

Cien años construyendo el país del futuro



Ministerio de Transporte
y Obras Públicas

1907-2007





Nuevo Puente sobre Río Santa Lucía.

Autoridades Nacionales



Presidente de la República

Dr. Tabaré Vázquez

Vicepresidente de la República

Sr. Rodolfo Nin Novoa

Secretario de la Presidencia

Dr. Gonzalo Fernández

Prosecretario de la Presidencia

Lic. Jorge Vázquez

Autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Ministro

Sr. Víctor Rossi

Subsecretario

Ing. Luis Lazo

Director General

Esc. Gustavo Fernández Di Maggio

Dirección Nacional de Vialidad

Encargada de Despacho

Ing. Susana García

Dirección Nacional de Hidrografía

Director

Ing. Edi Juri

Dirección Nacional de Arquitectura

Directora

Arq. Eneida de León

Dirección Nacional de Topografía

Director

Dr. Juan Trinchitella

Dirección Nacional de Transporte

Director

Ing. Pablo Genta

Dirección Nacional de Inversiones y Planificación

Encargado de Despacho

Dr. Juan Trinchitella



Ante los 100

Estamos conmemorando el Centenario de la creación del Ministerio de Obras Públicas, que posteriormente se transformó en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Es una excelente oportunidad, para recoger lo mejor de la historia, rendir cuentas a la ciudadanía y a la vez proyectarnos al futuro.

Este gobierno, encabezado por el doctor Tabaré Vázquez, cree en un Estado activo, eficiente, ágil y fuerte, al servicio de la sociedad y del desarrollo de su economía, sin anular el papel del mercado.

El Ministerio de Obras Públicas tuvo su partida de nacimiento bajo la Presidencia del doctor Claudio Williman y dio sus primeros pasos cuatro años después, siendo presidente José Batlle y Ordóñez. Años en que la sociedad participaba de la distribución de la riqueza generada y las volcaba otra vez a esa misma sociedad en obras e infraestructura, imprescindibles para sostener el crecimiento económico y la mejora de la calidad de vida de los uruguayos. El Estado fue sostén e impulso de la nueva realidad.

Al frente de este Ministerio, en épocas distintas, estuvieron importantes uruguayos. Destacar a dos de ellos: Tomás Berreta y Luis Giannattasio, en cuyo ejemplo nos inspiramos, tal como lo hacemos en la experiencia acumulada por los funcionarios de esta casa.

Veamos la sustancia del compromiso:

- Extender bonificaciones en el transporte a estudiantes del área Metropolitana y gradualmente al resto del país. Dos, promover la incorporación de trabajo local en las obras a realizar. Tres, como lo dijéramos al principio, relevamiento y reparación de escuelas en todo el país.
- Mantener y extender a las áreas rurales los trabajos de caminaria. Dos, completar los accesos a Montevideo desde el este y la conexión este-oeste. Tres, promover obras en el Puerto de Montevideo dirigidas a aumentar su capacidad y eficiencia. Definir un plan estratégico de desarrollo del Puerto de Nueva Palmira, incluyendo los caminos de acceso al mismo.
- Racionalizar el transporte de pasajeros en el área metropolitana de Montevideo, recuperar el transporte ferroviario, incorporando recursos propios del país y promoviendo la participación de particulares.
- Promover una política de transporte a nivel nacional apoyada por la correspondiente legislación que incluya todas las modalidades: aérea, terrestre y acuática.

años del MTOP

Los compromisos

El 1° de marzo de 2005 el presidente Tabaré Vázquez comprometió a este Ministerio, a este ministro y al equipo que me acompaña, a determinadas acciones.

Qué hemos hecho

Podemos decir, con modestia pero también con satisfacción, que hemos cumplido y que vamos a seguir cumpliendo.

La bonificación en el transporte a los estudiantes de la enseñanza media, cubre todo el territorio nacional desde 2006. Se creó el programa “Carreteras Solidarias” generador de empleo, que se circunscribió en principio a cinco departamentos y se extenderá en adelante a otros diez departamentos. En breve se complementará en todo el país.

Se repararon 444 escuelas. En el pasado año se realizó 9 mil kilómetros de caminaria rural. Comenzó la construcción del colector perimetral, que concluirá a fines de 2008. Se complementarán las obras en el sistema de acceso del Este hacia Montevideo.

Se produjo el dragado de la bahía del puerto de Montevideo, se iniciaron trabajos de ampliación del muelle de la Terminal de Contenedores, ANP prepara el inicio de las obras del muelle C y avanza el proyecto de la nueva terminal de pesca.

Se culminó el puente sobre el Río Santa Lucía, está en marcha las obras de doble vía de la Ruta 1 hasta Tarariras. Se culminó la doble vía en Ruta 5. Se inician nuevas obras en Ruta 102, Ruta 18, Ruta 11. Se están adjudicando las obras de terminación del Palacio de Justicia, que estará pronto a fines de 2008.

Está previsto la ampliación del Puerto de Nueva Palmira, la ampliación del área portuaria y el acceso norte al Puerto de Montevideo.

Se concretó la rebaja de tarifas en todo el transporte de pasajeros de todo el país, 15% en el área metropolitana y

7% en interdepartamentales y se estableció la Combinación Metropolitana. Se amplió el servicio de pasajeros del ferrocarril hasta San José.

El tiempo que viene

Seguiremos desarrollando nuestra tarea mejorando la eficiencia, mientras fortalecemos “la musculatura, la estructura ósea, el sistema circulatorio y nervioso” que, en definitiva, son los pilares del Uruguay Productivo que nos comprometimos a construir desde el gobierno, junto a los empresarios, los funcionarios y trabajadores, para la sociedad en su conjunto.

