



MINISTERIO
DE TRANSPORTE
Y OBRAS PÚBLICAS

BOLETÍN INFORMATIVO RESUMEN MENSUAL

Montevideo - Setiembre 2016 - Boletín N° 19



*“La Hidrovía Paraguay–Paraná
tiene un gran potencial”*



*Es prioritario
reconstruir las
rutas principales
para asegurar
la producción*



*MTOP transfiere 90
millones de pesos
para obras en
accesos al puerto
de Paysandú*



MTOP tiene como prioridad reconstruir rutas principales para asegurar la producción

La estrategia del Ministerio de Transporte es priorizar la reconstrucción de las rutas principales para brindarle respuestas a la producción, afirmó el titular de la cartera, Víctor Rossi, ante vecinos de Lascano con los que se reunió el sábado 24 en la jornada previa al Consejo de Ministros de La Coronilla.

En un club céntrico de la ciudad, el Ministro de Transporte y Obras Públicas se prestó a escuchar los reclamos por el deterioro de algunos tramos de rutas, asegurando que su compromiso es procurar “cambiar la situación, que a su vez no es exclusiva de Rocha”.

“Estamos acá porque cumplimos con nuestra responsabilidad, tenemos la obligación de poner la cara y de explicarles en qué estamos, cuáles son nuestras perspectivas y cuáles las dificultades”, afirmó Rossi.

“Yo sé la realidad que existe en esta zona y no es aceptable. Nosotros sentimos el compromiso de rebelarnos de algún modo para procurar cambiar la situación, que no es exclusiva de Rocha o de Lascano”, admitió. “Tampoco es en todo el país, pero sí de algunos puntos donde se generó una situación que nos compromete”, complementó.

Rossi explicó cómo se piensa ir encarando todas estas situaciones y dijo que en la estrategia general se priorizará la reconstrucción de las rutas principales para brindarle respuestas a la producción.

Afirmó que en los últimos años el peso de la carga que se transporta se ha multiplicado, lo cual es beneficioso, pero, a su vez, “no estábamos preparados para ello” y algunas rutas lo han sentido.

“Esto ha provocado que el bacheo, que se hacía históricamente en las rutas, ya no es efectivo y, como todo no se puede cambiar de un día para el otro, hay que ir combinando la reconstrucción de las rutas principales del país y la nueva pavimentación con la recuperación de tramos y el mejoramiento de la circulación de algunos otros de rutas secundarias”, agregó.



Con respecto a la reconstrucción de rutas principales, mencionó el tramo entre la ruta 9, desde la ciudad de Rocha al Chuy, y la construcción de una ruta transversal desde Mercedes a Rocha por el trazado actual de la ruta 14.

En cuanto a lo que hace a la región, Rossi dijo que se le hará antes de fin de año una nueva base al tramo de Los Talas hasta Lascano.

También desde Lascano hasta Avería, por ruta 14, como no puede esperar una solución de fondo con un puente nuevo, también será reparada totalmente. Informó además que la obra en ruta 19 hasta Cebollatí ya fue adjudicada.

Aspectos climáticos

El ministro reconoció, en otro pasaje de su diálogo con los vecinos, que en Rocha y varias de sus zonas húmedas el deterioro ha sido mayor por aspectos climáticos fundamentalmente.

Al respecto comentó que este tema fue analizado en una reunión previa que mantuvo en el Centro Cultural de Lascano, en la tercera

reunión de manejo de los recursos hídricos, para analizar propuestas de los vecinos y proyectos en marcha relacionados con los bañados de Rocha y las consecuencias de inundaciones y del canal Andreoni.

Precisamente, Rossi señaló que buena parte del mal estado de las rutas se debe a las inundaciones y desbordes de los cursos de agua, que muchas veces ocurren porque la defensa de los intereses particulares prima sobre los generales, que se traducen en la construcción de drenajes o muros de contención que muchos vecinos realizan por su cuenta.

