

“EL PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS ES UNA NECESIDAD ESTRATÉGICA PARA EL PAÍS”

El ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi, junto con el director nacional de Hidrografía, Andrés Nieto, el director nacional de Planificación y Logística, Pablo Genta y técnicos de la cartera presentaron estudios sobre las posibilidades existentes para construir un puerto de aguas profundas en la costa oceánica del país.

El ministro Rossi señaló que el puerto de aguas profundas es un objetivo estratégico para el país, cuya construcción debería ser considerada como una política de Estado, más allá de los sucesivos gobiernos. Su concreción implica que todos los actores compartan una visión de cómo puede desarrollarse la actividad marítima y la actividad comercial vinculada al transporte marítimo.

El puerto de Montevideo ha sido muy importante para el desarrollo del país. Si bien existen varios proyectos en ejecución para modernizar su infraestructura y generar las condiciones para atender las demandas actuales y futuras, el país necesita evaluar la posibilidad de avanzar en la construcción de otro puerto de aguas profundas.

La posibilidad de aprovechar las costas oceánicas para poder desarrollar un emprendimiento que se sume al sistema nacional de puertos es un tema que desde hace varios años ha formado parte de la agenda del país, pero no ha tenido resultados concretos. El jerarca señaló que desde hace tiempo la temática se ha partidizado, por lo que se decidió sacar el tema de la discusión del día a día y realizar estudios para generar información sobre las posibilidades reales de su concreción.

“El puerto de aguas profundas es una necesidad estratégica del Uruguay. Creemos que se concretará”, señaló Rossi durante su presentación en la Liga Marítima, ante decenas de actores vinculados al sector. El puerto podría localizarse en un arco ubicado entre La Pedrera y Cabo Polonio, precisamente entre los balnearios Mar del Plata y La Florida, en el departamento de Rocha. Se trata de una zona donde se darían las condiciones desde el punto de vista físico para construir el puerto de aguas profundas, dado que no afectaría a zonas turísticas y balnearios. Este frente marítimo se encuentra a distancias razonables del balneario La Pedrera, a unos nueve kilómetros, y de Cabo Polonio, a unos 13 kilómetros. Las implantaciones al noreste del arco presentan ciertas ventajas. En el año 2018 el Ministerio de Transporte y Obras Públicas promovió la declaración de esta área como zona de interés portuario. Lo que no se conoce es cuándo se generarán las condiciones para avanzar hacia la concreción de una obra de

este tipo. No obstante, los estudios sobre la factibilidad de construir un puerto de aguas profundas requieren de tiempo y por este motivo desde la cartera se ha avanzado en este sentido. “Si no trabajamos desde ya pensando en profundizar esa alternativa corremos el riesgo que cuando llegue la oportunidad y se generen las condiciones para dar este paso, no estemos en condiciones de abordarlo porque no tenemos la información suficiente”, destacó el jerarca. Lo importante es anticiparse al futuro. El país no debe esperar a que se incremente el tráfico de cargas para construir sus obras de infraestructura. Por el contrario, la construcción de infraestructura debe generar las condiciones para que lleguen más inversiones y se capte más demanda para el país.

La construcción de información exige conocer la costa oceánica, identificar cuáles son las áreas en la que es posible instalar un puerto de estas características, así como las condiciones en materia de profundidad, corrientes y movimientos de arena. “Le pedimos a la Dirección Nacional de Hidrografía que a los estudios que se han venido realizando, se procurara completarlos para tener información que no se consigue en un día. Hay que ir avanzando de modo de tener los componentes fundamentales para cuando se dé la situación nos permita trabajar en una decisión que es importante para el país”. Rossi destacó que existe una serie de informaciones comprobadas que demuestran que es posible llevarlo a cabo y ello es lo que se presentó en la Liga Marítima, pero no es el proyecto terminado. El informe debe complementarse con las condiciones desde la tierra y el estudio de puntos para conectar con el ferrocarril y la infraestructura vial.

