

Barreiro, Ramiro, "Comunidades hunden la primera autopista de Uruguay", *Dialogue Earth*, Reino Unido / China, 03 de mayo de 2024.

Consultado en:

<https://dialogue.earth/es/negocios/comunidades-hunden-primera-autopista-uruguay/>

Fecha de consulta: 04/09/2025.



Comunidades hunden la primera autopista de Uruguay

La oposición de agricultores agroecológicos ha contribuido a la cancelación del proyecto de la primera gran carretera de alta velocidad del país

[Ramiro Barreiro](#)

Mayo 3, 2024

Para viajar entre la capital uruguaya, Montevideo, y la ciudad costera de Punta del Este, al este, los conductores deben recorrer una carretera de 132 kilómetros, casi totalmente recta, durante unos 90 minutos. En hora pico, el trayecto dura más de dos horas, lo que provoca largas colas en ambos sentidos de la Avenida General Liber Seregni o, como la llaman los uruguayos, la Interbalnearia.

Para descongestionar el tráfico, el gobierno uruguayo ha impulsado desde hace un año un proyecto de autopista de alta velocidad. Se trata de la primera vía de este tipo en el país, con un trazado de hasta 30 kilómetros que conectará la Interbalnearia y el tramo sur de la Ruta 8, que une la capital y su área metropolitana -donde vive el 60% de la población del país- con las playas más populares.

La iniciativa de construir una nueva autopista ha sido respaldada por un [consorcio](#) privado de empresas uruguayas que actualmente se encargan del mantenimiento de la Interbalnearia y que han propuesto invertir cerca de [80 millones de dólares](#) en el proyecto. Su principal argumento de venta es que reducirá en 15 minutos el trayecto entre Montevideo y el aeropuerto, situado al este del trazado propuesto.

Sin embargo, el trazado ha tenido un recorrido accidentado desde su propuesta, con una fuerte oposición por parte de las comunidades que podrían verse afectadas por su construcción, en particular los agricultores agroecológicos que viven y trabajan cerca de la Laguna del Cisne, en el departamento de Canelones, por donde estaba previsto que pasara el trazado.



Parte de la Laguna del Cisne, donde se detectaron grandes cantidades de fósforo en 2014. Las autoridades ordenaron a los campos de la región que abandonaran el uso de agroquímicos y adoptaran métodos de producción más sostenibles (Imagen: Ramiro Barreiro / Dialogue Earth)

También se han planteado dudas sobre la viabilidad y el costo del proyecto, y la carretera se ha convertido en un tema político polémico a medida que Uruguay se acerca a las elecciones de 2024, junto con una oposición más amplia en Canelones.

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP) había empezado a evaluar rutas alternativas que no afectaran a las explotaciones familiares, pero con cada cambio forzoso que se añadía a la ruta, se ponía en juego la viabilidad del proyecto.

Tras muchas especulaciones y debates, el MTOP anunció a mediados de abril que el proyecto se archivaba y que, tras las conversaciones con las comunidades, la solución a la congestión se buscaría mediante mejoras en las carreteras existentes, así como la posible creación de carriles rápidos.

Nunca confirmada y con amplia oposición

No se había fijado un trazado definitivo para el proyecto de autovía antes de su archivo. Carlos González, asesor del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, declaró a Dialogue Earth que se habían barajado “una docena” de rutas alternativas, cada una con sus ventajas e inconvenientes, y que el objetivo era minimizar el impacto en las comunidades locales. Sin embargo, la opción principal, favorecida por su proximidad a las zonas más pobladas del país, atravesaría o pasaría cerca de cientos de campos agrícolas y ganaderos, viñedos y caballerizas. La construcción también amenazaría los ecosistemas de dos cuencas hidrográficas cercanas que ya sufren problemas de contaminación: el arroyo Pando y la Laguna del Cisne.



El arroyo Pando, en el departamento de Canelones. El arroyo, que ya sufría problemas de contaminación, podría haber sido afectado por el trazado considerado para la autopista por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (Imagen: Ramiro Barreiro / Dialogue Earth)

El Cisne es la única laguna natural del departamento de Canelones. Abastece de agua a los animales de pastoreo de los asentamientos rurales situados entre los distintos trazados propuestos para la autopista y a 150.000 familias de la llamada Costa de Oro. Durante [la crisis hídrica del año pasado](#), Montevideo llegó a [tomar](#) agua de la laguna, que cuenta con una planta de extracción gestionada por la empresa pública OSE.

