



**URUGUAY
EN MARCHA**



MODO FERROVIARIO

**SE FIRMÓ CONTRATO PARA
FINANCIAR EL PROYECTO
FERROCARRIL CENTRAL**

INFRAESTRUCTURA VIAL

**SE CUMPLIÓ CON EL
OBJETIVO DE ELEVAR EL
ESTÁNDAR DE LAS RUTAS**

DESARROLLO PORTUARIO

**EL PUERTO DE
MONTEVIDEO MODERNIZA
SU INFRAESTRUCTURA**

CONTENIDO



8 SE FIRMÓ CONTRATO PARA FINANCIAR EL PROYECTO FERROCARRIL CENTRAL

- 3** Instituciones sociales reciben apoyo para reparar sus instalaciones
- 12** Tres proyectos para recuperar el ferrocarril
- 15** Comienza construcción de puerto pesquero Capurro

24 SUBSIDIO AL BOLETO ESTUDIANTIL GENERA MÁS OPORTUNIDADES



4

SE CUMPLIÓ CON EL OBJETIVO DE ELEVAR EL ESTÁNDAR DE LAS RUTAS



13


EL PUERTO DE MONTEVIDEO MODERNIZA SU INFRAESTRUCTURA

- 20** Aportes del MTOP para el rescate de íconos de la cultura nacional
- 26** Promueven red de aeropuertos internacionales para impulsar aviación

DEPARTAMENTO DE COMUNICACIÓN INSTITUCIONAL

 difusion@mtop.gub.uy
contenidosweb@mtop.gub.uy

 www.mtop.gub.uy

 @mtopuy

 @mtopuy



Instituciones sociales reciben apoyo para reparar sus instalaciones

A través de la política de convenios sociales, el MTOP apoya a diversas instituciones para que reparen y amplíen sus instalaciones. Desde el año 2015, la cartera ha apoyado a organizaciones de todo el país con más de 420 millones de pesos.

La actividad principal del Ministerio de Transporte y Obras Públicas 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 orientadas al apoyo de la comunidad, como es el caso de los convenios sociales.

Se trata de una política de larga data dentro de la cartera que se ha mantenido a través de diferentes gobiernos. Esta ha tenido 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.

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, para la construcción de obras comunitarias de interés social.

Desde el año 2015 se firmaron 224 convenios sociales. En total, el MTOP ha apoyado a instituciones de todo el país con más de 442 millones de pesos.

Esta política no solo beneficia a quienes firman el convenio, sino también a otras instituciones. El apoyo que brinda el MTOP implica que, como contraprestación, deben ofrecer las instalaciones a otras organizaciones sociales y educativas de sus barrios y localidades.

“La política de convenios tiene que seguir desarrollándose porque atiende las más diversas necesidades de la sociedad. Lo único que se necesita es que un grupo de vecinos se organice, tengan un sueño y trabajen por él. Acá se les da asesoramiento técnico y ayuda económica. La sociedad organizada resuelve cosas que ningún gobierno puede resolver”, destacó Rossi.

NOVEDADES

Se cumplieron 10 años de la culminación del edificio de Torre Ejecutiva



En el año 2009, el entonces y actual Presidente de la República, Tabaré Vázquez, recibía las llaves de la Torre Ejecutiva, tras 46 años de abandono del emblemático edificio de la plaza Independencia, originalmente pensado como Palacio de Justicia. En 2006 el gobierno nacional asumió el desafío de recuperar la estructura abandonada, transformándola en un edificio moderno que funciona como sede del Poder Ejecutivo.

A través de los ministerios de Transporte y Obras Públicas y Economía y Finanzas, el Poder Ejecutivo firmó un convenio con el Poder Judicial, por el cual recibió la entrega del edificio.

STM se extenderá a toda el área metropolitana



A partir del mes de diciembre se extenderá el uso de la tarjeta del Sistema de Transporte Metropolitano (STM) a toda el área metropolitana. Se trata de la implementación de la segunda fase del STM, según explicó el ministro Víctor Rossi. El uso de la tecnología permitirá mejorar la calidad del uso del transporte público. Hasta el momento, la tarjeta STM se ha implementado en el servicio urbano de transporte del departamento de Montevideo, alcanzando muy buenos resultados. El jerarca también señaló que esta extensión abrirá la posibilidad de coordinar servicios que redunden en beneficios en el costo a partir de las opciones que ofrece el sistema.

