



MINISTERIO  
DE TRANSPORTE  
Y OBRAS PÚBLICAS

# BOLETÍN INFORMATIVO RESUMEN MENSUAL

Montevideo - Noviembre 2015 - Boletín N° 9

## El Ministro Rossi expuso en ADM



Construir infraestructura  
para dar respuesta a las  
demandas del crecimiento



## El Ministro Víctor Rossi expuso en ADM lineamientos del plan estratégico del MTOP

Las principales líneas de acción del Ministerio de Transporte y Obras Públicas fueron trazadas por el Ministro Víctor Rossi en oportunidad de exponer en las tradicionales convocatorias de la Asociación de Dirigentes de Marketing.

Rossi destacó que no es hora de grandes anuncios sino de planificar cómo seguir avanzando en materia de infraestructura para atender las crecientes necesidades del país.

Frente a autoridades del Gobierno, legisladores, empresarios y representantes de organizaciones sindicales y sociales, el Ministro realizó la siguiente presentación.

Un gusto estar compartiendo este tradicional almuerzo organizado por ADM y que nos recibe por primera vez en este nuevo período.

Tenemos por un lado la satisfacción de haber sido designado Ministro de Transporte y Obras Públicas pero, por otro lado, también sentimos y somos conscientes de la responsabilidad que eso presupone. Quiero contagiarme de ese espíritu que el Presidente promovió a todos nosotros para asumir aún las dificultades, aún los desafíos más difíciles pero con energía, con confianza, con certeza de que lo que estamos haciendo es aprovechar la vida, construir el país, dando lo mejor de nosotros en lo que es nuestro aporte de vida.

Dudé bastante en venir a este tipo de conferencias para compartir con ustedes algunas de las preocupaciones en las cuales estamos trabajando. Pero la verdad es que estamos convencidos que estamos en nuestra responsabilidad en un momento que no es para hacer grandes anuncios sino para asegurar que esas necesidades que el país tiene, y que la



mayoría de los uruguayos conocemos, puedan encontrar un camino cierto que nos permita avanzar hacia su concreción.

Y por eso me siento en la responsabilidad de compartir con ustedes algunas reflexiones respecto a las tareas que tenemos frente al gran desafío que tiene el Uruguay pensando en su futuro de construir infraestructura para dar respuesta a las demandas que por suerte cada vez más el país y la región nos impone, nos reclama. El desafío que tenemos es un desafío de otro tipo, no es un desafío puntual donde hay un objetivo que se marca y que con un esfuerzo dirigido se consigue con independencia de otros aspectos y de otros factores, lo que nos planteamos en este momento no es resolver tal obra de infraestructura o tal ruta de mejor manera.

Eso es importante sí, pero la tarea que hoy tenemos por delante es la de crear un sistema de infraestructura a un nivel superior, capaz de ofrecer servicios a un nivel superior y además mantener ese nivel en forma sostenida y por lo tanto no nos debemos plantear objetivos concretos y nada más, sino debemos plantearnos una estrategia de abordaje de los distintos problemas para poder irlos resolviendo y dejando instalado en el país una nueva situación en materia de infraestructura que tenemos que sostener.

Para ese objetivo se necesita dinero por cierto, pero no es suficiente sólo con el dinero, es todo un

problema ver cómo se resuelve el financiamiento de las distintas obras pero no es suficiente. Se necesita trabajo, capacidad de trabajo inteligente, de trabajo sostenido, pero tampoco sería suficiente sólo con el dinero y el trabajo si no somos capaces de administrar los tiempos, los tiempos que tenemos por delante que surgen de las necesidades de la demanda y que surgen del tiempo que necesariamente la instalación de este nuevo nivel de infraestructura que el país que tenemos que instalar en el país nos impone.

Por eso, nosotros procuramos ser muy sobrios y fundamentalmente, más que anuncios lo que vamos a procurar es compartir reflexiones, objetivos, qué metas nos proponemos y de qué forma abordarlas. No es que en estos últimos años junto con el crecimiento económico del Uruguay no haya habido esfuerzos en infraestructura que permitieron crecer en materia de infraestructura de la salud, de la educación, ni que hablar de la comunicación, de la energía que es absolutamente notorio y también ha habido crecimiento y desarrollo en materia de puertos, en materia de rutas, ha habido esfuerzos e inversiones que el país ha hecho pero no han sido suficientes, el país necesita más, más puertos, más carreteras, más ferrocarriles, y necesita más porque el proceso de crecimiento está lejos de haber alcanzado su punto máximo.

