

Desde el 18 de mayo de 1996

Comunicación alternativa independiente para la organización y la participación vecinal

Para recibir nuestra información enviar un correo-e a vecinet.noticias@gmail.com escribiendo en el asunto **SUSCRIBIR**.

Para dejar de recibir el Boletín por correo electrónico, escribir en el asunto **BORRAR**

El 18 de mayo de 2026, **vecinet** cumplió 30 años.

[Crónica de una Memoria Viva: vecinet y tres décadas de Comunicación de Cercanía](#)

Seguinos también en Facebook: **vecinet noticias**

<https://facebook.com/profile.php?id=100070271163017>

[\[BOLETÍN – ARCHIVO HISTÓRICO\]](#)

SUMARIO

- 1 – [Aeropuerto de Rocha: una pista, dos lagunas y muchas preguntas sobre el territorio](#)
- 2 – [Aeropuerto de Rocha: 55 organizaciones reclaman evaluar una nueva localización](#)
- 3 – [\[Canelones\] Parque Roosevelt: ¿un espacio público para todos o un parque cada vez más fragmentado?](#)
- 4 – [\(1968\) El 12 de agosto: la represión que hirió de muerte a Líber Arce](#)
- 5 – [Florida abre el debate territorial del Congreso Nacional de Educación](#)
- 6 – [\[Artigas\] Comienzan a preparar las Asambleas Territoriales del Congreso Nacional de Educación](#)
- 7 – [\[Montevideo\] ¿Qué ciudad construimos cuando caminamos?](#)
- 8 – [\[San José\] Cololó quiere tener su propio lugar: construir un salón comunal](#)

1 – Aeropuerto de Rocha: una pista, dos lagunas y muchas preguntas sobre el territorio

(vecinet) — Organizaciones ambientalistas y vecinales, el CURE y ahora el ministro de Ambiente, ponen en cuestión la localización prevista entre las lagunas de Rocha y Garzón.

El debate incorpora biodiversidad, planificación territorial, turismo y concesiones. Desde vecinet nos hacemos una pregunta de fondo: ¿qué sentido tiene sumar un tercer aeropuerto internacional en un corredor territorial relativamente reducido donde el Centro Universitario Regional del Este (CURE) recomienda evaluar alternativas y el propio Ministerio de Ambiente cuestiona la localización prevista?



El proyecto para construir una terminal aérea en Rocha acaba de entrar en una nueva etapa tras las declaraciones del ministro de Ambiente, Edgardo Ortuño, quien sostuvo públicamente que el aeropuerto debería construirse en otro lugar. Sin embargo, para comprender el escenario actual es indispensable ubicar esta postura en una línea de tiempo precisa. La posición del secretario de Estado es, en realidad, tardía; el cuestionamiento a la localización no nació en las oficinas estatales ni comenzó con los anuncios oficiales.

Desde que se conoció el emplazamiento elegido, las organizaciones ambientalistas y

vecinales vienen señalando que instalar una infraestructura de este tipo entre las lagunas de Rocha y Garzón generaría impactos ambientales y territoriales de gran consideración. A estas alertas sociales se fueron sumando progresivamente informes técnicos sobre biodiversidad, dinámicas de avifauna y seguridad aeronáutica, consolidándose luego con el dictamen del CURE, que recomendó formalmente evaluar localizaciones alternativas.

La novedad actual, con el procedimiento de evaluación ambiental todavía en curso, es que el ministro de Ambiente incorpora públicamente la necesidad de buscar otra ubicación. Este giro es importante no porque el gobierno haya iniciado el reclamo, sino porque una discusión impulsada y sostenida durante meses por la sociedad civil y la academia adquiere ahora peso institucional. Esto abre una interrogante inevitable de cara al futuro. Si el propio ministro considera que el lugar es inadecuado, ¿quién decidirá finalmente dónde se puede construir?

Una localización que nunca fue un detalle

El proyecto prevé levantar la terminal sobre la ruta 10, con acceso por Camino al Caracol, ocupando los padrones 69.929 y 69.930 que suman unas 209 hectáreas frente al desarrollo inmobiliario Las Garzas, asociado al empresario argentino Eduardo Costantini. La obra proyectada incluye una inversión de US\$ 40 millones para una pista inicial de 1.350 metros de largo —con posibilidad de extenderse a 1.600—, una terminal para 50 pasajeros, hangares y estacionamientos. Aunque son dimensiones reducidas en comparación con los grandes aeropuertos internacionales, el problema central radica en que el terreno elegido no se encuentra en un punto cualquiera del departamento.

El predio está enclavado exactamente entre dos áreas protegidas del Sistema Nacional de Áreas Protegidas (SNAP): el Paisaje Protegido Laguna de Rocha y el Área de Manejo de Hábitats y/o Especies Laguna Garzón. Por esta razón, la controversia nunca se

limitó a una discusión técnica sobre la superficie disponible para el asfalto, sino a lo que significa colocar una infraestructura de alto impacto en el corazón de ese territorio.

Dificultades y dimensión del conflicto

Una de las principales dificultades para dimensionar el conflicto es mirar el mapa desde una lógica estrictamente administrativa. Desde esa perspectiva recortada, solo existen un padrón, una ruta y un proyecto privado; pero el agua no funciona de acuerdo con divisiones inmobiliarias, las aves no respetan límites departamentales y los ecosistemas no terminan donde se levanta un alambrado. Las lagunas Garzón y Rocha forman parte de un sistema costero mucho más amplio compuesto por humedales, bañados, dunas y playas que mantienen relaciones ecológicas vitales entre sí.

Este complejo ecosistema costero se caracteriza por su dinámica de intercambio con el océano Atlántico a través de la apertura cíclica de sus barras de arena. Este fenómeno regula la salinidad del agua, permite el ingreso de especies de peces y crustáceos clave para la pesca artesanal, y sostiene ecosistemas de bañado que sirven de refugio a una enorme diversidad de flora y fauna nativa.

De hecho, una investigación científica^[1] publicada recientemente en 2026 sobre los sistemas de lagunas costeras someras del sur de Brasil y el este de Uruguay destacó la singularidad de estos ambientes, su rol crítico como paradas de alimentación para decenas de especies de aves migratorias que recorren el continente, y su extrema sensibilidad ante las actividades humanas. El análisis científico obliga a cambiar la mirada. No estamos ante "dos lagunas cercanas a un aeropuerto", sino ante un proyecto aeroportuario que pretende instalarse dentro de un sistema ecológico de escala regional, una diferencia conceptual que debería ser el eje de cualquier evaluación ambiental seria.

El impacto más allá del alambrado

Asimismo, el impacto real de un aeropuerto no se limita al espacio que ocupa físicamente. La actividad aérea implica movimientos de aeronaves, operaciones de aproximación y despegue, contaminación lumínica, ruido permanente, almacenamiento de combustible y una densa circulación vehicular que altera todo el entorno. Las grandes obras de infraestructura tienden a transformar las dinámicas del suelo, aumentando la accesibilidad, valorizando tierras y pudiendo acelerar procesos de urbanización periférica.

Por lo tanto, la evaluación de la Dirección Nacional de Calidad de Evaluación Ambiental (DINACEA) no puede restringirse a catalogar qué especies viven dentro de las 209 hectáreas. Es urgente preguntarse qué presiones adicionales se generarán sobre la faja costera, cómo se incidirá en el valor de la tierra y qué transformaciones urbanísticas se van a estimular en una zona donde ya existen intereses turísticos e inmobiliarios muy específicos.

El modelo de desarrollo

El predio elegido se ubica justo frente a Las Garzas, un exclusivo desarrollo residencial de 240 hectáreas con dos kilómetros de costa atlántica. Según los datos del propio emprendimiento, el lugar se encuentra a unos 50 minutos de viaje por ruta hasta el Aeropuerto Internacional de Punta del Este, Laguna del Sauce. Al mismo tiempo, las informaciones geográficas más recientes de las terminales de transporte ubican el predio a unos 25 kilómetros de José Ignacio y a 33 kilómetros de la ciudad de Rocha.

Es fundamental precisar que la cercanía geográfica no demuestra por sí misma que el proyecto esté diseñado exclusivamente para favorecer determinados intereses inmobiliarios. Sin embargo, sí obliga a examinar qué transformaciones territoriales puede producir una nueva infraestructura de gran escala en un área que ya está sometida a fuertes presiones de urbanización y valorización. En este escenario, aparece inevitablemente la figura del empresario argentino Eduardo Costantini, quien está vinculado tanto a Las Garzas, frente al lugar elegido para el aeropuerto, como al megaproyecto residencial de Bañados de Carrasco en Montevideo.

Si bien se trata de proyectos diferentes, implantados en territorios distintos y con características particulares que impiden establecer una relación directa no documentada, desde *vecinet* interesa observar un fenómeno más general. En ambos casos emerge la discusión de fondo sobre las grandes inversiones privadas en ecosistemas ambientalmente sensibles y sobre cómo estas iniciativas se relacionan con las decisiones de planificación estatal. Mientras que en Bañados de Carrasco se debate un megaproyecto de 228 hectáreas, 3.000 viviendas y una inversión de US\$ 1.248 millones en una zona de humedales estratégicos, en Rocha se discute una terminal aérea entre dos lagunas protegidas. Aunque no son la misma situación, ambas realidades permiten formular una pregunta común: ¿quién planifica realmente el territorio cuando las grandes inversiones privadas y las nuevas infraestructuras comienzan a modificarlo de forma que puede producir transformaciones difíciles de revertir?

Las aves y el uso del espacio aéreo

Las lagunas costeras y sus humedales asociados poseen una importancia biológica crítica para la fauna local, siendo hábitats de descanso y alimentación indispensables para aves acuáticas y migratorias. En este sentido, la instalación de un aeropuerto introduce una dimensión física que muchas veces queda fuera de la imagen inicial que se presenta del proyecto. Las operaciones aeronáuticas no se desarrollan únicamente sobre el asfalto del suelo, sino que ocupan de manera intensiva el espacio aéreo.

Las trayectorias de aproximación y despegue, el ruido de las turbinas, la iluminación nocturna obligatoria y el movimiento constante de aeronaves forman parte de los impactos directos que deben ser rigurosamente ponderados. Por esta razón, la discusión técnica no puede reducirse a cuántas hectáreas ocupará físicamente la pista. El problema central radica en evaluar qué significa introducir vuelos regulares o eventuales en un territorio de alta sensibilidad biológica, lo que explica la enorme relevancia que han adquirido los informes técnicos emitidos hasta el momento. No se está discutiendo simplemente la viabilidad de una obra de ingeniería, sino la compatibilidad a largo plazo entre una determinada infraestructura y un ecosistema protegido.