Nos proponemos recuperar 962 kilómetros de vía férrea y atraer interesados para una asociación público-privada que transforme AFE, fortaleciendo el transporte de cargas por ferrocarril. Avanza la recuperación de Pluna, como es de público conocimiento. Está en marcha un plan estratégico de transporte fluvial y marítimo, entre otros objetivos dentro de la modalidad acuática y, por primera vez en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, se instalará una Dirección de Transporte Aéreo.

Seguiremos trabajando y pensando en el Uruguay más allá del 2010.

Concluimos asegurando con José Artigas que “cuando se trata de salvar los intereses públicos, se sacrifican los particulares”, pensamiento que es santo y seña de este Ministerio y que ha sido posible por el respaldo y la energía de todos los uruguayos. A todos nuestro agradecimiento.



Víctor Rossi

Ministro de Transporte y Obras Públicas

Un Siglo de Historia

Se conmemora el 12 de marzo el Centenario de la creación del Ministerio de Obras Públicas, como resultado de la transformación del Ministerio de Fomento en los de Industria, Trabajo e Instrucción Pública y Obras Públicas.

En esa fecha, por la Ley N° 3147, siendo Presidente de la República el Dr. Claudio Williman, se estableció que las Secretarías de Estado a que refiere el artículo 85 de la Constitución serían seis: Ministerios del Interior, de Relaciones Exteriores, de Hacienda, de Industrias, Trabajo e Instrucción Pública, de Obras Públicas y de Guerra y Marina.

El 12 de marzo de 1907 mediante Decreto, se establece que parte de las tareas que desempeñaba el Ministerio de Fomento serán responsabilidad del novel Ministerio de Obras Públicas.

El 15 de julio de 1911, bajo la presidencia de José Batlle y Ordóñez, se promulgó la Ley N° 3817, por la que se establece

la reorganización del entonces Ministerio de Obras Públicas que quedó distribuido en nueve direcciones, a saber:

- Dirección de Vialidad
- Dirección de Arquitectura
(control técnico y administrativo)
- Dirección de Arquitectura
(edificios en general, escolares, hospitalarios, militares, ensanche y embellecimiento de ciudades, villas, etc)
- Dirección de Topografía
- Dirección de Hidrografía
- Dirección de Puerto de Montevideo
- Dirección de Minas
- Dirección de Saneamiento
- Dirección de Contabilidad y Tesorería

El 11 de julio de 1974, por Decreto Ley N° 14.218, se suprimió el Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo, pasando el Ministerio de Obras Públicas (MOP) a denominarse Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO), asignándosele sus nuevas competencias.



La creación del Ministerio coincidió con tiempos prósperos, de obras, producción y trabajo. Se construía un nuevo puerto e inauguraba el primer tranvía eléctrico, al tiempo que se autorizaba al empresario Francisco Piria la construcción y explotación del puerto de Piriápolis y de su ferrocarril.

Tiempos de buques a vela y a vapor, transporte en diligencias y carga en carretas, el adelanto tecnológico en las comunicaciones lo representaban el telégrafo y el ferrocarril.

Desde entonces, esta Institución ha sido testigo y protagonista de una revolución permanente: la aparición del automóvil y la necesidad de caminos, el avión y el transporte aéreo, la desaparición de las calderas y el auge del motor a explosión, repotenciando buques y ferrocarriles, la albañilería dejando paso al hormigón.

En la década de los '50 otras nuevas metas se impondrían al Uruguay con la integración física regional y la transformación de las carreteras. Un Ministerio de Obras Públicas que también construye obras edilicias como hospitales, escuelas, liceos y universidades y que apoya el trabajo de la sociedad civil organizada a través de una sólida política de convenios.

La década de los '70 incorpora una nueva actividad, el transporte de pasajeros y de carga, que con el tiempo se fue diversificando aumentando la oferta y mejorando los servicios.

En los '80 se concluyen importantes obras como los accesos a Montevideo por el Este y el Oeste y se impone desde esta Secretaría de Estado una cultura de mantenimiento vial a nivel nacional en apoyo a las Intendencias Municipales.

El fin del siglo planteó nuevos desafíos, un mundo globalizado y competitivo que requiere transporte integrado, multimodal, más barato, rápido y seguro, preservando, al mismo tiempo, el medio ambiente.

Ya en el 2000, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas sigue siendo protagonista de la vida del país y en ese marco, siguiendo los lineamientos del actual Gobierno, trabaja incesantemente para mejorar la infraestructura como forma de contribuir al desarrollo del Uruguay Productivo.

Actualmente el MTOP cuenta con seis Direcciones Nacionales:

- Dirección Nacional de Vialidad
- Dirección Nacional de Hidrografía
- Dirección Nacional de Arquitectura
- Dirección Nacional de Topografía
- Dirección Nacional de Transporte
- Dirección Nacional de Inversiones y Planificación
(creada por Resolución Ministerial del 31 de Mayo de 2006)



