada en la visual de la zona. El remate de la península hacia el río, que actualmente se ve como una sucesión de elementos de escala decreciente (edificios, escollera, río), se vería alterada por la presencia de los contenedores y grúas, eliminando esa sucesión decreciente. Las grúas pasarían a ser el elemento de mayor destaque de esa vista, vista que actualmente se mantiene despejada de instalaciones mecánicas portuarias.



III.- FAJA URBANA Y EDIFICACIONES CERCANAS

La faja urbana del tejido patrimonial de la ciudad vieja que incluye el ex Club Neptuno y la antigua Facultad de Ingeniería y Arquitectura (Hotel Nacional) y la Plaza N°1, se vería impactada por el proyecto en estudio. Durante la etapa de construcción podría ser impactada por las vibraciones debido a voladuras necesarias para el dragado, con posible afectación de estructuras patrimoniales próximas, que tienen zonas consolidadas por peligros estructurales. **Durante una eventual etapa de operación, de prosperar la obra que se objeta, la implantación de un taller de mantenimiento**

de 25m de alto y 160m de largo interrumpiría las visuales de la calle Cerrito, de la Plaza N°1 y de los inmuebles ubicados frente a la potencial implantación del edificio, afectando su valor y potencial de reactivación.

No se especifica el incremento en el impacto de las vibraciones debido al aumento de tráfico pesado por la rambla Ing. Monteverde proveniente del Acceso Sarandí ni la posible afectación de las estructuras antiguas y patrimoniales próximas y en la calidad de vida de los vecinos próximos a la misma rambla.

IV.- IMPLICANCIAS AMBIENTALES

En cuanto a las implicancias ambientales se señala que el documento no siempre contiene información suficiente para evaluar sus conclusiones. Se listan los principales impactos potenciales señalados en el documento cuya puesta de manifiesto se analiza, en cuanto su significancia fue evaluada como alta o media.

En la fase de construcción se afectaría el colector pluvial “Cerrito” por interferencias durante la fase de construcción. Se afectaría asimismo la calidad de las aguas del Río de la Plata por disposición de material de dragado en la zona de vertido. Se producirían molestias a la población cercana por transmisión de vibraciones por voladuras y afectaciones a edificaciones cercanas y la estructura de la escollera Sarandí por transmisión de vibraciones por voladuras (excavaciones en roca). Se afectaría el perfil de costas por modificación de la morfología de fondo del banco Arquímedes. Se producirían molestias a la población cercana por incremento del nivel de presión sonora.

En la fase de eventual operación, de llevarse adelante el proyecto, se afectaría la capacidad de descarga del colector pluvial “Cerrito” por incremento de su cuenca y se producirían molestias a la población cercana por incremento del nivel de presión sonora.

V.- COLECTOR PLUVIAL “CERRITO”

Sobre la afectación al colector pluvial “Cerrito” por interferencias durante la fase de construcción y a su capacidad de descarga por incremento de su cuenca durante la eventual fase de operación, se señala que el numeral 4.3.6 del documento en análisis “Infraestructura Portuaria”, indica que el “colector de aguas pluviales “Cerrito” recoge los pluviales generados en el pavimento de la rambla portuaria desde el edificio de la Dirección Nacional de Aduanas y Armada Nacional hasta la calle Cerrito, con un área de cuenca estimada de 2 há. aproximadamente. En la Figura 4-13 presenta su traza y los puntos de descarga a la bahía, así como el tramo aproximado de captación de pluviales al que sirve dicho colector.” Más adelante, en el numeral 5.3.2, se expresa que “durante la fase de construcción ... la descarga del colector “Cerrito” se realizará mediante un colector provisorio que ya se encuentra construido en la zona del relleno existente. Esto permitirá avanzar con las actividades en la parte Norte de la nueva Terminal, al tiempo que se construye el colector definitivo que verterá los pluviales al canal entre la escollera Sarandí y la futura explanada. Una vez esté construido, se clausurará el colector provisorio y se habilitará el definitivo. De este modo, dice, se garantizará la continuidad de la operación del colector pluvial”. Finalmente, al analizar los impactos en la fase de operación, Id 46 del numeral 5.4.2, se indica que “se tiene previsto la conformación de dos nuevos colectores paralelos al colector Cerrito para evacuar los pluviales de la nueva área impermeable. El actual colector pluvial Cerrito y la playa de contenedores original no incrementarán su área de cuenca una vez construida la nueva explanada, sino que mantendrán el área actual. Igualmente, el colector Cerrito deberá ser prolongado hasta descargar en el vértice Sur de la nueva explanada de contenedores, al comienzo del canal de 25 m de ancho que separará la escollera Sarandí de la futura explanada. Se entiende que, con esta prolongación, no se generará una afectación significativa sobre la estructura aguas arriba.”