El CURE y la búsqueda de alternativas reales

En este punto del debate, es indispensable precisar la postura del Centro Universitario Regional del Este (CURE). La institución académica no se limitó a formular una oposición cerrada o un "no" rotundo al proyecto aeroportuario, sino que su recomendación técnica apunta de manera específica a evaluar localizaciones alternativas. Esta diferencia conceptual es sustancial; reconocer que el

departamento de Rocha necesita mejorar su conectividad y potenciar su desarrollo no obliga a aceptar que la única respuesta posible sea construir la pista exactamente en el punto elegido.

La discusión técnica debería enfocarse en encontrar cuál es el lugar más idóneo para instalar la infraestructura y si efectivamente se compararon las distintas alternativas desde los puntos de vista ambiental, territorial, económico y aeronáutico. Durante las etapas previas del debate se habían barajado otras opciones de ubicación, tales como los terrenos vinculados al Aeroclub Rocha, un predio del Ministerio de Defensa en el entorno de las rutas 15 y 10, y el denominado campo “Los Silos”. Incluso la propia Intendencia Departamental llegó a considerar en su momento la posibilidad de una localización más próxima a la capital rochense. Ante la existencia demostrada de estas opciones, resulta inevitable preguntar por qué se seleccionó este predio en particular y qué ventajas o desventajas comparativas presentaron las demás alternativas frente a la elegida, ya que una decisión de infraestructura de esta magnitud debería fundamentarse en por qué una localización resulta superior a las otras.

Un proceso de cuestionamiento en constante crecimiento

Para comprender el conflicto actual también es necesario analizar cómo ha evolucionado el proceso social y técnico. En una primera instancia, fueron las organizaciones ambientales y vecinales las que encendieron las alarmas sobre los riesgos del emplazamiento. Posteriormente, comenzaron a emerger los estudios científicos y argumentos técnicos sobre biodiversidad y seguridad aeronáutica, seguidos por la recomendación formal del CURE de evaluar nuevas localizaciones. Más recientemente, el escenario se amplió con un pronunciamiento firmado por 55 organizaciones de la sociedad civil que reclamaron formalmente estudiar otros puntos para la terminal.

La incorporación de estas 55 organizaciones no implica que la oposición social sea un fenómeno nuevo; por el contrario, demuestra la expansión y maduración de una preocupación territorial que ya estaba firmemente planteada. Es precisamente en este contexto de creciente cuestionamiento técnico y social donde debe leerse la posición pública del ministro de Ambiente. La declaración de Ortuño afirmando que el aeropuerto debería construirse en otro lugar es políticamente muy significativa, pero debe ubicarse correctamente en la línea de tiempo. No constituye el inicio del debate, sino la apertura de una nueva etapa institucional dentro de un expediente ambiental que todavía no está cerrado.

Por lo tanto, la postura del ministro no puede interpretarse como si el Ministerio de Ambiente ya hubiera resuelto por sí mismo la relocalización del proyecto, algo que administrativamente aún no ha sucedido. Lo que ocurrió es que el titular de la cartera expresó públicamente que, desde una perspectiva técnica y ambiental, el emplazamiento propuesto no es el adecuado. Esto abre una cuestión institucional clave sobre el funcionamiento del Estado: el ministro no está simplemente emitiendo una opinión personal, pero su declaración tampoco equivale a una resolución administrativa definitiva. El proyecto privado todavía debe atravesar formalmente los procedimientos de la Dirección Nacional de Calidad de Evaluación Ambiental (DINACEA). En consecuencia, las preguntas de *vecinet* apuntan al fondo del proceso: ¿qué peso real tendrá la postura del Ministerio dentro de una evaluación ambiental en curso y se compararán efectivamente las alternativas territoriales antes de otorgar una autorización definitiva?

¿Por qué sumar un tercer aeropuerto internacional?

Existe otro aspecto crucial del proyecto que suele diluirse cuando el debate se concentra exclusivamente en el plano ecológico: la vinculación jurídica del aeropuerto de Rocha con el Aeropuerto Internacional de Punta del Este, Laguna del Sauce. El artículo 107 de la Ley Nº 20.446 facultó expresamente al Poder Ejecutivo a ampliar el objeto de la concesión vigente de Laguna del Sauce para adjudicar de forma directa al mismo concesionario la construcción, conservación y explotación de la nueva terminal en Rocha. Como contrapartida económica, el contrato de concesión de Laguna del Sauce podría prorrogarse por un plazo de hasta 25 años, siempre y cuando exista una evaluación técnica que justifique detalladamente el cronograma de inversiones del nuevo emprendimiento.

Esta estructura legal demuestra que el futuro aeropuerto de Rocha no es una obra independiente ni aislada, sino que está estrechamente ligada al sistema aeroportuario existente en el este del país. Si bien históricamente se ha planteado la necesidad de mejorar la conexión aérea directa para el corredor turístico que va desde Maldonado hasta La Paloma, La Pedrera, Cabo Polonio y Punta del Diablo, la solución propuesta plantea severas interrogantes regulatorias.

Es legítimo preguntarse qué demanda adicional se espera captar, qué tipo de vuelos se pretenden recibir que no puedan operar ya desde Maldonado y si ambas terminales serán complementarias o terminarán compitiendo por los mismos pasajeros y servicios. Asimismo, cabe cuestionar si se evaluaron alternativas más económicas como la optimización de la conectividad terrestre entre Rocha y Laguna del Sauce, y qué estudio global de planificación aeroportuaria justifica la incorporación de una tercera terminal internacional en un radio geográfico tan reducido.

..... ● ● ●

Carrasco → Laguna del Sauce → futuro aeropuerto de Rocha

Las distancias reales de la zona vuelven la pregunta mucho más concreta y menos abstracta. El predio proyectado se encuentra a unos 25 kilómetros de José Ignacio, a 33 kilómetros de la ciudad de Rocha y a unos 50 minutos de viaje por carretera de Laguna del Sauce. Desde la capital de Rocha, Laguna del Sauce está a escasos 95 kilómetros por ruta. Esta cercanía entre ambas infraestructuras hace especialmente necesario conocer qué demanda adicional, qué tipo de vuelos y qué ventajas funcionales justificarían una nueva terminal internacional, especialmente considerando que se compromete una concesión pública por un cuarto de siglo.

La infraestructura como constructora de territorio

En última instancia, el debate supera la discusión técnica sobre el costo de la terminal o el largo de la pista de asfalto. Las grandes infraestructuras operan como aceleradores drásticos de las dinámicas de un lugar: modifican los flujos de personas, incrementan el valor del suelo, atraen capitales y generan empleo, pero también pueden multiplicar la presión sobre ecosistemas frágiles y profundizar las desigualdades socioterritoriales. Aunque el argumento del desarrollo turístico y la captación de vuelos privados o chárter es una herramienta potente para generar actividad económica, el turismo nunca es una actividad neutral; diferentes modelos turísticos producen territorios completamente diferentes.

Cuestionar la localización propuesta en la ruta 10 no equivale a oponerse al desarrollo de Rocha. Es perfectamente viable defender la necesidad de una mayor conectividad y, al mismo tiempo, sostener que ese punto específico entre dos áreas protegidas del SNAP es inadecuado. Una pista aeroportuaria y las urbanizaciones, accesos y transformaciones comerciales que se consolidan a su alrededor permanecen en el territorio durante décadas, sobreviviendo por mucho a las temporadas turísticas. Por ello, la planificación territorial exige mirar todas las piezas juntas —el aeropuerto, el desarrollo Las Garzas, el SNAP y la concesión de Laguna del Sauce— en lugar de analizarlas como compartimentos estancos.

Por ahora, lo que sí está claro es que la localización dejó de ser un dato dado y pasó a ser uno de los principales asuntos en discusión. La reconstrucción del caso demuestra que la controversia fue impulsada y sostenida por la sociedad civil, la academia del CURE y las organizaciones sociales mucho antes de que el ministro de Ambiente se incorporara a la discusión. Precisamente porque esta intervención estatal es tardía, queda claro que la pregunta de fondo que plantea *vecinet* es de naturaleza política e institucional: ¿qué modelo de desarrollo y qué modelo de territorio estamos eligiendo democráticamente cuando decidimos dónde construir un aeropuerto? La respuesta definitiva no puede quedar condicionada simplemente porque el terreno privado ya haya sido comprado, ya que una vez que el asfalto se consolida, el futuro del territorio costero podría quedar determinado por esa obra de infraestructura.

[1]Revista One Ecosystem: "Lagos someros subtropicales de América del Sur austral como ecosistemas únicos para el monitoreo de cambios inducidos por la actividad humana (antropogénicos)", de Mariana Kluge, Agatha Shubeita, Anna Uchaikina, Cecilia Alonso, Bruna Herrman, Caroline Menegotto, Caroline Lopes, Danielle Pagani, David Marques, Eduardo Moreira, Erik Kristiansson, Isadora Quintana, José Cavalcanti, Juliane Fleck, Karine Ribeiro, Laleh Varghaei, Lucas Oliveira, Lucia Rodrigues, Luciana Ramilo, Luciane Crossetti, Maria Stockenreiter, Mariê Cabezudo, Marla Lima, Nátili Gonçalves, Néstor Mazzeo, Rafael Schneider, Laura Utz, Stefan Bertilsson, Christian Wurzbacher, Ng Haig They y Renata Medina-Silva.
<https://research.chalmers.se/en/publication/553023>

Fuentes y antecedentes:

Esta crónica reúne investigaciones previas de *vecinet*, informes del CURE (UdelaR), expedientes de evaluación ambiental del Ministerio de Ambiente y normativas de DINACIA. También incluye el marco legal de la Ley Nº 20.446 (Art. 107) y el Decreto Nº 349/005, junto con estudios científicos sobre las lagunas costeras (Kluge et al., 2026). Coberturas periodísticas de *la diaria*, *Búsqueda*, *El Observador* y *RadioViva FM*- Comunicados y pronunciamientos de vecinos y de las 55 organizaciones de la sociedad civil.
(Nota: El predio se ubica a 25 km de José Ignacio, 33 km de Rocha y a 50 minutos de Laguna del Sauce).