Vamos a seguir creciendo, la región va a seguir creciendo y dentro de la región el país va a seguir

creciendo y Uruguay, en particular, dentro de la región, tiene la oportunidad de cumplir el rol de consolidar la coordinación, la comunicación y la transferencia de esos valores y de esa producción que el crecimiento genera.

Todo indica que aumentará la producción y tenemos que procurar hacer esfuerzos para concretar los avances que nos permitan acompañar y facilitar ese crecimiento. Para tener una referencia, estoy mostrando un cuadro que habla de los miles de toneladas que se han movido en el país en el año 2013, donde tenemos las cifras consolidadas. Esas toneladas alcanzan cerca de las 39.000 y también establece ese cuadro que el 89% de esa carga fue transportada por camión, el 9% por barcos y barcasas y el 2% solamente por ferrocarril. Los rubros que se tienen en cuenta en estas cifras son combustibles, minerales, cadenas de logística, forestación, granos, insumos agrícolas, bienes pecuarios, los principales rubros que circulan por nuestras rutas y que se mueven en nuestros puertos.

Si solo nos planteáramos un nivel de crecimiento moderado del 2,5% por año, estas cifras que mostraba el cuadro anterior nos obligarían a transportar en los mismos rubros 46 millones de toneladas.

Para seguir reflexionando con ustedes muestro en esta lámina algunos rubros, sólo como ejemplo, de cómo se distribuyen en la producción del país, la madera en este caso, y las zonas más oscuras son las zonas que nos muestran una mayor concentración de producción y se diluye hasta el blanco la densidad de producción. En la figura de al lado con marcas gruesas se señala el movimiento que dentro del país esos centros de producción promueven y en este caso de la madera, en dos millones y medio de toneladas promedio y con una tendencia de creci-



miento importante, podemos ver cómo el 70% de esa madera se mueve hacia la zona de Fray Bentos, el 25% en la zona de Colonia y después un porcentaje menor que, tanto de Paysandú como de La Paloma, se mueve por vía fluvial.

Podemos seguir este repaso viendo la próxima lámina que se refiere a cuál es el movimiento, cuáles son las concentraciones de producción de granos y derivados y cuáles son los movimientos de esos granos y derivados y ahí podemos ver nuevamente que un 64% se dirige hacia el departamento de Colonia, particularmente hacia Nueva Palmira, un 32% hacia el puerto de Montevideo y sólo un 4% de la producción sale por Rivera, Río Branco y Aceguá.

Otra imagen muestra la producción de arroz, sus puntos de concentración y el movimiento en el territorio; el 79% se dirige al puerto de Montevideo, el 21% sale por puntos fronterizos y este ejercicio lo podríamos aplicar a los demás rubros que recién mencionábamos: productos pecuarios, combustible, minerales, cadena agroindustrial, logística.

Para esto nosotros tenemos la necesidad de preparar nuestros puertos: el puerto de Montevideo en el año 2014 captó 12 millones y medio de toneladas, el puerto de Nueva Palmira en el mismo período





## Inversión presupuesto MTOP

- Mantenimiento Rutinario - Sin Intervención
- Intervención Preventiva - Mantenimiento Periódico
- Reconstrucción - Pavimentación - Rehabilitación



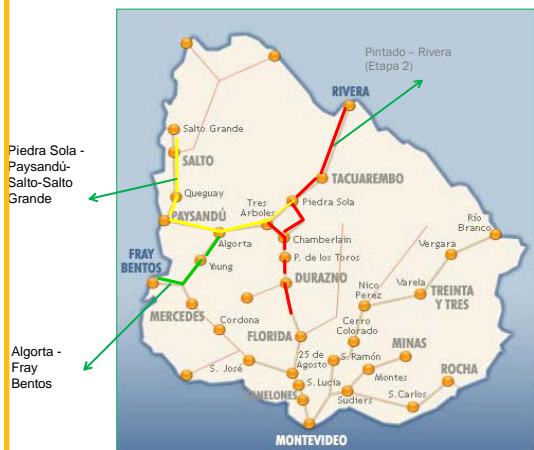
Red a intervenir con presupuesto MTOP.

