



**URUGUAY  
EN MARCHA**



**MODO FERROVIARIO**

**RECUPERAR EL MODO  
FERROVIARIO PARA POTENCIAR  
EL DESARROLLO DEL PAÍS**

**INFRAESTRUCTURA VIAL**

**OBJETIVO CUMPLIDO:  
ELEVAR EL ESTÁNDAR DE  
LAS RUTAS**

**DESARROLLO PORTUARIO**

**INFRAESTRUCTURA PORTUARIA  
EN CONSTANTE CRECIMIENTO**



# CONTENIDO



**4** Instituciones sociales reciben apoyo para reparar sus instalaciones

**15** Recuperar el modo ferroviario para potenciar el desarrollo del país

**20** Servicios de balsas de Hidrografía realizaron casi 60 mil viajes por año

---

## **29 APORTES DEL MTOP PARA EL RESCATE DE ÍCONOS DE LA CULTURA NACIONAL**

---



**FERROCARRIL CENTRAL**



**INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN CONSTANTE CRECIMIENTO**

**22** Puerto de Juan Lacaze: Una obra que permite el desarrollo turístico y laboral de la zona

**26** Acercando la información a la ciudadanía a través de nuevas tecnologías

**36** Convenios sociales

## EDITORIAL

Hace cinco años asumíamos nuevamente un desafío importante: poner en condiciones la infraestructura del país para asegurar las condiciones que garantizan el crecimiento y el desarrollo del Uruguay. Rehabilitar las rutas, acondicionar los puertos, reactivar el modo ferroviario, mejorar el sistema de transporte nacional y mantener el patrimonio arquitectónico nacional son desafíos que requirieron un esfuerzo de inversión muy importante para el conjunto de los uruguayos.

En materia de vialidad alcanzamos inversiones que han sido récord en la historia del país, para que todas las rutas nacionales se encuentren en condiciones de circulación y soporten cada vez mayores toneladas de cargas. El país cuenta con rutas cómodas y seguras, con puentes más anchos y fuertes, con mayor iluminación y con mejores señales. Y para su mejor preservación, se incorporó tecnología para monitorear que las cargas que circulan cumplan con la normativa.

Hemos procurado fortalecer el sistema de puertos alcanzando cifras récord de inversión en 2017 y trabajando en la aprobación de un plan maestro en conjunto con el resto de la comunidad portuaria. También avanzamos en el dragado del canal Martín García y del río Uruguay, así como en la profundización del puerto de Montevideo. Este último se transformará significativamente cuando culminen las obras que hemos puesto en marcha. También se han acondicionado los puertos deportivos con mejores instalaciones y servicios para los nautas.

En materia ferroviaria logramos avanzar en un camino que parecía muy difícil. Pusimos en marcha el Ferrocarril Central, el proyecto ferroviario más importante de los últimos años en el país, que nos permitirá pasar de un ferrocarril del siglo XIX a un ferrocarril del siglo XXI. Su recuperación no solo permitirá mejorar la eficiencia del sistema logístico del país, sino empezar a soñar con la recuperación del transporte de pasajeros por tren, como lo hicimos con el servicio entre Tacuarembó y Rivera.

Hoy tenemos un sistema de transporte más equitativo. El subsidio al boleto estudiantil, por el que miles de estudiantes concurren a sus lugares de estudio, es una política que nos enorgullece. La política de convenios sociales nos ha ayudado a que cientos de organizaciones sociales del país hayan podido rehabilitar sus instalaciones y mejorar el servicio que brindan día a día a miles de uruguayos.

Estamos muy satisfechos con lo realizado, aunque sabemos que no está todo hecho. La política de transporte e infraestructura requiere de una inversión y atención permanente, más allá de los gobiernos. Esperamos que se continúe por el camino de constante crecimiento, generando las condiciones para el bienestar de todos los uruguayos.

Víctor Rossi  
Ministro de Transporte y Obras Públicas

## AUTORIDADES

**MINISTRO**  
Sr. Víctor Rossi

**SUBSECRETARIO**  
Sr. Jorge Setelich

**DIRECTORA GENERAL DE SECRETARÍA**  
Dra. Alba Florio

**DIRECTOR NACIONAL DE VIALIDAD**  
Sr. Leonardo Cola

**DIRECTOR NACIONAL DE HIDROGRAFÍA**  
Ing. Andrés Nieto


**DIRECTORA NACIONAL DE ARQUITECTURA**  
Arq. Renée Fernández

**DIRECTOR NACIONAL DE TOPOGRAFÍA**  
Ing. Agrim. Jorge Franco

**DIRECTOR NACIONAL DE TRANSPORTE**  
Sr. Felipe Martín

**DIRECTOR NACIONAL DE PLANIFICACIÓN Y LOGÍSTICA**  
Ing. Pablo Genta

**DEPARTAMENTO DE COMUNICACIÓN INSTITUCIONAL**

 [difusion@mtop.gub.uy](mailto:difusion@mtop.gub.uy)  
[contenidosweb@mtop.gub.uy](mailto:contenidosweb@mtop.gub.uy)

 [www.mtop.gub.uy](http://www.mtop.gub.uy)

 @mtopuy

 @mtopuy





Ruta 26

# COMPROMISO CUMPLIDO: ELEVAR EL ESTÁNDAR DE LAS RUTAS

---

**En julio de 2015, el gobierno nacional anunció un plan de infraestructura superior a los 12 mil millones de dólares, destinados a elevar la calidad de la infraestructura disponible. Parte de esta inversión estuvo destinada al fortalecimiento de la infraestructura vial para hacer frente al incremento del volumen de carga experimentado en el país, que se ha multiplicado en los últimos años.**

Rehabilitación de rutas, refuerzo y ensanche de puentes, construcción de dobles vías y habilitación de terceros carriles, son algunas de las acciones implementadas por el gobierno nacional para que el tránsito de cargas y de pasajeros circule de forma más ágil y segura.

Con una inversión sostenida que llegó a 480 millones en 2017, superó los 500 millones en 2018, y que alcanzó los 496 millones en 2019, se logró elevar el estándar general de las rutas nacionales y eliminar los puntos críticos de la red vial del país.

#### **Ruta 8. Doble vía entre Pando y ruta 11**

La ruta 8 es uno de los principales corredores del país. Se trata de una vía que une la capital con la localidad de Aceguá, en Cerro Largo. La ruta une cinco departamentos, vinculando una valorable cantidad de localidades. En el período, esta ruta tuvo intervenciones en casi toda su extensión.

Una de las transformaciones más significativas fue la construcción de una doble vía de 14 kilómetros, entre Pando y ruta 11. Además, se construyó un puente nuevo sobre el arroyo Pando, de 166 metros de largo, y un pasaje ferroviario.

En el trayecto se construyeron cuatro rotondas con pavimento de hormigón para dar seguridad en los cruces con caminos que hasta el momento generaban problemas. Además, se uniformizó la señalización en su totalidad, se colocaron barreras metálicas y se construyeron canchales centrales.

Las obras generan mayor seguridad y confort a quienes viven en esta zona densamente poblada. En Pando vi-

ven unas 26 mil personas, mientras que Empalme Olmos cuenta con unos 4 mil habitantes. En promedio, transitan por día alrededor de 12.500 vehículos, en su mayoría autos y, en menor medida, camiones y ómnibus. La doble vía permite desahogar el tránsito durante los fines de semana, cuando se ve incrementado el flujo de tránsito de forma considerable.

#### **Ruta 101. Doble vía**

La ruta 101 forma parte de uno de los corredores logísticos más importantes, uniendo las rutas Interbalnearia, 102, 8 y el bypass de la ciudad de Pando. Se trata de un corredor logístico e industrial muy importante que atraviesa una zona que incrementó su actividad económica en los últimos años.

En el período se avanzó en la concreción de obras para garantizar una circulación más fluida y segura, en función del incremento de las cargas que por allí se transportan.

Se inauguró la construcción de una doble vía en ruta 101, entre ruta 102 y el bypass de Pando. Ambas vías están separadas por un canchero, cada una con dos carriles. La inversión realizada fue de 19 millones de dólares.

Las obras acompañan el crecimiento poblacional y urbano de la zona, que se ha transformado considerablemente durante los últimos 15 años. El entramado urbano requiere de una infraestructura que sea capaz de organizar la circulación, garantizando condiciones seguras para los usuarios.

A lo largo del tramo se construyeron rotondas en la entrada al Parque de las Ciencias y en las intersecciones con la calle Ponce de León, la avenida a Rambla Costanera y

**“El compromiso de que haya una inversión anual de 500 millones de dólares por año para el sistema vial del país es la única fórmula que hace que estos proyectos sean posibles”.**

**Ministro Víctor Rossi**



Ruta 8





los caminos El Gallo y Los Horneros, frente a la Escuela Militar de Aeronáutica. También se instalaron semáforos y nuevas señales.

Junto con la doble vía de ruta 8, es posible concretar un corredor de salida hacia el este del país, capaz de contribuir al descongestionamiento de la ruta Interbalsearia que enfrenta una importante circulación de vehículos en temporada de verano. En el futuro, el circuito alternativo deberá complementarse con la extensión de la doble vía de ruta 8 hasta ruta 9 y desde allí hacia Los Cardos, en Maldonado.

### Ruta 3. Trinidad

Ruta 3 conecta el país de sur a norte a lo largo de casi 600 kilómetros, uniendo departamentos como San José, Flores, Río Negro, Paysandú, Salto y Artigas, hasta el límite con Brasil.

La ruta es sumamente relevante, no solo para el traslado de la producción sino también para la promoción del turismo, particularmente en el departamento de Flores. En los últimos años, el aumento de las cargas transportadas, generó la necesidad de reforzar esta vía.

Uno de los tramos que más se deterioraban es el que va desde Trinidad hasta Paso del Puerto, de aproximadamente 52 kilómetros de extensión. Por este motivo, se rehabilitó la ruta en hormigón, asegurando su estabilización. Se trata de una rehabilitación de gran calidad, las obras implicaron colocación de hormigón con tecnología white-topping, una técnica moderna que se aplica en las rutas más exigidas porque garantiza mayor durabilidad y resistencia. Esta tecnología ha dado muy buenos resultados en las rutas nacionales en las que se ha aplicado.