VER TAMBIÉN:

- **Aeropuerto de Rocha: cuando una pista se proyecta sobre un territorio que es mucho más que un lugar para aterrizar...**
<https://www.facebook.com/share/p/18mFFrwxj/>
- **Nuevo aeropuerto en Rocha: informe señala "condicionantes" que afectan la "viabilidad" y sugiere que sea "relocalizado"**
<https://www.facebook.com/share/p/1SDGctubpb/>
- **Organizaciones piden la relocalización del proyectado Aeropuerto Internacional de Rocha**
<https://www.montevideo.com.uy/18-capitales/Organizaciones-piden-la-relocalizacion-del-proyectado-Aeropuerto-Internacional-de-Rocha-uc971453>
- **La Nación — “¿Un aeropuerto para Rocha o para un mes de temporada?”, 20 de junio de 2026. Leer la nota**
<https://www.lanacion.com.ar/editoriales/un-aeropuerto-para-rocha-o-para-un-mes-de-temporada-nid20062026/>
- **Gobierno anuncia que protegerá el humedal mientras continúa el debate sobre el megaproyecto inmobiliario en Bañados de Carrasco**
<https://www.facebook.com/share/p/18Xwiexc56/>
- **Durante el siglo XXI los conflictos ambientales por el agua mostraron un incremento sostenido en la región costera**
<https://www.facebook.com/share/p/1YxHQ3Ls9G/>
- **Bañados de Carrasco: recuperar un humedal que pertenece a toda el Área Metropolitana**
<https://www.facebook.com/share/p/1FncvF5P38/>
-
<https://tinyurl.com/vecinet-noti1240-2>
-
<http://www.chasque.net/vecinet/noti1240.htm#T2>
- **Bañados de Carrasco: más allá de un megaproyecto, el debate sobre quién decide el territorio**
<https://www.facebook.com/share/p/1DJ6NfCb51/>
-
<https://tinyurl.com/vecinet-noti1235-4>
-
<http://www.chasque.net/vecinet/noti1235.htm#T4>
- **Parque Roosevelt: ¿un espacio público para todos o un parque cada vez más fragmentado?**
<https://www.facebook.com/share/p/1PMbNPSLCc/>

2 – Aeropuerto de Rocha: 55 organizaciones reclaman evaluar una nueva localización

La iniciativa, impulsada inicialmente por la Fundación Lagunas Costeras y la Red Unión de la Costa, sumó la adhesión formal de 55 colectivos sociales y ambientales de la región este y de todo el país. No se oponen a la mejora de la conectividad aérea del departamento, sino a su emplazamiento actual en el sensible corredor ecológico ubicado entre las lagunas de Rocha y Garzón.

Como viene analizando *vecinet* en sucesivas crónicas, este reclamo ciudadano se alinea con las recientes observaciones de la comunidad científica del CURE y con la postura de la propia autoridad ambiental del Estado, que clasificó el emprendimiento en la Categoría C debido a su potencial de generar impactos negativos significativos.

Un conjunto de organizaciones de la sociedad civil lanzó una declaración conjunta en la que solicita formalmente la relocalización del proyectado Aeropuerto Internacional de Rocha. El documento señala que el sitio previsto se encuentra en medio de un territorio de enorme relevancia biológica: ambas lagunas integran el Sistema Nacional de Áreas Protegidas (SNAP) y forman parte de la

Reserva de Biosfera Bañados del Este, reconocida por la Unesco. La Laguna de Rocha es, además, un humedal incluido en la Lista Ramsar y un sitio de la Red Hemisférica de Reservas para Aves Playeras.

Las organizaciones advierten que el espacio entre ambos cuerpos de agua funciona como un corredor de desplazamiento vital para numerosas especies de fauna, en particular aves acuáticas, costeras y migratorias. En ese sentido, citan la normativa de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la cual advierte que la presencia de masas de agua en torno a un aeródromo incrementa el riesgo de colisiones con aeronaves y que la principal medida preventiva en terminales nuevas es una cuidadosa selección del sitio.

La declaración también detalla otros posibles impactos físicos y territoriales: movimientos de suelo, impermeabilización de superficies, modificación de escurrimientos, ruido, iluminación nocturna, generación de efluentes y el desarrollo urbano e industrial inducido que la obra podría desencadenar en la franja costera. A esto se suma una contradicción de fondo: la incompatibilidad entre las medidas de control de fauna que exige la normativa aeronáutica —como la modificación de hábitats o el ahuyentamiento de aves— y las normas ambientales que protegen la fauna silvestre en las áreas protegidas adyacentes.

Frente a este escenario, las 55 organizaciones formularon siete solicitudes concretas a las autoridades nacionales y departamentales. Entre ellas, exigen que no se consolide el emplazamiento sin evaluar previamente localizaciones alternativas mediante criterios ambientales y de seguridad, y que se garantice el acceso público a los expedientes para una participación ciudadana real antes de adoptar una decisión definitiva. Frente a la pregunta de fondo que sostenemos desde vecinet sobre qué modelo de desarrollo y qué planificación del territorio queremos promover para el este uruguayo, compartimos a continuación el texto íntegro y la lista completa de las firmas adherentes.



Declaración completa de 55 organizaciones de la sociedad civil sobre el proyecto de aeropuerto internacional en Rocha:

Las organizaciones de la sociedad civil abajo firmantes impulsan esta iniciativa con el propósito de solicitar la relocalización del Aeropuerto Internacional de Rocha, actualmente proyectado en el corredor territorial y ecológico comprendido entre la Laguna de Rocha y la Laguna Garzón.

Las organizaciones no se oponen a la construcción del aeropuerto, sino a su emplazamiento en ese corredor. Procuran que una obra de esta envergadura se radique en otro sitio, compatible con la conservación de ambas lagunas, la conectividad ecológica existente entre ellas y la seguridad de las operaciones aéreas. Por esta razón, solicitan que se evalúen de manera objetiva localizaciones alternativas.

Solicitud de Evaluación de Localizaciones Alternativas

Las organizaciones de la sociedad civil abajo firmantes manifestamos nuestra preocupación por el emplazamiento propuesto para la construcción del Aeropuerto Internacional de Rocha, proyectado en el corredor territorial y ecológico comprendido entre la Laguna de Rocha y la Laguna Garzón.

Reconocemos la importancia de mejorar la conectividad y promover un desarrollo sostenible para el departamento de Rocha.

Nuestro planteo no implica una oposición a la construcción de infraestructura aeroportuaria ni al desarrollo económico de la región. Solicitamos que una obra de esta relevancia sea localizada en un sitio compatible con la protección ambiental, el ordenamiento territorial y las condiciones necesarias para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas.

El lugar actualmente seleccionado se encuentra entre dos áreas protegidas pertenecientes al Sistema Nacional de Áreas Protegidas: el Paisaje Protegido Laguna de Rocha y el Área de Manejo de Hábitats y Especies Laguna Garzón. Ambas integran la Reserva de Biosfera Bañados del Este, reconocida por la UNESCO.

La Laguna de Rocha es, además, un humedal de importancia internacional incorporado a la Lista Ramsar y un sitio de la Red Hemisférica de Reservas para Aves Playeras.

Estas lagunas no constituyen ambientes aislados. Forman parte de un sistema ecológico integrado y el territorio comprendido entre ellas funciona como corredor para el desplazamiento de numerosas especies de fauna. En particular, aves acuáticas, costeras y migratorias utilizan ambas lagunas y se trasladan regularmente entre ellas, atravesando el territorio y el espacio aéreo donde se proyecta instalar el aeropuerto.

La coincidencia entre ese corredor habitual de avifauna y las futuras trayectorias de aproximación, aterrizaje y despegue plantea un doble riesgo: para la conservación de la biodiversidad y para la seguridad operacional. La normativa y los documentos técnicos de la Organización de Aviación Civil Internacional advierten que la presencia de varias masas de agua alrededor de un aeródromo incrementa el movimiento de aves y el riesgo de colisiones, especialmente cuando el aeropuerto se encuentra localizado entre ellas. Para los aeropuertos nuevos, la principal medida preventiva es una cuidadosa selección del sitio.

A ello se agregan otros posibles impactos vinculados con los movimientos de suelo, la impermeabilización de superficies, la modificación de los escurrimientos, el ruido, la iluminación nocturna, los efluentes, el almacenamiento de combustibles, las infraestructuras eléctricas y viales y el desarrollo urbano y logístico inducido por el proyecto. Estos efectos no quedarían limitados a los padrones en los que se construiría el aeropuerto, sino que podrían proyectarse sobre ambas áreas protegidas y su corredor de conectividad.

También debe considerarse que las normas aeronáuticas obligan al operador de un aeródromo a implementar medidas eficaces de gestión del peligro de fauna. Esas medidas pueden comprender la modificación de hábitats atractivos, el control de la vegetación y acciones destinadas a expulsar o disuadir aves.

Esta posible incompatibilidad demuestra que el problema no puede resolverse únicamente mediante medidas posteriores de mitigación. La prevención debe comenzar con una adecuada elección del lugar.

La propia autoridad ambiental clasificó el proyecto en categoría C, correspondiente a emprendimientos que pueden producir impactos ambientales negativos significativos. Esta clasificación exige un Estudio de Impacto Ambiental completo y la realización de una audiencia pública obligatoria. Consideramos indispensable mantener ese nivel de evaluación y garantizar un proceso transparente, con acceso oportuno a la información y participación efectiva de la ciudadanía.

Frente a estas circunstancias, las organizaciones firmantes solicitamos:

1. Que no se consolide ni autorice definitivamente el emplazamiento propuesto sin realizar previamente una evaluación objetiva de localizaciones alternativas.
2. Que la comparación de alternativas contemple criterios ambientales, aeronáuticos, territoriales, sociales y económicos, incluyendo la distancia a las áreas protegidas y humedales, los movimientos de avifauna, las condiciones meteorológicas, la topografía, la geotecnia, la accesibilidad, la disponibilidad de servicios y los requisitos de seguridad operacional.
3. Que los estudios ambientales, aeronáuticos y territoriales necesarios se orienten a identificar y evaluar localizaciones alternativas, fuera del corredor ecológico comprendido entre las lagunas de Rocha y Garzón.
4. Que se realicen los estudios de fauna, hidrología, hidrogeología, meteorología, ruido, topografía, geotecnia, obstáculos y seguridad operacional necesarios antes de adoptar una decisión definitiva sobre la localización.
5. Que se garantice el acceso público a los expedientes administrativos, estudios técnicos, antecedentes y decisiones vinculados con el proyecto.
6. Que se habiliten instancias tempranas de participación de la comunidad científica, las organizaciones sociales, los habitantes del territorio, los sectores productivos y las autoridades nacionales y departamentales.
7. Que la audiencia pública se realice cuando la información esencial se encuentre disponible, de modo que la participación ciudadana sea informada y pueda incidir efectivamente en la decisión.

Rocha necesita infraestructura, conectividad y oportunidades de desarrollo. Pero ese desarrollo no debe construirse a costa de uno de sus principales patrimonios naturales ni mediante la creación de riesgos que podrían evitarse con una planificación adecuada.

