

# **Informe social complementario Baipás San Ramón**

**Abril 2021**

### Contenido

1.	Introducción.....	3
1.1	Presentación .....	3
1.2	Objetivo general.....	3
1.3	Objetivos específicos .....	3
2.	Metodología.....	4
2.1	Estrategia metodológica .....	4
2.2	Caracterización de los entrevistados .....	5
2.3	Presentación del proyecto a propietarios afectados.....	6
3.	Análisis de los resultados .....	10
3.1	Percepción social.....	10
3.1.1	Nivel de conocimiento sobre el proyecto .....	10
3.1.2	Percepción general sobre el proyecto .....	10
3.1.3	Temas sensibles y preocupaciones derivadas del proyecto .....	11
3.1.4	Proyección de la zona .....	13
3.2	Impactos sociales .....	14
4.	Conclusiones .....	18

### ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1:	Preguntas guía.....	4
Tabla 2:	Caracterización de entrevistados .....	5
Tabla 3:	Impactos durante fase de proyecto .....	7
Tabla 4:	Impactos durante fase de construcción .....	8
Tabla 5:	Impactos durante fase de operación .....	8
Tabla 6:	Factores sociales .....	14
Tabla 7:	Variables de impactos sociales y su calificación.....	14
Tabla 8:	Significancia social.....	15
Tabla 9:	Impactos sociales-Fase Proyecto.....	15
Tabla 10:	Impactos sociales-Fase Construcción.....	16
Tabla 11:	Impactos sociales - Fase operación.....	17

### ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1:	Ubicación del proyecto .....	7
----------------	------------------------------	---

## **1. INTRODUCCIÓN**

### **1.1 Presentación**

El presente informe se presenta para dar respuesta a la Solicitud de Información Complementaria (en adelante SIC) realizada por la Dirección Nacional de Medio Ambiente con fecha 14 de agosto de 2020, en relación con la relevación y evaluación de la percepción social de los propietarios afectados por el nuevo trazado de la Ruta 6 y la construcción de un nuevo puente sobre el Arroyo Tala.

El informe técnico pone a disposición la información que fue aportada a los propietarios afectados, en la que se detalló la descripción, ubicación y los impactos ambientales, riesgos y medidas de mitigación y compensación asociadas al proyecto. También expone todo lo relacionado con la metodología aplicada para recabar y evaluar la percepción social de los propietarios afectados y los resultados del estudio. Finalmente se exponen las conclusiones a las que se arribó.

### **1.2 OBJETIVO GENERAL**

El objetivo general de este estudio es indagar sobre la percepción (conocimiento, expectativa y visiones) que tienen los expropiados sobre la construcción y operación del baipás sobre Ruta 6, en San Ramón, ubicado en el departamento de Canelones, y en Chamizo, ubicado en el departamento de Florida.

### **1.3 OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

Los objetivos específicos se indican a continuación.

- Brindar información a los propietarios expropiados sobre las características del proyecto y sus impactos ambientales.
- Indagar sobre el conocimiento del proyecto entre los expropiados.
- Diagnosticar la percepción que tienen sobre el emprendimiento.

## 2. METODOLOGÍA

### 2.1 ESTRATEGIA METODOLÓGICA

El estudio aplicó una estrategia metodológica que buscó detectar los discursos y posiciones de los expropiados afectados por el proyecto, con el fin de diagnosticar su percepción.

Se desarrolló una metodología basada en diferentes técnicas cualitativas de recolección de datos y posterior análisis, que permitió alcanzar un estudio abarcativo de la percepción que tienen los diferentes expropiados por el proyecto y los diferentes impactos sociales.

La recolección de datos se realizó a través de entrevistas en profundidad semiestructuradas, que se basaron en guías temáticas que permitieron obtener información comparable y analizable sobre las percepciones, expectativas y temores de los diversos públicos, y que se realizaron luego de la presentación, a cada propietario afectado entrevistado, de la información referente a la descripción del proyecto. El desarrollo del trabajo permitió analizar con mayor eficacia no solo el grado de aprobación/desaprobación de la población a estudio, sino también los factores que determinan su posicionamiento.