Total: 4.270 km

Presupuesto Mtop + US\$ 387 millones + IVA



## Inversiones en Infraestructura Ferroviaria

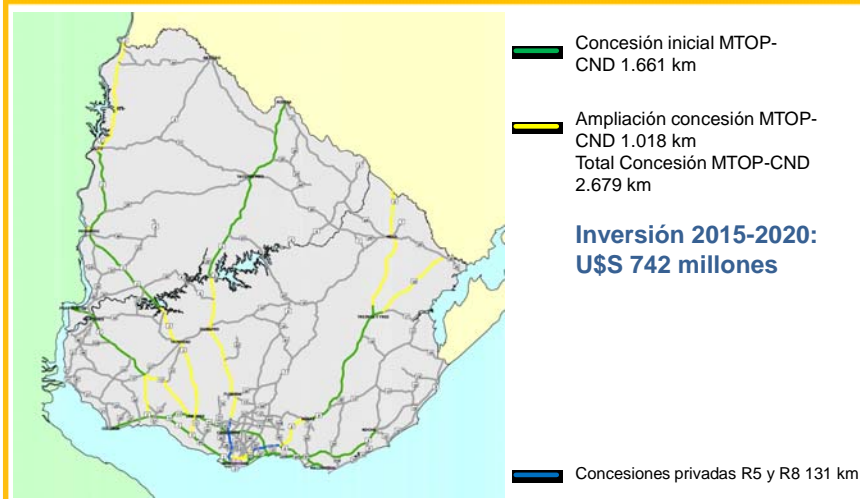


prácticamente la misma cantidad. Es diferente la composición de los productos pero fundamentalmente entre los dos puertos mayores se dan estos volúmenes que queremos no solo seguir atendiendo bien sino seguir mejorando y facilitando a través de la multiplicación de opciones que se da por el crecimiento de la propia infraestructura portuaria instalada y por el crecimiento del sistema nacional de puertos que tiene que complementar a estos dos puertos

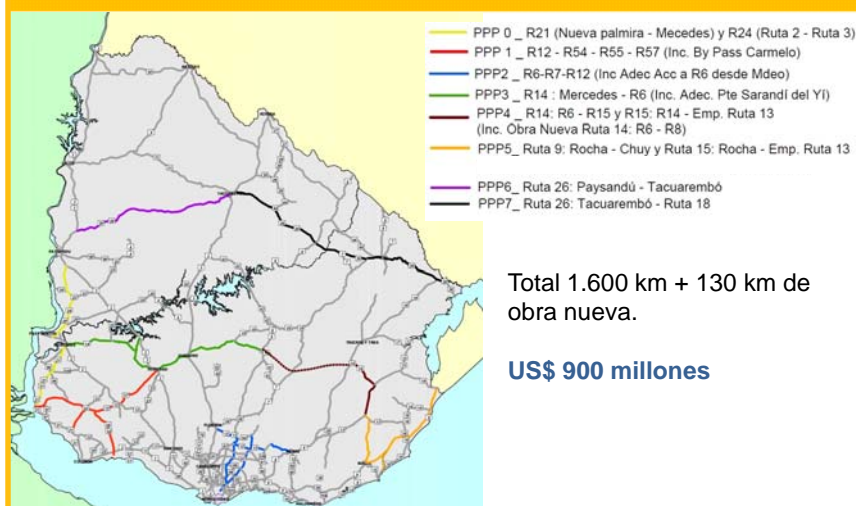
aumentar los muelles del país.

En ese sentido trabajamos con algunos de los concesionarios de la terminal exclusiva de contenedores del puerto y también la nueva terminal de pasajeros de Montevideo. Pero también estamos trabajando en el puerto de Nueva Palmira donde ya se ha puesto en marcha la ampliación del muelle de Corporación Navíos, se aumenta la capacidad instalada

## Ampliación Contrato MTOP-CND (Concesión CVU)



## Circuitos viales en análisis para contratos PPP



para granos, se hacen obras en las estructuras de ANP, también en Fray Bentos donde tenemos prevista la incorporación de grúas y la renovación de silos, también en Paysandú donde ya está trabajando desde hace tiempo contenedores, grúas y nos planteamos el acceso al puerto de Paysandú y en Fray Bentos se ha completado el dragado a 25 pies que era un viejo sueño.

Tenemos pendiente las obras para alcanzar los 19 pies en Paysandú, se ha incorporado la responsabilidad del sistema nacional de puertos al puerto de La Paloma con la idea de reconstruir los muelles 2 y 3 y profundizar la dársena de La Paloma para dar mayor actividad, se trabaja en la hidrovía Uruguay-Brasil, se ha logrado y esperamos que haya tiempos que permitan mejorar el funcionamiento de la hidrovía Paraná-Nueva Palmira y se ha iniciado el dragado para la recuperación del funcionamiento del canal Martín García en estos últimos días y nos planteamos el objetivo de entusiasmar para convertir del río Uruguay una nueva hidrovía compartida por cierto con la República Argentina que sirva para la carga pero que sirva también para la recreación.