Nómina de Ministros de Transporte y Obras Públicas

1907	Ing. Juan Lamolle	1949	Ing. José Acquistapace
1911	Ing. Victor Sudriers	1952	Sr. Carlos Fisher
1912	Dr. Juan Carlos Blanco	1955	Sr. Washington Fernández
1915	Sr. Pedro C. Rodríguez	1956	Dr. Héctor A. Grauert
1915	Agr. Santiago Rivas	1957	Sr. Florentino Guimaraens
1919	Arq. Humberto Pittamiglio	1959	Ing. Luis Giannattasio
1922	Ing. Santiago Calcagno	1963	Ing. Isidoro Vejo Rodríguez
1925	Sr. Juan A. Alvarez Cortez	1967	Ing. Heraclio Ruggia
1927	Ing. Víctor Benavídez	1967	Arq. Walter Pintos Risso
1932	Dr. Jaime Vivas Cerantes	1972	Tte. Cnel. Cr. Angel Servetti
1932	Ing. Federico Capurro	1973-84	Período de facto
1933	Sr. Aniceto Patrón	1985	Sr. Jorge R. Sanguinetti
1935	Arq. Jorge Herrán	1989	Dr. Alejandro Atchugarry
1936	Dr. Martín Etchegoyen	1990	Sr. Wilson Elso Goñi
1938	Ing. Juan José De Arteaga	1993	Sr. Juan Carlos Raffo
1941	Dr. Arsemio M. Bargo	1994	Cr. José Luis Ovalle
1943	Sr. Tomás Berreta	1995	Ing. Lucio Cáceres
1946	Sr. César Mayo Gutiérrez	2004	Ing. Gabriel Gurméndez
1947	Dr. Orestes Lanza	2004	Dr. Gabriel Pais
1947	Ing. Manuel Rodríguez Correa	2005	Ing. Carlos Pollio
		2005	Sr. Víctor Rossi

La obra pública, motor de la economía de cara al Uruguay Productivo

El actual gobierno ha identificado en la recuperación de la inversión pública una herramienta esencial para alcanzar su objetivo central, la afirmación de las bases para un crecimiento sostenido, con equidad y desarrollo social.

Esa definición le asigna al Ministerio de Transporte y Obras Públicas la responsabilidad de promover e impulsar la obra pública, que debe operar como motor de arranque de la economía, contribuir al desarrollo de la infraestructura del país y ser al mismo tiempo gestor principal de la creación de nuevos puestos de trabajo.

Al MTOP corresponde el mantenimiento de la actual red primaria, la adecuada preparación de los corredores de integración, el mejoramiento de la red de caminos secundarios, departamentales y rurales, el desarrollo de un sistema de transporte multimodal, que actúe en forma complementaria, impulsando el crecimiento de la actividad de la red vial y ferroviaria, de los puertos, el transporte fluvial y marítimo.

Para 2007, la actual Administración prevé alcanzar en materia de carreteras y caminería los mismos niveles de inversión de 1998, cerca de 106 millones de dólares, lo que permitirá generar 3.000 nuevos puestos de trabajo.

El aumento del volumen de productos forestales transportados, que de acuerdo a las previsiones se duplicará para 2015, ocasionará un mayor deterioro en los pavimentos, y hace necesario un intenso trabajo en la red vial.

El MTOP trabaja intensamente en reparación y mantenimiento en las Rutas 1, 11, 7, 18 y 8, en las que deberán aumentarse las intervenciones para poder completar un corredor con sus alternativas que lo hagan confiable y seguro y en condiciones de poder participar en un proceso de integración productiva y económica de la región.

A ello se suma la construcción de un Anillo Perimetral del Area Metropolitana de Montevideo, de 22 kilómetros de extensión y una vía compuesta por cuatro carriles. También se complementará el sistema de acceso Este a Montevideo, con la terminación en doble vía de las rutas 102 y 101, el llamado tramo cero de la Ruta Interbalnearia.

No menos importantes son las obras en la ruta 3, en la plata urbana de Young, en Chapicuy y en Arroyo Grande, así como otras obras de mejoramiento de la circulación en varios puntos.

En el área de Concesiones de Obra Pública, desde el inicio del actual período de Gobierno se procuró acentuar el control de los contratos vigentes, obteniéndose importantes resultados.

El más notorio durante 2006 fue la regularización de las garantías de la Concesión y la terminación de la doble vía en la Ruta Nacional Nº 5, entre Montevideo y Canelones, a cargo de la concesionaria "H y G S.A.", obra que fue finalmente inaugurada el 18 de diciembre de 2006.





Un Transporte seguro y eficiente

La reactivación del sistema ferroviario de transporte es uno de los “buques insignia” de la actual gestión del MTOP.

En este ámbito, durante 2006 se suscribió un convenio entre AFE y la Corporación Nacional para el Desarrollo a efectos de constituir la “Corporación Ferroviaria”, sociedad que se encargará de la recuperación de más de 900 kilómetros de vía férrea.

El puntapié inicial se dará con U\$S 25 millones que ha dispuesto el Estado para ese fin, a lo que se sumarán otros financiamientos, mientras AFE, con su personal, recupera y mantiene el resto de los 1.000 kilómetros de vías necesarios para poner en marcha el modo ferroviario, que asume un gran desafío tras el significativo aumento de la producción.

En este sentido, la tercer dirección de trabajo es la conformación de una nueva empresa que va a funcionar en el ámbito del derecho privado y que surgirá de la asociación de AFE con inversores privados que deberán aportar el financiamiento de los equipos necesarios: vagones, máquinas y locomotoras para poder llevar adelante la administración y gestión del negocio de la carga ferroviaria.

La recuperación del ferrocarril se enmarca en la firme convicción de este Gobierno sobre la necesidad de desarrollar un Sistema Multimodal de Transporte en cuyo ámbito cada sector no compita sino se complementa.

Por ello, la organización del sistema de transporte es fundamental y no habrá excepciones. El transporte aéreo estatal y comercial tendrá que incorporarse a la coordinación de este nuevo sistema. En ese marco, el Gobierno inició un trabajoso proceso de recuperación de la aerolínea de bandera nacional y adoptó otras medidas, como la creación de una

Dirección General en la órbita del MTOP, tendiente a fijar políticas claras en la materia.