Solicitar la relocalización del aeropuerto no significa oponerse al progreso. Significa procurar que una decisión destinada a proyectarse durante muchas décadas se adopte con responsabilidad, transparencia y respeto por la evidencia científica.

Por estas razones, solicitamos a las autoridades nacionales y departamentales que dispongan una evaluación seria y transparente de emplazamientos alternativos y que prioricen una localización que permita compatibilizar el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria con la conservación de las lagunas costeras y la seguridad de las operaciones aéreas.

Rocha, 11 de agosto de 2026

Organizaciones firmantes: Adá Oyendau – Comunidad Indígena (Rocha); Agrupación Proyecto Ñacurutú; Aguará Popé – Educación y Gestión Ambiental; Amigos del Océano- AMO; APATROVI-Arroyos Pando y Tropa Vieja Humedal y Franja Costera; APROBIOMA Asociación Pro Bioiversidad De Maldonado; Asociación Civil Nativos Punta Negra; Asociación de Fomento y Turismo de Sauce de Portezuelo; Asociación de Vecinos Balneario Las Toscas;

10. Asociación de Vecinos de Las Grutas – Punta Ballena ATEITÉN HUÉ – Círculo Somos Agua; AUG- Asociación Uruguaya de Guardaparques; CELGA – Centro de Estudiantes de la Licenciatura en Gestión Ambiental; COA Atlántida; COENDU- Conservación Especies nativas Uruguay; Colectivo Agua es Vida; Colectivo Ambiente Punta del Diablo; Colectivo Vecinos Unidos de Balneario Argentino; Comisión Ambiente La Serena (ChircaSerena) (La Paloma); Comisión de Ambiente de Solís; Comisión de Vecinas y Vecinos Residentes Permanentes de Punta Rubia; Comisión del Arroyo El Potrero y sus Humedales; Comisión Vecinal de Cerro de los Burros; Cooperativa de Turismo Red Ánimas; Costa Viva Rocha; Espátulas Rosadas; Fauna Libre Uruguay; Fondo Uruguay Socioambiental; Fundación Lagunas Costeras; Grupo de Vecinos José Ignacio en Acción; Guardianes de Laguna del Diario; Guazuverde; Hue Miri; Humedal del Tesoro Natural Maldonado; Juntos por Punta del Este y Medio Ambiente; KARUMBÉ; La Campana Verde; La Flotante; Liga de Fomento de José Ignacio; Mar Libre de Petroleras; Medio Ambiente La Capuera; MOVUS-Movimiento por un Uruguay Sustentable; PLANTARENAS; Punta Ballena Protegida A.C.; Radio Mangangá; Red APA Red Ambiente Piriápolis y Alrededores; Red Nacional en Defensa de los Humedales Uruguay; Red Pro Cielos UY; Red Unión de la Costa; REDES – Amigos de la Tierra; Sin Pavimento; SOCOBIOMA; Vecinos en Defensa del Proyecto de Detalle de Guazuvirá (VDPRODE); Voluntarios de la Reserva Natural Playa Penino; Yacu Pacha Uruguay

=====

VER TAMBIÉN:

- **Aeropuerto de Rocha: una pista, dos lagunas y muchas preguntas sobre el territorio**
<https://tinyurl.com/vecinet-noti1243-1>
- **Aeropuerto de Rocha: Ministerio pide cambiar de lugar mientras crece la discusión sobre qué territorio se quiere construir**
<https://www.facebook.com/share/p/1NjPi7iyae/>
- **Aeropuerto de Rocha: cuando una pista se proyecta sobre un territorio que es mucho más que un lugar para aterrizar...**
<https://www.facebook.com/share/p/18mFFrwxj/>
- **Nuevo aeropuerto en Rocha: informe señala "condicionantes" que afectan la "viabilidad" y sugiere que sea "relocalizado"**
<https://www.facebook.com/share/p/1SDGctubpb/>
- **La Nación — “¿Un aeropuerto para Rocha o para un mes de temporada?”, 20 de junio de 2026. Leer la nota**
<https://www.lanacion.com.ar/editoriales/un-aeropuerto-para-rocha-o-para-un-mes-de-temporada-nid20062026/>
- **"Lagos someros subtropicales de América del Sur austral como ecosistemas únicos para el monitoreo de cambios inducidos por la actividad humana (antropogénicos)"**

3 – [Canelones] Parque Roosevelt: ¿un espacio público para todos o un parque cada vez más fragmentado?

(vecinet) — Vecinas y vecinos cuestionan la cesión de cuatro hectáreas para un campo de entrenamiento de golf y advierten sobre la pérdida de árboles y de espacios de uso colectivo. La discusión va más allá del golf: qué hacemos con un patrimonio ambiental y recreativo que pertenece a todos.

El Parque Roosevelt vuelve a estar en el centro de una discusión que parece bastante más grande que la instalación de una cancha de golf. La decisión de la Intendencia de Canelones de otorgar en comodato durante 20 años unas cuatro hectáreas del



parque a la Asociación Uruguaya de Golf (AUG) para construir un driving range (es decir, un campo de práctica de golf, donde los jugadores pueden entrenar sus golpes sin necesidad de recorrer una cancha de 18 hoyos) despertó la oposición de vecinos y colectivos que reclaman información, participación y garantías ambientales.

La noticia fue comunicada por la propia Asociación Uruguaya de Golf en marzo de 2026, cuando anunció como un “acuerdo histórico” la posibilidad de concretar un proyecto que venía buscando desde hacía más de una década: disponer de un espacio donde practicar golpes sin necesidad de utilizar una cancha completa de 18 hoyos.

Pero para quienes viven alrededor del Parque Roosevelt, el asunto se mira desde otro lugar. “Es una privatización”, sostuvo Marcelo Tato, integrante de la Comisión Roosevelt Para Todos, entrevistado por Hoy Canelones. Y agregó una pregunta que resume parte del reclamo: si se trata de un parque público, ¿por qué habría que entregar una parte del mismo para una actividad destinada a una institución privada?

Cuatro hectáreas durante veinte años

El terreno corresponde al padrón 24.000, en la denominada fracción 4 del Parque Roosevelt, entre la rambla y la avenida Giannattasio, en las proximidades de Giannattasio y Racine.

Según explicó a El Observador el director de Parques de la Intendencia, José Freitas, el lugar elegido aprovecha “un claro existente y muy degradado”. La Intendencia sostiene que el proyecto permitirá recuperar ese sector y que se afectará lo menos posible la forestación existente.

La autorización fue votada por unanimidad por la Junta Departamental en julio de 2025. El proyecto, sin embargo, no nació allí. Los trámites comenzaron en 2020 y anteriormente se había previsto instalar el campo de golf en otra zona del parque, la fracción 3, al norte de Giannattasio. Aquella localización había sido autorizada en 2022 y posteriormente se resolvió trasladarla.

La resolución actual establece que deberá realizarse un relevamiento y diagnóstico del arbolado, identificar los ejemplares que deban retirarse y efectuar una evaluación ambiental. También establece una compensación: plantar como mínimo dos árboles por cada árbol retirado.

El problema es que todavía no están definidos públicamente todos los detalles de la intervención. Freitas confirmó a El Observador que la Asociación Uruguaya de Golf aún no había presentado los planos, el plan de obras ni el cronograma para las etapas de aprobación técnica.

Y ahí aparece una de las principales preocupaciones de los vecinos: ¿cuántos árboles habrá que retirar realmente para construir una superficie de estas características?

¿Cuántos árboles se pierden?

La República publicó que serían unos 10.000 árboles los que deberían retirarse. El dato es particularmente sensible porque contrasta con el argumento oficial de que se aprovechará un claro ya existente y degradado.

La cifra deberá ser confirmada por los estudios técnicos correspondientes. Y precisamente eso es lo que reclaman los vecinos y vecinas: que la discusión no se base en versiones, sino en información pública, planos, relevamientos y evaluaciones ambientales que permitan saber qué se va a hacer.

Porque no se trata solamente de contar árboles. Un árbol adulto no es simplemente un ejemplar que puede sustituirse por otro plantado en otro lugar. Forma parte de un suelo, de una cobertura vegetal, de un paisaje y de un ecosistema que se construyó durante décadas.

La propia Intendencia reconoce el valor ambiental del parque. Según informa en su Programa Forestal, el Roosevelt tiene unas 370 hectáreas, alberga bosques, humedales y áreas costeras, y desarrolla un programa de conservación de la biodiversidad que incluye inventario de especies, restauración y participación comunitaria.

El vivero del parque, además, trabaja actualmente con especies nativas y psamófilas destinadas a incrementar la biodiversidad y a la restauración ecológica.

Entonces aparece una pregunta bastante sencilla ¿Puede compensarse ecológicamente la eliminación de un bosque adulto simplemente plantando dos árboles jóvenes por cada árbol retirado?

La respuesta no debería depender solamente de una discusión política. Necesita información ambiental.

Un parque que nació para ser público

Hay otro dato que ayuda a comprender por qué la discusión genera tanta sensibilidad. El Roosevelt no es simplemente un terreno verde disponible para cualquier nuevo uso. La propia Intendencia recuerda que el parque fue proyectado a comienzos del siglo XX sobre unas 350 hectáreas y abierto al público en 1941. La forestación fue parte de una intervención territorial de enorme escala: se plantaron cientos de miles de árboles para estabilizar las arenas y transformar un territorio de bañados, médanos y zonas anegadizas.

El parque actual es, por lo tanto, también el resultado de una larga historia de transformación del territorio.

Hoy la discusión ambiental es diferente. Ya no se trata de conquistar un territorio considerado improductivo, sino de preguntarnos qué hacemos con el patrimonio ambiental que construimos y transformamos durante más de un siglo.

La Intendencia define actualmente al Roosevelt como el “parque metropolitano más grande del país”, con unas 350 hectáreas, acceso gratuito y abierto las 24 horas.

¿Golf para todos?

Los defensores del proyecto tienen argumentos. Durante la discusión en la Junta Departamental se señaló que la iniciativa permitiría democratizar una actividad tradicionalmente vinculada a sectores de mayores ingresos. El acuerdo contempla becas, cursos y clases gratuitas para instituciones educativas del departamento y del área metropolitana.

También existen otras contraprestaciones: el sistema de riego del campo de práctica de golf podrá ser utilizado para espacios verdes del parque; la AUG aportará equipamiento para el programa forestal y realizará tareas de mantenimiento en áreas exteriores al predio cedido.