Se desarrollaron estudios de diversa índole: legales, económicos, ambientales y de ingeniería. Para ello se invirtieron unos 5.5 millones de dólares que, si bien puede parecer una cifra elevada, es un monto bajo para un proyecto de este tipo, menor al 0,6% del monto estimado de obra portuaria propiamente dicha. Estos estudios constituyen un valioso activo para el país y serán un insumo relevante para el desarrollo del puerto y para la participación de inversión privada.



Puerto de Colonia

DIRECCIÓN DE HIDROGRAFÍA PREPARA INTERVENCIONES EN PUERTOS DEL LITORAL

La cartera puso en marcha una serie de proyectos para acondicionar los puertos del oeste, ampliando la oferta de turismo náutico en esa zona del país. Entre ellos se destacan las inversiones en el puerto de Dolores y en el muelle del ex frigorífico Anglo.

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas trabaja para acondicionar la infraestructura portuaria del litoral oeste, no sólo en lo que hace a terminales comerciales sino fundamentalmente a un circuito de puertos deportivos que contribuyen sustancialmente en el desarrollo turístico de la región y del país en su conjunto.

Sin desmedro de lo que se realiza en los puertos de Punta del Este, Piriápolis y La Paloma, que naturalmente concentran el mayor flujo turístico, la DNH ha focalizado su atención en estos últimos años en la cadena de puertos del litoral oeste, quizás con menor incidencia en el volumen general pero con un potencial natural inconmensurable. Para ello, existe una serie de proyectos en curso, con el objetivo de poner en valor turístico las estaciones fluviales de esa zona del país.

En ese marco, la Dirección Nacional de Hidrografía desarrolla el proceso de adjudicación del llamado a licitación pública para reconstruir parcialmente el muelle principal del ex frigorífico Anglo, en la ciudad de Fray Bentos.

La empresa adjudicataria podría conocerse en las próximas semanas. La obra demandará una inversión superior a los cinco millones de dólares, para una intervención que abarcará un tramo de unos 50 metros de la estructura de hormigón y la reconstrucción de la pasarela de madera que une este muelle con tierra. No obstante, siguiendo los criterios acordados con la Comisión Paisaje Industrial Fray Bentos, se conservarán algunos sectores del muelle original para que se mantengan como testimonio del enclave agroindustrial.

El muelle principal data de 1865 y está ubicado frente al edificio de las cámaras frías. Sobre la estructura se levantan las dos grúas que se reconocen como íconos del complejo y de la capital de Río Negro. Ambas serán conservadas y puestas en valor como parte de la intervención del muelle. El plazo de ejecución de la obra es un año y medio, por lo que en 2021 podría inaugurarse en caso de que el trabajo no sea afectado por eventos climáticos. El desembarcadero reconstruido permitirá el atraque de pequeñas embarcaciones turístico-deportivas y de pequeños buques de pasajeros que integrarán el sitio patrimonial al circuito náutico regional que promueve el Corredor de los Pájaros Pintados.

En 2015, las instalaciones que pertenecieron al frigorífico Anglo fueron declaradas Patrimonio de la Humanidad por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (Unesco, por sus siglas en inglés), bajo la denominación Paisaje Industrial de Fray Bentos.

Puerto de Dolores

Otra de las obras que proyecta realizar la Dirección Nacional de Hidrografía está dirigida a reacondicionar el muelle del puerto de Dolores.

Se trata de un puerto cuyo "muelle cuenta con importantes socavaciones y fuga de materiales, el que se encuentra inhabilitado para el tránsito vehicular debido al estado del mismo", ilustró la arquitecta Tamara Viera, gerenta del área de Mantenimiento y Administración Portuaria de la DNH. También indicó que la inversión para este caso será del orden de 1,5 millones de dólares.

Para el reacondicionamiento del mencionado muelle la cartera elaboró un pliego de condiciones para un llamado a licitación pública - el que, una vez aprobado, será

publicado - con el objetivo de acondicionar la instalación existente de acuerdo al funcionamiento previsto a futuro por la DNH, priorizando un uso peatonal y con cargas livianas.

Las obras incluyen la reparación de daños existentes, confección de una estructura de hormigón armado apoyada sobre la estructura, reparación de bitas, barandas y escaleras, la consiguiente reconstrucción del adoquinado de la explanada, así como la reconstrucción del muro de contención adyacente al muelle y el acondicionamiento de la grúa patrimonial ubicada en la explanada portuaria.