Todo lo expuesto no va en desmedro del transporte carretero; mucho ha invertido el país en este sistema y mucho también los empresarios para tener una flota de camiones en condiciones de participar y competir. El MTOP respalda este proceso tendiente a abaratar sus propios costos que permita que sigan aportando a la economía del país en condiciones cada vez más competitivas y profesionales, para combatir la informalidad.

Es claro que los problemas de transporte no sólo involucran al sector cargas. Una referencia al transporte público de pasajeros es ineludible. En realidad, como lo expresara el propio Ministro Víctor Rossi en el Consejo de Ministros de Quebracho en Paysandú (setiembre 2006), el transporte de pasajeros tiene desniveles: desde el transporte interdepartamental de buena calidad, a un transporte urbano relativamente eficiente, y un servicio metropolitano con muchas carencias y con necesidad de reorganización. En este sentido, el MTOP encaró el año pasado ese reordenamiento, preocupado centralmente por la distancia que hay entre el poder adquisitivo del usuario y el precio del servicio del transporte, concretándose la rebaja del boleto en todo el sistema y la sensible rebaja del precio del boleto en todos los servicios del país a partir de la constitución de un fideicomiso, administrador de un fondo de parte del precio del combustible utilizado por el sector.

Esta medida, implementada en noviembre del 2006, produjo importantes beneficios para las economías de los hogares uruguayos con menos ingresos. (ver informe de la Dirección Nacional de Transporte).

Como último eje del transporte multimodal se ubica el sector marítimo. En ese sentido, esta Administración se propone desarrollar un Sistema Nacional de Puertos Comerciales,



Deportivos y de Turismo, para lo cual se ha avanzado en el Sistema Nacional de Puertos que suma a la terminal marítima de Montevideo, el abastecimiento y el intercambio con puertos del litoral y con puertos del Este. A ello se agrega la intención de contar con un collar de puertos deportivos y turísticos que impulsen esa industria y el desarrollo del emprendimiento del clúster pesquero en procura de mejorar la infraestructura que permite reactivar esta actividad.

Por otra parte, el MTOP ha ejecutado y trabaja a través de la Dirección Nacional de Hidrografía en obras en La Paloma, Punta del Este, Buceo, Montevideo, Juan Lacaze, Colonia, Carmelo, Higueritas y Fray Bentos.

El mejoramiento de la actividad portuaria en Montevideo, con la prolongación en 350 metros lineales del muelle de la Terminal Cuenca del Plata y la ampliación de la playa de contenedores de 16,5 hectáreas a 25 hectáreas, fue una de las propuestas presentada por el MTOP en el primer Consejo de Ministros del 2007 para el Uruguay Productivo.

Hay también nuevas propuestas de inversión privada. De acuerdo a lo establecido por la Ley N° 17.555 el Estado puede recibir propuestas de inversión de la más diferente naturaleza, las que deberán ser analizadas a efectos de determinar su conveniencia para la Administración. En este caso, los proyectos y estudio posterior están regulados, así como los plazos de que dispone cada una de las partes para su tramitación. En lo que va de esta Administración se encuentran en estudio (ver informe de la Dirección de Inversiones y Planificación) 32 propuestas: 10 en Montevideo, 19 en el Interior y 3 proyectos de alcance general, que involucran emprendimientos portuarios, turísticos, industriales, viales y de servicios de gestión administrativa.

Como conmemoración de los 100 años, el MTOP también tomó la decisión de contribuir a terminar el edificio inconcluso frente

a Plaza Independencia (ex Palacio de Justicia) y en lo cual trabaja intensamente la Dirección Nacional de Arquitectura.

Gestionar los recursos

Durante el ejercicio 2006, el MTOP continuó con su esfuerzo de sumar a los recursos asignados en el Presupuesto y en la Modificación Presupuestal, importantes asignaciones extrapresupuestales a través de múltiples mecanismos.

En la Corporación Vial del Uruguay (CVU), sociedad anónima propiedad del Estado a través de la Corporación Nacional para el Desarrollo (CND), se han obtenido importantes financiamientos (Corporación Andina de Fomento, Banco Interamericano de Desarrollo), que se aplicarán básicamente a obras viales en aplicación del convenio entre el MTOP y la CND.

Asimismo con la CVU se aprobó la emisión de obligaciones que se lanzarán al mercado en los primeros meses del 2007, lo que significa que por primera vez en el país se incorporará financiamiento privado adicional para la concreción de la obra vial.

Todo ello, en aplicación de la reformulación del contrato entre la CND y el Ministerio celebrado el 9 de febrero de 2006 que - entre otros tópicos- permitió que la CVU concorra al mercado de capitales a fin de completar la captación de los fondos necesarios.

En el campo del financiamiento externo se aprobó en noviembre el cambio de componentes del préstamo que el Estado había suscrito con el BID en 2003, que significa el ajuste del destino de dichos fondos a las actuales políticas y prioridades de obras. Adicionalmente se obtuvieron recursos del Fondo para la Convergencia Estructural del MERCOSUR (FOCEM).

Dirección Gral.



Estrategias de Desarrollo

A la Dirección General de Secretaría le compete ejercer la coordinación global del Ministerio, con una visión de conjunto sobre las metas y objetivos que en cada momento ha ido trazando el Gobierno.