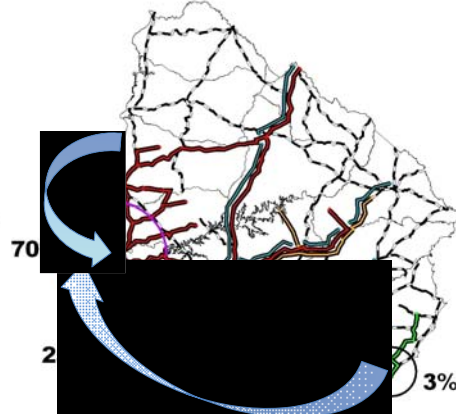
Todos estos esfuerzos son esfuerzos que exigen dinero, que exigen trabajo y que exigen tiempo pero que están en marcha y no quiero dejar de mencionar, no porque esté entre nuestras prioridades pero simplemente porque de no hacerlo se puede malinterpretar, es que seguimos trabajando en el objetivo estratégico del puerto de aguas profundas para lo cual tenemos que recopilar mucha más información, porque no es una obra para este período ni para el futuro inmediato pero sí es una obra que el país tiene que plantearse como objetivo estratégico.

Decía que se necesitaban más puertos pero también más trenes y en ese sentido se ha hecho un esfuerzo importante en estos últimos años que nosotros nos hemos planteado continuar y el esfuerzo hace que ya estemos trabajando en la recuperación de la línea Pintado-Rivera que ya esté en condi-

Localización geográfica de la producción.



Principales corredores y destinos / puntos de salida.



ciones de ser adjudicada y aprobada incluso por el Tribunal de Cuentas, la línea Piedra Sola-Paysandú, Salto-Salto Grande financiada estas dos obras con fondos del MERCOSUR.

Tenemos la expectativa de poder llamar antes de fin de año a un proyecto de participación público-privado para dar respuesta al tramo entre Algorta y Fray Bentos; comprenderán que hubiera sido mucho más fácil financiarlo con el FOCEM 2 pero hubo condiciones de parte de los administradores que no nos permitían utilizar recursos para nada que llegara a Fray Bentos, ustedes lo interpretarán, por lo que debimos promover otro proyecto, que ese sí nos va a permitir financiar ese tramo que necesita una recuperación de fondo de la red vial y de los puentes y que se va a hacer con este llamado que pensamos concretar a corto plazo.

Y estamos funcionando desde el 1º de julio con SLF, que es una operadora de negocios, una operadora encargada de los negocios de transporte ferroviario, que es totalmente propiedad estatal y de la cual AFE posee el 51% de su capital. Esa operadora nos permite no sólo tener condiciones de competencia para poder asumir negocios de transporte ferro-

viario sino también recibir el financiamiento que nos permita iniciar lenta, gradual, pero firmemente el proceso de recuperación y sustitución del parque ferroviario, porque uno de los grandes asuntos que hemos tenido es que por más esfuerzo que se haga en el mejoramiento de toda la infraestructura, junto con eso tendremos que disponer también de los que puedan impulsar esas cargas por la red nacional.

La imagen que en este momento exponemos muestra en forma remarcada los principales trayectos de la carga por camiones que se da en el país y con eso de algún modo nos está definiendo cuáles son las prioridades que tenemos

que abordar para el fortalecimiento de una red vial que pueda sostener una producción que va a aumentar y que se va a seguir desplazando, por mucho tiempo en un porcentaje muy alto, alrededor del 90%, por carreteras y con camiones.