De acuerdo a lo transcrito e información técnica, el drenaje pluvial de la Rambla 25 de Agosto y de la Rambla Ing. Juan Monteverde entre el edificio de la Dirección Nacional

de Aduanas y Armada Nacional y la calle Washington, así como de la parte adyacente noroeste de la península de la Ciudad Vieja (aproximadamente 25 Há. de territorio), es resuelto por dos colectores principales construidos: i) por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a fines de la década de 1980 como parte de la remodelación de la “Rambla Portuaria” siguiendo el trazado de dicha Rambla; ii) por el ex Ministerio de Fomento, en la primera década del siglo XX, en forma conjunta con las obras del Puerto de Montevideo, “bordeando” la Ciudad Vieja por sus límites norte y oeste y siguiendo el trazado de la calle Marseillaise (actualmente dentro del recinto portuario), Yacaré, Piedras, Lindolfo Cuestas, Rambla Francia, etc. Estos colectores son físicamente independientes pero no lo son totalmente desde el punto de vista hidráulico y se complementan en el servicio de algunas áreas dependiendo del sentido de las pendientes de las calles perpendiculares a la “Rambla Portuaria” y punto de conexión de las bocas de tormenta ubicadas en dichas vías de tránsito.

La nueva prolongación del colector “Cerrito” (hasta descargar en el comienzo del canal de 25 m de ancho que separaría el nuevo relleno de la escollera Sarandí), que se suma a las realizadas en etapas anteriores, podrá afectar su comportamiento hidráulico e impactar en el funcionamiento de los colectores del área y en particular de su sistema de drenaje.

En consecuencia, se solicita información sobre el colector “Cerrito” tales como implantación, secciones, cotas, análisis de funcionamiento hidráulico (especialmente analizar medidas mitigatorias si por modificaciones a realizar o ya realizadas en etapas anteriores de extensión de la Terminal Cuenca del Plata, resulta que se ha afectado el funcionamiento del drenaje del área).

Se solicita, asimismo, conocer el proyecto de desagüe de la nueva ampliación de la Terminal.

De no contar con la información suficiente para un análisis profundo esta Administración no podrá viabilizar el proyecto.

VI.- CALIDAD DE LAS AGUAS

Sobre la afectación de la calidad de las aguas del Río de la Plata por disposición de material de dragado en la zona de vertido (impacto considerado de significancia Media), su análisis se encuentra en el Id 13 del numeral 5.3.2 del documento en análisis. Se indica que “la disposición del material dragado implicará el aumento de carga de sólidos suspendidos en la zona de influencia y como potencial consecuencia indirecta se tiene la afectación de calidad de agua en las playas de Montevideo”, y que: i) esos impactos fueron evaluados previamente en el marco de la Ampliación de la AAP para el ensanche del Canal de Acceso al Puerto de Montevideo por parte del IMFIA de la Facultad de Ingeniería de la UdelaR; ii) de acuerdo con el monitoreo realizado por TCP en el marco de la Etapa II de obras, los lodos gestionados no presentaron problemas de calidad en cuanto a concentraciones de metales pesados adsorbidos. El informe concluye que: El impacto sobre la calidad de agua es admisible sin generar afectaciones sobre la costa del Montevideo, pues “... el área de trabajo para la presente ampliación presentará características similares a la de la obra ya realizada, con una calidad de lodos en la zona a dragar calificados como de libre disposición; que los lodos serán dispuestos dentro de la Zona B del sitio para descarga de lodos definido por la ANP en su Plan Maestro; las predicciones obtenidas del modelo de dispersión sobre la afectación en zonas costeras y la estimación de las concentraciones de otros contaminantes en agua en el entorno de la zona de descarga”. Se entiende además “que no se requieren restricciones temporales en el desarrollo del dragado siempre que se mantenga la descarga dentro de la zona definida y en las condiciones de proyecto modeladas”.