El universo muestral, dada las características del proyecto, fue conformado por los padrones que serán expropiados y afectados por el desarrollo del emprendimiento. Se entrevistaron a los propietarios de 20 padrones de un total de 26 padrones afectados, un número representativo de la muestra general, que tenía un mínimo de alcance de 18 padrones.

$$n = \frac{Z^2 * p * q}{d^2}$$

Margen de error (d): 10%

Nivel de confianza (z): 90%

p: proporción esperada

q: 1-p

Universo muestral: 26

Tamaño de muestra (n): 18

El análisis de los datos se realizó tomando en cuenta el registro obtenido durante las entrevistas. El análisis de la información permitió -a través de diferentes técnicas analíticas cualitativas y cuantitativas- comprender los discursos planteados y la percepción de los actores afectados.

A continuación, se presentan las preguntas que guiaron las entrevistas semiestructuradas, que fueron realizadas posteriormente a la entrega de la información sobre la descripción del proyecto.

Tabla 1: Preguntas guía

Preguntas guía	
1.	¿Conoce usted el proyecto de construcción del baipás que incluye nuevos puentes sobre la traza y el proyecto de construcción de un puente sobre el arroyo Tala?
2.	¿Además de esta, usted ha recibido otra información respecto al proyecto?
3.	¿En caso de que haya recibido otra información, por qué medios la recibió?
4.	¿El proyecto le genera inquietudes?
5.	¿Qué evaluación hace usted de los impactos ambientales que genera el proyecto?
6.	¿Cree que el ruido producido por el tránsito que circulará por la nueva ruta le generará molestias?
7.	¿Cómo afectaría la nueva traza a su unidad productiva?
8.	Más allá de la afectación a su unidad productiva, ¿cómo cree que impactará el proyecto en la zona?

Preguntas guía	
9.	¿Qué problemáticas observa como las principales de la zona?
10.	¿Cree que este proyecto podría solucionar alguna de ellas?
11.	¿Qué proyección hace de la zona de aquí a cinco años?

## 2.2 CARACTERIZACIÓN DE LOS ENTREVISTADOS

Los 26 padrones afectados por la nueva traza de la ruta pertenecen a 16 propietarios diferentes, de los que se logró entrevistar a 10, propietarios de 20 padrones. En la tabla 4 se presenta la caracterización de cada uno de los propietarios entrevistados, los padrones de los que son propietarios, y el uso que se le da a cada uno.

Tabla 2: Caracterización de entrevistados

Codificación de entrevistados	Edad	Sexo	Padrones	Departamento	Uso del suelo
Propietario uno	69	Hombre	2.633	Canelones	Ganadero
			2.634	Canelones	
			2.637	Canelones	
			2.638	Canelones	
			2.640	Canelones	
Propietario dos	55	Hombre	1.654	Canelones	Agrícola y ganadero
			2.647	Canelones	
			2.648	Canelones	
			45.221	Canelones	
Propietario tres	SD	Hombre	6.466	Canelones	Ganadero
			64.963	Canelones	
			64.964	Canelones	
			65.030	Canelones	
Propietario cuatro	49	Hombre	1.656	Canelones	Turismo
Propietario cinco	72	Mujer	8.137	Florida	Ganadero
Propietario seis	36	Mujer	1.655	Canelones	Ganadero y vivienda
Propietario siete	50	Hombre	1.653	Canelones	Ganadero
Propietario ocho	SD	Hombre	1.609	Canelones	Ganadero
Propietario nueve	SD	Hombre	65.031	Canelones	Ganadero
Propietario diez	SD	Hombre	7.898	Florida	Ganadero

SD: Sin Dato

### 2.3 PRESENTACIÓN DEL PROYECTO A PROPIETARIOS AFECTADOS

A continuación, se presenta la información aportada a los entrevistados sobre la descripción del proyecto y los impactos ambientales identificados, junto a sus medidas de mitigación y compensación.