Además, la rehabilitación implicó el bacheo con mezcla asfáltica, corrección de drenajes, construcción de banquetas, así como la señalización horizontal y vertical en todo el tramo.

### Ruta 30. Artigas

El gobierno nacional cumplió con el compromiso de rehabilitar ruta 30. La rehabilitación de la ruta ha sido parte de un reclamo histórico de las personas que viven en el norte del país. En 2016, durante la sesión abierta del Consejo de Ministros en Pueblo Sequeira, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas manifestó a los vecinos su compromiso para reconstruir esta ruta de punta a punta.

Esta ruta tiene una extensión de algo más de 260 kilómetros; uniendo las rutas 3 y 5. Es una vía de comunicación relevante para la integración regional entre Uruguay, Argentina y Brasil, tanto para el transporte de carga, como de pasajeros. Desde hace tiempo presentaba rezagos en materia de mantenimiento.

Si bien no es de las rutas más transitadas, es una vía importante porque conecta localidades de los departamentos Artigas, Salto y Rivera. Los vecinos de Tomás Gomenoso, Paso Farías, Javier de Viana, Artigas, Cerro Signorelli, Cerro San Eugenio, Cerro Ejido, Pintadito, Masoller y Tranqueras, necesitan de la ruta 30 para comunicarse entre sí. Se trata de pueblos muy diferentes que nuclean a más de 50 mil personas.

En 2018 se inauguró el tramo que va desde ruta 5 hasta la ciudad de Artigas. En 2019 se trabajó en el resto del trayecto, desde Artigas a Bella Unión.

Además de la rehabilitación se construyeron cuatro puentes, ubicados sobre los arroyos Tres Cruces y Cuaró y so-

bre las cañadas La Bomba y La Comisaría. También se ensanchó y reforzó el puente sobre el arroyo Pelado.

### Ruta 8. Treinta y Tres y Melo

Quienes viven en Melo, hace muchos años reivindicaban la necesidad de tener una ruta en condiciones. En este período se dio respuesta a los vecinos del noreste, que ahora cuentan con una ruta de calidad.

Se trata de una vía fundamental, dado que conecta la capital de Cerro Largo con el resto del país y porque, además, es parte de un corredor internacional que conecta con Brasil, una de las economías más grandes de la región.

Parte de la rehabilitación comprendió el trayecto completo entre Treinta y Tres y Melo, desde el kilómetro 310 al kilómetro 393. Este tramo estaba en mal estado dado que hacía mucho tiempo que no se rehabilitaba. Las obras, que se ejecutaron durante 15 meses, consisten en rehabilitación y ensanche de la ruta.

Se rehabilitó la base del pavimento, se hizo carpeta asfáltica y mejoras en seguridad. Además, se construyeron 11 kilómetros de terceras vías para descongestionar la zona donde se hacían largas colas atrás de los camiones.

También se hizo alguna rectificación en las curvas, para que la circulación sea más cómoda y segura. En materia de señalización, se cambió la cartelería y se pusieron bordes sonorizados para avisar a los conductores cuando están desviándose de la ruta. La inversión en este tramo fue de 193 millones de pesos.

En 2019 finalizaron las obras de rehabilitación en el tramo que va desde Melo hasta Aceguá, en la frontera con Brasil. De esta forma se recuperaron más de 30 kilómetros de ruta entre ambas localidades y la ruta 8 quedó en buenas condiciones a lo largo de toda su extensión.

### Ruta 2. Rosario y Florencio Sánchez

Ruta 2 es una ruta reconstruida y mantenida en muy buenas condiciones a lo largo de todo su trayecto, desde el cruce con ruta 1 hasta Fray Bentos, donde conecta el país con la República Argentina.

Recuperar ruta 2 fue una de las prioridades que la cartera se trazó al inicio de la gestión. Si bien se trabajó a lo largo de toda su extensión, el tramo que va desde Rosario a Florencio Sánchez requería una atención particular dado que presentaba condiciones muy inseguras para los usuarios. Antes de su recuperación, este tramo era muy angosto, con árboles muy próximos a la calzada, con subidas y bajadas pronunciadas y puentes angostos. Tenía todos los obstáculos que una ruta puede tener.

De esta forma, se construyeron 53 kilómetros de ruta nueva en carpeta asfáltica, a lo largo del tramo que une ambas localidades. El conjunto de obras realizadas, que demandaron una inversión de aproximadamente 28 millones de dólares, cambió la realidad de esta vía y la convirtió en una ruta más segura para los vecinos y los usuarios.

Se hizo un ensanche de la plataforma, que pasó de tener 6.5 metros a tener 11. Se retiraron todos los árboles que estaban sobre los costados -alrededor de 7 mil- y se construyeron banquetas. Las obras incluyeron dos puentes nuevos sobre los arroyos Encierro y Sauce, sustituyendo los viejos puentes, que eran angostos. También se hicieron correcciones altimétricas para dar más seguridad a quienes circulan.

Tanto en Rosario como en Florencio Sánchez se reconstruyeron los pasajes urbanos. En Rosario se rectificó la llamada curva de Hoffman, conocida por los frecuentes accidentes que se generaban en ella. También se hizo un empalme nuevo hacia Picada Benítez, que genera más comodidad y seguridad en la circulación.

Por su parte, en Florencio Sánchez se construyó un desvío de tránsito pesado hacia ruta 12, con una rotonda de ingreso para evitar que los camiones crucen la ruta, lo que mejoró la seguridad en la localidad. Allí también se agregó una ciclovía.

### Ruta 26, entre ruta 3 y Paso Aguiar

La ruta 26 es una vía muy importante en el país. Se trata de una ruta transversal, que cruza Uruguay de oeste a este, uniendo localidades de Paysandú, Tacuarembó y Cerro Largo, desde el cruce con ruta 3 hasta Río Branco. Es una ruta fundamental para el traslado transversal de la producción. Su rehabilitación es una necesidad estratégica. Al inicio del período, esta vía había caído en una situación de mucho deterioro. No estaba preparada para soportar la carga que en Uruguay se multiplicó durante los últimos años.



Ruta 26



Desde la cartera se ha encarado el trabajo de ruta 26 como un corredor. Se realizaron trabajos a lo largo del tramo que va desde ruta 3 hasta Paso Aguiar.

Además de rehabilitación, las obras implicaron ensanche, señalización, una rotonda en el cruce con ruta 3 y otra en la intersección de ruta 26 con la avenida República Argentina en Tacuarembó, así como el ensanche y refuerzo de los puentes angostos sobre los arroyos Araújo y Soto.

De esta forma se transformó en una ruta nueva. De a poco, su estado ha ido cambiando y se ha logrado elevar su estándar.

### Ruta 15. La Paloma

En temporada miles de personas viajan a nuestras costas, transitando por las diferentes rutas nacionales. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas ha invertido en el circuito de rutas que nos llevan a los lugares de descanso, rehabilitándolas, ensanchando puentes, construyendo rotondas e iluminando los tramos de entrada a los diferen-

tes balnearios.

Una de ellas es ruta 15, que conecta el balneario La Paloma con la capital de Rocha. Allí se realizaron obras de rehabilitación y también se ensacharon los puentes sobre los arroyos Las Conchas y La Palma.

Estos puentes son muy importantes, no solo porque son transitados por quienes viven en La Paloma y Rocha -ciudades que se conectan por ruta 15-, sino por el intenso flujo de tránsito existente en temporada turística.

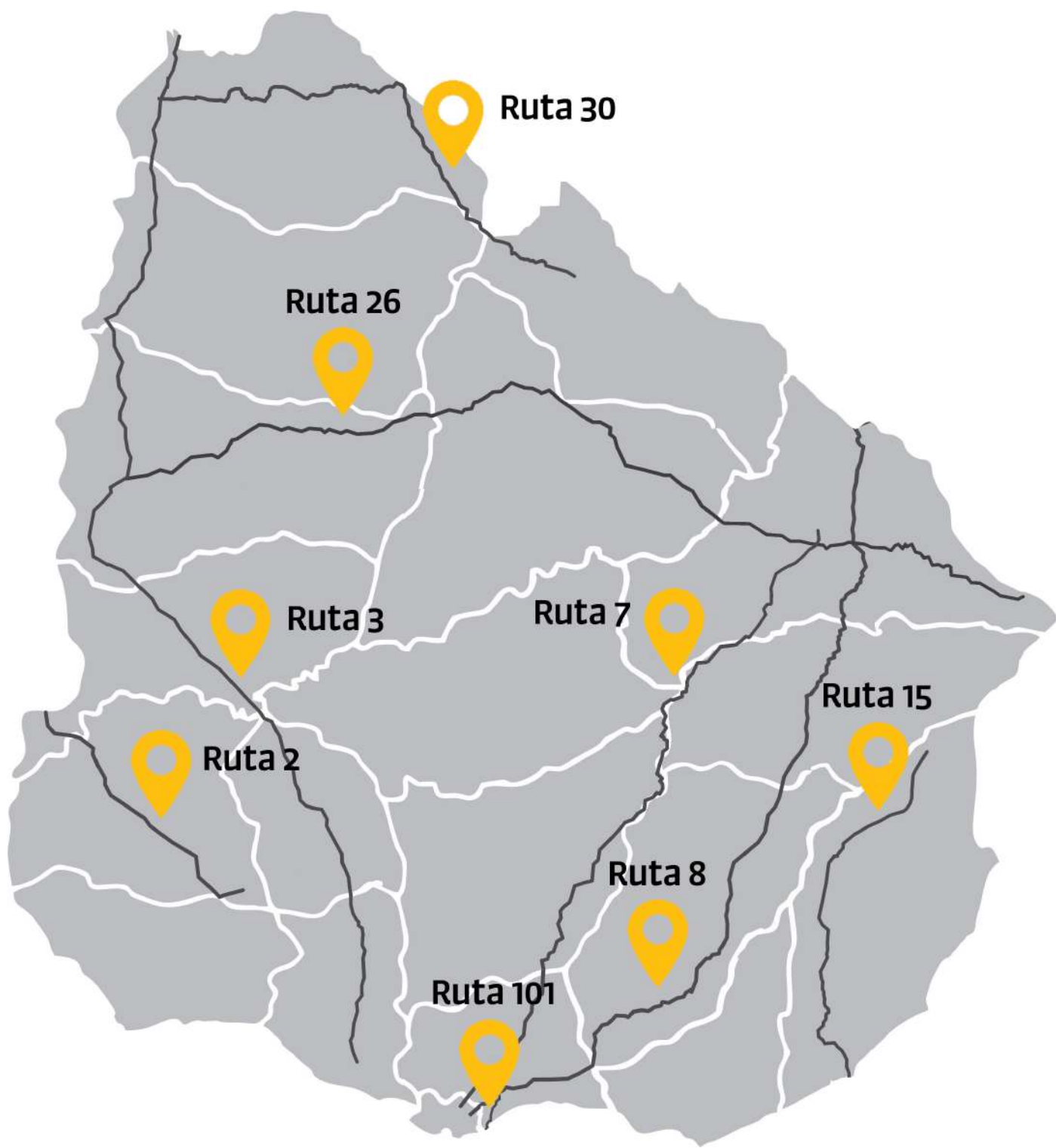
La angostura de los puentes generaba algunos problemas en la circulación. Los vehículos de una de las sendas tenían que esperar hasta que pasen los vehículos que venían por la senda contraria. El ensanche solucionó el problema.