Se consigna que no se tiene información sobre los trabajos referidos y por lo tanto se solicita tener acceso a los estudios desarrollados por el IMFIA y los realizados en ocasión de la construcción de la Etapa II de la Terminal, que justifiquen adecuadamente las conclusiones del documento en análisis sobre la

potencial evaluación de los impactos sobre la costa de la ciudad derivados de la disposición del material de dragado.

Sin estos informes las afirmaciones contenidas en el documento no tienen fundamentos analizables por lo cual esta Administración se verá forzada a no avalar el proyecto como está presentado.

VII.- EDIFICACIONES E INFRAESTRUCTURAS CERCANAS

Sobre la molestias a la población cercana y afectación a edificaciones e infraestructuras - en particular la escollera Sarandí - cercanas por aumento del nivel de presión sonora y transmisión de vibraciones por voladuras (excavaciones en roca) durante la fase de construcción y la producción de molestias a la población cercana por incremento del nivel de presión sonora durante una eventual fase de operación del emprendimiento, ya se dijo en el numeral VIII de este escrito que no se cuenta con la documentación suficiente para fundamentar adecuadamente conclusiones esgrimidas en el informe en análisis. En todo caso, durante el desarrollo de las obras y para el uso de explosivos se debe tener presente el trámite detallado en : <https://montevideo.gub.uy/tramites-y-tributos/solicitud/control-de-explosivos> que deberá ser realizado ante el Servicio de Instalaciones Mecánicas y Eléctricas.

Dicho Servicio podrá solicitar, lo que parece recomendable, un relevamiento fotográfico de las propiedades cercanas en su estado actual, previo a la realización de voladuras, en caso de que el relevamiento ya no esté realizado.

En cuanto al nivel de presión sonora admisible, especialmente durante la fase de operación se deben atender las normativas departamentales y de superarse los valores de inmisión que establecen, considerar la utilización de apantallamientos acústicos u otras medidas de mitigación.

VIII.- FONDO DEL BANCO ARQUÍMEDES

Sobre la afectación del perfil de costas por modificación de la morfología de fondo del banco Arquímedes, en un impacto que es considerado de significancia alta, el documento señala que la extracción de la arena necesaria para el relleno de la nueva explanada de contenedores se realizará en el mencionado, estimándose un volumen de dragado aproximado de 2.837.000 m³. Señala una serie de antecedentes y en particular: i) un estudio realizado por International Marine and Dredging Consultants n.v. (IMDC), en el marco del proyecto de la Terminal Regasificadora de Gas Sayago S.A., con el objeto de evaluar la potencial afectación de las actividades extractivas en el Banco Arquímedes sobre la hidrodinámica y oleaje del Río de la Plata; ii) un análisis de la evolución histórica de la evolución morfológica de varias playas de Montevideo, realizado por el IMFIA de la Facultad de Ingeniería de la UDELAR, enfocado en la identificación de tendencias de avance o retroceso de la línea de costa. En función de las conclusiones de ambos estudios el documento concluye que “no es esperable que un dragado de profundización en el área a intervenir en el banco Arquímedes genere modificaciones sobre el oleaje costero en las playas de Montevideo”, y por lo tanto se descartan posibles impactos sobre la morfodinámica y morfología de las playas de Montevideo.

Nuestra costa y playas es uno de los más preciados patrimonios de la ciudad y el Departamento de Desarrollo Ambiental de la Intendencia de Montevideo tiene responsabilidad en cuanto al Sistema de Gestión Ambiental de las Playas y del mantenimiento de la certificación ISO 14001 de un tramo importante de costa. **En consecuencia se solicita acceder a la totalidad de los estudios indicados en el documento de modo de permitir evaluar con la profundidad necesaria las conclusiones que expone sobre la potencial evaluación de los impactos sobre la costa y playas como consecuencia de las nuevas extracciones de arena del Banco Arquímedes. Sin tales estudios esta Administración se verá forzada a rechazar el proyecto.**

Se señala asimismo que debería requerirse un monitoreo de la topografía de las playas de Montevideo ubicadas al este de la Escollera Sarandí, a ser realizado antes de comenzar con la extracción de arena y luego sostenido por un plazo suficiente luego de finalizadas las obras.