Caminería rural

Complementariamente, durante el Consejo de Ministros se informó que el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) otorgará un préstamo no reembolsable de 400.000 dólares para identificar las necesidades de la caminería rural de todo el país y mejora del control de las obras.

Esta iniciativa, en cumplimiento del compromiso del Presidente de la República para la

creación del Plan Nacional de Caminería Rural, requerirá del aporte del Fondo de Desarrollo del Interior de aproximadamente 316.000 dólares

De esta manera y por primera vez, para los próximos cinco años el Ejecutivo y la intendencias destinarán un monto de 230 millones de dólares, lo que posibilitará la creación de 19 programas viales departamentales.

Se destacó que están previstos además los mecanismos correspondientes para que la sociedad civil trabaje junto a las intendencias y el Gobierno a la hora de identificar cuáles son las necesidades más urgentes. Por otra parte, se anunció que la adjudicación, el seguimiento y la ejecución de las obras será monitoreado por la OPP.



Nuevos canales para mejorar el escurrimiento de aguas en bañados de Rocha

El Ministro Víctor Rossi, en su participación en la reunión sobre regulación hídrica de los bañados de Rocha realizada el mismo sábado 24 en Lascano, adelantó que se avanza en la limpieza del estero Pelota, en el ensanche de las cañadas Agosto Cabrera y la Perra, y que se construirá un canal en el arroyo Avería.

En el encuentro, realizado en la sede del Centro Cultural, se analizaron medidas posibles para solucionar el problema del escurrimiento de aguas de los bañados de Rocha y la fuerte erosión que sufre el canal Andreoni, que ha contribuido a la ocurrencia de importantes inundaciones.



Entre esas acciones, Rossi mencionó la limpieza del área sur del estero Pelota y la construcción de canales para ensanchar las cañadas Agosto Cabrera y la Perra.

También se decidió construir un canal en el arroyo Avería, en una franja de 100 metros de ancho a lo largo de 14 kilómetros, para que desplace las aguas hacia el río San Luis, proyecto que comenzará el año próximo y se espera poder concluirlo antes de finalizar este periodo.

En esta reunión, en la que el Ministro Rossi estuvo acompañado del Subsecretario de Ganadería, Agricultura y Pesca, Enzo Benech, del Director de Aguas Daniel Greif y del Director Nacional de Hidrografía del MTOP, Jorge Camaño, se indicó que para esas obras y otras se previó originalmente un gasto de unos cinco millones de dólares.

Sin embargo, Rossi aclaró que ese monto no es exacto hasta que no se tengan los proyectos concretos, para lo cual en breve se realizarán los llamados a licitación correspondientes.

Trabajar juntos

El Ministro reconoció, en otro orden, que existen conflictos que se han generado porque no siempre el interés general coincide con el particular, como pasa con la construcción de

muros de contención o de obras de canalización de agua.

“Contra la naturaleza es muy difícil trabajar, porque a la larga esta predomina. La única forma que tenemos es trabajar juntos”, afirmó.

Añadió que la posibilidad de realizar un muro sobre el río Cebollatí se ha previsto, pero es un objetivo para realizar al final del proceso de restablecimiento original hacia la laguna Merin. Empero, dijo que se tiene información de que muchos vecinos lo han levantado en algunos tramos y el resultado no ha sido el esperado.

Respecto de los problemas que afecta al centenario canal Andreoni, Rossi indicó que se intenta corregir una obra importante y muy grande que, más allá de su cometido inicial de desviar drenajes de aguas al océano Atlántico, transformó negativamente las condiciones del tradicional balneario de La Coronilla.

“Estamos decididos a dar nuevos pasos que queremos definir con ustedes, porque la realidad ha cambiado de múltiples formas”, les dijo a los presentes.

En ese sentido, se comprometió a analizar otros planteos como la limpieza de cinco kilómetros del arroyo La Horqueta y resguardo para evitar inundaciones en la localidad de Barranca.