Dichas obras apuntan a potenciar el enclave como puerto deportivo en la margen sur del río San Salvador, intentando fomentar el turismo náutico a través de una cadena de puertos que la DNH ha recuperado y se encuentra en vías de recuperación en la zona del Río Uruguay/Río Negro (puertos de Mercedes, Villa Soriano, Fray Bentos y Dolores).

Dársena Higuieritas de Nueva Palmira

La Dársena Higuieritas en la ciudad de Nueva Palmira es otro punto central de atracción. En los últimos años el MTOP impulsó múltiples obras en esta terminal turística,



en la ciudad de Nueva Palmira, con una inversión superior a los cuatro millones de dólares.

Los trabajos consistieron en el reacondicionamiento y reconstrucción de los muelles de las márgenes derechas e izquierdas de la dársena, inclusive las instalaciones y el equipamiento para el adecuado funcionamiento.

Para la reconstrucción de los muelles se utilizó tabletas metálicas y anclajes y se reacondicionaron las instalaciones con la colocación de amarras, varales, energía eléctrica, iluminación y agua potable en todos los frentes de atraque de embarcaciones deportivas.

Villa Soriano

Ubicado en el acceso al río Negro a 10 kilómetros de la desembocadura con el río Uruguay, en un contexto natural único con interesantes circuitos náuticos, se encuentra la primera estación fluvial del país, en lo que constituyó un centro poblado en el Uruguay con fundación de 1624. Se

realizó allí la recuperación completa del histórico muelle, agregándole un muelle bajo que permitió el aumento de la capacidad del mismo en 44 nuevas amarras deportivas. Al realizar un muelle bajo paralelo, alejándose del muelle anterior que era de baja fundación, se pudo mejorar sustancialmente la operativa portuaria.

Puerto de Carmelo

El atracadero de Carmelo es otro de los puntos de mayor atracción para el turismo náutico. Ubicado en las orillas del arroyo Las Vacas el lugar es de una singular belleza natural que, sumado el atractivo de la ciudad de Carmelo, lo convierten en un sitio obligatorio de recalada, fundamentalmente por visitantes de la vecina Argentina. En función de ello la Dirección Nacional de Hidrografía mantiene permanente atención en relación a su infraestructura y operativa de servicios.

En diciembre de 2018, tres embarcaciones que estaban amarradas en el astillero Maffoni, se desamarraron e impactaron contra el puente giratorio del arroyo Las Vacas. Dos meses después, la estructura estaba totalmente reparada.



Puente sobre el arroyo Las Vacas



Ex cine Astor

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



Dos salas emblemáticas de la cultura del país se recuperarán próximamente para el disfrute de los pobladores de Dolores y Paysandú. A través de distintos convenios, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas contribuye materializando estos proyectos.

Se trata del Teatro Paz y Unión de Dolores y el Cine Astor de Paysandú, icónicos centros culturales que, por distintas circunstancias, debieron cerrar sus puertas hace largo tiempo. En esta instancia, el MTOP aporta ocho millones de pesos para reacondicionar sus instalaciones y posibilitar su funcionamiento, en el marco de una política de convenios que apunta a contribuir con instituciones del área social.

Centro Recreativo Paz y Unión

Los orígenes de esta institución se remontan al 18 de julio de 1895, cuando se fundó la “Sociedad recreativa Paz y Unión”, sin una sede fija pero con el objetivo de fomentar el espíritu de amistad y comunidad de los socios, y de defender el arte en todas sus manifestaciones.

Hacia 1939 se inauguró la sala -base de la actual sede-, una construcción con características muy novedosas y modernas para la época. Fue un teatro de dimensiones importantes, especialmente para el interior del país, con una sala con capacidad para 1100 personas, organizadas en platea, tertulia y paraíso. Otra novedad fue el diseño escogido. No se optó por la típica estructura de herradura que solían tener los teatros de entonces, sino que se decidió optar por una estructura frontal, como lo hacían las salas modernas, ya que naturalmente favorece la visión de todos los espectadores de la sala.