En el cruce con ruta 10 se construyó una rotonda que le ha dado un cambio sustancial a la organización de la circulación. Estas obras ponen en condiciones la infraestructura vial de la zona para el disfrute de vecinos y veraneantes. Se trata de obras que hace tiempo eran demandadas por los vecinos rochenses y que generaron un cambio trascendental para el flujo de tránsito en el balneario.



Ruta 101





# FERROCARRIL CENTRAL

---









## La construcción del Ferrocarril Central es una realidad. Las obras que permitirán reactivar el modo ferroviario en Uruguay ya se encuentran en ejecución y generarán 2 mil puestos de trabajo directos.

El Ferrocarril Central es una oportunidad inmejorable para la reactivación del modo ferroviario en el país. En el futuro, el ferrocarril será cada vez más importante como sistema de transporte y la cartera se propuso recuperar los niveles de carga transportada por ferrocarril que con los años se han ido perdiendo. Para ello, es necesario poner en condiciones la infraestructura existente y que retome un lugar central en la logística nacional.

La recuperación del principal ramal ferroviario es uno de los objetivos que se ha propuesto el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y tras el inicio de las obras el proyecto comienza a convertirse en realidad.

El proyecto consiste en la construcción y mantenimiento de 273 kilómetros de vías férreas entre el puerto de Montevideo y la ciudad de Paso de los Toros, llevándolas a un estándar superior que permitirá la circulación de trenes de carga a 80 kilómetros por hora y 22,5 toneladas por eje. En las zonas pobladas estas velocidades se reducirán considerablemente, según el caso, hasta los 30 kilómetros por hora.

La inversión será cercana a los 1000 millones de dólares. Por el Ferrocarril Central se transportarán cuatro millones de toneladas.

La inversión supone una mirada al futuro pensando en el

Uruguay logístico. Es la oportunidad de tener un transporte más ágil y barato. Este proyecto, sumado a la ya rehabilitada línea Rivera – Paso de los Toros y a la rehabilitación de la línea litoral, consolida la ampliación de la oferta de transporte ferroviario para las cargas nacionales y regionales, complementando los modos hasta ahora utilizados. Los primeros 28 kilómetros, de Montevideo a Progreso, serán de doble vía. Para las obras se importarán 877 kilómetros de riel. Durante todo el trayecto se colocará balasto, sobre el cual se montará la vía.

El proyecto requiere la fabricación de casi 600 mil durmientes. Por ello, se abrirá una fábrica de durmientes en Florida. También se construirán 71 alcantarillas, 66 puentes de hormigón y se reforzarán 10 puentes existentes en el trayecto.

El proyecto también implica la construcción de dos trincheras y una pasarela. Una de las trincheras se ejecutará en Montevideo, en las calles Uruguayana y Capurro. La otra se construirá en Las Piedras. Se trata de obras que durarán 24 meses en ejecución y que implican coordinación con otros actores para garantizar la movilidad de los ciudadanos.

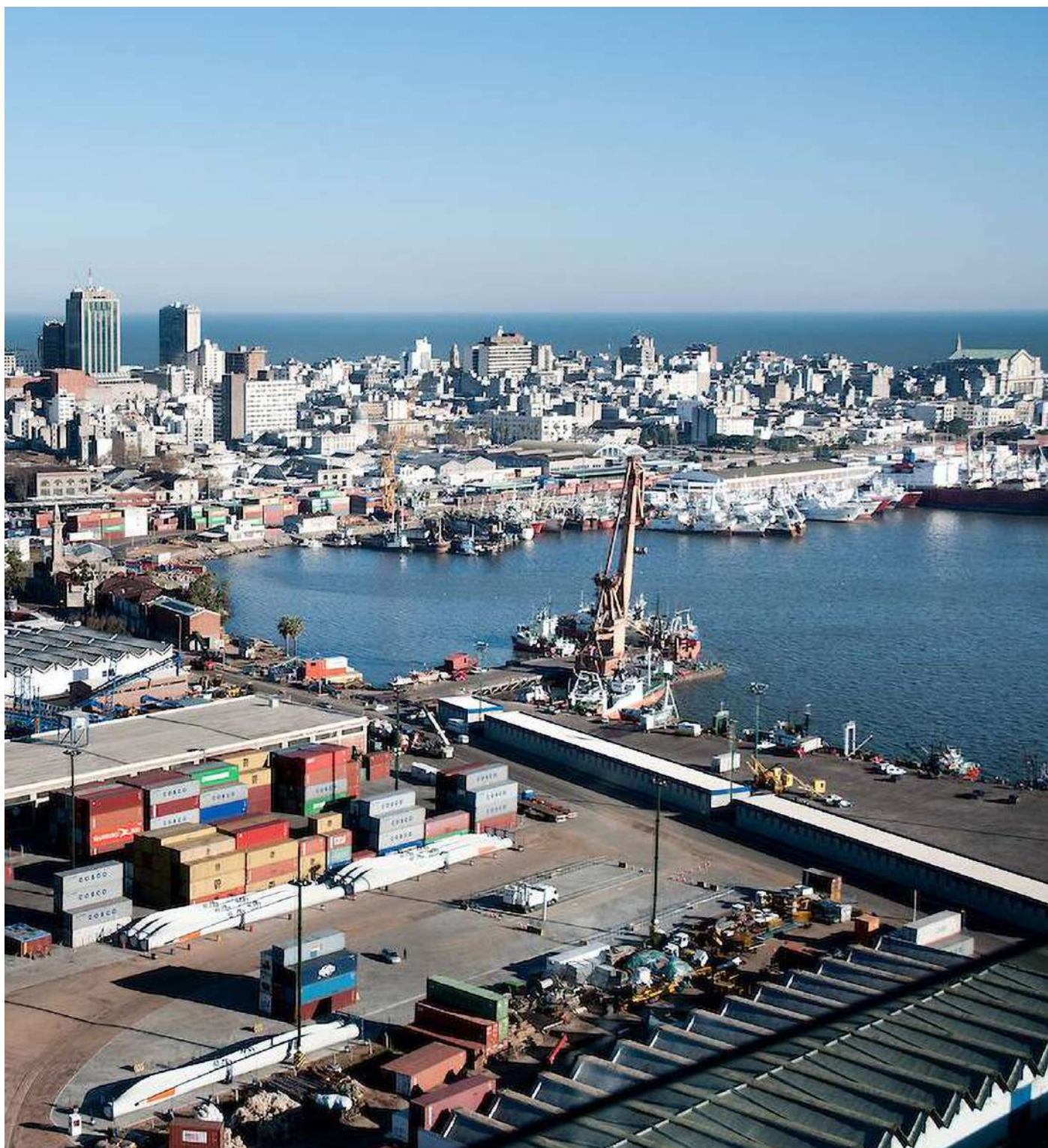
Otro de los puntos altos del proyecto es la señalización, que se instalará con el máximo estándar de seguridad. También se colocará un cerco en zonas urbanas y rurales y se habilitarán nuevos pasos a nivel, con señales más perceptibles para los usuarios.

Se instalará un sistema de seguridad y control de última generación que permitirá tener una visión en tiempo de real de los movimientos ferroviarios en el tramo y la posibilidad de actuaciones inmediatas en caso de incidentes. Este sistema brindará la posibilidad de mejorar sustancialmente la seguridad en las interacciones con el tránsito vial. En los pasos a nivel se instalarán sistemas de protección de última generación que permitirán un cruce seguro y dinámico de los trenes por la malla vial. En promedio, en un paso a nivel, las barreras estarán bajas entre 90 y 120 segundos cada vez que pase un tren.



“Es una mirada a futuro pensando en el Uruguay logístico”





# PROYECTAR EL TRANSPORTE DE CARGAS CON UNA MIRADA ESTRATÉGICA

---



## Planificar la infraestructura y la logística es fundamental para convertir al Uruguay en un hub regional. La planificación requiere de información para que las decisiones en materia de inversión sean eficaces. Desde la Dirección Nacional de Planificación y Logística se llevó a cabo un estudio de demanda y se elaboró un modelo de asignación modal de transporte interurbano de cargas en el país.

Para la preparación de esta herramienta, se tomó como base un modelo de proyección de la demanda esperada de transporte de cargas con origen en la producción nacional y su distribución y asignación modal, desde su origen hasta destinos intermedios y finales. El modelo se desarrolló sobre la plataforma VISUM, que se utiliza para estudios de simulación de tránsito urbano de pasajeros, que se adaptó para transporte interurbano de cargas. Durante este período, fue necesario actualizar los datos de base del modelo y generar los vínculos con las principales fuentes de origen público y privado vinculadas a la producción agroindustrial. Asimismo, se calibraron parámetros que afectan los resultados que arroja el modelo para poder contar con mejores niveles de precisión en el análisis de escenarios.