Préstamo de FONPLATA para infraestructura

Para mejorar la interconexión vial de Uruguay, el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata otorgó un préstamo de 27.500.000 dólares que, sumado a la contrapartida nacional de 6.880.000 dólares, financiará proyectos destinados a las rutas 12, 55, 22 y 10.

El Ministro de Economía y Finanzas, Danilo Astori, asumió la presidencia temporal de la Asamblea de Gobernadores el martes 27, ocasión en la que formuló el anuncio.

FONPLATA es un organismo multilateral que apoya la integración de los países miembros (Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay) para lograr un desarrollo armónico e inclusivo, dentro y entre las áreas geográficas de influencia de la Cuenca del Plata, mediante operaciones de crédito y recursos no reembolsables del sector público.

Los 27.500.000 dólares otorgados y el adicional nacional de 6.880.000 dólares permitirán mejorar la red vial de Uruguay, y forman parte del plan de infraestructura para el período de gobierno que alcanzará los 12.000 millones de dólares, basado en préstamos de organismos multilaterales -como en este caso-, proyectos de participación público-privado y recursos presupuestales.

Visitas Diplomáticas



El Ministro Víctor Rossi continuó recibiendo en su despacho la visita de Representantes Diplomáticos de naciones amigas, en este caso la Embajadora de Colombia, Natalia Abello Vives y el Embajador de Palestina, Walid Abdel Rahim.

“La Hidrovía Paraguay–Paraná tiene un gran potencial”

Montevideo sede cumbre del Comité Intergubernamental



La Hidrovía Paraguay–Paraná tiene una gran potencialidad”, sostuvo el Ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi, al abrir el jueves 22 las deliberaciones de la XLIV Reunión de la Comisión del Acuerdo. “Este canal de comunicación fluvial tiene un gran desarrollo que se comprueba en el crecimiento del Puerto de Nueva Palmira, aunque existe una potencialidad superior, afirmó.

El MTOP fue sede entre el 20 y 23 de la tercera reunión en el último año, luego de las rea-

lizadas en Asunción y La Paz, de este acuerdo al que adhieren Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay.

De la ceremonia de apertura participaron, además del Ministro Rossi, el Ministro interino de Relaciones Exteriores, Emb. José Luis Cancellata, el Subsecretario de Transporte y Obras Públicas, Sr. Jorge Setelich, el Presidente Pro Tempore de CIH, C/N (r) Eduardo Aguiñaga y el Secretario de la Comisión del Acuerdo, Emb. Luis Pablo Niscovolos.



“La hidrovía estuvo un tiempo muy bloqueada, no en lo referente a la actividad de la navegación pero sí en el funcionamiento de los organismos de dirección”, reconoció el Secretario de Estado.

Desde su punto de vista, esta situación “generó retrasos y trabas que con esta instancia, con la presencia de delegaciones de los cinco países que la integran, el Gobierno espera superar”.

Rossi añadió que a partir de esta nueva situación espera lograr mayor eficiencia y “abrir

las posibilidades para que la Hidrovía sea realmente un instrumento de comunicación y transporte en la región y de la región con el mundo”.

Manifestó que tiene “un gran potencial porque es una vía natural privilegiada para la salida de la producción de la región del norte argentino, una parte importante de Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay”. Además, “es un buen instrumento para que los productos del mundo lleguen a rincones de nuestra América”.

La Hidrovía Paraguay-Paraná es un programa definido sobre la base de una estrategia de



transporte fluvial a lo largo del sistema hídrico del mismo nombre, en un tramo comprendido entre Puerto Cáceres y Puerto Nueva Palmira.

Hoja de ruta

Por su parte, el Subsecretario Setelich aseguró que este encuentro permite continuar “una hoja de ruta que se retomó el 4 de setiembre del año pasado, cuando se volvió a reunir el Comité Intergubernamental de la Hidrovía”.

Durante su alocución en la sesión de apertura, Setelich puso de relieve la vocación integradora de los países que integran la Comisión y la voluntad de los Presidentes de potenciar las posibilidades y el desarrollo de este importante y estratégico canal fluvial.