El teatro Paz y Unión fue, además, particularmente distinguido por contar con un escenario de grandes dimensiones, siendo el más grande del departamento, así como con una sala de cine, algo muy sofisticado para esa época. Se trata de un sitio emblemático para la ciudad y su gente, y ha recibido actividades culturales y sociales de toda

índole.

Actualmente se encara la primera etapa de un ambicioso plan de reconstrucción del edificio con una inversión de diez millones de pesos, con aportes iguales del MTOP y la institución. Como destacan los doloreños, “no alcanzan las palabras para resumir brevemente una historia tan larga, pero basta con decir que lugares como éste, sobre todo en el interior del país, son el corazón de una ciudad, y por eso debe seguir latiendo”.

Cine Astor

El ex cine Astor de la ciudad de Paysandú, otro emblemático punto de referencia en la zona litoral del país, es otra de las instituciones que suscribieron convenios con el MTOP. Para esta obra el ministerio aporta dos millones y medio de pesos, mientras que la institución aportará otros 2.3 millones.

El histórico cine reabrió sus puertas el pasado mes de octubre, lo que permitirá a los sanduceros volver a disfrutar de la sala tras más de 30 años. Al asumir la actual administración comunal, se trazó como meta de trabajo posicionar a Paysandú como polo cultural en la región, de modo de complementar el atractivo natural del departamento que constituyen las termas.

En esa línea de acción se trabajó en la reapertura del teatro Florencio Sánchez, lo cual se concretó luego de numerosos aportes. Logrado este objetivo, la intendencia orientó el esfuerzo en la recuperación del antiguo cine Astor como un amplio espacio cultural que pueda dar cabida a distintas disciplinas y artistas de diversas vertientes, no solo de Paysandú sino también de la región.



“Lugares como éste, sobre todo en el interior del país, son el corazón de una ciudad, y por eso debe seguir latiendo”

Centro recreativo Paz y Unión



ARQUITECTURA REACONDICIONÓ SALA DE CALDERAS DEL HOSPITAL DE CLÍNICAS

Las obras se realizaron mediante la modalidad público-público, a partir de un convenio entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Universidad de la República.

La Dirección Nacional de Arquitectura reacondicionó la sala de calderas del Hospital de Clínicas, Dr. Manuel Quintela. El hospital universitario cuenta con instalaciones modernas y seguras.

El ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi, señaló que la sala de calderas era una de las zonas más deterioradas que tenía el hospital y que las obras realizadas por la Dirección de Arquitectura lograron cambiar su estado. "Al lado de lo que era hace poco tiempo atrás, no tiene punto de comparación y nos resulta grato comprobarlo", destacó el ministro Rossi.

La sala de Máquinas, Mantenimiento y Calderas, como se la conoce formalmente, data de 1952. Allí se encuentran las calderas que garantizan la calefacción y la disponibilidad del agua caliente para el trabajo en el centro hospitalario.

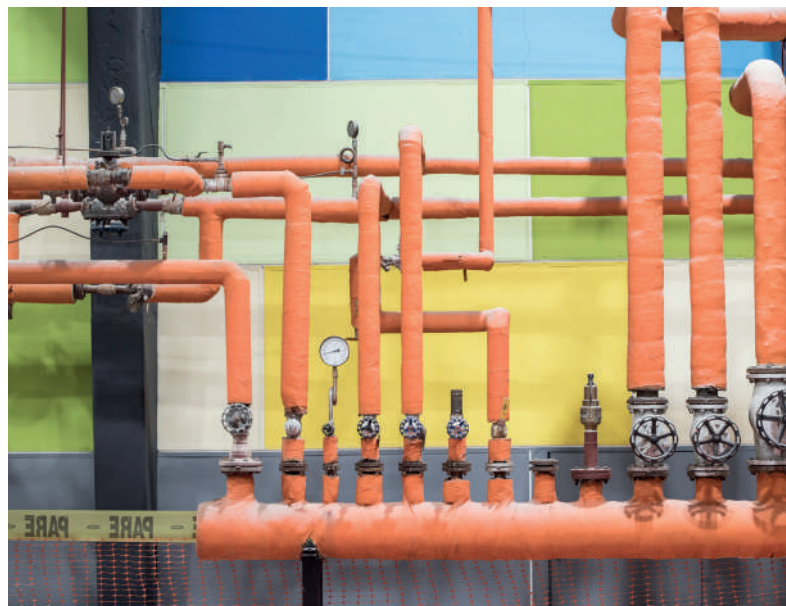
Esta sala se encontraba en malas condiciones, por lo que la realización de las obras eran una necesidad urgente. El objetivo de la DNA fue reacondicionar el espacio, adaptándolo a las necesidades actuales de forma tal que los funcionarios que allí trabajan se encuentren en un espacio cómodo, seguro y moderno. Los cambios en el espacio físico permiten mejorar la productividad, la satisfacción y la motivación de los trabajadores.