El resultado del trabajo es un Modelo de Proyección de

la Demanda de Transporte de cargas derivadas de la producción nacional y su asignación a las redes de transporte, donde se simulan resultados de diferentes escenarios de producción y horizontes temporales y cómo se utiliza la oferta de infraestructuras de transporte y servicios asociados.

Se decidió profundizar en el vínculo entre el MTOP y la academia, con el objetivo de actualizar la información que alimenta al modelo, así como ampliar y perfeccionar el uso del mismo mediante la capacitación del personal técnico-profesional especializado en el tema.

El modelo constituye una herramienta muy valiosa para apoyar las decisiones en materia de planes de inversión quinquenal a nivel multimodal, para estudiar los impactos del desarrollo de iniciativas productivas, de nuevas infraestructuras o modificación de las existentes.



### OBSERVATORIO

Desde el inicio del período se tomó la decisión estratégica de centralizar en la DINAPLO toda la información que se genera en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, relativa al transporte en todas sus modalidades, la oferta de infraestructura y las actividades logísticas asociadas. También se fueron incorporando datos que generan operadores privados, utilizando los vínculos con los principales actores a través de la actividad del Instituto Nacional de Logística.

De esta forma, se diseñó y se desarrolló el Observatorio Nacional de Infraestructura, Transporte y Logística del Uruguay, donde se nuclea toda la información relativa al sector. El Observatorio, de acceso público, cuenta con más de 80 indicadores relativos a la temática y estudios específicos. Es posible acceder a través del sitio web institucional del MTOP. La información en línea puede filtrarse por períodos de tiempo para observar cómo evolucionaron los distintos indicadores.

**“Queremos que la DINAPLO se desarrolle en el MTOP para empezar a construir las respuestas que el país necesita, para respaldar el actual nivel de producción y sobre todo para facilitar, promover y ayudar al proceso de crecimiento”**  
Ministro Víctor Rossi





# RECUPERAR EL MODO FERROVIARIO PARA POTENCIAR EL DESARROLLO DEL PAÍS

En este período hubo una fuerte apuesta a recuperar el modo ferroviario en el país. Uno de los objetivos estratégicos fue dotar al sistema ferroviario de mayores posibilidades de incorporarse al sistema de transporte nacional, dadas las características de las nuevas cargas que se generan en el país y a nivel regional.

Se trabajó en la reforma de aspectos regulatorios, así como en el diseño, estudio e impulso a las inversiones en rehabilitación de las vías férreas.

El Ferrocarril Central no es el único proyecto en marcha para recuperar el modo de transporte ferroviario. A este proyecto se suma la rehabilitación del ramal Paso de los Toros – Rivera y la rehabilitación de la línea del litoral.

La rehabilitación del tramo entre Paso de los Toros y Rivera implicó la realización de obras a lo largo de 310 kilómetros, a través de los cuales se colocaron rieles y durmientes, se reconstruyeron banquetas, cunetas y se ampliaron los desvíos en diferentes estaciones. La nueva infraestructura permite la circulación de trenes de carga de 20 toneladas por eje a 50 kilómetros por hora, asegurando la posibilidad de que circulen equipos modernos con mayor capacidad para el transporte de cargas.

La inversión realizada para recuperar este tramo alcanzó los 75 millones de dólares, de los cuales aproximadamente 50 millones fueron aportados por el Fondo de Convergencia Estructural del MERCOSUR (FOCEM). Los 25 millones de dólares que completan la inversión provienen de fondos presupuestales que el gobierno ha destinado.

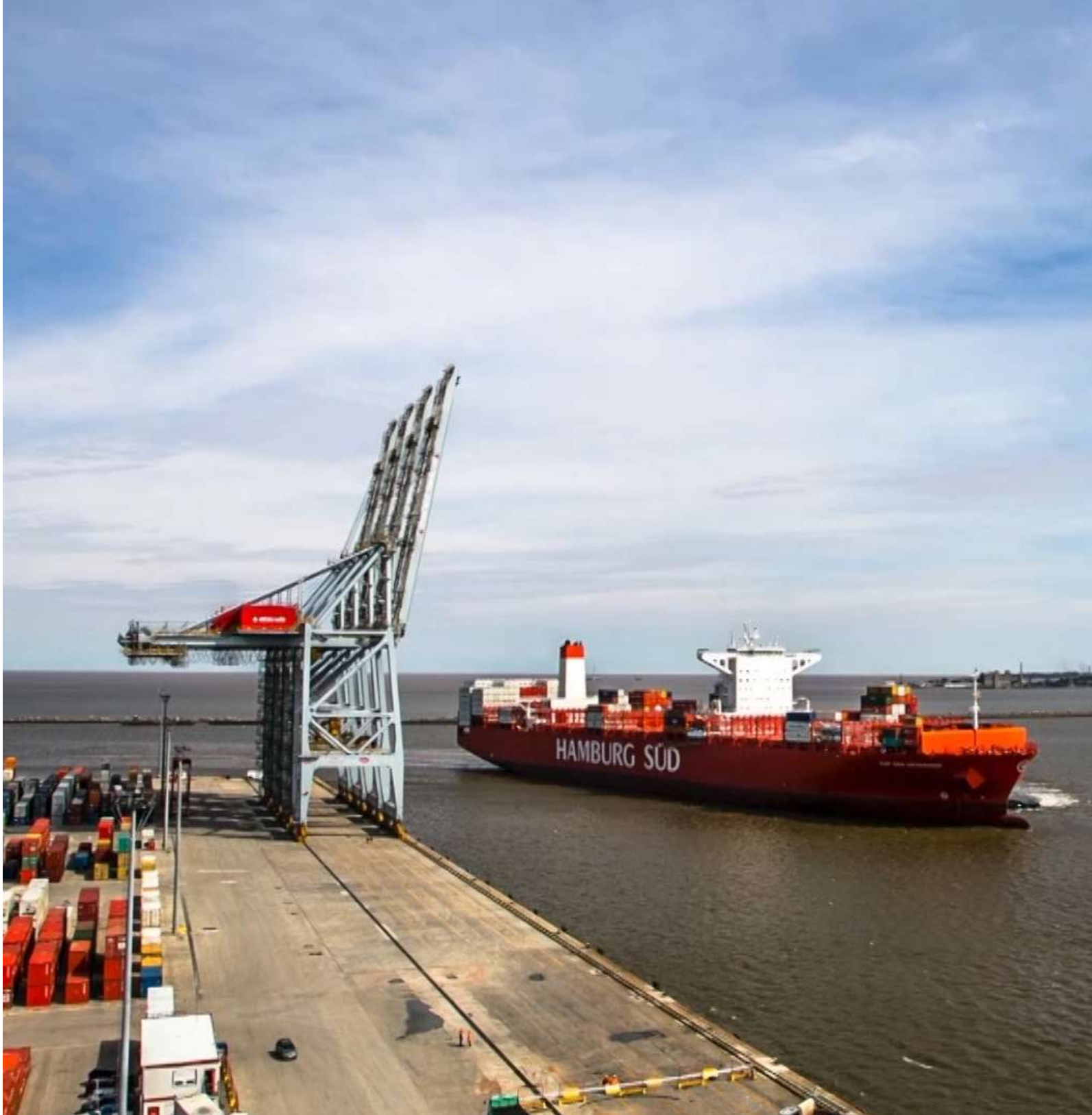
FOCEM también financia la rehabilitación y modernización de la vía férrea del litoral. Una vez finalizada la rehabilitación se habrán rehabilitado 700 kilómetros de vías férreas en las que se podrá circular a 50 kilómetros por hora, con una carga de 18 toneladas por eje.



Las obras, realizadas a lo largo de 310 kilómetros, permiten la circulación de trenes de carga de 20 toneladas por eje a 50 kilómetros por hora.







# INFRAESTRUCTURA PORTUARIA EN CONSTANTE CRECIMIENTO

El puerto de Montevideo es el principal motor de desarrollo del país. La modernización del sistema portuario es parte del esfuerzo que el país hace para sostener el crecimiento. Durante el período se ha concretado una serie de iniciativas que apuntan a fortalecer la principal terminal portuaria del Uruguay, buscando generar condiciones óptimas para la entrada y salida de la producción.

## Viaducto portuario

Se puso en marcha la construcción del viaducto sobre la rambla portuaria. El proyecto tiene como objetivo mejorar los accesos al puerto, tanto en lo que tiene que ver con la circulación vehicular, pero también con la ampliación de sus capacidades. Las obras mejorarán la accesibilidad vial y ferroviaria al puerto para dar solución a los problemas de congestión que se originan con la infraestructura actual.

Las obras incluyen la construcción de un viaducto, un puente en la rambla y la pavimentación del espacio portuario. De esta forma, además de organizar la circulación externa, también se ampliará la capacidad del recinto portuario mejorando la circulación interna.



## Terminal especializada en celulosa

Es necesario que el puerto de Montevideo disponga de instalaciones modernas, que permitan la salida de la producción de celulosa desde dicha terminal. Por este motivo, la Administración Nacional de Puertos (ANP) abrió un proceso de licitación internacional pública para concesionar la construcción y operación de una terminal portuaria especializada en el almacenamiento y transporte de celulosa, productos químicos y otros insumos.

El contrato de concesión tiene una vigencia de 50 años. Las obras consisten en la construcción de un área techada muy amplia, con conexión a una terminal ferroviaria y muelles de 14,5 metros de profundidad. La construcción de la terminal supone ganar superficie a la bahía de Montevideo detrás del muelle C y la ampliación del mismo, así como la ocupación de un espacio contiguo a la Terminal de Graneles.

Dos características de la terminal serán fundamentales para garantizar la salida de la producción. En primer lugar, la profundidad de los muelles, que será de 14,5 metros. Tal profundidad permitirá cargar buques transoceánicos a máxima capacidad. En segunda instancia, la conexión ferroviaria permitirá la entrada y salida de la celulosa de una manera más rápida y segura, generando sinergias entre el ferrocarril y el puerto.