En este sentido, remarcó la relevancia de estas instancias y de los grupos de trabajo, indicando que “tienen la capacidad de concretar las intenciones respaldadas por nuestros Presidentes y permiten integrar capacidades de desarrollo concretas que repercuten en la vida de cada uno de los integrantes de las comunidades que se ven influenciadas por la hidrovía”.

La Hidrovía es la mayor arteria de comunicación y de transporte fluvial para Uruguay, Ar-



gentina, Brasil, Bolivia y Paraguay y permite a estas dos últimas una vía de acceso al océano Atlántico, por lo que resulta un punto estratégico y sumamente importante para el desarrollo productivo de la región.



Aguiñaga: “los resultados se verán reflejados de aquí en adelante”

Montevideo fue sede entre el 20 y 23 de este mes de la XLIV Reunión del Acuerdo de la Hidrovía Paraguay-Paraná, concentrando en los salones del MTOP a representantes de primer nivel de los cinco países integrantes de este proyecto integrador.

El Presidente Pro Tém-pore de la Comisión, Capitán J. Eduardo Aguiñaga, destacó los avances operados en esta instancia y auguró nuevos tiempos para este corredor fluvial que une a Uruguay, Paraguay, Argentina, Bolivia y Brasil.

¿Cuál fue el resultado de la pasada reunión de la Comisión llevada adelante en nuestro país?

Los resultados obtenidos fueron muy satisfactorios y claramente se verán reflejados de aquí en adelante, ya que se lograron importantes acuerdos entre los Estados participantes. Cabe destacar las Resoluciones adoptadas con referencia a las limitantes establecidas en las Normas de la Prefectura Naval Argentina sobre el

largo de los Convoyes, la cual afectaba la operativa de los puertos del litoral uruguayo, en especial del puerto de Nueva Palmira, entre otros.

El Plenario de la Comisión, con la Presidencia Pro-Tém-pore ejercida por nuestro país, resolvió aprobar las conclusiones contenidas en el acta correspondiente donde los integrantes de las delegaciones coincidieron en reestablecer los términos establecidos para la navegación con las dimensiones que el Reglamento respectivo contemplaba (290 x 50). Siendo esta la eslora máxima que deben tener los convoyes para su navegación desde el Km. 240 del Río Paraná a las bocas del Río Paraná Guazú-Sauce-Paraná Bravo llegando al Puerto de Nueva Palmira sin la necesidad de tener que desarmar los convoyes.

El Plenario resolvió que previamente a la entrada en vigencia del restablecimiento del largo de los convoyes establecido en el Reglamento se deberá obligatoriamente realizar una Prue-

ba de Mar a los efectos de certificar que el restablecimiento de dicha medida no crea peligros a la navegación ni la seguridad de la Vida Humana en el Mar.

El Río Paraná recorre 2,750 km de los cuales 1.240 km forman parte de la Hidrovía Paraná-Paraguay, que junto con los aproximadamente 2,200 km del Río Paraguay forman los 3,440 km navegables del sistema.

¿Qué temas fueron abordados?

Los temas se centralizaron en Grupos de Trabajo para considerar seis puntos específicos:

Grupo 1- Protocolo Adicional sobre condiciones de Igualdad de Oportunidades para una Mayor Competitividad;

Grupo 2- Adecuación del Convenio MARPOL Anexo II (OMI);

Grupo 3- Reglamento 13 “Planes de Formación y Capacitación del Personal Embarcado de la Hidrovía Paraguay-Paraná”. Reglamento 12 “Régimen Uniforme para ejercer el Pilotaje de la Hidrovía”;

Grupo 4- Reglamento 7 Régimen Único de Dimensiones Máximas de los Convoyes;

Grupo 5- Asuntos Aduaneros;

Grupo 6- Canal de Comunicación permanente entre autoridades de policía fluvial para el intercambio de información sobre embarcaciones que navegan por la Hidrovía.

¿Qué acciones concretas se llevarán en adelante a partir del trabajo realizado?