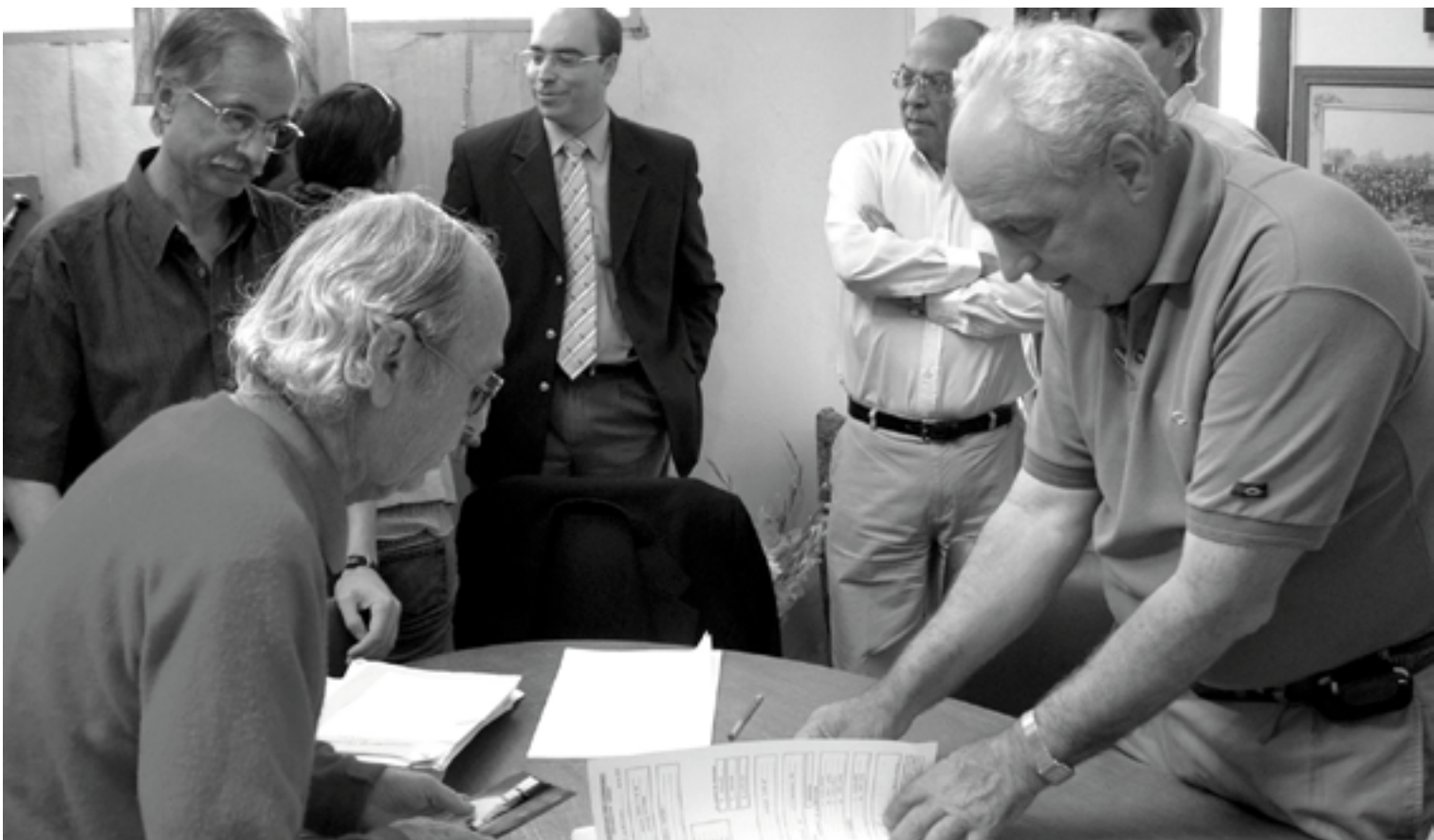
En esta Administración en particular, ha avanzado en el logro de objetivos tendientes a la mejora de gestión del conjunto de la organización, aplicando políticas que permiten un uso más racional de los recursos humanos y materiales con que cuenta el Ministerio.

En relación a la Planificación, propuso en la Ley de Rendición de Cuentas 2005 la reactivación de la Unidad Ejecutora de Inversiones y Planificación, que entró en funciones a partir del 1º de enero de 2007. El objetivo fue incorporar a la gestión un proceso de análisis planificador de forma de proyectar la actividad del Inciso, el desarrollo del país y las necesidades de infraestructura para el mediano y largo plazo.

En el área de **centralización y unificación** de actividades ha logrado avances significativos en la coordinación de esfuerzos para evitar la duplicidad de funciones y actividades y alcanzar criterios únicos en distintas áreas significativas para la gestión.

En este sentido se ha comenzado a trabajar en coordinación con la Oficina de Planeamiento y Presupuesto y la Oficina Nacional del Servicio Civil en dos aspectos sustanciales para la Administración:

- a) **La reforma del Estado**, que permitirá contar con una estructura adecuada a los requerimientos actuales, priorizando al usuario y realizando una adecuada distribución de recursos.
- b) La creación de un **Sistema de Retribuciones Único para la Administración Central**, participando un equipo de técnicos del MTOP en la elaboración de la propuesta.





Convenio en Montevideo (Santa Catalina).

En el área de **Contabilidad y Finanzas** la actual Dirección General elaboró un Flujo de Fondos anual que permitió abatir las deudas que mantenía el Ministerio, logrando actualmente realizar los pagos a los proveedores en un plazo de treinta días fecha factura a partir del mes de abril de 2006.

La coordinación, el orden impuesto en el manejo del gasto público y el cumplimiento en la realización de las transferencias de fondos por parte del Ministerio de Economía y Finanzas fueron factores determinantes para estos logros.

En el área Informática se consolidó el funcionamiento de la Comisión coordinadora de actividades, determinándose criterios para la incorporación de nueva tecnología en distintos procesos. También se tomaron definiciones en materia de incorporación de equipos, insumos y formas de operación.