Pero las condiciones abren nuevas preguntas. Si una institución privada recibe durante veinte años el uso de cuatro hectáreas de un parque público, ¿quiénes podrán utilizar efectivamente ese espacio? ¿Será un espacio abierto o estará destinado fundamentalmente a quienes practican golf? ¿Qué significa exactamente “abrirlo a la comunidad”? ¿Las becas y clases gratuitas compensan la pérdida de un espacio de uso libre?

Son preguntas que no necesariamente tienen una respuesta única.

El problema no es solamente el golf

La Comisión Roosevelt Para Todos sostiene que el campo de golf debe analizarse dentro de un proceso más amplio.

Según denunció a Hoy Canelones, mientras se discutía este proyecto la Intendencia promovió otras iniciativas para el parque: un predio destinado a equitación, otro para un centro de espectáculos, congresos y actividades, y una posible actividad vinculada al esquí acuático en el lago.

Los vecinos también cuestionaron la instalación de la carpa de eventos Sitio, que habría implicado la tala de 20 árboles. Y aquí la preocupación cambia de escala.

Una concesión o un comodato, por sí solo, puede tener determinadas condiciones y contraprestaciones. Pero varias cesiones o usos específicos pueden terminar modificando progresivamente la naturaleza de un espacio público sin que exista una única decisión que, por sí misma, parezca transformarlo.

La pregunta entonces podría ser: ¿Cuánto espacio de un parque público puede destinarse a usos privados antes de que cambie el carácter del parque? Y otra: ¿Quién decide ese límite?

Un parque entre Carrasco, Ciudad de la Costa y los bañados

La localización tampoco es un detalle menor. El Parque Roosevelt está inserto en un territorio metropolitano en el que conviven Ciudad de la Costa, Paso Carrasco, Carrasco y los Bañados de Carrasco. No es un espacio aislado: forma parte de un sistema territorial donde los ecosistemas costeros, los bañados, los cursos de agua, las áreas verdes y las urbanizaciones se encuentran estrechamente relacionados.

La propia información del Parque identifica entre sus ambientes la costa platense, dunas, herbazales y matorrales psamófilos, bosque forestal, monte nativo, lago y bañados.

Y en la zona existe además una discusión ambiental de mayor alcance alrededor de los Bañados de Carrasco, territorio que recientemente quedó en el centro de controversias vinculadas a su protección y a proyectos de urbanización.

Por eso, cuando se discute qué árboles se retiran, qué suelo se modifica o qué actividades se incorporan al Roosevelt, no estamos hablando solamente de estética paisajística. Estamos hablando de territorio.

¿Qué parque queremos?

Hay algo que quizá pueda perderse en la discusión sobre el golf.

El Parque Roosevelt ya tiene actividades deportivas, culturales, recreativas y educativas. Cuenta con espacios de acceso público, programas ambientales, vivero, actividades con escuelas y propuestas de apropiación comunitaria. Incluso existen predios cedidos para determinadas actividades deportivas.

El problema, entonces, no es necesariamente si un parque puede tener deporte. La cuestión es qué tipo de deporte, en qué condiciones, con qué superficie, con qué impacto y bajo qué régimen de uso. Tampoco se trata necesariamente de estar “contra el golf”. Se trata de discutir colectivamente qué significa que un espacio público sea público.

Porque un parque no es solamente la suma de sus árboles, sus caminos y sus instalaciones. Es también la posibilidad de entrar, caminar, sentarse, jugar, encontrarse, respirar, recorrerlo sin pagar y sentir que ese lugar pertenece a todos.

Por eso el reclamo vecinal por información y participación no debería ser visto como un obstáculo para una inversión.

Puede ser, precisamente, una forma de cuidar lo común.

La discusión podría empezar con algunas preguntas sencillas: ¿Qué queremos conservar del Roosevelt? ¿Qué usos queremos incorporar? ¿Qué usos pueden convivir y cuáles transforman irreversiblemente el lugar? ¿Cuánto espacio público estamos dispuestos a entregar durante veinte años y a cambio de qué? ¿Quiénes participan de esa decisión?

Y, quizás la más importante: ¿El futuro del Parque Roosevelt se decide proyecto por proyecto, o somos capaces de discutir colectivamente qué parque queremos para las próximas generaciones?

Porque, en definitiva, la controversia que hoy enfrenta a la Intendencia con vecinos por cuatro hectáreas puede terminar siendo una discusión mucho más profunda: qué entendemos por patrimonio público y quién tiene derecho a decidir sobre él.

.....

Fuentes: Hoy Canelones, La República y El Observador; información institucional de la Intendencia de Canelones y del Parque Roosevelt.

=====

VER TAMBIÉN:

- **Gobierno anuncia que protegerá el humedal mientras continúa el debate sobre el megaproyecto inmobiliario en Bañados de Carrasco**

<https://www.facebook.com/share/p/18Xwiexc56/>

- **Durante el siglo XXI los conflictos ambientales por el agua mostraron un incremento sostenido en la región costera**

<https://www.facebook.com/share/p/1YxHQ3Ls9G/>

- **Bañados de Carrasco: recuperar un humedal que pertenece a toda el Área Metropolitana**

<https://www.facebook.com/share/p/1FncvF5P38/>

.....

<https://tinyurl.com/vecinet-noti1240-2>

.....

<http://www.chasque.net/vecinet/noti1240.htm#T2>

- **Bañados de Carrasco: más allá de un megaproyecto, el debate sobre quién decide el territorio**

<https://www.facebook.com/share/p/1DJ6NfCb51/>

.....

<https://tinyurl.com/vecinet-noti1235-4>

.....

<http://www.chasque.net/vecinet/noti1235.htm#T4>

4 – (1968) El 12 de agosto: la represión que hirió de muerte a Líber Arce

(vecinet) — Un día como hoy, la violencia institucional marcó un quiebre en la historia uruguaya. Durante una jornada de intensas manifestaciones estudiantiles en Montevideo, la policía atacó violentamente con gases lacrimógenos y caballería en los alrededores de la Universidad de la República.

Al mediodía, una concentración de estudiantes de Odontología, Enfermería y Veterinaria frente a la Facultad de Veterinaria (en la calle Gral. Prim, hoy Líber Arce) fue interceptada por efectivos policiales armados con revólveres.

Cinco estudiantes resultaron heridos de bala. Entre ellos, Líber Arce —estudiante de odontología, militante de la FEUU y de la Juventud Comunista— recibió un disparo de gravedad. Fue trasladado de urgencia al Hospital de Clínicas, donde fue intervenido quirúrgicamente sin éxito debido a la abundante pérdida de sangre. Falleció dos días después, el miércoles 14 de agosto, convirtiéndose en un símbolo de las luchas estudiantiles.

"Líber Arce cayó a mi lado", recordó años después Héctor Lescano, testigo directo de la tragedia. Tras los hechos, la Asamblea General denunció la brutalidad policial contra jóvenes desarmados y responsabilizó directamente al Ministerio del Interior por los ataques a los centros de estudio.



ACCEDÉ A LAS CRÓNICAS COMPLETAS Y ARCHIVOS HISTÓRICOS EN VECINET:

- **Cronología del 12 de agosto:**

<https://tinyurl.com/vecinet-12Ago1968>

- **El testimonio de Héctor Lescano:**

<https://tinyurl.com/vecinet-1968HLes>

- **Perfil y memoria de Líber Arce:**

<https://tinyurl.com/vecinet-Liber68>

- (1968) **El viernes 20 de setiembre de 1968**, durante una movilización estudiantil, **son asesinados Susana Pintos y Hugo de los Santos**, ambos de la Unión de la Juventud Comunista, quedando lesionados más de ochenta manifestantes. Pacheco decreta el cierre de todos los locales de estudio...

<https://tinyurl.com/vecinet-SusanaHugo68>

- **1968:**

<https://tinyurl.com/vecinet-1968>

En 1968 gobernaba el presidente Pacheco Areco, del partido Colorado, con amplia mayoría en el Parlamento, y con apoyo del partido Nacional.

La represión estaba a cargo de la policía... Era un régimen autoritario. Aplicaba las "medidas de seguridad" como forma permanente de controlar la actividad opositora y gremial (trabajadores y estudiantes).

- **El día que mataron a Líber Arce**

<https://www.laondadigital.uy/archivos/8163>

La protesta estudiantil

...Contra la violación a la autonomía universitaria perpetrada por el gobierno pachequista, por el levantamiento de las Medidas Prontas de Seguridad y por mayor presupuesto para la Universidad, estudiantes de Odontología, Veterinaria, Enfermería y Medicina del Hospital de Clínicas se congregaron en la Facultad de Veterinaria el lunes 12 de agosto de 1968.

El objetivo era difundir entre los vecinos de la zona las reivindicaciones estudiantiles y realizar una movilización rápida sin aviso previo, para evitar la represión. La FEUU había resuelto realizar tres de estas “operaciones relámpago” en Montevideo ese día, en Veterinaria, Agronomía y en el centro montevideano.

Líber Arce se encontraba entre los pocos cientos de estudiantes que a media mañana se disponían a salir de la Facultad por la calle General Prim (hoy Líber Arce), rumbo a Rosell y Rius. Luego de avanzar algunos metros, se toparon con un vehículo policial del que bajaron tres policías y un oficial, Enrique Tegiachi Brenes. Los policías pertenecían a la Seccional Novena, cuyo comisario, Juan María Lucas, formó parte del selecto grupo de policías escogidos por la CIA a comienzos de 1968, como germen inicial de la futura Dirección Nacional de Información e Inteligencia. Poco tiempo después, Lucas formaría parte además del Escuadrón de la Muerte.

Al ver a los policías, en un comienzo los estudiantes retrocedieron. Luego, uno de ellos avanzó y tras él una estampida de compañeros suyos hizo retroceder a los agentes. Tegiachi desenfundó entonces una pistola fuera de reglamento marca Tala calibre 22, adquirida en Buenos Aires durante una “capacitación” en la policía bonaerense. El segundo disparo que realizó entró por la parte posterior de la raíz de la pierna izquierda de Líber, impactando en la arteria femoral. Poco después fue conducido al Hospital de Clínicas, donde ingresó en estado de shock, estabilizándose varias horas después. Pese al éxito inicial de la intervención a que fue sometido, Líber falleció sobre las 10:30 de la mañana del 14 de agosto de 1968. [Ricardo Pose, *Caras y Caretas*]

5 – Florida abre el debate territorial del Congreso Nacional de Educación

(vecinet) — Este jueves 13 de agosto, Florida será escenario de una nueva instancia del proceso hacia el 4.º Congreso Nacional de Educación “Misiones Sociopedagógicas”, con una jornada que reunirá a estudiantes, docentes, instituciones y otros actores vinculados a la educación para intercambiar sobre algunos de los principales temas que atraviesan hoy al sistema educativo.