## Ampliación de muelle C

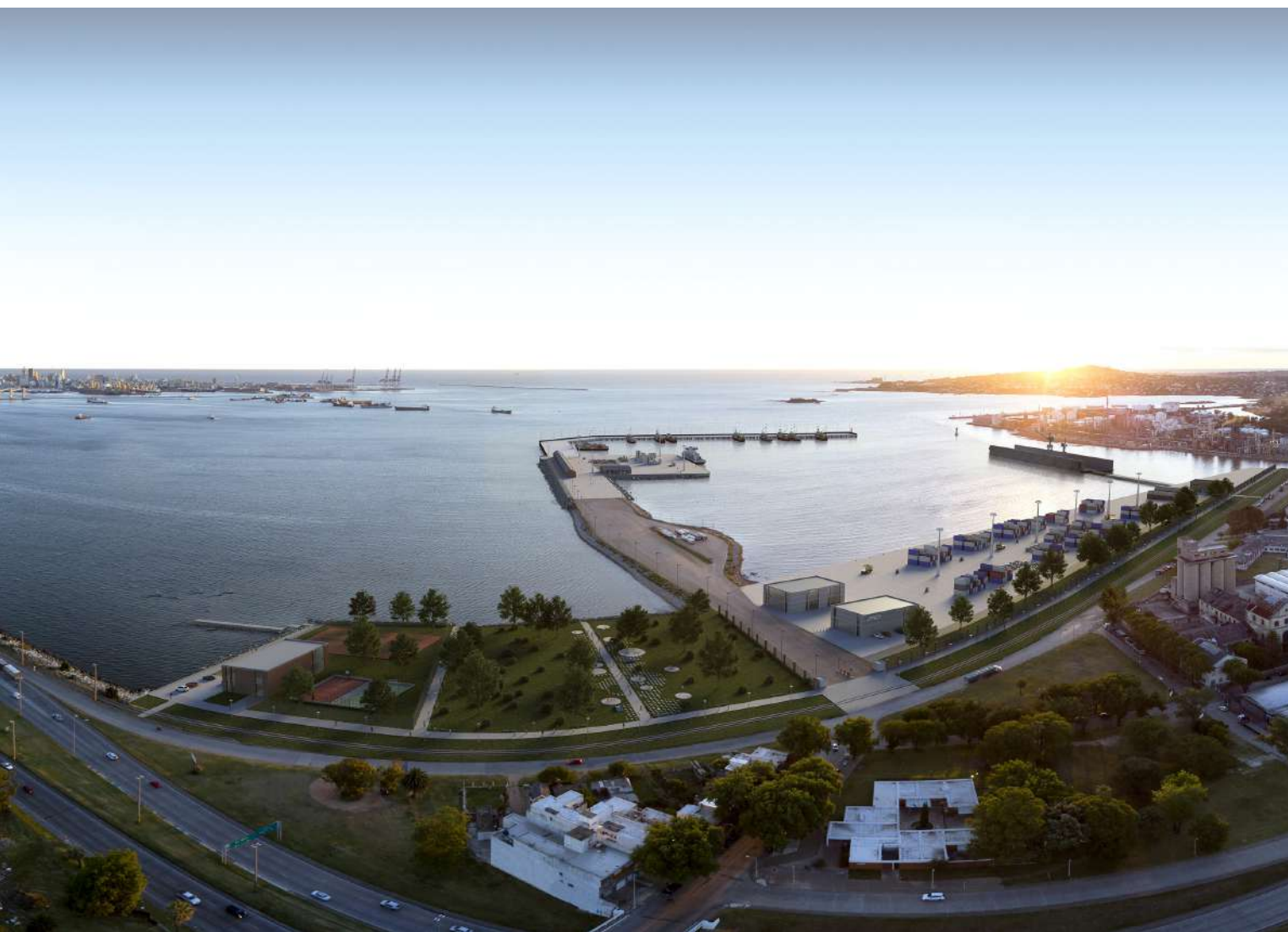
El muelle C es un muelle multipropósito del puerto de Montevideo, que fue inaugurado en el año 2015. En su momento, su creación implicó una mejora en la infraestructura portuaria que permitió atender a una demanda creciente, contribuyendo a la competitividad del mismo. El crecimiento del puerto obligó a que la ampliación de este muelle sea uno de los emprendimientos estratégicos del actual período de gobierno.

Las obras consistieron en la ampliación de este muelle, agregando 180 nuevos metros de largo a la estructura existente. El muelle cuenta con un calado de 14 metros, lo que lo transforma en el muelle público más profundo del puerto. Además, se construyó una explanada de 3.5 hectáreas para acopiar materiales y contenedores. El costo total de la obra fue de 91 millones de dólares. De esta forma, la estructura está en condiciones de atender tráficos de mayor calado que arriben al puerto. Al ser un muelle multipropósito, permite trabajar con diferentes tipos de carga.

## Puerto Capurro

Otro de los proyectos portuarios en marcha es la construcción de una terminal pesquera en la zona de Capurro, que permitirá descongestionar y reorganizar la actividad del puerto de Montevideo. El puerto pesquero, denominado puerto Capurro, es una de las obras que forma parte del plan maestro de la Administración Nacional de Puertos. Se construirá un muelle de mil metros para dar cabida a la pesca nacional. La nueva terminal se construye en la zona norte de la bahía de Montevideo, cercano a la refinería de ANCAP.

Las obras del puerto pesquero Capurro, que se ejecutarán durante dos años y medio, suponen una ampliación del recinto del puerto de Montevideo. Se trata de una obra necesaria para reorganizar la actividad del principal puerto del Uruguay. Actualmente, en el recinto portuario la pesca convive con el resto de las actividades que se desarrollan. Los espacios en el puerto de Montevideo son cada vez más requeridos para distintas actividades portuarias y la pesca se ve afectada.





# SERVICIOS DE BALSAS DE HIDROGRAFÍA REALIZARON CASI 60 MIL VIAJES POR AÑO

---



**En varios puntos del territorio nacional donde no existen puentes que conecten lugares donde pasan ríos, arroyos o embalses, la Dirección Nacional de Hidrografía gestiona pasos de balsa para trasladar vehículos de un lugar a otro. La gestión de los pasos de balsa es muy importante para la movilidad cotidiana de las personas que viven en las localidades que no tienen conexión terrestre.**

Actualmente, la Dirección de Hidrografía cuenta con cuatro balsas: La Charqueada, Picada Ramírez, San Gregorio y Picada de Oribe.

La balsa de La Charqueada une los márgenes de Treinta y Tres y Rocha, por el río Cebollatí. El servicio está disponible durante todos los días del año, a lo largo de 15 horas diarias. Es la balsa que tiene mayor frecuencia de traslados. Entre octubre de 2018 y noviembre de 2019 realizó más de 31 mil viajes, transportando más de siete mil motos, 45 mil autos y tres mil camiones.

Sobre el río Negro existen tres pasos de balsa. Los servicios de Picada Ramírez, San Gregorio y Picada de Oribe unen los departamentos de Tacuarembó y Durazno. Al igual que la balsa de La Charqueada, los servicios de Picada de Oribe y San Gregorio funcionan durante 15 horas diarias los 365 días del año. El servicio de Picada Ramírez tiene una frecuencia menor, funciona de lunes a viernes durante ocho horas diarias.

Las balsas sobre el río Negro tienen una menor intensidad en cantidad de traslados que La Charqueada. En el último año, en San Gregorio se realizaron 17 mil viajes, en Picada Oribe unos 10.500 y en Picada Ramírez la balsa hizo unos 500 viajes.

Los servicios solamente se ven interrumpidos por inclemencias climáticas u ocasionales desperfectos técnicos en las embarcaciones.

Para optimizar el servicio que se brinda a los usuarios, la Dirección de Hidrografía realiza inversiones en las embarcaciones, como compra de motores para los remolcadores de las balsas. En La Charqueada se construye una rampa de metal para ascenso y descenso de vehículos.

Además de estos servicios regulares, la Dirección de Hidrografía instala servicios de emergencia ante accidentes o eventos que interrumpen la conexión entre localidades, para evitar el aislamiento de quienes viven en ellas. De esta forma, se garantiza la no interrupción del acceso a servicios básicos, como salud y educación.

En el año 2018 tres embarcaciones impactaron contra el puente giratorio del arroyo Las Vacas, en Carmelo. El daño en el puente causó serios perjuicios, limitando el acceso a servicios. Tras el impacto de los barcos se instaló una balsa que sirvió para el traslado de personas y vehículos livianos, que funcionó durante 16 días hasta que se volvió a habilitar el puente.

Otro de los servicios de emergencia se implementó en Sarandí del Yí. A principios de 2019 un camión impactó contra el puente ubicado en el kilómetro 198 de ruta 6, en el ingreso a la localidad. La balsa funcionó como medida provisoria para reactivar la circulación de quienes viven en la localidad duraznense y Capilla del Sauce, transportando personas y vehículos livianos desde un lado hacia el otro del arroyo Agua Sucia. El servicio estuvo disponible durante 46 días.



**En La Charqueada se realizaron más de 31 mil viajes, transportando más de siete mil motos, 45 mil autos y tres mil camiones.**

**En San Gregorio se realizaron 17 mil viajes: 1200 bicicletas, 2300 motos, 18600 autos, 1700 vehículos pesados y más de tres mil animales.**

**En Picada Oribe se realizaron más de 10 mil viajes: 1300 bicicletas, 1800 motos, nueve mil autos, 1400 vehículos pesados y 1300 animales.**

**En Picada Ramírez se realizaron más de 500 viajes: más de 700 peatones y 1200 animales.**



# PUERTO DE JUAN LACAZE: UNA OBRA QUE PERMITE EL DESARROLLO TURÍSTICO Y LABORAL DE LA ZONA

22

FEBRERO 2020 | SEGUNDA ÉPOCA

En el año 2016, la localidad de Juan Lacaze se vio afectada por el cierre de la principal fuente de empleo de sus habitantes. Desde el gobierno nacional se promovieron una serie de iniciativas para reactivar la actividad económica en la ciudad del departamento de Colonia.