Durante seis meses 18 funcionarios de la DNA trabajaron para recuperar este espacio. Las obras implicaron un proceso de aprendizaje institucional. Sanitarios, electricistas, pintores, albañiles y carpinteros de la DNA, fueron capacitados en el uso de materiales y tecnologías modernas, necesarios para las obras.

Se intervino sobre las paredes y se reconstruyó el hormigón. También se cambió la iluminación, generando un espacio más agradable para trabajar. El piso fue elevado unos diez centímetros, alcanzando una superficie plana y

fue cubierto con pintura resistente. También se generó un sistema de ventilación procurando suavizar las temperaturas que se alcanzan en el lugar y se impermeabilizó la estructura para evitar filtraciones de agua.

La obra generó 940 mil pesos para la Dirección, que serán usados para la compra de herramientas modernas, equipos y ropa de trabajo. Además, permitirá solventar gastos de la compra de elementos de seguridad e higiene que demandan las exigencias impuestas por la normativa actual en la materia.



Sanitarios, electricistas, pintores, albañiles y carpinteros de la DNA, fueron capacitados en el uso de materiales y tecnologías modernas, necesarios para las obras.





SUBSIDIO AL BOLETO ESTUDIANTIL GENERA MÁS OPORTUNIDADES

En 2018, el MTOP invirtió 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 y apoyados para acceder a liceos, UTU y escuelas agrarias

Los 136 mil estudiantes beneficiados representan cerca del 44 % de la matrícula inscripta en educación media en todo el país, según explicó el jerarca. 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.

“Este programa empezó hace 14 años. Ha permitido absorber el crecimiento de la matrícula”, señaló Martín, haciendo referencia al carácter social de esta política ejecutada por la cartera que, según señaló, ha contribuido a que estudiantes continúen su trayectoria en la educación formal. El director de Transporte destacó el carácter redistributivo de esta política. “Es una de las medidas de mayor impacto social en lo que hace a la redistribución de los ingresos que se obtienen de los contribuyentes”, subrayó. 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 de 50 boletos gratuitos para unir el lugar de residencia con el domicilio del estudiante 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 escuelas 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.

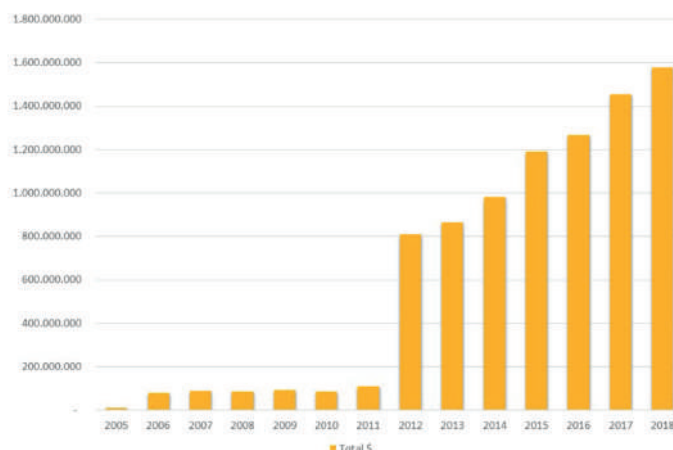
Nuevas líneas metropolitanas y corredores bonificados

Más allá del subsidio al boleto estudiantil, desde el MTOP se implementan otras políticas para hacer más accesible el servicio de transporte público a los ciudadanos. En los últimos años, la Dirección Nacional de Transporte ha tomado una serie de medidas que apuntan a reducir el costo del transporte para los usuarios.