IX.- RESPECTO DE LA MOVILIDAD EN LA CIUDAD

Se listan efectos adversos que se entiende ocurrirían de prosperar el proyecto motivo de esta presentación en cuanto a la movilidad en la ciudad.

Circulación de camiones asociados a la obra.- No se detallan en el Informe Ambiental en vista los volúmenes ni los recorridos de ingreso y salida de todos los vehículos relacionados a las obras, particularmente la demanda adicional de camiones que se generará para el abastecimiento de materiales e insumos que requiere una obra de este tipo. **Se destaca que está vigente la prohibición de circulación de camiones en la Rambla Naciones Unidas** (desde Sarandí hasta el Puente Barradas) por Normativa departamental (artículo R.424.88 del Digesto). **El documento no detalla ningún tipo de medida de gestión o mitigación de los posibles impactos de esta circulación generada por el proyecto.**

Circulación de camiones en la fase de operación.- Según lo declarado en el Informe Ambiental Resumen el proyecto en su fase de operación para el año 2025 prevé una demanda del entorno a los 1.200 camiones por día, con un incremento a partir del año 2030 de un 22%, llegando entonces a prácticamente 1.500 camiones por día. Parte de esta demanda se declara que ya existe y otra parte sería crecimiento relacionado al aumento de las capacidades de operación de la playa de contenedores. Se declara que se utilizará el Acceso Norte al puerto como único punto de ingreso de camiones, los que llegarán hasta la playa de contenedores circulando por vías internas al Puerto. Se utilizará el acceso Maciel como contingencia en caso de problemas en el Acceso Norte, por lo que esos camiones circularán por el viaducto y demás tramos de la Rambla entre San Fructuoso y Maciel.

En cuanto al **ingreso de todos los camiones por el Acceso Norte**, actualmente con las cargas existentes, se observan frecuentemente serios problemas (ver fotos) de demoras y acumulación de camiones que prácticamente obstruyen la circulación general por la Rambla.



Con la concentración del ingreso por este acceso y el crecimiento de la demanda estimado por el proyecto, existirá un **elevado riesgo de aumentar la probabilidad de ocurrencia de estos problemas actuales, con un impacto incluso mayor por esa demanda agregada.**

Estos eventos, si bien afectan una vía de jurisdicción nacional, **generan un cambio en los recorridos del resto del tránsito que accede a la ciudad desde el oeste y norte del país, los que terminan ingresando a la trama urbana de la zona, con un alto impacto en las condiciones de circulación de arterias como Br. Artigas, Uruguayana, Av. Agraciada, Paraguay, entre otras.**

La **única medida** de contingencia prevista en el Informe es la de utilizar como ingreso secundario el actual acceso Maciel, lo cual implica que ese gran volumen de camiones

asociados al proyecto deberá circular por el viaducto y las ramblas Roosevelt y 25 de Agosto de 1825.

Se menciona que no existirían problemas de capacidad en ese tramo de los accesos, sin embargo , no se presenta ningún estudio de capacidades y niveles de servicio de los cruces semaforizados de ese tramo, por lo que en estas condiciones no sería aceptable.

Se ve además un **riesgo elevado en materia de seguridad vial** para todo ese tramo por este incremento significativo de circulación de camiones, en un entorno que presenta características más urbanas, **con fuerte interacción de otros modos de usuarios más vulnerables, como el peatonal y motos.**

Este aumento de riesgo no está contemplado dentro de las medidas de mitigación y contingencia.

El proyecto incluye el **cierre del actual acceso Washington y la generación de un nuevo acceso en Sarandí, regulado por semáforos**, el cual según se declara sería utilizado básicamente por camiones con contenedores vacíos.

No está en el documento el volumen diario previsto de este tipo de camiones.

Por las características funcionales y el entorno de este tramo se entiende inconveniente esta circulación de camiones por idénticos motivos a los ya expresados.