*“La Dirección Nacional de Vialidad proyecta la construcción de un baipás para la Ruta 6, a la altura de la ciudad de San Ramón, que logrará desviar el tránsito que actualmente circula por la vía principal de la localidad y así evitar que ingrese al casco urbano. El proyecto también incluye la construcción de tres puentes en la nueva traza de la ruta, y uno sobre el arroyo Tala.*

*Con este proyecto se logrará una mejor seguridad vial en San Ramón y se proveerá a la Ruta 6 de nuevos puentes no inundables, y con el puente sobre el arroyo Tala se mejorará la circulación vial.*

#### **Características del proyecto**

*La nueva traza de la Ruta 6 se inicia en el km 76 -al sur de San Ramón- tomando orientación al Este de la ciudad, hasta empalmar nuevamente con la Ruta 6 en el kilómetro 84, en el departamento de Florida.*

*El nuevo puente sobre el Arroyo Tala se ubicará, aproximadamente, a 300 metros al Este del puente que ya existe, ubicado en el kilómetro 75 de la Ruta 6. Los tres restantes puentes serán construidos sobre la traza del baipás.*

*Para la obra se requiere el proceso de expropiación de 26 padrones: 15 padrones rurales y cinco urbanos del departamento de Canelones; y seis padrones rurales del departamento de Florida.*

*En la siguiente imagen se muestra, en líneas punteadas, la nueva traza del baipás. Y el círculo detalla la ubicación del nuevo puente sobre el arroyo Tala.*



Ilustración 1: Ubicación del proyecto

**Impactos ambientales identificados y medidas de mitigación**

Del Estudio de Impacto Ambiental y Social presentado oportunamente ante la DINAMA, se identifican a continuación los principales impactos socioambientales o los aspectos pasibles de generar estos impactos, y sus respectivas medidas de gestión, mitigación o, compensación.

Tabla 3: Impactos durante fase de proyecto

Impacto-Aspecto	Descripción y medidas
<b>Fase proyecto</b>	
Imposición de expropiaciones: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Percepción social negativa</li> <li>• Cambios en el uso del suelo</li> </ul>	La imposición de las expropiaciones puede generar un cambio en el uso del suelo y una percepción social negativa. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Comunicación con los afectados y compensación justa por los bienes expropiados.</li> <li>• Para el eventual cambio en el uso del suelo, no se prevén medidas de mitigación.</li> </ul>

Tabla 4: Impactos durante fase de construcción

<b>Impacto-Aspecto</b>	<b>Descripción</b>
<b>Fase de construcción</b>	
Actividad general de obra: <ul style="list-style-type: none"> <li>Presencia física de la obra</li> </ul>	<p>La presencia física de la obra puede afectar el paisaje y alterar la vida del lugar ante el incremento de población foránea y el tránsito de maquinaria especial.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Se entiende que la significancia de este impacto es baja, por lo que no hay necesidad de implementar medidas de gestión o mitigación.</li> </ul>
Generación de residuos: <ul style="list-style-type: none"> <li>Residuos sólidos asimilables a domésticos</li> </ul>	<p>La inadecuada gestión de estos residuos puede deteriorar el paisaje.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Se llevará adelante una gestión adecuada de residuos, con el Plan de Gestión Ambiental de Construcción para los ROC y los Asimilables a domésticos.</li> </ul>
Aguas residuales: <ul style="list-style-type: none"> <li>aguas residuales asimilables a domésticos</li> <li>aguas residuales de lavado de hormigón;</li> </ul>	<p>La inadecuada gestión de las aguas residuales puede deteriorar el paisaje y generar molestias en la población.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Instalación de baños químicos en frente de obra y un depósito impermeable, con retiro por camión barométrico.</li> <li>Incorporación de pileta de lavado de mixer y gestión de efluentes.</li> </ul>
Emisión de material particulado	<p>El material particulado (polvo) puede causar molestias en la población cercana.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Se regarán los acopios para evitar la propagación de ese material.</li> </ul>
Emisiones sonoras	<p>El tránsito y los trabajos de obra generarán ruidos que podrían molestar a la población cercana.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Dado que el potencial impacto se entiende de significancia baja, no hay necesidad de implementar medidas de gestión.</li> </ul>
Contingencias: <ul style="list-style-type: none"> <li>Derrame de hidrocarburos</li> </ul>	<p>En caso de contingencia ante derrame de hidrocarburos,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Se implementará el protocolo establecido con kits de actuación ante derrames.</li> </ul>