A partir de la transformación de líneas departamentales en líneas metropolitanas el costo en el transporte se ha reducido para muchos usuarios. A modo de ejemplo, en marzo de este año la línea 712 de la empresa Copsa, que conecta Montevideo y Araminda, pasó a integrarse a la denominada zona metropolitana, adoptando una tarifa suburbana. Esta transformación representó al usuario una rebaja del orden de los \$40 por viaje. En el año 2016, una medida similar se tomó al integrar al servicio metropolitano los servicios entre Libertad (departamento de San José) y Montevideo.

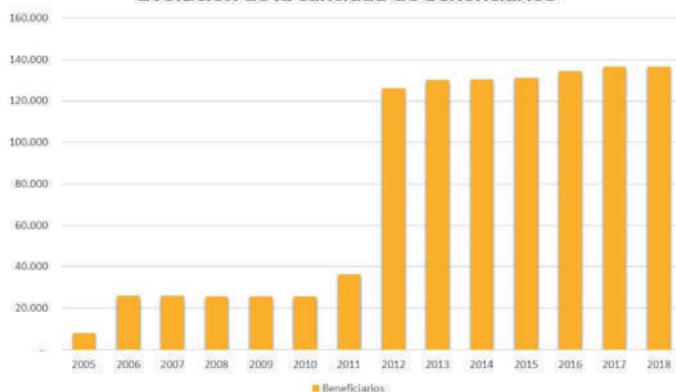
Además de la transformación de líneas, también se han habilitado corredores bonificados, es decir, tramos de circulación con reducciones en el costo del boleto. En 2017 se dispuso de un nuevo tipo de viaje en todos los servicios de las líneas metropolitanas que transcurren por el corredor Camino Maldonado – ruta 8, consistente en una bonificación de \$13 respecto al valor asignado al boleto. El éxito de la experiencia llevó a que en 2018 se implementara una solución similar en los corredores de rutas 5 y 84. De esta forma, quienes se trasladan desde el barrio Obelisco de Las Piedras hacia la plaza Colón y quienes se trasladan desde la localidad de Suárez hasta Belloni y General Flores, tuvieron una rebaja de 16% en el costo del boleto, respecto al costo anterior.

Evolución de la inversión en el subsidio del boleto estudiantil



“Es una de las medidas de mayor impacto social en lo que hace a la redistribución de los ingresos que se obtienen de los contribuyentes”
Felipe Martín, director nacional de Transporte

Evolución de la cantidad de beneficiarios





PROMUEVEN RED DE AEROPUERTOS INTERNACIONALES PARA IMPULSAR AVIACIÓN

El MTOP promoverá un proyecto de ley que busca crear una red de aeropuertos internacionales en el país. La medida apunta a fomentar inversiones en aeropuertos del interior a través de concesiones para su explotación y gestión.

Uruguay cuenta con 11 aeropuertos en distintos puntos del país, todos ellos clasificados con categoría internacional. Dos de estos aeropuertos, el internacional de Carrasco y el de Laguna del Sauce, se encuentran concesionados a actores privados. El resto de los aeropuertos son gestionados por el Ministerio de Defensa Nacional, a través de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica.

No todos los aeródromos tienen la infraestructura adecuada ni presentan las condiciones para realmente funcionar como aeropuertos internacionales. Hace unos meses, en el marco de la elaboración del plan maestro para la aviación civil en Uruguay, técnicos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) señalaron la necesidad de jerarquizar y categorizar los aeropuertos con el fin de mejorar la distribución de los recursos y esfuerzos en la red aeroportuaria.