El puerto José Carbajal “El Sabalero” es un motor fundamental para el desarrollo de Juan Lacaze.

La reactivación de la actividad portuaria es un componente central en el conjunto de medidas que el gobierno llevó adelante para fortalecer la actividad económica en la zona. El Puerto cuenta con un muelle de 98 metros de longitud y una profundidad de 3,5 metros, y está ubicado cerca de una zona industrial y agropecuaria. Cuenta con instalaciones de puerto deportivo que recibe numerosos veleros y embarcaciones durante todo el año.

Durante el período se buscó generar una actividad permanente en el puerto para lograr reestablecer la actividad, generando puestos de trabajo para mano de obra local.

Las mejoras en las instalaciones del puerto José Carbajal

“El Sabalero”, consistieron en la realización de una explanada de trailers y el comienzo de la operativa de un Travelift de 30 toneladas y 4.5 metros de manga máxima, para la botada y varada de embarcaciones deportivas. Se trata de un instrumento necesario para la reparación de barcos deportivos, lo cual genera oportunidades de trabajo a pequeñas empresas y personas especializadas

Se hicieron obras de ampliación del muelle y la rampa para aumentar la capacidad de embarque y desembarque, con el objetivo de reestablecer el servicio de transporte fluvial de carga entre la localidad y Buenos Aires, bajo la modalidad que se conoce como carga Ro-Ro, que alude al transporte de camiones y otros rodados.



**Travelift de 30 toneladas y 4.5 metros de manga máxima, para la botada y varada de embarcaciones deportivas.**



# ACERCANDO LA INFORMACIÓN A LA CIUDADANÍA A TRAVÉS DE NUEVAS TECNOLOGÍAS

---



## Acceder a información pública es un derecho de las personas. La transparencia en la gestión requiere que los ciudadanos puedan acceder a información disponible en los organismos públicos. La publicación proactiva de información ha sido una tarea de la Dirección Nacional de Topografía durante estos años.

Con ese objetivo fue que se desarrolló el Geoportal, una plataforma que permite acceder a toda la información geográfica acumulada por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, de forma gratuita.

Antes, solamente unas pocas personas podían utilizar esa información y debían pagar para acceder a ella. A partir del aprovechamiento del avance tecnológico, esta iniciativa permite que la información, que es patrimonio de todos los uruguayos, sea universal y de libre acceso.

Ingresando a [geoportal.mtop.gub.uy](http://geoportal.mtop.gub.uy), cualquier persona puede acceder a información sobre rutas, peajes, vías férreas, aeropuertos, puertos, convenios sociales, planos de mensura y una cantidad enorme de datos que surgen de las actividades que ejecuta el ministerio. Toda la información contenida en el Geoportal se encuentra georreferenciada, es decir, se encuentra en un mapa, a través de su ubicación en un grupo de coordenadas.

Aprovechando las posibilidades que brinda la tecnología,

desde la Dirección de Topografía también se implementó la actualización de caminería en base a las ortofotos del Vuelo Fotogramétrico Nacional.

Desde el año 2017, la Infraestructura de Datos Espaciales del Uruguay se encuentra abocada a la realización de un vuelo fotogramétrico nacional para contar con una base de imágenes de alta calidad que permita la generación y actualización de información espacial. Las imágenes fueron actualizadas a partir de vuelos sobre el territorio nacional mediante un software de alta resolución. Este tipo de imágenes se caracteriza por tener todos los elementos en la misma escala, libre de errores y deformaciones.

Desde el MTOP se actualizó la base de datos geográfica de la caminería, de forma de hacerla interoperable con las ortomágenes. De esta forma se cuenta con datos espaciales que representan la red vial del país, tanto de jurisdicción nacional como de jurisdicción departamental, en una única capa para su análisis y gestión integral.



### Batoví: una herramienta tecnológica en manos de jóvenes que buscan mejorar su entorno

En los últimos años, la Dirección Nacional de Topografía ha impulsado, junto al Consejo de Educación Secundaria y el Plan Ceibal, un concurso anual para que estudiantes de educación media de todo el país propongan soluciones a problemáticas de sus localidades, mediante el uso de sistemas de información geográfica.

El sistema de información geográfica utilizado es gvSIG Batoví, creado con el respaldo de la Asociación gvSIG Internacional y adaptado a los equipos de Plan Ceibal. Los estudiantes de Primaria y Secundaria pueden adquirir conocimientos de geografía utilizando las XO, mediante información didáctica e interactiva.

El propósito de esta actividad es motivar el desarrollo de proyectos que aproximen a los estudiantes de Educación Secundaria a una experiencia de trabajo colaborativo. La idea fue fomentar el uso de los sistemas de información geográfica para que estudiantes y docentes puedan usarlos como herramientas de trabajo en los liceos. Durante el concurso los estudiantes son capacitados en el uso de la herramienta para que, a través de ella, propongan soluciones a problemas o situaciones de interés de sus localidades, identificadas previamente con el apoyo de un docente de Geografía.

El resultado de ese trabajo se traduce en la creación de propuestas concretas de cambios a partir del análisis que los estudiantes realizan del territorio. Cada proyecto está a cargo de un equipo de trabajo, integrado por un máximo de cinco estudiantes y al menos un docente de Geografía.

La herramienta, tras su lanzamiento, se transformó en la primera distribución uruguaya que da origen a gvSIG Educa, cuyo objetivo es servir a educadores para facilitar a los estudiantes el análisis y la comprensión del territorio, así como colaborar con la asimilación de conceptos mediante herramientas visuales.



## UNA APUESTA A LA INCORPORACIÓN DE TECNOLOGÍA PARA MEJORAR EL CONTROL EN EL TRANSPORTE



**El transporte de carga en los últimos años ha crecido de forma considerable. Como consecuencia del crecimiento de la producción agropecuaria y forestal, la cantidad de vehículos de carga que circulan por rutas nacionales se ha incrementado notoriamente.**

En este contexto se vuelve necesario incorporar innovaciones tecnológicas al control, evitando que los vehículos pesados afecten las condiciones de las rutas a través del transporte de cargas excesivas.

La DNT ha desarrollado un sistema de pesaje de vehículos en la red vial nacional que está basado en tres componentes fundamentales: una normativa metrológica sobre instrumentos de pesaje en movimiento, un conjunto de estaciones de pesaje y un Laboratorio de Pesaje.

Actualmente, cuenta con 34 balanzas de pesaje en movimiento, donde también se realiza la comprobación de la regularidad documental y técnica de los vehículos, así como la medición electrónica de las dimensiones en aquellas estaciones con control en ambos sentidos de circulación. Los controles han permitido disminuir la cantidad de infracciones por exceso de pesos.

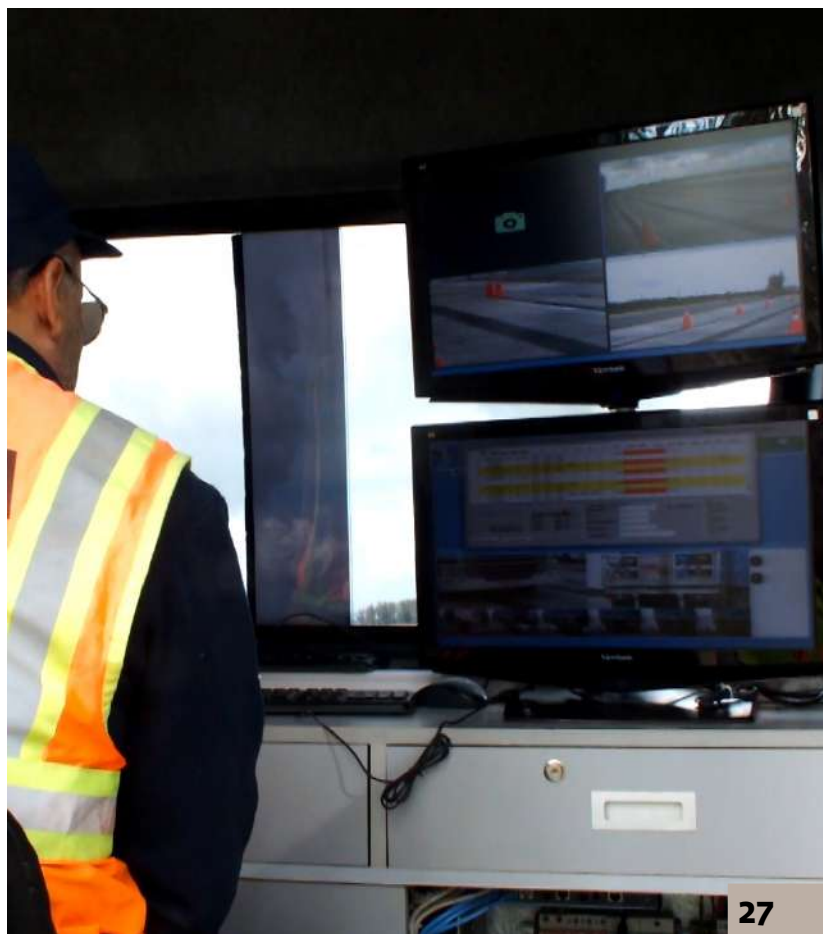
Para mejorar la eficiencia en la inspección, la DNT creó un centro de monitoreo para controlar de manera centralizada el transporte de las cargas que circulan en el país.

La incorporación de tecnología permite realizar controles las 24 horas de los 365 días del año. Con la nueva tecnología se alcanza una mayor eficiencia en la identificación de infracciones y evasiones al control. Además, ofrece mayores garantías para los transportistas, los empresarios y la administración encargada de controlar.

Desde el centro de monitoreo se puede inspeccionar a los vehículos a través de cámaras que se encuentran instaladas en las balanzas. Las cámaras registran el momento en que los vehículos ingresan y salen, midiendo la distribución de la carga por eje que transportan.

Además, permite notificar de forma electrónica, en menos de 24 horas, a la empresa propietaria de la unidad que cometió la infracción.