Como buena noticia, que nos da ánimo, quiero compartir con ustedes que está terminado el trámite de las rutas 21 y 24, la famosa PPP 21-24, ya está adjudicada y ya a punto de poder concretar los contratos con la empresa adjudicataria para poder realizar trabajos que van a implicar 70 millones de inversión en tres años y que va a atender los tramos más sensibles, más afectados por la carga y además el by-pass con el puente nuevo de la zona de Carmelo. En materia de carreteras nos planteamos tres andariveles de trabajo: un andarivel fue ampliar la participación de la Corporación Vial del Uruguay, que como ustedes saben es una concesión público-público, con la que acabamos de firmar los nuevos contratos para que la CND con su instrumento en la Corporación Vial del Uruguay nos respalde en el financiamiento de 1.018 kilómetros adicionales a lo que ya tendría la CVU, por lo que vamos a pasar por esta vía a 2.679 kilómetros que ustedes pueden ver en la imagen. Lo verde es lo que tradicionalmente





se estaba atendiendo, lo amarillo son las rutas nuevas que van a pasar a ser financiadas a través de la ampliación de este contrato. Tenemos además como una segunda línea de estrategia los llamados a PPP, tantas veces anunciados, y en ese sentido en la imagen está la definición de las principales líneas hacia lo cual nos dirigimos; habíamos anunciado que la PPP de la 21-24 ya está adjudicada y ahora antes del 18 de diciembre vamos a hacer dos llamados nuevos que van a atender, el primero, la ruta 12, 54, 55, 57 y el by-pass Carmelo, acompañado de un segundo llamado que va a ser para la ruta 9 de Rocha al Chuy y un tramo de la ruta 15.

Para los proyectos de PPP nos hemos propuesto la rehabilitación de determinadas zonas, determinadas rutas, determinadas carreteras que no eran primarias sino que eran secundarias y por lo tanto tenían una debilidad en su base de construcción que tenemos que levantar para construir totalmente de vuelta y poder ofrecer un mejor servicio como es el que estamos anunciando.

Estos proyectos de PPP, que hemos estado estudiando junto con la contribución de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, del Ministerio de Economía, con la participación de la Cámara de la Construcción, de empresarios de la construcción y representantes de fondos interesados en el financiamiento de estas obras, los hemos simplificado; eso nos ha llevado a modificar el decreto reglamentario de la ley, lo que nos parece que va a redundar en una ma-

yor agilidad de funcionamiento y también hemos establecido cuáles son las condiciones de los llamados. Además de este llamado de diciembre, ya anunciamos que va a haber dos llamados cada dos o tres meses, por lo que estamos pensando en dos llamados en marzo, dos en junio y este escalonamiento está regulado por las condiciones de mercado, desde luego, pero también por la necesidad de ir reuniendo los elementos técnicos que nos permitan concretar los llamados con detalle suficiente para que estos tengan un buen éxito.

Además de esto nos proponemos atender 4.270 kilómetros restantes de la red vial del país con los esfuerzos presupuestales y con un financiamiento especial que ya hemos acordado y que alcanza 387 millones de dólares. Con esto nosotros pensamos que podemos avanzar en la dirección de ir logrando paulatinamente en los próximos años ese nivel de mejor servicio que estamos anunciando y que paulatinamente, si logramos un esfuerzo sostenido, irá reflejándose en una mejor calidad del conjunto del entramado vial del país.

Por acá termino este panorama, que se ha hecho por cierto un poquito largo, pero termino anunciándoles que el 22 de diciembre, a las 11 horas, vamos a invitar para que la Intendencia Municipal de Rocha y la Intendencia Municipal de Maldonado pongan en funcionamiento el puente sobre la laguna Garzón, que lamento no haber podido incluir en esta presentación. Muchas gracias.





## MTOP presentó el Observatorio Nacional de Infraestructura, Transporte y Logística

**E**l Ministerio de Transporte y Obras Públicas dio a conocer el *Observatorio Nacional de Infraestructura, Transporte y Logística del Uruguay*, una herramienta que tiene como propósito mejorar el acceso a la información, generar conocimiento y configurar un centro de vínculos y redes entre actores y organizaciones públicas y privadas relacionadas.

Durante la presentación de este nuevo emprendimiento, el Ministro Víctor Rossi destacó que el programa procura unificar el conocimiento de distintos actores, “con los cuales estamos permanentemente interrelacionando esfuerzos, intercambiando informaciones y trabajando en proyectos comunes que interesan al país”.

“Se trata de un ámbito que sirva como un factor de intercambio, un elemento de referencia”, dijo Rossi, apuntando que como consecuencia de ello “se va a ir atesorando una memoria de lo que es la realidad del país y su evolución en distintos aspectos imprescindibles del desarrollo de la economía, pero particularmente el desarrollo de la economía en aquellos temas que tienen que ver con el transporte y la logística en el país”.