El objetivo es alcanzar la unificación de las herramientas de desarrollo a los efectos de lograr la compatibilidad entre los distintos sistemas existentes en las diferentes Direcciones, de forma de racionalizar el gasto y optimizar el uso de los recursos. A efectos de mejorar el vínculo con la ciudadanía se diseñó un nuevo portal del Ministerio y se instrumentó un servicio de atención al usuario que receptiona quejas, denuncias, consultas y sugerencias.

Política de Convenios

La política de Convenios que lleva adelante el Ministerio de Transporte y Obras Públicas permite anualmente a un sinnúmero de instituciones deportivas y sociales de todo el país mejorar su infraestructura y dar el empujón inicial o final a obras como baños, cocinas, cerramientos de gimnasios y otras construcciones.

Por el Departamento de Convenios se suscribieron en los dos primeros años de gestión (2005-2006), **114** convenios en todo el país con un total de inversión de 53 millones de pesos, priorizándose obras en Policlínicas, Centros de Salud e instituciones culturales, sociales y deportivas en localidades y barrios de menores recursos. Se calcula que más de **90.000** ciudadanos fueron beneficiados por las obras resultantes de los convenios suscritos.

Políticas sociales

Guardería

Esta Administración suscribió un acuerdo con el Consejo de Educación Primaria para los servicios de educación inicial para hijos de funcionarios. La guardería para hijos de funcionarios, la primera que tuvo la Administración Central, fue creada en setiembre de 1981 y atiende promedialmente



Guardería MTOP.

100 niños de 3 meses a 5 años, en el horario de trabajo de sus padres. El Ministerio abona los salarios de los docentes que son seleccionados por Primaria.

Servicio Médico

La salud de los funcionarios del MTOP ha sido constante preocupación de las distintas administraciones, desde que el 31 de octubre del año 1949 el ministro de la época, Ing. José Acquistapace, dispusiera la creación del Servicio Médico y designara a su frente al Dr. Luis Vilardo Argento, quien tras ingresar como Marinero en la Dirección Nacional de Hidrografía completó exitosamente sus estudios en la Facultad de Medicina.

Actualmente, el Servicio está dirigido por el Dr. Alex Steiner, contando con una dotación profesional de cinco médicos, cuatro odontólogos, un licenciado en Psicología, un asistente social, un fisiatra, un practicante, un licenciado en Laboratorio y una técnica hematóloga.

La atención es gratuita (consulta y análisis) para los funcionarios y familiares, y mediante una contribución voluntaria mensual se entregan sin cargo los medicamentos recetados.

En el 2006 el Servicio realizó un total de 7.461 consultas médicas -5.279 correspondientes a funcionarios y 2.182 a familiares- y 8.653 exámenes.

El Ministerio suscribió además un convenio con el Hospital de Clínicas para la “prestación de servicios médicos para los funcionarios, ex funcionarios jubilados y su núcleo familiar”.

Un acuerdo similar se firmó con el Fondo Nacional de Recursos a efectos de prestar ayuda en el marco del programa de combate del tabaquismo.

Recreación y esparcimiento

No menos importante es la decisión política de las actuales autoridades de ampliar la infraestructura disponible para las vacaciones del funcionariado, en lugares que otrora fueron utilizados con otros fines.

A través del Departamento de Servicios Sociales se administra todas las propiedades inmuebles del MTOP que actualmente se utilizan para alojamiento de funcionarios en servicio y en caso de que no estén utilizadas, para vacaciones de los trabajadores cuyos alojamientos se adjudican por sorteo y mediante el pago de un canon equivalente a un porcentaje del sueldo. Los fondos que se recaudan se aplican a mejoramiento de las propias viviendas.



Servicio Médico MTOP.

Pero los inmuebles propiedad del MTOP no fueron destinados exclusivamente a la Colonia de Vacaciones de los funcionarios.

El año pasado, la Administración cedió en comodato a la Intendencia de Maldonado y a la Junta Antidrogas la residencia ubicada en “El Jagüel” en Punta del Este para ser utilizada como centro de recuperación de adictos y al Ministerio de Salud Pública y al MIDES una lujosa residencia ubicada en la ciudad de Colonia para el Centro de Salud del Departamento y para el INAU.

Apostando al personal

En materia de Recursos Humanos, luego de la regularización de los funcionarios “eventuales”, la plantilla del inciso está constituida al 31 de diciembre de 2006 por 3766 personas. Es necesario contraponer ese número con el de 4556 existentes al 1º de marzo del 2005. Tal disminución del número de trabajadores así como su perfil etario hizo necesario una renovación parcial de la plantilla.

Por ello, se produjo el ingreso de 44 becarios de UTU seleccionados por dicho instituto docente, de acuerdo a los méritos curriculares de los alumnos. Asimismo se encuentra a estudio de la Oficina Nacional del Servicio Civil el ingreso de operarios “eventuales” cuyo carácter será respetado a cabalidad, cesando en sus funciones cuando finalice el proyecto para el que sean incorporados.

La reorganización general de la situación funcional es lograr igualdad de oportunidades y equidad en las remuneraciones. En tal sentido, se encuentra en pleno proceso de estudio, a través de los proyectos abarcativos de toda la Administración, el proyecto S.I.R.O. y el de Reforma del Estado.

La actual Administración también apuesta a la capacitación del personal a través del Departamento de Desarrollo de Recursos Humanos que ha planificado las tareas de diseño y aprobación de los cursos a aplicar. Durante el año 2006 se han capacitado 623 funcionarios lo que representa un 16,55% de la nómina total.