Llamado a ideas para recuperar la Estación Central General Artigas



Con esta iniciativa, se pretende recabar ideas urbano-arquitectónicas para recuperar el inmueble y la ex playa de maniobras ferroviarias.

“Se trata de un lugar valiosísimo de Montevideo, que, si decidimos bien y encontramos el camino, seguramente significará la transformación de toda la zona que desde hace muchos años se ha degradado y mucho”, señaló Rossi. En noviembre culminó el llamado y las ideas serán presentadas a la ciudadanía.



Ruta 26

SE CUMPLIÓ CON EL OBJETIVO DE ELEVAR EL ESTÁNDAR DE LAS RUTAS

Los indicadores sobre patrimonio, conservación y confort de las rutas nacionales muestran una mejora sustantiva en los últimos años. “Estamos muy contentos porque el estándar de la red vial del país ha mejorado”, señaló Rossi.

En julio de 2015, el presidente Tabaré Vázquez anunciaba 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 estaría destinada al fortalecimiento de la infraestructura vial para hacer frente al incremento del volumen de carga experimentado en el país, que se ha quintuplicado en los últimos años. Rehabilitación, 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 se superará en 2019, se logró elevar el estándar general de las rutas nacionales y eliminar los puntos críticos de la red vial del país.

En conferencia de prensa, el ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi, hizo un repaso sobre la evolución de los principales indicadores que dan cuenta de las características del conjunto de la red vial nacional. El jerarca expresó su conformidad con el esfuerzo realizado durante la gestión y, más precisamente, con los resultados alcanzados. En estos cinco años el estándar de la red vial del país ha mejorado.

Utilizando gráficos que dan cuenta de la evolución de los distintos indicadores, Rossi mostró a los periodistas presentes cómo desde el año 2015 se ha incrementado el patrimonio de la red nacional. Además, se han incrementado notoriamente la cantidad de kilómetros de ruta en buenas o muy buenas condiciones, en detrimento de los kilómetros en mal estado, que han tenido un marcado descenso. Al inicio del período el patrimonio era de 2165 millones de dólares y actualmente es de 2504 millones. Además, mientras que en 2015 había 4139 kilómetros que presentaban

un buen estado de confort, en 2019 pasaron a ser 5862 los kilómetros con ese nivel. “La evolución de los índices muestra que el proceso de inversiones que se ha llevado en materia vial ha mostrado una recuperación de la red vial”, destacó Rossi.

El jerarca señaló que estos indicadores seguirán mejorando, dado que existen proyectos en ejecución y proyectos preparados para comenzar a ejecutarse en el futuro inmediato. Además, ya comenzaron algunas obras de proyectos de Participación Público Privada, mientras que otros se encuentran cumpliendo las últimas instancias administrativas.

El ministro señaló que pese a que este es el último año de la actual administración, es necesario que quien continúe al frente de la cartera, siga “desarrollando una política planificada de mejoramiento de la red vial y de ampliación de la red actual”. Si bien Uruguay tiene una red bastante extendida en todo el territorio, son necesarias nuevas obras que amplíen la densidad de la infraestructura existente, “porque estas obras no sólo serán capaces de dar respuestas y trabajo en el presente sino que nos permitirán seguir avanzando hacia el futuro”.

En este sentido, el próximo gobierno debería mantener los niveles históricos de inversión ejecutados durante la presente gestión, que en promedio ronda los 500 millones de dólares por año. “Bienvenidas todas las ideas, pero 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”.

Rossi apuntó al detenimiento que tienen las obras durante el primer año de gestión, en el que el énfasis está puesto en la planificación. Por este motivo, desde el MTOP se ha procurado dejar en marcha proyectos para que el

“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



próximo gobierno reciba una cartera en acción y no se afecte el desarrollo de la infraestructura. “Cuando hay un cambio de gobierno empezamos a revisar todo, a mirar todo lo que se hizo, a discutir todo y a decidir a ver cómo seguimos. Entonces, cada cinco años el país tiene un año de paralización, que no le permite seguir desarrollando su infraestructura”, señaló el ministro. Como ejemplo de ello, el jerarca sostuvo que es necesario continuar rehabilitando algunas rutas del norte del país, para garantizar la competitividad y la producción en esta zona.