El proyecto de ley enviado al Parlamento tiene el objetivo de promover el desarrollo de los aeropuertos de Rivera, Salto, Colonia y Carmelo, y así generar condiciones para el desarrollo de la actividad aeronáutica del país, especialmente con conexiones hacia los países vecinos, como lo son Argentina y Brasil. Es necesario que estos aeropuertos modernicen su infraestructura, lo que requiere inversiones importantes. El proyecto de ley plantea que la explotación de estos aeropuertos se concesione, como ocurre con Carrasco y Laguna del Sauce, exigiendo una serie de contrapartidas mínimas a cumplir, así como condiciones para la prestación de servicios.

De esta forma, los aeropuertos de Rivera, Salto, Colonia, Carmelo, Carrasco y Laguna del Sauce constituirían una red de aeropuertos internacionales. La creación de una red implica que un determinado conjunto de aeropuertos funcionen bajo una misma estructura de explotación

y gestión, racionalizando los recursos existentes. La integración en una red genera beneficios, especialmente para los aeropuertos más pequeños.

Rebaja de combustible para generar competitividad

Otra de las medidas que ha tomado la cartera para impulsar la aviación civil en Uruguay apunta a rebajar los costos operativos de las aerolíneas. Este año comenzó a regir un nuevo precio de referencia para el combustible Jet A-1, utilizado por empresas nacionales para la aviación comercial. La medida se tomó bajo la necesidad de establecer un criterio unificado en la fijación del precio del combustible, tanto a empresas de bandera nacional como extranjeras.

El combustible constituye uno de los principales costos en la aviación comercial y afecta directamente la competitividad del país en materia de conectividad. A partir de ahora, el precio del combustible Jet A1 para las empresas de bandera nacional se fijará tomando como referencia a los precios del mercado internacional, igualando el precio que pagan las empresas de bandera extranjera. Esta medida complementa la rebaja en el precio decidida por el gobierno meses atrás, extendiéndola a las aerolíneas nacionales.

La medida favorecerá a las empresas de bandera nacional, así como a la flota de aviación general, quienes se encontraban en una situación de desventaja respecto a las aerolíneas extranjeras. La fijación del precio del combustible Jet A1 se establecía mediante mecanismos diferentes, por lo que las empresas nacionales encontraban en el costo del combustible limitaciones a su competitividad y a sus posibilidades de desarrollo.



6 aeropuertos integrarán la Red de Aeropuertos Internacionales



Nuevo puente sobre arroyo Cuaró

“EL HISTÓRICO REZAGO DE INFRAESTRUCTURA EN EL NORTE DEL PAÍS CONSPIRABA CONTRA LAS POSIBILIDADES DE DESARROLLO”

Quedaron inaugurados los trabajos sobre cinco puentes en ruta 30, entre Artigas y Bella Unión. La recuperación de esta ruta fue uno de los compromisos asumidos por el Presidente de la República, Tabaré Vázquez, al inicio de la gestión.

“Mi deseo es volver a encontrarnos antes de que termine este período de gobierno para poder recorrer la ruta 30 terminada, de punta a punta”. Así finalizó su oratoria el ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi, ante más de un centenar de vecinos de Artigas y Bella Unión, durante la inauguración de las obras realizadas por la cartera en cinco puentes de ruta 30.

Estas obras se desarrollan en el marco del proyecto de recuperación de la totalidad de ruta 30. Se construyeron cuatro puentes nuevos sobre los arroyos Tres Cruces y Cuaró, y sobre las cañadas La Bomba y La Comisaría. Además se ensanchó y reforzó el puente sobre el arroyo Pelado. Estos puentes permitirán evitar los problemas de conectividad que se generaban entre Artigas y Bella Unión en época de intensas lluvias, cuando los antiguos puentes no permitían el paso de los vehículos.

Las obras implicaron una inversión de 22 millones de dólares, provenientes de recursos propios del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de aportes del Fondo para la Convergencia Estructural del Mercosur (Focem). El ministro Rossi señaló que el departamento de Artigas se merecía una inversión de esta magnitud para hacer frente al histórico rezago que ha tenido el norte del país en materia de infraestructura. Este rezago “conspiraba contra las posibilidades de desarrollo y por lo tanto contra las condiciones de vida y de trabajo de los ciudadanos del norte, que también son uruguayos”, señaló Rossi. Las obras en ruta 30 fueron comprometidas por el Presidente de la República, Tabaré Vázquez, durante el Consejo de Ministros abierto que se realizó en Pueblo Sequeira en el año 2016. El intendente de Artigas, Pablo Caram, y el alcalde de Bella Unión, Luis López, destacaron la voluntad política que ha habido para recuperar esta ruta. Hace aproximadamente un año quedó inaugurada la rehabilitación del tramo que