Arte en el MTOP

La Sala de Arte “Carlos Federico Sáez” del MTOP, ubicada en la planta baja de la sede del Edificio de las Direcciones Nacionales (EDIR), en la esquina de Rincón y Juan Carlos Gómez, se concreta en 1997 y se oficializa en 1999 con el nombre de uno de nuestros más relevantes pintores, en el marco de un proyecto orientado en su origen hacia el apoyo a los artistas nacionales emergentes, con especial énfasis en los nacidos en el interior de la República, cuya aspiración a acceder a la exhibición de sus obras en espacios de buen nivel se planteaba entonces como utópica. Transcurrido un año, la Sala diversificó su área de acción incluyendo en su calendario la presencia de Maestros y artistas de renombre, quienes, compartiendo en pie de igualdad los derechos ya



Sala Carlos F. Sáez

otorgados a los emergentes expositores, hicieron su aporte a la cultura nacional y enriquecieron la imagen de una sala que, al cumplirse el centenario del Organismo que la sustenta, festeja sus diez años de labor ininterrumpida.

Es motivo de orgullo para esta Sala el haber apadrinado a lo largo de esta década los primeros pasos de muchos artistas que actualmente ostentan méritos internacionales y el haber tenido como huéspedes de honor a artistas de la estatura de Uruguay Alpuy, María Freire, Tola Invernizzi, Alceu Ribeiro o Alfredo Testoni por sólo mencionar algunos.

La Sala Sáez ha llevado a cabo a través de proyectos conjuntos con fundaciones internacionales (Batuz Sachsen Foundation, entre otras), instituciones culturales nacionales (MEC, IENBA, etc.) y extranjeras (Instituto de Cooperación Iberoamericana, Instituto Italiano de Cultura, etc.) y embajadas (Embajadas de España, Italia, México, entre otras), importantes exposiciones, como la del Corcoran Museum, las muestras de diseñadores italianos de prestigio internacional (lámparas e historia del calzado, con una afluencia de público de tres mil visitantes), cursos dictados por docentes extranjeros (Prof. Juan Carlos Melero, Director del Departamento de Calcografía de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, de Madrid) y becas de estudios a Alemania para artistas emergentes del interior y de la capital, a través de concursos.

Asimismo ha sido y será privilegio para esta sala y para el

país la posibilidad de acceder a la primera muestra individual en el Uruguay de un artista de la talla de Carlos Nine, a la apreciación de originales de José Luis Cuevas, Rufino Tamayo o una muestra de escultores italianos entre los que se apreciarán obras de Bedova y Pomodoro.

Ha sido su principio indeclinable la exigencia de un destacado nivel de calidad estética en la obra exhibida - trátase de artistas emergentes o consagrados - que nunca desmienta el carácter didáctico de las imágenes, entendiendo que el contemplador lego presupone su propia limitación y la excelencia de lo exhibido.

En este sentido, las exhibiciones de la Sala Sáez ofrecen oportunidades didácticas para grupos escolares, liceales y bachilleres, quienes allí concurren periódicamente en forma individual o acompañados de maestros y docentes, en tanto jóvenes universitarios provenientes de las licenciaturas de Ciencias de la Comunicación, Diseño o Bellas Artes fundamentan tesis y monografías en sus exhibiciones.

Bajo la égida de la Sala "Carlos F. Sáez" cumple asimismo actividades el Espacio Institucional del MTOP, destinado a muestras de carácter oficial del propio Ministerio o de otros Organismos o Instituciones privadas y a otras exposiciones no sujetas a curaduría, eventualmente constituidas por trabajos realizados por funcionarios.

Validad





Infraestructura vial para el Siglo XXI*

A principios del siglo XIX Uruguay era un ancho camino limitado por los alambrados del río Uruguay por occidente y la laguna Merín y el arroyo Chuy por oriente, que unía al Río de la Plata y al océano Atlántico por el sur, con la cuchilla Santa Ana y los ríos Cuareim y Yaguarón por el norte.

A mediados de siglo el ancho camino empezó a ser dividido por los alambrados, lo que facilitó la demarcación de la propiedad privada que anteriormente se hacía con grandes muros de piedra, en aquellas zonas donde ésta abundaba.

Este parcelamiento del territorio se vio obligado a respetar espacios destinados al tráfico de jinetes, carruajes, carretas y tropas de ganado lo que llevó al encallado de los caminos los que, en general, tendían a seguir los lomos de las cuchillas y a buscar los vados o los pasos para cruzar los cursos de agua.

En 1830 al iniciarse la vida independiente del país surgió, entre otras cosas, la necesidad de solucionar los problemas de transporte. Pero en esa época las prioridades eran otras y se continuó con lo dispuesto hasta el momento por la Ley de Indias, que obligaba a los propietarios de tierras a permitir el libre tránsito a los caminantes y arrieros “para que cada uno pudiera caminar con libertad por donde quisiese”.

Este vacío legal recién se llenó con el decreto del 17 de noviembre de 1840, fecha en que se estableció que “los caminos que ahora son y en adelante fueren, sean libres para todo género de gente”.

Con el advenimiento del encallado de los caminos, surgieron nuevos problemas que obligaron a legislar. Aquellos primeros encallados fueron reglamentados en generales,

departamentales y vecinales ya que se hacía necesario atender las crecientes exigencias que en materia vial reclamaba el desarrollo nacional, las intendencias locales y también particulares.

Es el caso de la posta del Paso de la Cadena, en el arroyo Chuy, en el Departamento de Cerro Largo, que exigía el pago de peaje para su paso.