Proyectos de PPP en marcha

Una de las apuestas del gobierno para este período ha sido avanzar en obras a través de contratos de Participación Público Privada. Estos contratos son aquellos en los cuales un organismo público encarga a un privado el diseño, la construcción, la financiación y la operación de una infraestructura durante un período de tiempo determinado. Desde el año 2011, Uruguay cuenta con una ley que establece el marco regulatorio aplicable a este tipo de contratos.

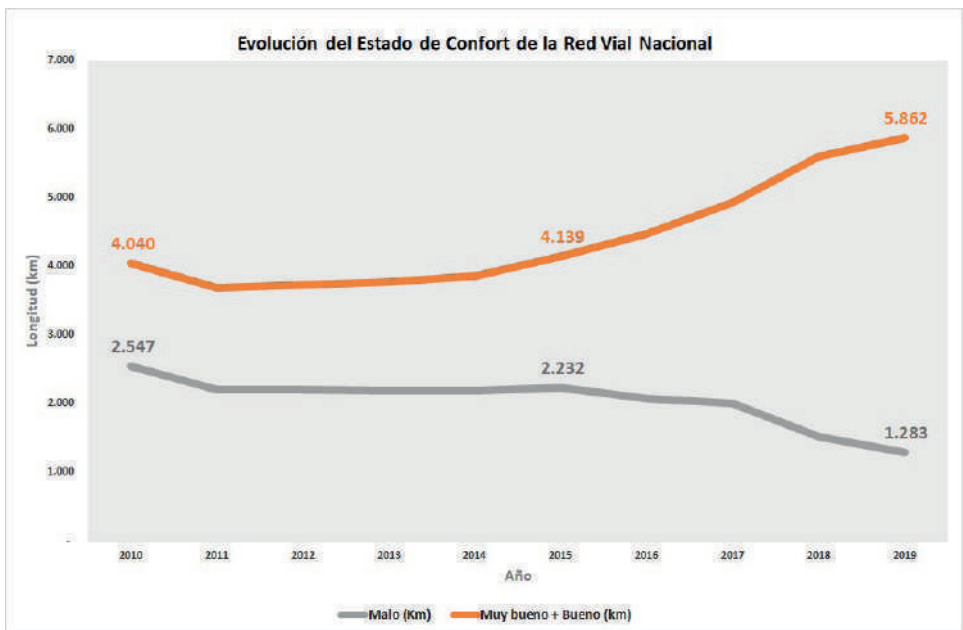
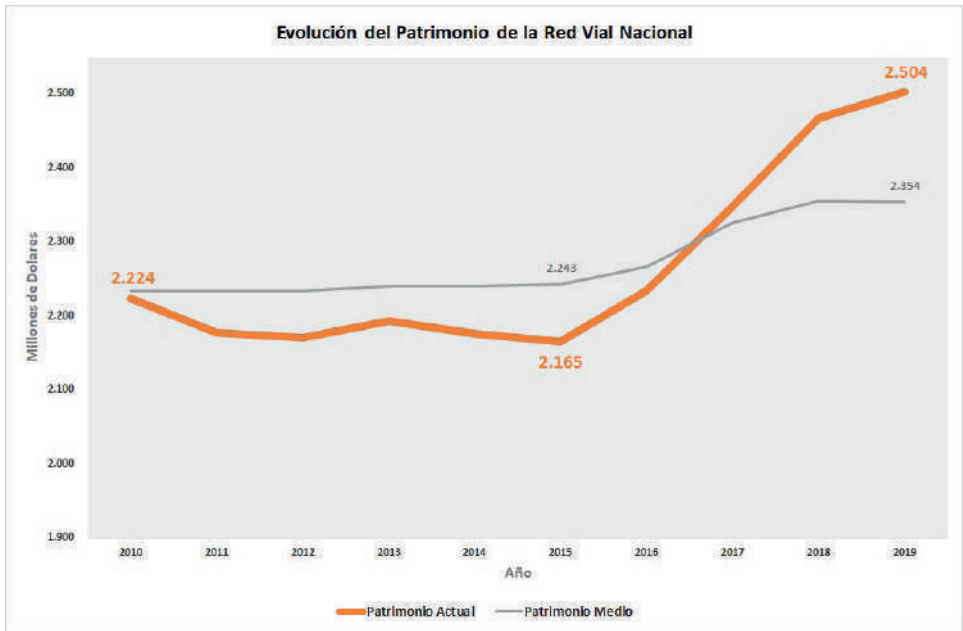
En el mes de octubre se inauguró la PPP para reconstruir el circuito de rutas 21 y 24 y la construcción de un by-pass en la localidad de Nueva Palmira, en el litoral del país. La puesta en marcha de las obras muestra la efectividad de este tipo de contratos para cambiar la realidad de la infraestructura. La zona de ejecución de la PPP 0 se ha transformado significativamente. En ruta 24 se rehabilitaron 45 kilómetros con pavimento de hormigón que permite mejorar la durabilidad de la ruta, soportando el tránsito pesado que circula por ella. En ruta 21 se reconstruyeron 76 kilómetros, desde Nueva Palmira hasta Mercedes. El by-pass de Nueva Palmira tiene 8.5 kilómetros de largo y permitirá que los camiones que salen o llegan al puerto no tengan que pasar por medio de la ciudad. Actualmente se trabaja en la pavimentación entre el final de la ruta y las entradas al puerto de Nueva Palmira.