En el curso de la ceremonia, de la que participaron el Subsecretario Jorge Setelich y el Director de Planificación y Logística Pablo Genta, el Ministro anunció que en el marco de estos objetivos “nos hemos planteado jerarquizar la DINAPLO a partir del nuevo Presupuesto Nacional, encomendándole la



tarea de desarrollar el relacionamiento y el intercambio de conocimientos y de reglas de juego con los actores vecinos, con el mundo en general y particularmente con la región”.

“Por cierto que no faltarían comentarios que hacer respecto a dificultades, encuentros y fundamentalmente desencuentros que en ese proceso tenemos planteados, pero también por cierto que existen grandes posibilidades de crecimiento en la actividad productiva del Uruguay en la medida que seamos capaces de conocer más”.

Rossi señaló que concomitantemente tendrá el cometido de relacionarse con los actores de las actividades competencia del Ministerio “y en eso debe jugar a nuestro entender un papel muy fuerte en el seguimiento, en el acompañar el proceso de trabajo que se ha planteado, esta figura que hemos constituido en el Uruguay que es el INALOG (Instituto Nacional de Logística), que no es una figura que esté presente en demasiados países pero que creo que es una fortaleza del país en un tema que le resulta vital para su crecimiento y su futuro”.

### **El Observatorio es una criatura viva**

El Director de DINAPLO, por su parte, indicó que se celebra el comienzo de una nueva etapa, “un hito que establece que esta herramienta está disponible para el uso general, que es pública y aprovechable en todo su potencial, vía web”.



Genta destacó que llegar hasta aquí implicó el esfuerzo y compromiso de un equipo multidisciplinario e interinstitucional, coordinado desde esta Dirección Nacional.

En tal sentido mencionó, entre otros, a funcionarios de las restantes Direcciones Nacionales, los organismos vinculados al MTOP, caso de AFE y ANP, y el Banco Interamericano de Desarrollo.

“Con todos seguiremos este camino que no tiene llegada y, cual carrera de postas, solamente pasaremos el testimonio a otros, pues el Observatorio es una criatura viva que hay que alimentar, cuidar y asegurar su crecimiento con calidad. Y esto sólo es posible, como lo fue llegar hasta aquí, porque asumimos con fuerza este compromiso y sabemos que no estamos solos”, concluyó Genta.

# Ruta 14 de Mercedes a Rocha será construida con llamados de participación público-privada

**E**l Ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi, destacó a vecinos y organizaciones de Durazno que la ruta 14 forma parte de las líneas estratégicas de esta Secretaría de Estado, indicando que a través de un llamado público se construirá el tramo Mercedes-Sarandí del Yí y mediante otro proyecto se concretarán las obras desde esta localidad a Rocha. Adelantó también que se contemplará la situación de los puentes que se inundan en Sarandí del Yí.

En el local de la Liga de Fútbol de Durazno, en el marco del Consejo de Ministros realizado entre el 22 y 23 de este mes, Rossi recibió a las organizaciones sociales para conocer las demandas de los vecinos, tras lo cual señaló que entre los objetivos planteados se aspira a construir una nueva comunicación transversal desde Mercedes hasta Rocha.

En tal sentido, anunció que un proyecto se desarrollará desde Mercedes a Sarandí del Yí, que tiene mucho que ver con Durazno, y destacó que se trabajará en el entronque que ha sido conflictivo entre la ruta 6 y la 14 y los puentes que allí se inundan. El segundo proyecto une Sarandí del Yí con Rocha.

Respecto de las obras que encara el MTOP, en el pasado mes de junio Rossi había adelantado que



se propondrán ocho paquetes bajo el régimen de contratos de participación público privada dirigidos a rehabilitar rutas que tienen una exigencia mayor. Los proyectos anunciados equivalen a 1.630 kilómetros de rutas con 130 kilómetros de obra nueva y una inversión estimada para el quinquenio de 663 millones de dólares.



# Avanza al 40% rehabilitación de línea férrea a Rivera

La rehabilitación de 422 kilómetros de vías férreas de la línea que corre desde Pintado -al sur del departamento de Durazno- y la ciudad de Rivera en la frontera con Brasil, registra un avance del cuarenta por ciento.

Esta obra, ejecutada en el marco del proyecto FOCEM I, se mantiene a ritmo sostenido, anunciándose para el mes de diciembre la llegada de la primera de dos tandas de los 268.000 metros de rieles nuevos a instalar en esta línea.

Los operarios, en un total de 132, están trabajando de manera estable y con avances superiores a los de meses anteriores.

Actualmente los frentes de tareas están concentrados en los tramos Piedra Sola-Tambores, Pampa-Achar y Valle Edén-Tacuarembó.

El Ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi, visitó el obrador a inicios de esta semana, constatando el nivel de ejecución de esta etapa.

Voceros vinculados a la obra informaron que una vez concluidos los trabajos la línea de estos 422 kilómetros se podrá recorrer a una velocidad de 40 kilómetros horarios con 18 toneladas por eje.

Se estima que en el mes de enero próximo se dará inicio al FOCEM II, que incluirá la rehabilitación de 327 kilómetros entre Piedra Sola y Salto Grande.



Además está en su última etapa el proyecto PPP para unir Algorta con Fray Bentos, que completa un circuito conectando el Puerto de Montevideo con Brasil a través de Rivera y con Argentina a través de Salto, abarcando 1031 kilómetros de tendido en condiciones operativas adecuadas. Este avance está previsto para 2018.

# Funcionarios del MTOP culminaron sus estudios secundarios

**E**l MTOP tiene suscrito un Convenio Marco de Cooperación, conjuntamente con ANEP-CODICEN con el objeto de elaborar y ejecutar de común acuerdo programas y proyectos de actividades formativas, cursos y talleres, estableciendo la posibilidad de firmar acuerdos complementarios. En este escenario, el 16 de junio del 2013 el Consejo de Educación Secundaria y el MTOP firmaron el convenio para el Programa de Culminación de Estudios Secundarios (ProCES).

Las metas que persigue este programa son aumentar la capacidad, el compromiso y la motivación de los funcionarios en su crecimiento personal, educativo, social, familiar y laboral, y a su vez desarrollar el proceso de formación permanente al que tiene derecho todo trabajador.

El objetivo es capacitar al personal del MTOP que no hubiese concluido los estudios correspondientes al Bachillerato de Enseñanza Secundaria y Ciclo Básico a efectos de lograr su culminación. Para esto se utilizan los programas y regímenes de previaturas que secundaria exige en sus cursos regulares. A todos los efectos es el CES quien lleva los antecedentes e historial académico de los participantes así como la orientación pedagógica del programa.

El ProCES se desarrolla en etapas cuatrimestrales, en las que se forman grupos de estudio con



*Marianela Baraisi, Vanessa Rodríguez, José Techera, Ministro Víctor Rossi y Gloria Acevedo*

las asignaturas que los participantes necesitan para completar o continuar sus estudios. Las modalidades del programa son presenciales y semipresenciales, con asistencia obligatoria a clase una vez por semana.

El Consejo de Educación Secundaria realizó el 11 de noviembre, en el Auditorio Nelly Goitiño, la entrega de certificados de egreso y reconocimiento a los funcionarios que culminaron Secundaria. La mesa de autoridades estaba integrada por la Ministra de Educación y Cultura María Julia Muñoz, el Presidente de CODICEN Wilson Netto, la Directora de CES Prof. Celsa Puente y la Directora del ProCES Prof. Marlene Mila. Al evento concurrieron la Esc. Magali Mauad, Directora General de Transporte Carretero y Lic. Virginia Costa, Coordinadora ProCES-MTOP.

Entre los egresados obtuvieron su certificado los funcionarios José Techera, Marianela Baraisi, Ana García, Nancy Fernández, Vanessa Rodríguez, Gloria Acevedo y Esteban Raimond, siendo luego recibidos en su despacho por el Ministro Víctor Rossi.



# DNA: Planificación estratégica y rediseño organizacional

**E**l día martes 17 de noviembre del presente, la Dirección Nacional de Arquitectura llevó a cabo la realización de un taller sobre las temáticas de cambio y desarrollo organizacional.

El mismo se encuadra en el proceso de planificación estratégica y rediseño organizacional que esta Dirección Nacional viene desarrollando desde el mes de julio, y que culminará con la elaboración de un plan estratégico.

En este taller en particular, la metodología utilizada fue la proyección de videos de sensibilización sobre la temática y una exposición acerca de los procesos de diseño de organizaciones inteligentes.

El evento contó con palabras de apertura a cargo del Director Nacional, Dr. Daoiz Uriarte, fue conducido por los asesores Sra. Elina Rodriguez y Arq. Carlos Galceran y contó con la presencia de 35 funcionarios encargados de las Gerencias, Jefaturas de Departamento y Sección y Asesorías de la citada Unidad Ejecutora.





# Tributo al Centenario



**E**n la Sala Institucional del Complejo Cultural se habilitó la muestra "Homenaje al Centenario de la Casa de la Maternidad y Refugio de Embarazadas del Hospital Pereira Rossell y de la Sociedad Uruguaya de Pediatría".