Uruguay se destaca a nivel regional por la calidad de las mediciones que se realizan en sus estaciones de control. Un elemento fundamental para ello es el Laboratorio de Pesaje de la DNT, creado formalmente en el año 2009, con el cometido de garantizar que las balanzas dinámicas ubicadas en rutas nacionales cumplan con los requisitos de funcionamiento establecidos en la normativa metrológica nacional.



**El Laboratorio de Pesaje está acreditado desde el año 2011 bajo los requisitos de la Norma UNIT-ISO/IEC 17025, lo que constituye un reconocimiento formal de su competencia técnica para la realización de determinadas calibraciones que efectúa, y de la confiabilidad de los resultados de las mismas.**



# BOLETO ESTUDIANTIL

**El Ministerio de Transporte y Obras Públicas invierte cerca de 1.600 millones de pesos en subsidiar el acceso a boletos para estudiantes de enseñanza media. De esta forma, más de 136 mil jóvenes y adolescentes se ven beneficiados para concurrir a liceos, UTU y escuelas agrarias**

Los 136 mil estudiantes beneficiados representan más del 40% de la matrícula inscripta en educación media en todo el país. Se trata de jóvenes y adolescentes que viven a una distancia mayor a un kilómetro de su centro de estudio. La inversión anual por estudiante es de 11.570 pesos.

El subsidio al boleto estudiantil es una política que ha permitido absorber el crecimiento de la matrícula que ha experimentado la educación formal, permitiendo que los estudiantes continúen su trayectoria educativa. Es una de las medidas de mayor impacto social que ejecuta la cartera.

A nivel nacional esta política comenzó a implementarse en el año 2005. Su aplicación comenzó en los departamentos de San José y Canelones y, al año siguiente, se extendió a todo el país. Ese año se aprobó el beneficio para todos los estudiantes del primer ciclo de enseñanza media pública de todo el país y alumnos con beca total de la enseñanza privada, comprendiendo liceos, UTU, escuelas rurales y es-

cuelas agrarias.

Seis años después, el beneficio se fue extendiendo. El gobierno identificó que había estudiantes que no completaban estudios a los 16 años, por lo que se hizo una extensión a los 18 años promoviendo la permanencia en la educación formal de los estudiantes que se encontraban en esta situación.

Ese año también se extendió a estudiantes de segundo ciclo de enseñanza media pública y alumnos con beca total de enseñanza privada. En 2012, se incorporó al beneficio a aquellos jóvenes del medio rural, que viven en zonas que carecen de transporte público.

De esta forma, el programa fue creciendo. Hoy en día unas 200 empresas de transporte público de todo el país llevan cada día a 136 mil jóvenes a sus centros de estudio, facilitando el acceso a la educación formal obligatoria.





# **APORTES DEL MTOP PARA EL RESCATE DE ÍCONOS DE LA CULTURA NACIONAL**

---



**La protección del patrimonio es uno de los pilares fundamentales de la gestión del espacio social. En Uruguay existe una cantidad importante de edificios que tienen un gran valor patrimonial, ya sea por su significado histórico y cultural, sus características y sus elementos significativos.**

La Dirección Nacional de Arquitectura interviene para proteger el valor patrimonial de estos edificios y uno de los objetivos del periodo fue capacitar y formar al personal técnico en la intervención de este tipo de construcciones. Actualmente, la Dirección cuenta con un importante número de operarios capacitados para restaurar y elaborar molduras para obras de carácter patrimonial en ejecución. Se creó un taller de restauración de ornatos, consolidando un espacio destinado a la elaboración de distintos tipos de moldes para la producción de molduras y para la fabricación de cal artesanal.



## Ex cine Stella



### Fray Bentos, Río Negro.

El ex cine Stella de Fray Bentos es un edificio emblemático de Río Negro. La Dirección de Arquitectura participó en el proceso de recuperación del edificio, que tiene valor patrimonial desde el punto de vista cultural.

La Dirección de Arquitectura elaboró la Memoria de Intervención Patrimonial para el proyecto ejecutivo presentado por la Intendencia de Río Negro. La obra se realizó con operarios especializados en recuperación patrimonial formados a través de distintos talleres de capacitación. Además, se contrataron operarios de la zona que pudieron adquirir la sensibilidad necesaria para cuidar y actuar sobre un bien patrimonial. La recuperación de este edificio demandó una inversión de 22 millones de pesos. La intervención le devuelve a la comunidad un emblema a nivel local y nacional, recuperando sus valores tangibles e intangibles, que en estrecha relación con la plaza Constitución revaloriza un espacio de interrelación social.



# Palacio Taranco



Ciudad Vieja, Montevideo

Frente a la plaza Zabala, en Ciudad Vieja, se encuentra el histórico edificio conocido como Palacio Taranco. Allí funciona el Museo de Artes Decorativas.

Se trata de un edificio construido a principios del siglo XX sobre los cimientos del antiguo Teatro de Comedias, primer teatro que existió en Montevideo. Durante muchos años fue residencia de la familia Ortiz de Taranco.

Durante estos años se ha trabajado en la recuperación patrimonial de este Monumento Histórico Nacional. Los trabajos realizados por la Dirección Nacional de Arquitectura implicaron el relevamiento de patologías y la elaboración de Memorias de Intervención Patrimonial, que identifican aquellos aspectos que deben ser tratados para la conservación del bien.

En este edificio se trabajó con mano de obra especializada en recuperación patrimonial.

La recuperación de este bien cultural significa un aporte a la comunidad por sus valores arquitectónicos e históricos.





Edificio de la Fiscalía General de la Nación

# FISCALÍA GENERAL DE LA NACIÓN: UNA OBRA PARA ACOMPAÑAR NUEVOS PROCESOS

---



**En el año 2018 comenzó a implementarse el nuevo Código del Proceso Penal. Se adoptó un procedimiento penal acusatorio, oral y público, en audiencias registradas a cargo de jueces. La norma también organizó la forma en cómo se toman declaraciones a víctimas, testigos e imputados.**

En este contexto, la Fiscalía General de la Nación se vio en la necesidad de adquirir un edificio y adecuarlo a las funcionalidades que el nuevo Código requería.

La Dirección Nacional de Arquitectura participó durante el proceso de adecuación del inmueble que se encuentra en Ciudad Vieja, en la calle Cerrito. La DNA lideró la definición de necesidades y la organización interna del edificio, diseñando el proyecto ejecutivo y ejecutando las obras, que requirieron una inversión de 90 millones de pesos.

La premura de la puesta en práctica del nuevo Código hizo que el proyecto ejecutivo y la concreción de la obra se desarrollasen en un plazo muy corto. La obra se concretó en el plazo que estaba estipulado inicialmente, comenzando en febrero y terminando en octubre del año 2017.

En la planta baja de la casona de valor patrimonial se construyó un área para recibir denuncias, a la que se accede por la calle Cerrito. Allí se generó un espacio para controlar el acceso, una sala de espera, una sala de maternidad y puestos para tomar de declaraciones que requieran cierto grado de privacidad.

En la planta baja también se generó un área para obtener la declaración de víctimas y testigos. Se procuró que el espacio dé garantías para proteger a las víctimas, con aislamiento acústica y visual.

El área de declaración de indagados también se encuentra en la planta baja del edificio, teniendo su punto de acceso por la calle Misiones.

Del primer al quinto piso se construyeron oficinas para las distintas fiscalías.

En el subsuelo se construyeron celdas y se acondicionó el acceso vehicular para el traslado de los detenidos.

A la complejidad propia del programa se sumó la dificultad de integrar tres edificios contiguos adquiridos por la Fiscalía, dos de ellos con protección patrimonial por parte del gobierno departamental de Montevideo. En ambos edificios se restauraron e iluminaron las fachadas.

Hoy en día la Fiscalía General de la Nación cuenta con un edificio adecuado para la implementación del nuevo Código del Proceso Penal.



**Ciudad Vieja, Montevideo**

**Área involucrada: 3.200 m<sup>2</sup>**

**Monto de obra: \$ 90.000.000**





# MUSEO NACIONAL DE HISTORIA NATURAL



## Una de las grandes obras de puesta en valor de edificios con valor patrimonial se realizó en la ex cárcel de Miguelete, en Montevideo, lugar donde fue reubicado el Museo Nacional de Historia Natural.

El edificio, construido en el año 1888 como una cárcel modelo, fue diseñado por el Arq. Juan Alberto Capurro, siguiendo los lineamientos de la cárcel inglesa de Pentonville. El edificio funcionó como centro de reclusión durante casi 100 años, hasta 1986.

Constituye uno de los ejemplos de arquitectura penitenciaria típicos de fines del siglo XIX en América Latina y el mundo, siendo el único caso de panóptico de tipo radial en el Uruguay y el último que queda en América Latina. Es un hito a nivel nacional por los valores tangibles e intangibles que el mismo alberga. Desde la DNA se promovió la protección del bien como elemento patrimonial, realizando la investigación necesaria para elaborar la solicitud de declaratoria como Monumento Histórico Nacional, que se realizó el 18 de julio de 2018.

Desde 2010, el edificio alberga el Espacio de Arte Contemporáneo del Ministerio de Educación y Cultura. Este organismo puso en marcha un programa para recuperar este

edificio histórico con destino a programas culturales, para servicio de la sociedad.

La DNA brindó asesoramiento durante el proceso de puesta en valor, desarrolló el proyecto ejecutivo y realizó la obra, que demandó una inversión mayor a los 42 millones de pesos, reconvirtiendo paulatinamente distintos sectores de la antigua cárcel. La sociedad recuperó así un bien patrimonial, transformado en un espacio de cultura y de interacción social.



**Villa Muñoz, Montevideo**

**Área involucrada: 1.000 m<sup>2</sup>**

**Monto de obra: \$ 42.180.000**

**Ejecución:**

**Pabellón Central.** Nivel compartido con el Espacio de Arte Contemporáneo. El ala este se destina a salas de exposiciones del Museo Nacional de Historia Natural.