La rehabilitación y reconstrucción de ruta 14, desde Mercedes hasta Sarandí del Yí, también se lleva a cabo bajo la modalidad PPP. El proyecto se encuentra adjudicado definitivamente. Las obras comprenden un by-pass en esta localidad y un nuevo puente sobre el río Yí, tan demandado por los habitantes de Sarandí del Yí. Las obras de este proyecto PPP han comenzado a ejecutarse.

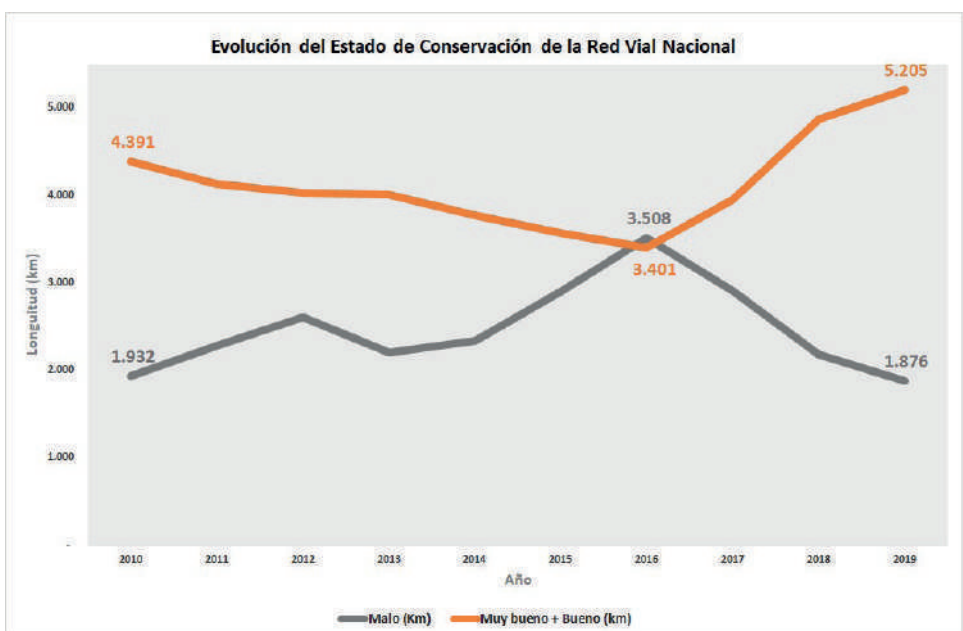
Otro de los proyectos con adjudicación definitiva es el que comprende la recuperación de ruta 12 -desde Nueva Palmira hasta Florencio Sánchez-, ruta 54 -desde Juan Lacaze hasta ruta 12-, ruta 55 -desde ruta 21 hasta ruta 12, así como ruta 57 -desde Cardona hasta ruta 3-. Además, se incluye la construcción de un bypass de cinco kilómetros en la ciudad de Carmelo, que culminará en el segundo puente sobre el arroyo Las Vacas.