En 2014, las autoridades [detectaron](#) altos niveles de fósforo en estas aguas, consecuencia del uso excesivo de agroquímicos en las explotaciones de soja cercanas, que desde entonces han cesado su actividad en la zona. Se [formó](#) una comisión para resolver el problema y, desde 2016, una amplia zona más allá de los límites de la laguna se encuentra bajo protección judicial; prácticas como el uso de fertilizantes se controlan continuamente en la zona para garantizar que los niveles de fósforo se mantienen dentro de los rangos aceptables.

Posteriormente, estas protecciones han empezado a obligar a la agricultura de la cuenca a pasar del monocultivo a [métodos agroecológicos](#). Esto hizo que muchas explotaciones abandonaran la zona, dejando que las restantes, en su mayoría familiares, reconvirtieran sus campos. Ahora, para cualquier cambio que pretendan hacer en sus tierras -desde instalar un estanque hasta aplicar materiales distintos a los cultivos-, los habitantes deben pedir permiso a los tribunales.

Éste había sido un punto clave de discordia sobre el proyecto de carretera para los miembros de la comunidad: calificaban de cruel ironía que las autoridades pretendieran construir una autopista en esta zona, en gran parte protegida, sin consultarles.



Gabriel de Souza, profesor de biología, riega su huerta ecológica en Sosa Díaz, al norte de la Laguna del Cisne. Como muchos hogares de la zona, su familia ha trabajado para establecer un entorno local autosuficiente y equilibrado (Imagen: Ramiro Barreiro / Dialogue Earth)

Gabriel de Souza es profesor de biología y vive en la zona con su familia desde hace casi una década. En declaraciones a Dialogue Earth en marzo, afirmó que el barrio se había adaptado

a la reconversión ordenada: los residentes “pusieron dinero, hicieron pozos, invernaderos, bebederos para los animales que no podían beber agua de los arroyos [por estar contaminados]. Muchas cosas, mucho dinero, mucho tiempo y también un cambio de mentalidad. Y ahora dicen, ¿sabés qué? Está muy bien lo que han hecho, pero les vamos a pasar una autopista por encima”.

De Souza compró su finca en Sosa Díaz, al norte de la laguna, con la intención de construir un bosque sintrófico, que imita los intrincados sistemas de un bosque natural para permitir una agricultura positiva para el medioambiente. Como muchos hogares de la zona, la familia creó un entorno autosuficiente. Empezaron por reciclar los envases de su casa y pasaron a la bioconstrucción y el tratamiento de sus propios residuos.

Hoy, la familia de Souza y el resto de la comunidad agroecológica de la cuenca subsisten con lo que cultivan. Están demostrando que el cultivo ecológico y sostenible es posible en Uruguay, en contraste con las prácticas agroindustriales que han contaminado las aguas en muchas otras partes del país.

Daniel Panario, profesor de Ciencias Ambientales de la Universidad de la República en Montevideo, afirmó que la autopista propuesta habría destruido el modo de vida de estos pueblos, que describió como “el único experimento válido que se ha llevado a cabo en Uruguay” dedicado a la producción comunitaria “responsable” y “orgánica”.



Un chajá, ave autóctona de Uruguay, vista cerca de la Laguna del Cisne. Los expertos en medioambiente expresaron su preocupación por el impacto que la carretera podría tener en los hábitats de la fauna y la contaminación lumínica (Imagen: Ramiro Barreiro / Dialogue Earth)



Los huevos de un caracol manzana dorado, uno de los muchos moluscos que componen la biodiversidad de la Laguna de la Cisne y el arroyo Pando. El proyecto de carretera propuesto también podría haber afectado a anfibios, insectos y polinizadores (Imagen: Ramiro Barreiro / Dialogue Earth)

Expertos ambientales también habían expresado su preocupación por las posibles repercusiones del proyecto en la vida silvestre, fragmentando los hábitats y provocando contaminación lumínica.

Panario dijo que “una carretera es una barrera para todo... para el agua, para las personas y para la fauna”. Señaló que nutrias, carpinchos, zorros y algún que otro guazubirá, un tipo de ciervo, son algunas de las especies animales que pueden verse afectadas por la nueva carretera asfaltada. Pero es la fauna que no es tan visible para los humanos -especialmente anfibios, insectos y polinizadores- la que le preocupaba especialmente.

Esto se debe a que más del 85% del departamento de Canelones, por donde estaba previsto que pasara la autopista, ya está muy afectado por la contaminación lumínica artificial nocturna (ALAN, por sus siglas en inglés), generada en parte por las carreteras existentes, según [el último informe medioambiental del departamento](#). Esta contaminación lumínica hace que los insectos vuelen directamente hacia la luz, evitando las rutas establecidas de forma natural.