La actividad comenzará a las 9 horas en el Centro Regional de Profesores del Centro (CERP), sede Florida, ubicado en Continuación Independencia s/n esquina 24 de Abril. Según informó Diario Cambios, se trata del lanzamiento departamental del Congreso, convocado por la Comisión Organizadora Departamental de Educación (CODE) de Florida.

La jornada tendrá una característica particular: en lugar de concentrarse en un único tema, recorrerá los cuatro ejes que organizan el debate nacional. Educación como derecho, participación, trayectorias educativas y virtualidad e inteligencia artificial serán abordados desde distintas experiencias y miradas.

Educación como derecho

Luego de la apertura, a las 9:30, comenzará el primer bloque, bajo el título “La educación como derecho”. La exposición estará centrada en los desafíos, oportunidades y perspectivas de la educación no formal, desde una mirada vinculada a los derechos humanos y la inclusión social. Participarán representantes del Centro Juvenil Puertas Abiertas y de CECAP.

El tema forma parte de uno de los cuatro ejes definidos para el 4.º Congreso Nacional de Educación. La propuesta general busca discutir la educación no solamente como servicio o como política pública, sino como un derecho y las condiciones necesarias para garantizar su ejercicio efectivo.

El lanzamiento de los ejes y de las Asambleas Territoriales se realizó en junio, cuando la Comisión Organizadora Nacional presentó formalmente el proceso participativo. Desde entonces, las Comisiones Organizadoras Departamentales vienen instalándose en los 19 departamentos y promoviendo la organización de las instancias locales.

En Florida, la CODE quedó instalada el 17 de julio, con el lanzamiento departamental de las Asambleas Territoriales. El departamento se incorporó así al proceso que ya venía desarrollándose en distintos puntos del país.

“Estudiantes al centro”

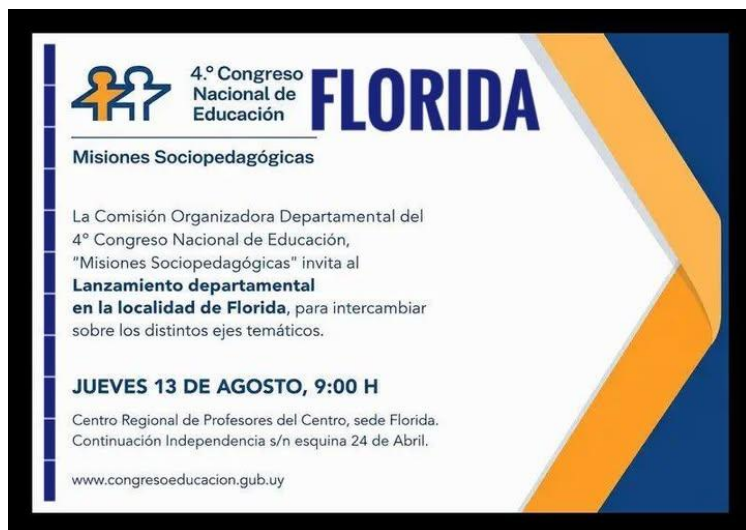
A las 10hs. será el turno del segundo eje, “Educación y Participación”, con una propuesta denominada “Estudiantes al centro”.

La actividad estará orientada a analizar las formas de participación organizada y el protagonismo de los jóvenes. Participarán estudiantes de centros educativos de Florida, entre ellos de la Escuela Agraria y del Liceo N.º 1.

La participación estudiantil constituye uno de los aspectos que el Congreso busca incorporar al debate territorial. No se trata solamente de consultar a estudiantes sobre sus problemas cotidianos, sino de reconocerlos como participantes del proceso de discusión y elaboración de propuestas.

En este sentido, el mecanismo previsto para el Congreso habilita la realización de Asambleas Territoriales autoconvocadas, en las que pueden participar personas mayores de 12 años. A partir de los 16 años se puede votar y ser elegido como delegado o delegada. Las asambleas tienen como finalidad discutir los documentos y ejes del Congreso, elaborar conclusiones y elegir representantes para la instancia nacional.

La propuesta permite que el debate no quede restringido a las instituciones educativas o a las organizaciones que integran formalmente el Congreso. Las personas mayores de 16 años pueden organizar y convocar una asamblea, acordando fecha, lugar y



horario y coordinando posteriormente la actividad con la CODE correspondiente.

Las trayectorias educativas

Después de una pausa, prevista para las 10:30, la jornada continuará a las 10:45 con el tercer eje: “Trayectorias educativas a lo largo y ancho de la vida”.

La exposición estará a cargo de la Dra. Virginia Rubio, profesora adjunta de la Universidad de la República, quien abordará el acceso y la permanencia en la educación superior y los desafíos que plantea su democratización.

El tema de las trayectorias busca mirar los recorridos educativos más allá de un determinado nivel o etapa. El acceso a la educación superior, las posibilidades de permanencia, las interrupciones y las diferencias que existen entre quienes llegan a esas instancias forman parte de una discusión que también tiene una fuerte dimensión territorial.

No es lo mismo transitar una trayectoria educativa en Montevideo que hacerlo desde una localidad del interior, y dentro de cada departamento también existen diferencias entre la capital, las ciudades pequeñas y las zonas rurales. El Congreso plantea precisamente que esas distintas experiencias puedan formar parte de la discusión nacional.

Inteligencia artificial: del desafío a la oportunidad

El último bloque de la jornada comenzará a las 11:15 y estará dedicado al cuarto eje: “Virtualidad e inteligencia artificial”.

La Dra. Claudia Cabrera, docente de la Universidad ORT y del Consejo de Formación en Educación de ANEP, presentará el tema bajo la consigna de transformar los desafíos de la inteligencia artificial en oportunidades para la educación.

La incorporación de la inteligencia artificial constituye una de las novedades del actual Congreso frente a las ediciones anteriores. Las nuevas herramientas ya forman parte de la vida cotidiana de estudiantes y docentes y plantean preguntas sobre enseñanza, aprendizaje, evaluación, acceso a la información y formación docente.

El objetivo planteado por la organización no es solamente discutir la tecnología en sí misma, sino sus efectos y posibilidades dentro de los procesos educativos. El cuarto eje del Congreso está formulado precisamente en términos de “oportunidades y obstáculos” asociados a la virtualidad y la inteligencia artificial.

Una discusión que busca salir de las instituciones

La actividad de este jueves forma parte de un proceso más amplio. El 4.º Congreso Nacional de Educación “Misiones Sociopedagógicas” retoma una instancia que tuvo sus anteriores ediciones en 2006, 2013 y 2017. Después de varios años sin convocatoria, esta cuarta edición busca recoger aportes para la construcción de una Estrategia Nacional de Educación.

El nombre elegido recupera las experiencias de las Misiones Sociopedagógicas desarrolladas en Uruguay a mediados del siglo XX, cuando estudiantes y docentes recorrían comunidades del interior, vinculando educación, territorio y realidad social.

En la edición actual, esa referencia histórica aparece vinculada a una propuesta que también busca llevar la discusión fuera de los ámbitos centrales del sistema educativo.

Las Comisiones Organizadoras Departamentales tienen la función de promover y garantizar la participación en cada territorio. No son, sin embargo, las que deben definir qué temas discutirán los ciudadanos. Las Asambleas Territoriales son concebidas como espacios de participación presencial y autoconvocados, donde las propias comunidades pueden organizarse y elaborar sus propuestas.

En las últimas semanas el proceso ya tuvo actividades en diferentes departamentos. Se realizaron, entre otras, las instalaciones de las CODE de Durazno, Río Negro, Canelones, San José, Montevideo, Maldonado, Cerro Largo y Treinta y Tres, además de otras instancias departamentales. También comenzaron los encuentros regionales: el primero tuvo lugar en Maldonado y el segundo en Tacuarembó, dedicado a las trayectorias educativas.

En Florida, la jornada del jueves será entonces una nueva oportunidad para acercar esos debates al territorio. Diario Cambios señala que el encuentro permitirá reunir a estudiantes, docentes, instituciones y otros actores vinculados a la educación.

Pero el lanzamiento es apenas una parte del proceso. Las Asambleas Territoriales constituyen la instancia en la que el debate puede ampliarse hacia barrios, localidades, centros educativos, organizaciones y colectivos del departamento. Allí podrán surgir otras preguntas y propuestas, a partir de las experiencias concretas de quienes viven y trabajan en los distintos territorios.

Las conclusiones de esas instancias serán posteriormente incorporadas al proceso nacional del Congreso, cuya plenaria está prevista para noviembre, cerrando un recorrido que comenzó en los departamentos y busca volver a ellos para discutir qué educación necesita el país.

=====

VER TAMBIÉN:

- [Artigas] Comienzan a preparar las Asambleas Territoriales del Congreso Nacional de Educación
<https://www.facebook.com/share/p/1aHPdXgstQ/>
- El Congreso Nacional de Educación vuelve a convocar el debate ciudadano...
<https://www.facebook.com/share/p/18jzQ5syuQ/>
- Colonia abre el debate sobre el futuro educativo
<https://www.carasycaretas.com.uy/sociedad/colonia-abre-el-debate-el-futuro-educativo-n97774>
- Maldonado fue sede del Encuentro Regional Este del Congreso Nacional de Educación...
<https://www.fmgente.com.uy/noticias/maldonado-sede-encuentro-regional-este-82481.html>
- Se realizó el primer encuentro regional del 4.º Congreso Nacional de Educación en Maldonado
<https://www.cure.edu.uy/se-realizo-el-primer-encuentro-regional-del-4-o-congreso-nacional-de-educacion-en-maldonado/>
- Durazno puso en marcha participación en el Congreso Nacional de la Educación
<https://www.semanariocentro.com.uy/index.php/noticias-paso-de-los-toros/12534-durazno-puso-en-marcha-participacion-en-el-congreso-nacional-de-la-educacion>
- Congreso Nacional de Educación
<https://www.gub.uy/congreso-nacional-de-educacion>
- Presentación de los ejes temáticos y lanzamiento de las Asambleas Territoriales del Congreso
<https://www.gub.uy/congreso-nacional-de-educacion/novedades/presentacion-de-los-ejes-tematicos-y-lanzamiento-de-las>

- **Actividades**

<https://www.gub.uy/congreso-nacional-de-educacion/actividades>

- **¿Qué son las Asambleas Territoriales?**

<https://www.gub.uy/congreso-nacional-de-educacion/asambleas/que-son-las-asambleas-territoriales>

- **Quiero hacer una asamblea**

<https://www.gub.uy/congreso-nacional-de-educacion/asambleas/quiero-hacer-una-asamblea>

6 – [Artigas] Comienzan a preparar las Asambleas Territoriales del Congreso Nacional de Educación

(vecinet) — En Artigas, el Congreso Nacional de Educación empieza a tomar forma en los centros educativos y en las comunidades. La Comisión Organizadora Departamental se encuentra en una etapa de difusión y de contacto con estudiantes, organizaciones sociales y otros colectivos, buscando que las Asambleas Territoriales previstas para agosto y setiembre no queden solamente como una convocatoria institucional, sino que sean espacios donde las personas puedan plantear sus propias preocupaciones y propuestas sobre la educación.