El resto de los contratos se encuentran en la etapa de cierre financiero. En los contratos por PPP, una vez adjudicada la obra, la empresa ganadora debe conseguir el financiamiento. Se trata de una etapa de negociación entre privados en el que el Estado no tiene injerencia alguna.

Los proyectos que se encuentran en esta etapa son aquellos para poner en condiciones ruta 9, entre Rocha y Chuy, ruta 15, entre Rocha y ruta 13, y la conexión entre rutas 9 y 15 (PPP2); ruta 14, entre rutas 6 y 15, ruta 15, entre rutas 14 y 13 (PPP5), doble vía de ruta 3, entre rutas 1 y 11 y bypass a San José (PPP7), así como ruta 6, desde Belloni a ruta 12 y bypass a San Ramón (PPP6).



“La evolución de los índices muestra que el proceso de inversiones que se ha llevado en materia vial ha mostrado una recuperación de la red vial”



SE FIRMÓ CONTRATO PARA FINANCIAR EL PROYECTO FERROCARRIL CENTRAL



El país contará con el nuevo ferrocarril central tras suscribirse los contratos de financiamiento con los organismos internacionales que apoyan el emprendimiento. La obra para la remodelación de 273 kilómetros de vía férrea que conecta Paso de los Toros con el puerto de Montevideo comenzó a mediados de año y demandará una inversión total superior a los 1.070 millones de dólares.

En la sede del Ministerio de Transporte y Obras Públicas se materializó, el pasado 22 de octubre, la firma de los documentos de financiamiento tras lo cual el ministro Víctor Rossi aseguró que resultaba “imprescindible que los sueños tuvieran el respaldo necesario y con esto, Uruguay tendrá el ferrocarril del siglo XXI que tanto necesita”.

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) financiará hasta 300 millones de dólares y el Banco de Desarrollo de América Latina-CAF, ex Corporación Andina de Fomento, destinará otros 85 millones de dólares, a lo cual deberá añadirse el aporte de 170 millones de dólares de los bancos comerciales Intesa Sanpaolo, de Italia, y Sumitomo Banking Corporation, de Japón.

En cuanto a la financiación en unidades indexadas, será provista por CAF-AM Administradora de Activos, a través del fideicomiso financiero CAF-AM Ferrocarril Central, por un monto equivalente a 315 millones de dólares.

La ceremonia contó con la presencia de delegados de las empresas que integran el consorcio Grupo Vía Central (GVC), integrado por las uruguayas Saceem y Berkes, la española Sacyr y la francesa NGE, el representante legal del consorcio, Alejandro Ruibal, y de las entidades financieras.

Durante los próximos tres años, plazo que ya comenzó a regir, el Grupo Vía Central se encargará de desarrollar la obra que consiste en la rehabilitación de 273 kilómetros de la vía férrea que une Paso de los Toros y Montevideo, trazado al que se agregan ramales de vías secundarias, por lo que el total de vías a instalar es de aproximadamente 340 kilómetros.

El ministro Rossi valoró la decisión de iniciar los trabajos antes del cierre financiero porque permitió ganar un valioso tiempo, precisando que el gobierno no es garante de la negociación financiera. Puso de relieve además las señales de apoyo de los organismos financieros al otorgar las financiaciones mencionadas.

Por su parte, Alejandro Ruibal, representante de Grupo Vía Central, agradeció al gobierno la confianza depositada en los encargados de estructurar el financiamiento y destacó el trabajo en equipo de los financiadores y sus asesores, lo que permitió alcanzar un acuerdo en un período de tiempo adecuado.