Con Curaduría de María E. Yuguero y el generoso aporte de múltiples referentes y profesionales, la exposición permanecerá abierta en la sede de Rincón 561, con entrada libre, hasta el mes de marzo próximo, en el horario de 9.00 a 18.00.

Sobre el alcance de esta muestra, la Curadora Yuguero expresó:

"Desde el reconocimiento que impone la gestión de un puñado de visionarios, limo en el cual se gestó el Uruguay moderno, asombra observar los humildes actos titánicos que sin ademanes grandilocuentes realizaron numerosas individualidades, moldeando la materia científica que fermentaba imparable desde el s. XVII en Europa y en especial desde fines del s.

XIX en Uruguay. Personas de diferentes niveles económicos, que en su desahogo o su inquieta limitación desviaron la mirada desde el eje de sí mismos para considerar la situación de los habitualmente invisibles.

Todos los campos del conocimiento y el desarrollo rompieron barreras hacia la modernidad, que en el caso de la medicina tomó un especial élan arrojando luz sobre los desprotegidos, en especial mujeres y niños. Aquellos filántropos uruguayos, médicos o ajenos a la profesión, dictaron cátedra de humanismo con un frecuente hermético silencio de sí mismos.

La doctrina positivista nacida en Francia y extendida por Occidente desde el s. XIX ponía un freno a la égida religiosa en todos los ámbitos, que a nivel local tuvo su avanzada en enseñanza laica preconizada por José Pedro Varela. La sociedad y el individuo como objeto de investigación científica dieron primacía a la naturaleza por sobre las doctrinas. En este contexto -con algún antecedente en el último

cuarto del siglo XIX-, desde la primera década del 900´ se dispara en Uruguay una secuencia de gestos de origen tanto particular como estatal, que revierten radicalmente en el plano sanitario el desamparo de las clases más bajas, y entre los que la pediatría, la ginecología y la obstetricia ocupan un lugar de relevancia.

El presente 2015 conmemora el centenario de la construcción del Pabellón de Ginecología, la implementación de la Casa de la Maternidad y el Refugio de Embarazadas en el Hospital Pereira Rossell (fundado en 1908 como Hospital de Niños Pobres) y asimismo la fundación de la Sociedad Uruguaya de Pediatría. Mujeres y Niños desamparados pasaban a ser centro de la atención, en especial las madres y sus hijos neonatos. Tiempos de densos prejuicios que recaían con especial énfasis sobre la mujer, figura social secundaria cuyo rol -en el mejor de los casos- en poco trascendía al de parir hijos legítimos. Estos adelantos implicaron simultáneamente mejoras sustanciales en el plano social, exorcizando enfermedades o situaciones que proscibían a mujeres y a niños, relegados como hojarasca de la sociedad.

Con el avance del siglo nuevas legislaciones continuaron la tarea de ampliar y complementar los servicios de atención y especialización médica, creando Organismos ad hoc. También se crearon Instituciones para protección de los ancianos, los insanos, los huérfanos o para la recuperación de los delincuentes juveniles. Se construyeron ideas que concretaron los sólidos cimientos de un país con grandes aspiraciones, que intentaba alcanzar el nivel de los más avanzados. Fue la obra de los protagonistas, que avanzaron como arietes seguidos por muchos otros que creyeron y apoyaron a los visionarios. Esos hombres, que se convirtieron en nombres de calles repetidos mecánicamente, o simplemente se diluyeron en el pasado anónimo, ameritan ser honrados en el justo reconocimiento de su obra.

Vaya a ellos y a quienes intentan rescatarlos del silencio este humilde homenaje.





## El 22 se habilita al tránsito el puente sobre la Laguna Garzón

**E**l martes 22 el Ministro Víctor Rossi habilitará el paso en el puente sobre Laguna Garzón, obra que después de muchos años permitirá conectar los departamentos de Maldonado y Rocha.

La obra consiste esencialmente en una rotonda de un solo carril de circulación con entrada y salida diametralmente opuestas, único de su tipo en el mun-

do y se suma a los atractivos turísticos de la zona.

El puente se compone de un tramo central circular de 51,5 metros de radio (323 metros de longitud), y dos tramos rectos en los accesos de 46 metros de longitud. La calzada es de cinco metros y está delimitada por dos defensas por fuera de las cuales se extienden sendas peatonales voladas.