Se agrega en este caso además que este mayor volumen de camiones debe circular por actual curva de 90° existente en la Rambla portuaria (frente a club Neptuno, padrones nro. 141.004 y 2432), la cual presenta un diseño poco adecuado para absorber este mayor flujo de camiones. Existe un incremento significativo del riesgo de siniestros en este punto, el cual no está considerado dentro de las medidas de mitigación.

Se generará un problema grave de interferencia modal y uso de puerto al momento de la salida de pasajeros a pie, buses, camiones, vehículos particulares

desde la Terminal de pasajeros (Buquebus y Cruceros), con los camiones de carga que se dirigirán a terminal TCP. La ocurrencia de problemas en ese cruce puede generar situaciones de congestión que se propaguen por la vía del acceso Yacaré y se trasladen a la Rambla y a las vías del entorno.

No se menciona en el informe esta contingencia ni se incluyen medidas de gestión y mitigación para solucionar este posible impacto, los cuales deberán ser presentados para que esta Administración pueda evaluarlo.

3.- COMENTARIOS FINALES

El documento examinado presenta en vista pública un proyecto que afecta el patrimonio histórico y cultural del país y del departamento.

Propone modificar en forma **irreversible** la fisonomía de la ciudad de Montevideo afectando su paisaje y la primera vista que tiene el visitante al llegar al Uruguay a través de su puerto principal, afectando a los vecinos de Montevideo en cuanto deteriorará su principal espacio público que es la rambla.

La propuesta afecta la Escollera Sarandí y la Rambla Sur, que cuentan con la máxima protección patrimonial por formar parte de un Monumento Histórico Cultural por su significación paisajística y simbólica, modificando el espacio público más importante de Montevideo, su Rambla, **que es identificada por todos los habitantes de Montevideo como un espacio abierto, democrático e integrador.**

La escollera, ese paseo marítimo único en forma de espiga y “entre aguas”, ofrece acceder al punto más oeste de la histórica península fundacional y vistas únicas.

Forma parte, además, del recorrido que inicia en la Avenida 18 de Julio y que continúa por la Calle Sarandí, que permite vivenciar el origen fundacional de Montevideo - la Ciudad Vieja - y los hitos geográficos que lo hicieron posible: el Cerro y la Bahía.

La implantación de la nueva explanada de contenedores degrada el paseo marítimo y elimina la conexión de la Ciudad Vieja con la Bahía y el Cerro. La vista del Cerro de Montevideo - cuya imagen tan emblemática integra el Escudo Nacional del Uruguay desde 1829 y del Escudo de Montevideo desde 1807 - es sustituida por una vista a grúas, contenedores y un edificio de oficina.

Del documento en examen resultan **afectaciones ambientales**, como se dijo con detalle, incluyendo posibles afectaciones derivadas de la modificación de la morfología de fondo del Banco Arquímedes y la disposición de material de dragado en zonas de vertido.

Los informes que hemos solicitado y que no figuran en el documento en análisis, deben contener la información necesaria que permita evaluar con seriedad los posibles impactos en nuestra costa y playas que descarten los riesgos de daños a las mismas.

En cuanto a la **movilidad** en una zona central y neurálgica de la ciudad, existen varias consecuencias de alto impacto , que no son analizadas en el documento en examen, así como tampoco se presentan los estudios necesarios para respaldar las afirmaciones allí vertidas, existiendo contingencias que no se han tenido en cuenta.

La compulsa realizada permite manifestar que el documento en vista pública no está acompañado de los estudios e informes, necesarios para fundamentar las conclusiones que presenta y evaluar los impactos por parte de las oficinas competentes como se ha señalado a lo largo de esta presentación.

Corresponde expresar que de no recibirse los estudios e informes necesarios, solicitados y adecuados, esta Administración no otorgará permisos para viabilizar el proyecto presentado. Una vez recibidos los estudios mencionados en el documento y solicitados por esta Administración, se procederá a su análisis para tener conclusiones definitivas.

Finalmente y por todo lo expuesto se entiende imprescindible la conformación de un espacio de coordinación que permita aunar visiones estratégicas, respetar los

valores patrimoniales y ambientales y analizar la viabilidad de un proyecto de tanta significancia para el desarrollo nacional.