Todos los actores involucrados en esta temática fueron contestes en que el Ferrocarril Central es una oportunidad inmejorable para la reactivación del modo ferroviario en el país. En el ámbito del MTOP se entiende que en el futuro cercano el ferrocarril será cada vez más importante como sistema de transporte y la cartera se propone recuperar los niveles de carga transportada que se han ido perdiendo en los últimos años. Para ello, señalaron voceros ministeriales, es necesario poner en condiciones la infraestructura existente para que retome un lugar central en la logística nacional.

El proyecto consiste en llevar el ferrocarril a un estándar superior que permita la circulación de trenes de carga a 80 kilómetros por hora y 22,5 toneladas por eje. Por el Ferrocarril Central se transportarán cuatro millones de toneladas y además de madera, granos y combustible, la infraestructura permitirá transportar otro tipo de cargas.

Un proyecto innovador

El Ferrocarril Central es una obra de infraestructura relevante para el sistema multimodal de transporte y la más importante del modo ferroviario de los últimos años. Este proyecto, sumado a la ya rehabilitada línea Rivera -Paso de los Toros y a la rehabilitación de la línea litoral entre Tres árboles y Queguay que se encuentra en ejecución, 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 vía doble. Para las obras se importarán 877 kilómetros de riel. Durante todo el trayecto se colocará balasto, sobre el cual se montará la vía.

Además, se abrirá una fábrica de durmientes en Florida.



El proyecto requiere la fabricación de casi 600 mil. También se construirán 71 alcantarillas, 66 puentes de hormigón y se reforzarán 10 puentes. 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. El conjunto de la señalización se realizará por una empresa internacional de primer nivel, contratada por el consorcio. Finalmente, el proyecto implica la construcción de obras adicionales, como puentes viales para permitir el paso por encima del tren. 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.

Adicionalmente, se realizarán obras complementarias por las cuales se reacondicionarán caminos y cruces para evitar los pasos a nivel; incluso se construirán pasos a desnivel en las principales intersecciones del tramo. Por esta vía circularán trenes de carga y trenes de pasajeros. La

infraestructura ferroviaria está diseñada para que circulen trenes de carga de un largo máximo de 800 metros. La velocidad máxima de circulación de los trenes de carga será de 80 kilómetros por hora. En las zonas pobladas estas velocidades se reducirán considerablemente, según el caso, hasta los 30 kilómetros por hora.

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. Ese sistema de seguridad estará conectado directamente con el Centro de Control de Tráfico de la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario (DNTF) y también de la empresa encargada del mantenimiento quienes podrán tomar las acciones necesarias, en caso de incidente, para reestablecer el funcionamiento de forma casi inmediata.

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



Firma de financiamiento del proyecto Ferrocarril Central

Condiciones para el servicio de pasajeros

Las inversiones para recuperar las vías férreas para el transporte de carga permitirán soñar con la reactivación del servicio de pasajeros a través del tren. En reiteradas oportunidades el ministro Rossi ha señalado que una vez que la vía está en condiciones de garantizar una circulación segura, se podrá evaluar reestablecer algunos servicios que funcionaban en el pasado. Ejemplo de ello es la recuperación de la vía en el ramal que va desde Paso de los Toros –donde termina el Ferrocarril Central- hasta Rivera, que fue rehabilitado en 2018. La recuperación de este tramo permitió reestablecer el servicio de pasajeros entre Tacuarembó y Rivera. Eventualmente, el Ferrocarril Central podrá generar condiciones para recuperar otras líneas de pasajeros. No obstante, lo principal es recuperar la infraestructura para el transporte de carga y, a partir de ahí, evaluar el restablecimiento de otras líneas.

Los ferrocarriles transportarán más carga de manera más segura



Tres proyectos para recuperar el ferrocarril

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; también 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 está financiando la rehabilitación y modernización de la vía férrea del litoral. Actualmente se ejecutan obras en 176 kilómetros de la vía, entre las estaciones de Tres Árboles y Queguay, en Paysandú. Una vez finalizada la rehabilitación se podrá circular a 40 kilómetros por hora, con una carga de 18 toneladas por eje.

Una vez finalizados los tres proyectos, las vías estarán en condiciones de transportar más carga de manera más segura.