va desde el cruce con ruta 5 hasta Artigas. Actualmente se está trabajando para dejar en condiciones el segundo tramo, que va desde la capital departamental hasta ruta 3, próximo a Bella Unión. “Siempre nos hicieron creer que somos un departamento pobre y no es así. Tenemos la caña de azúcar, la piedra y el ganado. No somos un departamento pobre, nos faltaba infraestructura para conectarnos.”, señaló el alcalde López.

El ministro Rossi señaló que en el norte aún quedan pendientes algunas obras de relevancia, como la recuperación de ruta 31 y de ruta 4. El jerarca señaló que sobre ruta 31 se han hecho trabajos de mantenimiento y se ha logrado recuperar algunos tramos, pero que necesita un reforzamiento mayor pensando en el futuro. Sobre ruta 4, Rossi sostuvo que el futuro gobierno deberá pensar en extender la ruta hasta ruta 5, en el departamento de Durazno. “Insistimos en la importancia que tendría ruta 4 hasta encontrarse con ruta 5 en Durazno. Cuántas hectáreas estaríamos incorporando a la producción para facilitar la circulación de las cargas por esas rutas”, señaló.

“Mi deseo es volver a encontrarnos antes de que termine este período de gobierno para poder recorrer la ruta 30 terminada, de punta a punta”.

Ministro Víctor Rossi





DOBLE VÍA DE RUTA 101 DESCONGESTIONARÁ RUTA INTERBALNEARIA

Quedaron inaugurados los 10 kilómetros de doble vía de ruta 101, desde el cruce con ruta 102 hasta el bypass de Pando. El ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi, señaló que se dio “un paso más” en la construcción de un circuito alternativo para descongestionar ruta Interbalnearia.

Se inauguró la construcción de una doble vía en ruta 101, entre ruta 102 y el bypass de Pando. Se trata de 10 kilómetros de ruta que ahora tiene dos vías separadas por un canchero, cada una con dos carriles. La inversión realizada fue de 19.6 millones de dólares. Esta ruta forma parte de uno de los principales corredores logísticos del país, 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.

El ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi, explicó que desde la cartera se pretende que el circuito conformado por estas rutas se transforme en un corredor de salida hacia el este del país, capaz de contribuir al descongestionamiento de la ruta Interbalnearia que enfrenta una importante circulación de vehículos en temporada de verano. Las obras inauguradas forman parte de los trabajos realizados con este objetivo. “No descarto que en el futuro el país deba plantearse otras alternativas”, señaló Rossi.

El ministro también anunció que próximamente se construirá una doble vía en el bypass de la ciudad de Pando, que conectará con la doble vía de ruta 8 que llega hasta ruta 11. El circuito alternativo debería complementarse

con la extensión de la doble vía de ruta 8 hasta ruta 9 y desde allí hacia Los Cardos, para lo cual ya existe un proyecto, según informó Rossi.

De la inauguración participaron el intendente de Canelones, Yamandú Orsi, y el alcalde de Pando, Alcides Pérez. Ambos coincidieron en que 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. Es por ello que 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 los caminos El Gallo y Los Horneros, frente a la Escuela Militar de Aeronáutica. También se instalaron semáforos y nuevas señales.

Las obras también acompañan el crecimiento que ha tenido la zona desde el punto de vista industrial y logístico, que seguirá desarrollando en el futuro. “Nos hemos sorprendido porque nuevos emprendimientos van llegando y van visualizando la posibilidad de desarrollar al Uruguay desde esta zona del país”, concluyó Rossi.



“Nos hemos sorprendido porque nuevos emprendimientos van llegando y van visualizando la posibilidad de desarrollar al Uruguay desde esta zona del país”
Ministro Víctor Rossi



**MINISTERIO
DE TRANSPORTE
Y OBRAS PÚBLICAS**