Tabla 5: Impactos durante fase de operación

<b>Impacto/aspecto</b>	<b>Descripción del impacto social</b>
<b>Fase operación</b>	
Mejora de la calidad de vida en la actual traza de Ruta 6	El desvío del tránsito de la vía principal de San Ramón podría mejorar las condiciones de vida en salud y en calidad de los ciudadanos que viven por la calle principal de la localidad.
Desarrollo productivo en la zona	La nueva ruta y los nuevos puentes brindarán mayores potencialidades al sector productivo local, promoviendo el desarrollo de nuevos emprendimientos.
Mejora en la conectividad	El proyecto y la construcción del nuevo puente generará un cambio en la conectividad de la zona, ya que superará el inconveniente que se genera cuando crece el Río Santa Lucía: el corte del pasaje entre Florida y Canelones.

<i>Impacto/aspecto</i>	<i>Descripción del impacto social</i>
<b>Fase operación</b>	
<i>Emisiones sonoras</i>	<p><i>Los niveles de ruido proyectados durante la fase de operación para la zona del baipás de San Ramón están por debajo de los límites máximos permisibles.</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li><i>• Por esta razón no se requerirá implementar medidas de mitigación.</i></li><li><i>• De todas maneras, las quejas y reclamos que eventualmente tuvieran lugar en materia de ruido serán canalizadas mediante mecanismos de recolección de reclamos.”</i></li></ul>

### **3. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS**

En base a las entrevistas realizadas y al trabajo de relevamiento de información, en el apartado 3.2 se presenta el análisis de los resultados, con la identificación de los temas sensibles, las preocupaciones de los propietarios afectados por la nueva traza de la Ruta 6 y un análisis de los impactos sociales. Para observar con mejor claridad la postura de los propietarios afectados, se incluirán citas de las entrevistas a lo largo del informe.

#### **3.1 Percepción social**

##### **3.1.1 Nivel de conocimiento sobre el proyecto**

Los propietarios mostraron un alto nivel de conocimiento sobre el proyecto. Buena parte de la muestra entrevistada estuvo enterada de la audiencia pública que hubo a finales de diciembre del 2019 entre vecinos, autoridades de la empresa constructora y del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Sin embargo, la participación de este grupo en esa instancia fue poca.

Esa instancia pública no fue la principal vía por la que recibieron la información sobre el proyecto. Los entrevistados anunciaron que recibieron información a través de medios de prensa locales, charlas informales entre los vecinos y otras vías formales, como el Municipio.

##### **3.1.2 Percepción general sobre el proyecto**

La percepción que tiene este grupo de afectados sobre el proyecto es positiva. Los expropiados observan que el emprendimiento servirá para dotar a la zona de mejor conectividad, asegurar el pasaje entre San Ramón y Florida, mejorar el tránsito en la localidad y el tránsito de producción.

Los propietarios afectados entienden que el proyecto es beneficioso para la localidad y la región, como lo describe la propietaria 5 a continuación.

*“Yo lo veo bien al proyecto, por muchas cosas. Por las crecientes, por ejemplo. Chamizo queda sin conexión y sin conectividad hacia San Ramón cuando llueve y se corta el paso. Tenemos que dar vuelta por Tala y son bastantes kilómetros. Por ahí nos quedaría un poco más cerca. Eso no lo veo mal. Me afecta en el sentido del campo”.* Propietaria cinco, 72 años. Jubilada.

Otro de los aspectos positivos percibidos por los expropiados es el que refiere al tránsito. El proyecto del baipás logrará quitar el pasaje del tránsito pesado por la zona urbana de San Ramón, lo que dará, en primer lugar, una mejor seguridad vial a la localidad, y por otra mejorará el tránsito de carretera.