Se deberá continuar trabajando en la misma dirección de acuerdo a lo que disponga el Comité Intergubernamental de la Hidrovía, profundizando e internacionalizando los acuerdos alcanzados como así también aquellos que hoy día se encuentran en la etapa de gestión en la órbita de la Comisión del Acuerdo, como Órgano Técnico.



¿Cómo califica el trabajo llevado adelante por las delegaciones integrantes de los Estados miembro?

Cabe destacar que se vienen obteniendo muy buenos resultados en esta nueva etapa impulsada por los Gobiernos de los Estados pertenecientes a la Hidrovía Paraguay-Paraná, situación ésta que se viene apreciando en todas las reuniones que se han llevado a cabo en el Comité Intergubernamental como en la Comisión, donde las diferentes delegaciones mostraron un alto interés en las investigaciones realizadas previamente a la Reunión y los debates técnicos llevados a cabo en cada uno de los Grupos creados a tales efectos.

Es importante destacar expresamente el alto nivel de rendimiento personal y profesional del personal del MTOP que participó y colaboró en el evento, tanto en aspecto técnico como humano. Este concepto fue manifestado por los delegados de todos los Estados participantes en la reunión.

MTOP transfiere 90 millones de pesos para obras en accesos al puerto de Paysandú

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Intendencia Departamental de Paysandú suscribieron un acuerdo tendiente a impulsar las obras de acceso al puerto sanducero, en el entendido de que se trata de una iniciativa relevante para el desarrollo económico y social del departamento.

En esta nueva administración, el gobierno departamental de Paysandú ha asumido un rol de liderazgo en un proyecto de carácter estratégico y en ese sentido ha convocado a varios organismos nacionales, al tiempo que trabaja en el desarrollo de herramientas de financiación y administración que genere las condiciones económicas y jurídicas para poder llevar adelante esta obra, con un manejo cristalino y eficiente de los dineros públicos.

En ese marco y al amparo de este convenio, refrendado el jueves 29 por el Ministro Víctor Rossi, el Intendente Departamental Raúl Guillermo Caraballo y el Secretario General de la comuna, Mario Díaz de León, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas realizará una transferencia de fondos a efectos de que la intendencia “desarrolle y ejecute las obras referenciadas, recursos que serán administrados y pagados por República Negocios Fiduciarios S.A.”.

El MTOP se obliga a transferir a la mencionada organización, cuya conformación ha estado avalada por la Junta Departamental, “hasta la suma de noventa millones de pesos”, que “se-



rá gestionada a través del Fideicomiso de Administración y pago que instrumentará la referida comuna con la citada Administradora”.

La Intendencia Departamental de Paysandú, por su parte, se obliga a proyectar y ejecutar las obras de reacondicionamiento del acceso al Puerto de Paysandú por la zona sur de la ciudad, que “comprende el tramo referido al trayecto desde la terminal portuaria hasta la intersección de las calles José de San Martín, Park Way y Ledesma (1200 metros), a partir de la cual se abre un abanico de alternativas a diferentes trazas”.

Se establece además que la intendencia pondrá su capacidad operativa para la concreción del objetivo de este convenio, el cual mantendrá vigencia hasta la finalización del actual período de gobierno nacional.



El MTOP destinó cinco millones de pesos para obras sociales en Cerro Largo, Paysandú y Salto

Una nueva inversión cercana a los cinco millones de pesos destinó el Ministerio de Transporte y Obras Públicas para obras de carácter social, beneficiando en este caso a dos instituciones de Cerro Largo, una de Paysandú y otra de Salto.

En una ceremonia de la que participaron la Directora General de Secretaría, Dra. Alba Florio y el Director de Convenios Sociales, Arq. Horacio Fernández, el Ministro Víctor Rossi suscribió los convenios respectivos con el Centro Integración Adulto Mayor y la Comisión Vecinal Barrio Ruíz, ambos de la ciudad de Melo. En el primero de los casos, la partida de dos millones de pesos

tendrá como fin la primera etapa de la construcción de un hogar diurno, dentro de un proyecto que en etapas posteriores permitirá concretar un hogar de residencia de ancianos. Se contempla, en colaboración con UTU, la utilización del local para la enseñanza del manejo de tablets del plan Ibirapitá, funcionamiento de talleres literarios y clases de gimnasia.