Pablo Bianchi es un vecino de toda la vida de la ciudad de Pando, en las afueras de Montevideo, que regenta un viñedo y una bodega urbana por detrás de los cuales amenazaba con pasar la autopista. Según él: “Se habla de ahorrar 15 minutos en el viaje a Punta del Este, pero tiene un costo medioambiental muy alto para el poco beneficio que generaría”.



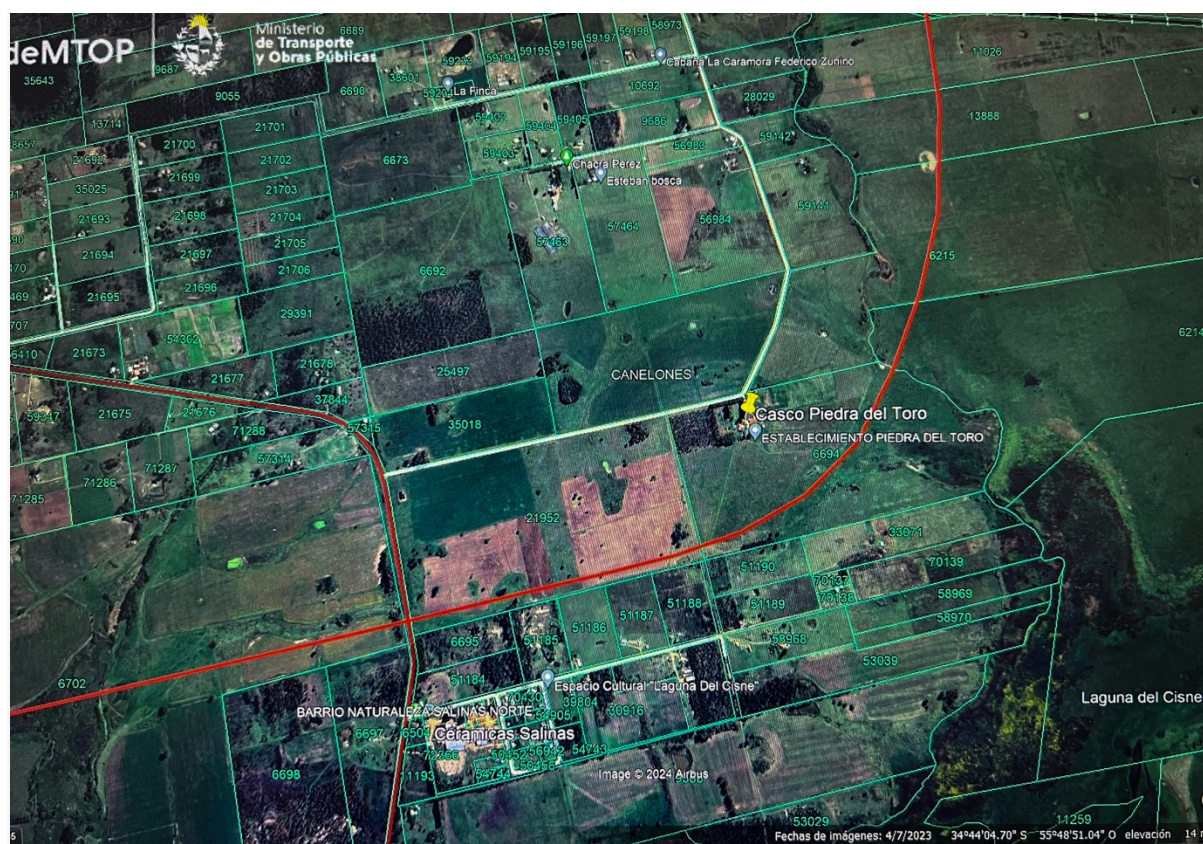
Pablo Bianchi, viticultor de la ciudad de Pando, remueve mosto de uva pinot con el que elabora vino de fermentación natural. Sus tierras podrían haber sido atravesadas por el trazado de la autopista propuesta (Imagen: Ramiro Barreiro / Dialogue Earth)

Durante las etapas exploratorias del proyecto, se permitió a los vecinos expresar sus inquietudes ante los concejales departamentales de Canelones en una reunión que duró apenas 15 minutos. También se abrió un canal en la intendencia de Canelones para que los concejales pudieran representar a los vecinos en un diálogo con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, entidad ante la que los vecinos presentaron solicitudes de acceso a informes públicos sobre la zona, incluido el lugar donde se habría construido la autopista.