*“Creo que es necesario para la zona. Se evitaría el pasaje por la ciudad del tránsito pesado, y se mejoraría el tránsito dentro del pueblo. (Pero) Tenemos que hablar con la gente del Ministerio de Obras Públicas que no han venido a tasar. No hemos hablado de precios, ni nada”.* Propietario uno, 69 años. Médico.

*“El baipás está pensado para el tránsito pesado. Todos baipás sirve porque acortás tiempo al evitar pasar por el pueblo. Eludís los problemas de reducir la velocidad, del tránsito de motos y de peatones. Lógicamente es una ventaja”.* Propietario cuatro. Funcionario Conaprole, 49 años.

Una controversia que surgió durante las entrevistas fue la posible afectación que pueda haber en el comercio de la zona urbana, sobre todo en aquellos emprendimientos ubicados sobre la vía principal de San Ramón, que con la nueva traza tendría un nivel de tránsito menor y, en consecuencia, habría un perjuicio económico.

Los entrevistados mencionaron este aspecto. Algunos de ellos señalaron que los pobladores locales “más dolidos” con el proyecto son los que tienen este tipo de comercios, pero la mayoría de los entrevistados matizaron esa afirmación y pusieron en duda la actividad comercial que genera el pasaje de tránsito por la zona urbana.

*“Creo que no le va a impactar (al comercio). Decime qué camionero te compra en una tienda, en un supermercado. Van a seguir pasando autos, se va a seguir transitando. Comercialmente no se va a afectar. San Ramón vive con la gente del pueblo. Los camioneros pasan volando, no consumen. En ese sentido va a favorecer que no haya polvo y el tránsito en el pueblo”.* Propietaria seis. Ama de casa, 36 años.

La mayoría de los entrevistados observaron aspectos positivos en algunos impactos que se darían una vez quede operativa la ruta: actualmente, en la zona urbana de San Ramón y por el estado de las calles, los pobladores sufren las emisiones sonoras y de polvo que genera el tránsito que pasa por el casco urbano. Estas emisiones se verían disminuidas una vez el tránsito sea desviado.

*“El problema del polvo es que es un problemón para la salud. Con todo el movimiento que hubo de obras, por el saneamiento y el tránsito diario, el polvo termina adentro de las viviendas. Hay gente que vive con las casas herméticas”.* Propietario cuatro. Funcionario Conaprole, 49 años.

### **3.1.3 Temas sensibles y preocupaciones derivadas del proyecto**

En línea con una postura positiva acerca del proyecto, las preocupaciones de este grupo de actores afectados están vinculadas en gran medida al proceso de expropiación y la afectación a su unidad productiva. En un segundo escalón aparece lo relacionado con el cuidado de la flora y la fauna de la cuenca del Río Santa Lucía, un aspecto que surgió desde los propios propietarios afectados.

La afectación a la unidad productiva aparece como el aspecto de más preocupación por parte de los entrevistados. Si bien las situaciones varían en la particularidad de cada caso, todos los propietarios verían afectada su actividad productiva. Y a pesar de que anteponen el interés general y destacan las ventajas que otorgará el proyecto, muestran preocupación por la falta de información sobre el proceso de expropiación.

*“No sé cómo es el tema de los padrones, no sé qué va a pasar después. Quién se ocupa de los planos nuevos, por ejemplo. Falta información sobre el proceso de expropiación. Soy bastante inteligente como para pensar que no puedo oponerme a las cosas que se vayan haciendo, pero tampoco quiero que me den dos reales por algo que era mío y que me hice con sacrificio. El proyecto es algo bueno, es algo positivo. No puedo evaluar el grado de afectación de mi campo, porque no han venido y me han dicho acá va a cortar, acá va a pasar la ruta. Esas cositas no las sé, pero no me voy a interponer al diálogo”.* Propietario siete. Funcionario de Conaprole, 50 años.

Ante esta situación de preocupación de los propietarios afectados por el proceso de expropiación, y como medida de mitigación, se inició un proceso de seguimiento del plan de expropiaciones con el fin de asegurar que los resultados de los eventuales procesos de desplazamiento físico o económico sean acordes con la Norma de Desempeño 5 del IFC.