En el caso de la Comisión Vecinal Barrio Ruíz, un total de 490.000 pesos se volcará para separar el merendero existente de un salón de usos múltiples para la celebración de cumpleaños, talleres y cursos. En anteriores oportunidades el MTOP ya había colaborado en la reforma



Asociación de Prodiscapitado Mental



Centro Integración Adulto Mayor



Grupo Oncológico Vivir Mejor



Comisión Vecinal Barrio Ruiz

del merendero y la construcción de consultorios odontológicos.

En relación a la Asociación de Prodiscapitado Mental de la ciudad de Paysandú (APRODIME), el Ministerio destinó una partida de dos millones de pesos para encarar el techado de un picadero de caballos existente para equinoterapia, la construcción de dos caballerizas, depósito y rampa para acceder al caballo. La institución asiste a 96 niños, 38 de ellos en silla de ruedas, prestando también atención pedagógica e inserción laboral a jóvenes y adultos con disca-

pacidad intelectual, en su mayoría de bajos recursos. En el 2005 el MTOP había intervenido para colaborar en la ampliación de la cocina.

Por último, el Ministro Rossi firmó un convenio por 388.000 pesos con el Grupo Oncológico Vivir Mejor de Salto. El dinero tiene como objeto la construcción de un salón destinado a actividades para pacientes oncológicos que se asisten en el Hospital de Salto. Es la segunda vez que el MTOP apoya a la institución, ya que en el año 2008 contribuyó en la construcción de habitaciones y el hogar diurno.



El Ministro Rossi expuso en el ciclo “Desayunos Útiles” de Somos Uruguay

El Ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi, destacó que carreteras que antes se pavimentaban cada 30 años hoy necesitan construirse desde la base por el aumento del tránsito y las cargas. “Desde 1990 las cargas se multiplicaron casi por cinco debido al aumento de la producción, con una inversión promedio en rutas de 122 millones de dólares, absolutamente insuficiente para este proceso”.

Al exponer el jueves 29 en el ciclo Desayunos Útiles, organizado por la revista Somos Uruguay, Rossi aseguró que actualmente no alcanza “con tirar un poco de asfalto por arriba” sino que es necesario rehacerlas desde su base ya

“que donde había un camino secundario o terciario ahora debe construirse una carretera capaz de resistir las nuevas cargas en número y peso”.

Durante su intervención, señaló que “desde 1990 a la fecha las cargas se multiplicaron casi por cinco debido al aumento de la producción y en los últimos 11 años se multiplicaron casi tres veces más”. Desde ese año -repasó-, se invirtió un promedio de 122 millones de dólares en valores constantes, con picos altos y bajos de 289 millones de dólares en un año y de 55 millones de dólares en otro”. Esto es “absolutamente insuficiente para este proceso de aumento de la demanda”, afirmó.

Proyectos en marcha

Rossi enumeró las diferentes modalidades que el gobierno desarrolla enmarcadas en el Plan Nacional de Infraestructura anunciado por el Presidente Tabaré Vázquez y que alcanzará los 12.000 millones de dólares en el período.

En primer lugar destacó la inversión en caminería rural, donde la responsabilidad es de las intendencias pero con respaldo del gobierno nacional. Recordó que ahora es coordinado por la Oficina de Planeamiento y Presupuesto (OPP) y subrayó que aumentó la inversión en 46 millones de dólares; de 18 millones de dólares anuales pasó a 46 millones, o sea que son 230 millones de dólares en los cinco años”.

En lo que corresponde a su cartera, explicó que para mantenimiento por administración del Presupuesto Nacional son 1.963 kilómetros con 30 millones de dólares para 2016 y una cifra similar para el próximo año. A esto se suman otros proyectos que atienden 1.108 kilómetros más con una inversión de 65 millones de dólares en 2016 y 49 millones de dólares en 2017.