EL PUERTO DE MONTEVIDEO MODERNIZA SU INFRAESTRUCTURA

La terminal portuaria se enfrenta a una serie de inversiones que permitirán ponerla en condiciones de cara a los desafíos futuros. La terminal especializada de celulosa, la terminal pesquera Capurro y el viaducto sobre la rambla ya están en construcción.

A fines de julio la empresa UPM confirmó que instalará una nueva planta de celulosa en pueblo Centenario, ubicado en el departamento de Durazno. De esta forma culminó un largo proceso de negociación entre el gobierno nacional y la empresa que comenzó en el año 2017. La empresa invertirá 2.7 millones de dólares en una planta que será capaz de producir alrededor de 2 millones de toneladas de celulosa por año.

La inversión genera importantes desafíos para el país en materia de infraestructura, especialmente en el puerto de Montevideo, por donde saldrá la producción de celulosa. El incremento de la producción supone profundizar el dragado del puerto de Montevideo para permitir el ingreso de buques de mayor calado, la construcción de una terminal especializada en celulosa y la construcción de un viaducto en la rambla portuaria.

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.

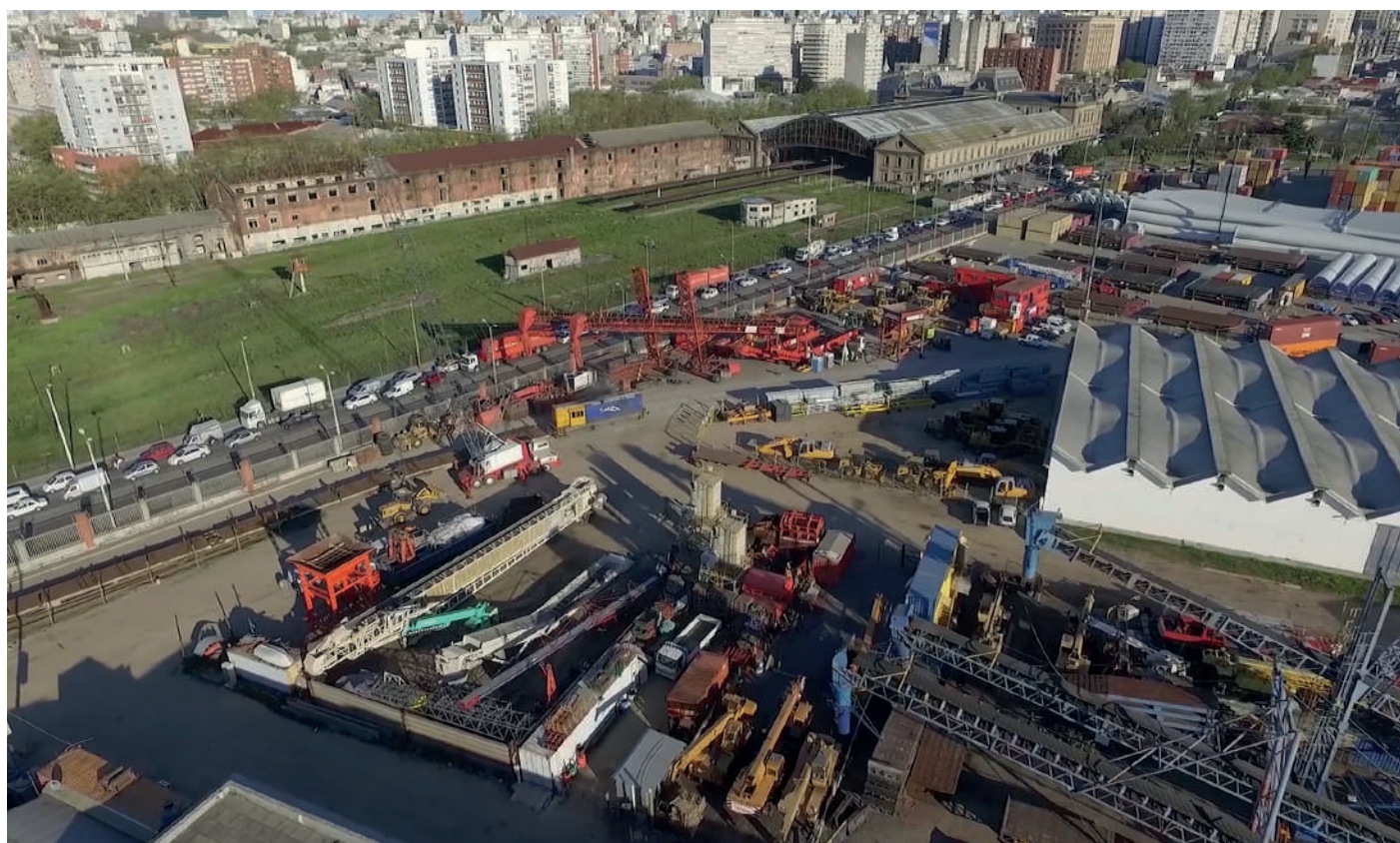
A fines de julio, la ANP y la empresa UPM firmaron el contrato de concesión, que tendrá una vigencia de 50 años. De esta forma, será la propia empresa la que construirá la