**Subsuelo.** Área destinada a Laboratorios y Colecciones del Museo Nacional de Historia Natural.

**Radio 4.** Área destinada al Museo Nacional de Historia Natural para laboratorios, salas de colecciones y gabinetes.







# CONVENIOS SOCIALES

---



**A través de la política de convenios sociales, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas apoya a las instituciones sociales para que reparen y amplíen sus instalaciones. Desde el año 2015, la cartera ha apoyado a organizaciones de todo el país con más de 440 millones de pesos.**

La actividad principal de la cartera está asociada al diseño de la política de transporte, así como la construcción de grandes obras de infraestructura que el país necesita. Sin embargo, existen otras políticas que están más orientadas a la solución de problemas sociales. La política de convenios sociales es ejemplo de ello.

Es una política que tiene años dentro del ministerio y que se ha mantenido tras los diferentes gobiernos. Con el tiempo ha ido teniendo algunos cambios, pero su fin principal se sigue manteniendo: ayudar a vecinos y vecinas organizados que contribuyen con el desarrollo social a que puedan cumplir sus objetivos.

Se trata de una ayuda económica, en efectivo y no reintegrable, que brinda el MTOP para la construcción de obras

comunitarias de interés social. A través de un apoyo económico y asesoramiento técnico, la cartera contribuye con el trabajo de comisiones de fomento, clubes deportivos y sociales, organizaciones de la tercera edad, instituciones de apoyo a la infancia, organizaciones no gubernamentales e instituciones culturales de todo el país.

Desde el año 2015 se firmaron más de 230 convenios sociales. El MTOP ha apoyado a instituciones de todo el país con más de 440 millones de pesos.

Con esta política no solo se benefician las organizaciones que firman el convenio, sino también otras instituciones. A cambio del apoyo que brinda el MTOP, las instituciones están obligadas a ofrecer las instalaciones a otras organizaciones sociales y educativas de sus barrios y localidades.

## Asociación La Esperanza



### Young, Río Negro.

El Centro La Esperanza de Young firmó un convenio con el MTOP para construir un invernadero de dos mil metros cuadrados. Para la obra, el ministerio aportó 2.5 millones de pesos.

Fundado en el año 1999, el Centro La Esperanza trabaja para la integración social de personas con discapacidad. Allí se realizan talleres, repostería, huerta, vivero, herrería y madera, actividades deportivas y recreativas, artes plásticas y danza.

Además de los talleres, se facilita el transporte, el desayuno y el almuerzo de las 65 personas que diariamente participan de las actividades.





## Asociación Martín Etchegoyen

38

FEBRERO 2020 | SEGUNDA ÉPOCA



**Fray Bentos, Río Negro.**

La Asociación Martín Etchegoyen Del Pino fue creada en el año 2007, con el fin de asistir a los niños y jóvenes con discapacidad motriz. La fundación firmó un convenio social con el MTOP para ampliar la planta alta del centro de rehabilitación motriz.

Se trata de una obra de 2.9 millones de pesos, de los cuales el MTOP aportó la mitad.

La fundación cuenta con un equipo multidisciplinario para atender a niños, jóvenes y adultos con dificultades motrices. Por mes se atienden más de 600 pacientes.



## AIAMCEL



Melo, Cerro Largo

La Asociación para la Integración del Adulto Mayor de Cerro Largo (AIAMCEL) firmó un convenio con el MTOP para iniciar la segunda etapa de la construcción de su sede. Se construyeron cuatro dormitorios y servicios higiénicos. Para la obra, el ministerio aportó 2.2 millones de pesos.

AIAMCEL es una institución que trabaja para dignificar y mejorar la calidad de vida del adulto mayor de Cerro Largo. Desde 2013 trabajan para construir un residencial de larga estadía para 48 personas.



## Colegio Pío



Villa Colón, Montevideo

Tras un convenio firmado en diciembre de 2018, se restauró el observatorio meteorológico ubicado en el Colegio Pío, en Villa Colón. Se trata del primer observatorio meteorológico del país, construido en 1882. Durante mucho tiempo fue un centro de referencia para la generación de datos y la observación de eventos meteorológicos.

La restauración, realizada a partir de la política de convenios sociales del MTOP, requirió de una inversión de 1.4 millones de pesos, de los cuales un millón fue aportado por la cartera estatal.



## ESPACIO MEMORIAL PENAL DE LIBERTAD



Libertad, San José

Integrantes de Crysol, organización social que trabaja por la defensa de los Derechos Humanos y particularmente por los derechos de las personas que estuvieron detenidas en la dictadura militar, junto a un grupo de ciudadanos de Libertad, se acercaron al ministerio con la idea de construir un espacio para recordar a las personas que fueron reclusas en el Penal de Libertad.

El diseño de la obra fue elegido a través de un concurso entre artistas plásticos. El proyecto ganador fue el presentado por Raquel Lejtregger y Javier Olascoaga, hijos de presos políticos que concurrían al penal en su adolescencia cuando visitaban a sus padres.

Quienes pasan por el kilómetro 52.5 de ruta 1 pueden observar una puerta abierta que invita a preservar la memoria del pasado reciente. Se trata de una estructura de 15 metros de hormigón, grabada con el nombre de los presos políticos, que apunta a ser percibida por quienes lo visitan y por quienes circulan en vehículo por la ruta. En ella están grabados los nombres de los 2.872 presos políticos que estuvieron reclusos en el penal de Libertad durante la última dictadura militar.



## Asociación de Hoteleros, Gastronómicos y Afines de Termas del Daymán



Termas del Daymán, Salto

La Asociación de Hoteleros, Gastronómicos y Afines de Termas del Daymán es una institución creada en el año 2015 con la finalidad de promover el desarrollo de Termas del Daymán

A través de diferentes convenios, la asociación ha podido construir una piscina de uso infantil en el Parque Termal Municipal de Daymán, así como acondicionar el acceso y los servicios higiénicos con accesibilidad para aquellas personas que tienen discapacidad motriz o sensorial.

Para la construcción de la piscina la cartera aportó dos millones de pesos, mientras que para el acondicionamiento del acceso y los baños accesibles contribuyó con 2.5 millones.

Las obras han sido de gran valor para el desarrollo turístico del departamento. Estos convenios han beneficiados a otras instituciones de Salto, como merenderos y asociaciones sociales del departamento, que acceden a las instalaciones del complejo termal.



## Club Solís de Las Piedras



Las Piedras, Canelones

El club Solís de Las Piedras recibió apoyo para realizar la sustitución de cerramiento superior de la piscina. En este caso, el ministerio colaboró con la suma de 2.5 millones de pesos. El club, aportó otros 4.7 millones.

En 2016, en el sector donde se encuentra la piscina del club se desprendió una pequeña parte de la bóveda por lo que se resolvió, en forma preventiva, cerrar las instalaciones de dicho sector. Para realizar las reparaciones, el club recurrió a la política de convenios sociales del MTOP. De esta forma, la institución pudo retomar las actividades que realiza habitualmente. Además, del cerramiento, el club también reparó la piscina y todo el pavimento.



## URUNDAY

42

FEBRERO 2020 | SEGUNDA ÉPOCA



Montevideo

Son varias las instituciones deportivas que han logrado mejorar sus instalaciones gracias al apoyo de los convenios firmados con el ministerio. Una de las instituciones que se ha visto favorecida con ésta política en Montevideo es el Club Urunday,

ubicado en el barrio Prado, que desde el año 2008 ha firmado seis convenios con el MTOP. De esta manera, el club ha podido remodelar la sala de musculación, ampliar vestuario y ducha, construir una piscina para hidrogimnasia, construir un nuevo sector de vestuarios, un mini gimnasio en la planta alta del club y colocar los pisos flotantes en el gimnasio. Actualmente, a partir de un convenio firmado en 2016, se trabaja en la construcción de un gimnasio auxiliar y estacionamiento, para lo cual el MTOP aportará \$2.000.000. El club aportará \$12.850.000.



# ¿SABÍAS QUE TU INSTITUCIÓN PUEDE MEJORAR SUS INSTALACIONES?

## CONVENIOS SOCIALES



MINISTERIO  
DE TRANSPORTE  
Y OBRAS PÚBLICAS

Es una ayuda económica, en efectivo y no reintegrable, que brinda esta cartera para la construcción de obras comunitarias de interés social.

### ¿QUÉ INSTITUCIONES SE PUEDEN PRESENTAR?

El apoyo del MTOP alcanza todo el territorio nacional, acompañando la iniciativa de comisiones de fomento e instituciones activas, públicas y privadas como: clubes deportivos y sociales, organizaciones de la tercera edad, instituciones que trabajan con discapacitados, instituciones de apoyo a la infancia, ONG, instituciones culturales, policlínicas barriales, etc



### ¿CUÁL ES EL MONTO MÁXIMO QUE SE PUEDE SOLICITAR?

El MTOP financia una parte de la obra. El monto máximo que se puede solicitar dependerá del tipo de obra, del aporte posible de realizar por parte de la Institución, y de la disponibilidad presupuestal del MTOP.



### ¿QUÉ OBRAS APOYAN ESTOS CONVENIOS?

El tipo de obra que se realizan comprende, generalmente, el mejoramiento de la infraestructura existente o la construcción de obras nuevas de mediana escala, obras necesarias para el correcto funcionamiento de la actividad sustantiva de la Institución.



### ¿ANTE QUIÉN SE DEBE PRESENTAR EL CONVENIO?

Las solicitudes para formalizar un Convenio deberán presentarse ante el Centro de Atención Ciudadana (CAC) del MTOP, ubicado en Rincón 575 (planta baja)- Montevideo, que lo derivará al Departamento de Convenios, quien recibirá, evaluará y asignará un orden de prioridad a las mismas.



### ¿QUÉ REQUISITOS DEBEN CUMPLIR LAS INSTITUCIONES?

La institución beneficiaria deberá contar con Personería Jurídica y ser la propietaria del predio donde se realizarán las obras (o poseer un Comodato de un Organismo Público con vigencia no menor a los 15 años). Asimismo se solicitará una contrapartida social que variará de acuerdo a la actividad que realice la institución, y de la infraestructura que posea para poder brindar a la comunidad.



Por más información sobre convenios sociales visita nuestro sitio web:  
[www.mtop.gub.uy](http://www.mtop.gub.uy)





**MINISTERIO  
DE TRANSPORTE  
Y OBRAS PÚBLICAS**