Un grupo de vecinos de varios pueblos del este de Canelones, autodenominados “Guardianes de las Cuencas”, enviaron a principios de año una carta al presidente uruguayo, Luis Lacalle Pou, sobre el proyecto de autopista. En ella se afirma que el proyecto “destruiría la paz” de la zona y “el frágil equilibrio medioambiental de toda una región”.

También llevaron a cabo campañas de concienciación y protestas en la carretera Interbalsearia existente, e hicieron llamamientos a la prensa para que diera relevancia a sus preocupaciones en torno a los impactos de la potencial autopista. Con estos esfuerzos pretendían llamar la atención de los vehículos que transitan por la zona en la que viven, que han luchado por preservar.

“Estamos muy contentos con las declaraciones del ministro [José Luis] Falero [del MTOP] de que la construcción de la autopista no seguiría adelante, al menos no como estaba previsto, atravesando las cuencas del arroyo de Pando y las cuencas de la Laguna del Cisne”, declaró De Souza a Dialogue Earth tras la cancelación del proyecto.



Propuestas del Ministerio de Transporte y Obras Públicas para el trazado de una autopista cerca de la Laguna del Cisne, en el departamento de Canelones, para las que los residentes presentaron solicitudes de acceso. También escribieron una carta al presidente uruguayo, Luis Lacalle Pou, y protagonizaron campañas de información y protestas sobre los impactos de la construcción de este tipo de carreteras (Imagen: Ramiro Barreiro / Dialogue Earth)

Y añadió: “Parece que nuestras reivindicaciones fueron escuchadas. Siempre tuvimos la convicción de que estas zonas no podían seguir degradándose de esta manera, que están protegidas y que, en definitiva, el ser humano no puede seguir degradándolas con este tipo de construcciones”.

Una decisión política

Marcelo Metediera es el actual intendente del municipio de Canelones, mientras que su predecesor Yamandú Orsi se presenta como candidato de la coalición Frente Amplio a las elecciones presidenciales de este año, previstas para el 27 de octubre. Metediera fue también director de Tránsito y Transporte de Canelones durante cuatro años, y afirmó que le resultaba difícil separar sus ideas personales y profesionales sobre el proyecto.

Metediera reconoce que algunos tramos de la Interbalnearia se han urbanizado mucho, lo que ha obligado a instalar semáforos y cruces y a convertir la carretera en una arteria similar a una avenida urbana. Por otro lado, afirma que “es necesario aumentar un poco más la velocidad” en la Interbalnearia para tranquilizar a los conductores; mientras que los países vecinos han fijado sus límites de velocidad en 130 km/h en algunos tramos, el máximo en Uruguay suele ser de 90 km/h. Muy pocos tramos de carretera permiten el límite máximo nacional de 110 km/h.



Marcelo Metediera, intendente del municipio de Canelones, se mostró contrario al proyecto de carretera, alegando su carácter conflictivo dentro de la comunidad local. Ahora se sugieren mejoras en las carreteras existentes, como la ampliación y la creación de pasos a nivel, como soluciones al tráfico (Imagen: Ramiro Barreiro / Dialogue Earth)

En general, Metediera dijo a Dialogue Earth que estaba en contra del proyecto, citando su carácter contencioso dentro de la comunidad local, una situación que caracterizó como “un lío”.

El problema de la congestión en Uruguay, sin embargo, no es uno que vaya a desaparecer: según datos de 2022, el número de vehículos en el país había crecido [más de un 60%](#) en los 11 años anteriores; en ese año, había 2,84 millones de vehículos para 3,5 millones de uruguayos. La mejora de las carreteras, por su parte, no ha ido a la par de este aumento y se ha ceñido a [dos convenciones](#): mantener cada carretera en dos carriles y respetar los límites de velocidad existentes.

La actitud hacia la limitación de las carreteras a solo dos carriles parece estar cambiando a raíz de la propuesta de la autopista, dijo De Souza.

“Lo otro que parece que se tuvo en cuenta es nuestra propuesta de descongestionar el tránsito a través de las vías que ya están, como ensanchar la ruta 101 y conectarla con la ruta 8, eliminar las rotondas y hacer pasos a nivel, que también fue algo que mencionamos en la carta enviada al ministro, al presidente y a las comisiones legislativas”.

Los Guardianes de las Cuencas, por su parte, dicen estar satisfechos con el resultado, pero añaden que seguirán atentos contra cualquier proyecto futuro que pueda degradar el ecosistema que tanto les ha costado construir.