Según informó Todo Artigas, una de las actividades que se vienen desarrollando son las charlas con estudiantes. La primera se realizó en el Liceo N.º 1 de Artigas, con la participación de unos 50 alumnos de sexto año. Este viernes está prevista otra instancia en el Liceo N.º 5 de Pintadito, dirigida a estudiantes de cuarto año.

Diego da Rosa, integrante de la Comisión Organizadora, explicó al medio artiguense que el objetivo es acercar a los jóvenes información sobre el Congreso y brindarles herramientas para que puedan participar en las asambleas.

La convocatoria no está limitada a docentes o integrantes de las instituciones educativas. El diseño del Congreso busca que la discusión pueda organizarse desde los propios territorios. Las Asambleas Territoriales son instancias presenciales y autoconvocadas, destinadas a debatir los ejes temáticos del Congreso, elaborar conclusiones y elegir delegados para la instancia nacional. El reglamento establece que en los departamentos del interior pueden constituirse con un mínimo de 15 personas mayores de 16 años.

Ese mecanismo intenta darle un lugar concreto a la participación ciudadana. Una persona, un grupo de estudiantes, una organización social, un centro educativo o un colectivo barrial puede organizar una asamblea, definir el lugar y la fecha y luego coordinarla con la CODE correspondiente. La función de las comisiones departamentales es promover y facilitar el proceso, registrar las

resoluciones y certificar las delegaciones, pero no decidir por los territorios qué temas deben discutirse.

En Artigas, esta característica aparece como uno de los aspectos que la Comisión Organizadora busca explicar especialmente durante las charlas. De acuerdo con lo señalado por Da Rosa a Todo Artigas, la intención es que sean los propios ciudadanos quienes definan dónde reunirse, cuándo hacerlo y cuáles son las cuestiones que consideran prioritarias.

Los estudiantes ocupan un lugar particular dentro de esta convocatoria. La realización de las charlas en los liceos apunta justamente a que puedan conocer el funcionamiento del Congreso y participar de una discusión que no se limita a los problemas cotidianos de cada centro educativo, sino que busca recoger propuestas para el futuro de la educación en todo el país.

El proceso nacional comenzó a desplegarse territorialmente durante los últimos meses. En junio se presentaron los cuatro ejes temáticos y se lanzaron oficialmente las Asambleas Territoriales. La educación como derecho, la educación y la participación, las trayectorias educativas a lo largo de la vida y la virtualidad y la inteligencia artificial son los temas que organizan la discusión.

Ya se realizaron encuentros regionales. En el este, Maldonado recibió en julio a delegaciones de Rocha, Lavalleja, Cerro Largo y Treinta y Tres, mientras que el 6 de agosto se realizó en Tacuarembó el segundo encuentro regional, dedicado a las trayectorias educativas a lo largo y ancho de la vida. El cronograma nacional continúa combinando estas instancias regionales con las actividades que se desarrollan en cada departamento.

En Artigas, el trabajo tiene además una particularidad territorial: la Comisión Organizadora coordina acciones con el CODE de Bella Unión. Esto permite que la convocatoria no quede concentrada en la capital departamental y que la discusión pueda alcanzar otras localidades y comunidades del departamento.

Las asambleas previstas para agosto y septiembre deberán elaborar una síntesis de las propuestas surgidas del intercambio y elegir sus delegados. Esos aportes serán posteriormente llevados a la instancia nacional del Congreso, donde se reunirán las distintas miradas recogidas durante el proceso.

El nombre de esta cuarta edición, "Misiones Sociopedagógicas", recupera una experiencia de participación educativa desarrollada en Uruguay a mediados del siglo XX, cuando estudiantes y docentes universitarios recorrían localidades del interior y trabajaban junto a las comunidades. La referencia también permite poner en primer plano una idea que aparece en la organización actual: que discutir educación no sea solamente una tarea de las autoridades o de los especialistas, sino también de quienes viven cotidianamente en los barrios, pueblos, escuelas, liceos y comunidades.

En Artigas, por ahora, el proceso pasa por algo sencillo: salir a conversar, explicar cómo funciona el Congreso y abrir la posibilidad de que otros se organicen. Las charlas en los liceos son apenas una parte de ese trabajo. El paso siguiente será que estudiantes, vecinos y organizaciones tomen la iniciativa y armen sus propias asambleas.

Porque, en definitiva, la propuesta del Congreso es que una parte de las respuestas sobre la educación del país pueda comenzar a discutirse allí donde la educación ocurre todos los días: en los territorios.

=====

VER TAMBIÉN:

- El Congreso Nacional de Educación vuelve a convocar el debate ciudadano...

<https://www.facebook.com/share/p/18jzQ5syuQ/>

- Colonia abre el debate sobre el futuro educativo

<https://www.carasycaretas.com.uy/sociedad/colonia-abre-el-debate-el-futuro-educativo-n97774>

- Maldonado fue sede del Encuentro Regional Este del Congreso Nacional de Educación...

<https://www.fmgente.com.uy/noticias/maldonado-sede-encuentro-regional-este-82481.html>

- Se realizó el primer encuentro regional del 4.º Congreso Nacional de Educación en Maldonado

<https://www.cure.edu.uy/se-realizo-el-primer-encuentro-regional-del-4-o-congreso-nacional-de-educacion-en-maldonado/>

- Durazno puso en marcha participación en el Congreso Nacional de la Educación

<https://www.semanariocentro.com.uy/index.php/noticias-paso-de-los-toros/12534-durazno-puso-en-marcha-participacion-en-el-congreso-nacional-de-la-educacion>

7 – [Montevideo] ¿Qué ciudad construimos cuando caminamos?

(vecinet) — Caminar parece una acción simple. Sin embargo, la forma en que están diseñadas nuestras calles, veredas y espacios públicos dice mucho sobre el modelo de ciudad que hemos construido y sobre quiénes son sus verdaderos protagonistas. Una reciente investigación de la arquitecta Victoria de Álava, desarrollada como tesis de la Maestría en Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo (FADU-UdelaR), propone mirar Montevideo desde esa perspectiva: la de quienes recorren la ciudad a pie. El trabajo, distinguido con el Premio Nacional de Ordenamiento Territorial y Urbanismo, fue difundido por Florencia Nichele, periodista del semanario Búsqueda y se encuentra disponible en el repositorio de la Universidad de la República.

Más que elaborar un ranking de barrios, la investigación desarrolla un índice de caminabilidad, una herramienta que permite evaluar en qué medida una ciudad favorece o dificulta los desplazamientos cotidianos de las personas. Para ello analiza aspectos tan diversos como el estado y ancho de las veredas, la existencia de rampas, la cercanía al transporte público, la iluminación, la presencia de árboles y sombra, la velocidad del tránsito, los niveles de ruido, la continuidad de los recorridos y la existencia de actividades que hagan agradable caminar.

Según informó Búsqueda, el estudio tomó como muestra cinco barrios de Montevideo: Ciudad Vieja, Cordón, Pocitos, Cerro y Carrasco. Los resultados muestran que Ciudad Vieja

obtuvo el mejor índice promedio, convirtiéndose, en palabras de la autora, en una especie de "laboratorio urbano" para pensar una ciudad más amigable con el peatón. La combinación de calles de baja velocidad, diversidad de actividades, proximidad entre servicios y espacios públicos favorece una mayor presencia de personas caminando y apropiándose del espacio común.

En el otro extremo aparecen Carrasco y Cerro, aunque por razones muy diferentes. En Carrasco, el predominio del automóvil, las grandes manzanas y la baja frecuencia de actividades cotidianas reducen la conectividad peatonal y obligan muchas veces a cruzar calles fuera de los lugares previstos. En el Cerro, en cambio, si bien existen veredas amplias y abundante arbolado, distintos obstáculos físicos, junto con una menor actividad comercial y recreativa, limitan la circulación y el uso cotidiano del espacio público.

Pocitos y Cordón presentan situaciones intermedias. Mientras el primero mantiene buenas condiciones de caminabilidad gracias a su densidad urbana y mezcla de usos, la investigación advierte que esos logros pueden deteriorarse si las transformaciones urbanas continúan privilegiando el automóvil o los nuevos emprendimientos inmobiliarios sin considerar al peatón. En Cordón, por otra parte, la presencia de una población más envejecida plantea la necesidad de mejorar la accesibilidad, el ancho de las veredas y las condiciones para personas con movilidad reducida.

Pero quizás uno de los aportes más interesantes del trabajo sea que desplaza la discusión desde la infraestructura hacia la vida cotidiana.

La investigación recuerda que cerca del 80% del espacio público urbano está constituido por las calles. Sin embargo, durante décadas gran parte de las decisiones de planificación se orientaron a facilitar la circulación de vehículos antes que el encuentro entre las personas.

También cuestiona la distribución del propio espacio vial. Según datos citados por la autora, aproximadamente la mitad del espacio corresponde a la calzada destinada a los automóviles y la otra mitad a las aceras, pese a que un informe del Ministerio de Transporte indicaba que menos de la mitad de la población montevideana disponía de automóvil particular. La pregunta, entonces, no es únicamente técnica: ¿cómo se distribuye un bien común como el espacio público y en función de quiénes se toman esas decisiones?

La investigación incorpora además otra dimensión muchas veces invisible: la salud. Caminar más significa reducir el sedentarismo, disminuir emisiones contaminantes y favorecer formas de movilidad más sostenibles. Pero también supone generar calles donde las personas puedan encontrarse, conversar, detenerse, observar y participar de la vida del barrio.

En distintas publicaciones, vecinet ha recogido investigaciones sobre comunidades cuidadoras de las infancias, caminabilidad, espacio público, descentralización y, aunque provienen de disciplinas diferentes, todas parecen converger en una misma idea: la



calidad de una ciudad no depende solamente de sus edificios o de sus grandes obras, sino también de las relaciones que hace posibles entre quienes la habitan.