Rossi se refirió a los mecanismos de concesión, fundamentalmente con la Corporación Vial del Uruguay, que tiene previstos 132 proyectos que incluyen 5.857 kilómetros de rutas y 2.282 metros de puentes, con una inversión de 210 millones de dólares en 2016 y 306 millones de dólares en 2017.

En este momento hay obras de doble vía en rutas 8 y 101, proyectos en la ruta 30 y en la 27 y adelantó que habrá un “trabajo grande” en la intersección de Avenida Giannattasio y Ruta Interbalnería.

También repasó los ocho proyectos de Par-



ticipación Público-Privada (PPP). Al respecto dijo que están a punto de comenzar las obras del primero de ellos, en las rutas 21 y 24 con el acceso a Nueva Palmira. Además en las rutas 12, 54, 55, 57 con puente en Carmelo se está en la etapa final y la adjudicación provisional se estima para finales de año o principios del que viene.

Con respecto a las rutas 9, 15 y 13 se están evaluando cuatro ofertas y sobre el proyecto para la primera etapa de la ruta 14 de Mercedes a Sarandí del Yí adelantó que se recibirán ofertas el 15 de noviembre. Este proyecto se complementa con otro entre Sarandí del Yí y Rocha. “Son iniciativas fundamentales porque se trata del cruce transversal del país desde Mercedes a Rocha”.



También hay proyectos sobre la ruta 3, 6 y 26 en proceso de estudio. Sobre esta última dijo que mientras se analiza el proyecto, “recibirá una reparación total desde Paysandú hasta Tacuarembó”.

Reconoció que los proyectos PPP no tienen la celeridad deseada y adelantó que a fin de año habrá una evaluación de todo el proceso. Señaló también que “existen carreteras que no están en condiciones deseables a lo que se sumó el mal clima, que durante 2016 no permitió avanzar más rápidamente e hizo suspender obras por 90 días en el correr del año”

En otro pasaje de su exposición Rossi aludió a la nueva planta de UPM, afirmó que se trata de “una oportunidad” y “un desafío” que el país debe afrontar con altura.

Rutas y vías férreas

En tal sentido, dijo que para este proyecto se concrete habrá que reconstruir casi 255 caminos vecinales para convertirlos en rutas con capacidad para camiones, así como la refacción de 1.123 kilómetros de rutas, un nuevo puente sobre el Río Negro y resolver cuál será la terminal portuaria que recibirá la celulosa para su exportación. También habrá que atender la red ferroviaria.

En ese orden, Rossi aseguró que “el puerto de Montevideo está en condiciones de dar respuesta a los dos millones de toneladas de celulosa anunciados para la nueva planta” y apuntó que “el cuello de botella está en el ferrocarril”, aunque se trabaja activamente en esta línea de acción.



Fermín "Ombú" Hontou

".... de la grey que aspira a ser oscura"

Desde el pasado viernes 2 de setiembre se está exhibiendo en la Sala de Arte "Carlos Federico Sáez", del Complejo Cultural del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, la muestra de dibujos del artista Fermín Hontou titulada "...de la grey que aspira a ser oscura", con curaduría de María E. Yuguero.

Fermín Hontou -más conocido por el nombre de Ombú-, inauguró su nueva muestra, basada en el erotismo como modalidad formal en sus creaciones, realizadas entre 1982 hasta el presente.

Según Yuguero "estos dibujos no vacilan a la hora de representar situaciones o de metafóricarlas mediante la utilización de la imagen sensual, en su casi totalidad asociada al humor de mayor o menor densidad conceptual y aun de contenidos más o menos explícitos".

"Acuareladas o sólo tintas lineales, sus imágenes eróticas aparecen como una constante a lo largo de extensos períodos de tiempo, como concreción de su fascinación por la figura humana, tema de referencia casi excluyente".