terminal especializada. “Es un paso más de todo este camino que vamos recorriendo. Significa un crecimiento del puerto de Montevideo”, señaló el ministro de Transporte y Obras Públicas a los medios de prensa el día de la firma. Rossi explicó que las obras consisten 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.

Los trabajos se desarrollarán en un plazo de dos años y demandarán una inversión cercana a los 280 millones de dólares.

El ministro Rossi señaló que la actividad portuaria seguirá desarrollándose con normalidad durante el tiempo que duren las obras dado que, además de la terminal de almacenamiento de celulosa, en el puerto se están ejecutando otras obras muy importantes, como la construcción de un puerto pesquero en la zona norte de la bahía de Montevideo, denominado puerto Capurro. “Hay una planificación para asegurar el funcionamiento ordenado de la actividad



El viaducto mejorará la circulación interna y externa del puerto

portuaria. El puerto va a estar en funcionamiento pleno”, garantizó el jerarca.

El viaducto sobre la rambla

En los últimos meses, el gobierno nacional puso en marcha la construcción de un viaducto sobre la rambla portuaria. Si bien el proyecto no se vincula directamente a la inversión de UPM, se complementa tanto con el Ferrocarril Central como con la terminal de almacenamiento y transporte de celulosa del puerto de Montevideo.

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.

Las obras ya se encuentran en marcha. A principios de junio comenzaron las tareas de perforaciones para los estudios de suelos.

“Es un proyecto muy importante, que hace años se perseguía”, señaló el ministro Víctor Rossi. El jerarca destacó

que el viaducto se complementará con el proyecto Ferrocarril Central. “Son dos proyectos con distinto origen, pero coinciden y redundan en un fortalecimiento de la infraestructura”. El ministro explicó que la idea del viaducto surgió en el período de gobierno anterior. En el actual período se definió la ingeniería del proyecto y se buscaron caminos de financiamiento.

Los desafíos que vienen

La modernización del sistema portuario es parte del esfuerzo que el país hace para sostener el crecimiento. Los años que vienen traerán desafíos que habrá que asumir para responder a las nuevas necesidades.

Recibir la mayor inversión en la historia del país es una buena noticia. Se debe seguir trabajando para continuar siendo un país atractivo para los inversores. El desarrollo de la infraestructura tiene un papel fundamental en esta tarea. Fortalecer y modernizar rutas, vías y puertos no solo genera condiciones para seguir creciendo, sino que trae trabajo y desarrollo en las zonas más postergadas.

El gobierno nacional ha realizado fuertes y sostenidas inversiones para poner al día la infraestructura. El país requiere mantener el nivel de inversión para no hipotecar el crecimiento futuro y generar oportunidades para todos los uruguayos.



Comienza construcción de puerto pesquero 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 construirá 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”, señaló el ministro Rossi.

En la nueva terminal se desarrollarán otras actividades, más allá de la pesca. Rossi señaló que está previsto el traslado del dique flotante Tsakos para esta zona, para atender barcos de “mayor requerimiento”. En el entorno de puerto Capurro también está prevista la instalación del Montevideo Rowing Club, institución decana del remo en Uruguay, para que pueda cumplir con su actividad social y deportiva.