Mirada desde esa perspectiva, la caminabilidad deja de ser únicamente un indicador urbanístico. También habla de inclusión, de accesibilidad, de seguridad, de cuidados, de salud, de comercio de cercanía y de convivencia.

La tesis de Victoria de Álava ofrece, además, una herramienta que trasciende Montevideo. Cada barrio, cada ciudad y cada localidad puede preguntarse por sus propios recorridos cotidianos. ¿Resulta fácil caminar hasta la escuela, el almacén, la policlínica o la parada del ómnibus? ¿Las veredas permiten desplazarse con un coche de bebé, una silla de ruedas o un bastón? ¿Hay árboles, sombra, bancos donde descansar y cruces seguros? ¿Las niñas y los niños pueden volver a apropiarse de la calle? ¿Las personas mayores encuentran condiciones para seguir participando de la vida comunitaria?

Tal vez la caminabilidad no sea solamente una forma de medir calles. También puede ser una manera de medir cuánto favorecen nuestras ciudades el encuentro, la vida compartida y el derecho de todas las personas a habitar el espacio público.

Fuentes:

• Florencia Nichele, **Búsqueda (30 de julio de 2026)**

<https://www.búsqueda.com.uy/informacion/una-investigacion-muestra-carrasco-y-el-cerro-los-indices-mas-bajos-caminabilidad-n5415723>

• Victoria de Álava, **1 m/s. Caminabilidad y espacio público en Montevideo, tesis de Maestría en Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (FADU-UdelaR), Premio Nacional de Ordenamiento Territorial y Urbanismo. Disponible en el repositorio Colibrí de la Universidad de la República y en el Repositorio de Investigación de FADU**

<https://www.colibri.udelar.edu.uy/jspui/handle/20.500.12008/50649>

.....

<https://www.fadu.edu.uy/repositorio-investigacion/1m-s-caminabilidad-y-espacio-publico-en-montevideo/>

8 – [San José] Cololó quiere tener su propio lugar: construir un salón comunal

(vecinet) — En una localidad de poco más de 200 habitantes, una comisión vecinal viene transformando una necesidad en un proyecto colectivo. Ya regularizó su situación, consiguió un terreno en comodato y trabaja para terminar un parrillero comunitario mientras comienza a proyectar un salón comunal.

En Cololó, una pequeña localidad ubicada sobre el kilómetro 56 de la Ruta 1, en las cercanías de Libertad, hay una frase de los vecinos que resume una situación bastante más amplia que la falta de un edificio: “No tenemos nada”.

No se trata de una queja aislada. Es, más bien, el punto de partida de una organización que decidió hacer algo al respecto.

Según informó San José Ahora el 11 de agosto, la comisión barrial viene atravesando un proceso de formalización y ya logró obtener la personería jurídica, abrir una cuenta bancaria y disponer de un terreno para proyectar allí un futuro salón comunal.

En una localidad de poco más de 200 habitantes, contar con un espacio propio puede hacer una diferencia importante. No solamente para realizar reuniones o actividades sociales, sino para que la comunidad pueda desarrollar iniciativas sin depender permanentemente de trasladarse a otra localidad.

Y eso es precisamente lo que los vecinos quieren cambiar.

“Cualquier cosa tenés que venir a Libertad”

El presidente de la Comisión, Robert García, explicó a San José Ahora que uno de los principales objetivos es concretar un salón comunal que permita desarrollar actividades en el propio barrio.

La situación actual es sencilla de describir: cuando se necesita un espacio cerrado para una actividad, hay que trasladarse.

“Cualquier cosa que vos quieras encarar o hacer tenés que venir a Libertad. No queda otra, no tenemos nada”, señaló García.

Detrás de esa frase aparece una cuestión que suele quedar escondida cuando se habla de infraestructura y desarrollo local. También se construye ciudadanía cuando una comunidad dispone de lugares donde encontrarse.

Un salón comunal puede ser sede de una reunión vecinal, una actividad cultural, una celebración, un taller, una jornada para niños, una capacitación o una instancia de organización. Puede funcionar como espacio de encuentro cotidiano y, en determinados momentos, como infraestructura para responder colectivamente ante una necesidad. Por eso el proyecto no se reduce a levantar paredes.

Primero organizarse, después construir

El camino hacia el salón comenzó antes de conseguir el terreno. La Comisión regularizó su situación jurídica, obtuvo la personería y abrió una cuenta bancaria. Son pasos que pueden parecer administrativos, pero que resultan fundamentales para que una organización barrial pueda gestionar recursos, presentar proyectos, recibir apoyos y relacionarse formalmente con instituciones públicas y privadas. “Una cosa va llevando a la otra. Iniciamos por concretar, tramitar la personalidad jurídica”, explicó García.

Ahora cuentan además con un terreno cedido en comodato por la Intendencia de San José y comenzaron a trabajar con una arquitecta para estudiar las posibilidades concretas de construcción.

La Comisión también reúne la documentación necesaria para analizar alternativas de financiamiento, entre ellas la posibilidad de solicitar un préstamo.

El proyecto todavía está en una etapa inicial y seguramente requerirá tiempo, recursos y nuevas gestiones. Pero ya dejó de ser solamente una aspiración.

Hay terreno, una organización y hay vecinos dispuestos a trabajar.

Un parrillero que también es comunidad

Mientras el salón comunal aparece como el proyecto de mayor alcance, la Comisión tiene un objetivo más inmediato que es terminar el parrillero comunitario ubicado en la zona central de Cololó.

El proyecto fue obtenido a través de los proyectos barriales y contempla una estructura techada y un baño inclusivo.

Los materiales ya están disponibles. Lo que falta, como sintetizó García, es tiempo. “Tenemos todos los materiales. Falta el tiempo”, dijo.

La mayoría de los vecinos trabaja durante la semana, por lo que las obras se realizan aprovechando jornadas disponibles, especialmente los fines de semana.

La idea es continuar avanzando con la estructura y el techo y, poco a poco, convertir el lugar en un espacio efectivamente utilizable por la comunidad.

Recaudar para seguir haciendo

La organización también busca generar recursos propios.

Según relató San José Ahora, la Comisión aceptó participar en un festival gastronómico y cervecero previsto en Rodríguez con el objetivo de recaudar fondos para sus proyectos.

Es otra dimensión de estas experiencias comunitarias que pocas veces aparece en las noticias. Conseguir una obra no termina cuando se obtiene un proyecto o un terreno.

Después hay que conseguir materiales, herramientas, recursos, permisos, asesoramiento y, muchas veces, inventar formas de financiar lo que el presupuesto público no alcanza a cubrir. En ese proceso, la propia comunidad se convierte en protagonista.

Para los niños y para todos

La Comisión también prepara actividades destinadas a los niños del barrio, con una jornada que incluirá un mago, juegos inflables, chocolate y refrescos para compartir entre las familias.

Una organización barrial se fortalece cuando no solamente se reúne para reclamar una obra, sino cuando genera encuentros, construye vínculos y crea oportunidades para que los vecinos se conozcan y participen.

El salón que todavía no existe comienza, de alguna manera, a construirse antes de colocar el primer ladrillo. Se construye en esas reuniones, en el trabajo colectivo y en las actividades para los niños.

Una pequeña localidad, un proyecto grande

Cololó tiene poco más de 200 habitantes. En términos demográficos es una comunidad pequeña. Pero precisamente en localidades de esa escala, la existencia de espacios comunitarios puede adquirir una importancia todavía mayor.

La experiencia de Cololó recuerda, además, que el desarrollo local no siempre comienza con grandes inversiones. Comienza con un grupo de vecinos que decide organizarse.

Como dijo el presidente de la Comisión a San José Ahora, ahora están "tratando que algún vecino también se sume".

Porque el objetivo no es solamente construir un salón. Es construir las condiciones para que una comunidad pueda tener un lugar donde encontrarse, organizarse, celebrar, discutir sus problemas y proyectar su futuro sin tener que salir de Cololó.

Boletín electrónico vecinet

1996 :: 18 de mayo :: 2026

Comunicación alternativa independiente para la organización y la participación vecinal

Desde el 18 de mayo de 1996 – Comunicación alternativa independiente para la participación y la organización popular

• 30 años una buena noticia

<https://tinyurl.com/vecinet-noti1226>

• Agencia de noticias, documentación y comunicación vecinal

Primer medio uruguayo en Internet de difusión, noticias, información y documentación de temas sociales, vecinales, comunales, cooperativas, etc., de apoyo a las organizaciones y actores sociales, y para los vecinos en general...

• ARCHIVO HISTÓRICO: <http://www.chasque.net/vecinet>

• Seguinos también en Facebook: vecinet noticias

<https://facebook.com/profile.php?id=100070271163017>

• Para recibir nuestra información enviar un correo-e a vecinet.noticias@gmail.com

escribiendo en el asunto SUSCRIBIR.

• Primer medio uruguayo en Internet de difusión, noticias, información y documentación de temas sociales, vecinales, comunales, cooperativas, etc., de apoyo a las organizaciones y actores sociales, y para los vecinos en general

• **vecinet** es un Servicio de comunicación alternativa e independiente, para apoyar la participación y la organización popular, y para informar a los vecinos en general. No tiene fines de lucro, su utilización es libre y gratuita.

• **Derechos Compartidos:** No sólo no se prohíbe, sino que se ruega la reproducción total o parcial de los contenidos en cualquier forma: electrónica, mecánica u oral, en medios de comunicación alternativos, vecinales u organizaciones sociales, bibliotecas, boletines, etc., así como por los grandes medios clásicos de información [**vecinet**].

• **Seleccionados en febrero de 2005 por UNESCO** (junto a otras 20 experiencias de distintos países latinoamericanos) como una de las "buenas ideas y mejores prácticas para promover la producción y difusión de contenidos locales en América Latina" <http://www.chasque.net/vecinet/noti683.htm#1>

• **Seleccionados en 1998 por el Fondo Capital de Montevideo**

• Es una **herramienta de comunicación** imprescindible para los actores sociales de los barrios, de las organizaciones y de los gobiernos locales, donde encontrarán siempre un espacio para la difusión de las actividades y novedades propias o de los barrios y organizaciones.

Se puede consultar el sitio web de vecinet en la dirección <http://www.chasque.net/vecinet> que contiene una importante base de datos y documentación.

Promové y difundí estos espacios.

• Si por alguna razón necesitás comunicarte con el administrador de la lista podés enviarle mensajes sólo a: vecinet.noticias@gmail.com En Uruguay, podés comunicarte al teléfono móvil 091 082 081.

...es necesario contar historias del pueblo de tal forma que en vez de paralizarnos nos lleve a la acción... Danny Glover

...Que los más infelices sean los más privilegiados... José Artigas