El 17 de julio de 1875 se aprobó por la ley 1259 el Código Rural que reclasificó los caminos de acuerdo a su ancho de la siguiente manera: nacionales 40 metros, departamentales 27 metros y vecinales 17 metros. Esta clasificación fue confirmada por el actual Código y es aceptada como norma definitiva.

Hasta ese momento, la legislación sobre vialidad intentaba resolver las dificultades que ocasionaba el cierre de los predios rurales por parte de sus propietarios al tránsito libre lo que no implicaba necesariamente mejoras viales. Estas llegarán cuando se creen oficinas dedicadas específicamente a ello y si bien la primera es la Comisión de Topografía del 2 de diciembre de 1831 y la segunda es la Dirección General de Obras Públicas del 22 de enero de 1864, no es hasta el 15 de abril de 1884 cuando se crea por la ley 1682 la Dirección General de Caminos Nacionales, dependiente del Ministerio de Gobierno, que se presta verdadera atención a la situación vial del país y se establece como finalidad de esta nueva dependencia, practicar los trabajos de trazado y amojonamiento de una red de caminos nacionales, departamentales y vecinales y preparar los proyectos y presupuestos de las obras a realizar.



Puente de Santiago Vázquez - año 1929 (299c CMDF)

El Uruguay del 1900

El año 1900 encontró una ciudad de Montevideo con un hegemónico protagonismo nacional que se dirigía velozmente hacia una metropolización irreversible.

La carencia de carreteras, más allá de la capital, trababa toda acción de progreso. La obra del gobierno se limitaba, en aquellos años, a caminos que sólo servían a las comunicaciones entre Montevideo y las pequeñas poblaciones situadas junto a ella. El transporte de carga y pasajeros hacia zonas más alejadas se hacía por ferrocarril o por medio de diligencias y carretas tiradas por bueyes.

Por 1905 había 59 automóviles registrados, la cifra iba en aumento y complicaba aún más el problema vial.

Vados de 60 o 70 centímetros de agua, que permitían el paso de un carruaje, se convirtieron en obstáculos insalvables para un automóvil que a lo sumo podía superar 40 centímetros de agua. Además, en la mayoría de los casos, los vados resultaban lugares sumamente inadecuados para emplazar un puente por su llanura.

La sinuosidad planimétrica y altimétrica de los caminos no permitía aprovechar plenamente las velocidades que en forma continua podían desarrollar los coches a motor. Se imponía entonces contar con buenos caminos que con el tiempo se convirtieran en carreteras.

Es por ello que la necesidad imperiosa de mejoras viales, hizo necesaria la reestructuración de las oficinas dedicadas a ese fin. Un impulso significativo para el desarrollo de la red vial del país fue la ley del 13 de octubre de 1905 que autorizó la emisión del Empréstito de Vialidad y Obras Públicas, la semilla que pocos años más tarde daría nacimiento a la actual Dirección de Vialidad.

En 1906 se creó la Inspección General de Vialidad y durante 1909, 1910 y 1911 se concluyeron obras como el puente metálico sobre el río San José, el puente sobre el río Santa Lucía en Paso Pache y el puente metálico sobre el río Santa Lucía en el paraje conocido como Piedra Alta.



Así llegó 1911, año en que se dictó la Ley Orgánica 3817 en la que se estableció que la obra vial debía ser competencia de una nueva dependencia del recién estrenado Ministerio de Obras Públicas: la Dirección de Vialidad.

El artículo primero de dicha ley organizó la Dirección de Vialidad en una Dirección Central, dos inspecciones generales y dieciocho inspecciones departamentales.

El 29 de febrero de 1912 se dictó el Decreto Reglamentario de la ley anterior. En el artículo tres se estableció que “la Dirección de Vialidad concentrará los servicios relativos al estudio, redacción de proyectos, dirección en inspección de todos los trabajos emprendidos o a emprenderse en los caminos públicos, ya sea por el Gobierno, por las Municipalidades Departamentales de la República, por particulares-, de la organización de las vías públicas y por intermedio de las Inspecciones Departamentales se hará cargo también de obras públicas, fuera de las de vialidad, cuando ellas sean de carácter local, y del mantenimiento de las mismas. Preparará, además, la carta de caminos y puentes de la República y su ubicación y estadísticas”.

Distancias que se acortan

Por 1905 las nuevas carreteras se desarrollaban en torno a la región inmediata a Montevideo pero en la década del veinte llegaban a las siguientes localidades: San José (92 km.); Florida (101 kms.); Tala (80 kms.); Aiguá (172 kms.); y Pan de Azúcar (104 kms.).

La carretera Montevideo-San José pasaba por Las Piedras y Canelones y se bifurcaba posteriormente en dirección a Florida.

Montevideo-Tala entroncaba San Jacinto con un ramal anterior a Sauce. La que iba de Montevideo a Aiguá pasaba por Pando, Mosquitos, Solís y Minas; de esta carretera, al este de Mosquitos, comenzaba la carretera al este, que llegaba a Pan de Azúcar y por camino natural pasaba por San Carlos y Maldonado.

El 16 de diciembre de 1928 se ordenó la construcción de la carretera desde la Barra Santa Lucía a Colonia, la Ruta Nacional N° 1.

En 1943, tras el reencauzamiento democrático, las transformaciones socioeconómicas que habían ocurrido en la década del treinta y la coyuntura mundial derivada de la entrada de Estados Unidos a la Segunda Guerra Mundial reclamaban mecanismos tendientes a asegurar la estabilidad social.

Una de las primeras medidas que tomó el presidente Juan José de Amégaza fue recurrir a las obras públicas para promover fuentes de trabajo: el Estado se convirtió en el principal “empleador”.

Estaba a cargo del Ministerio de Obras Públicas don Tomás Berreta y por ello la denominación de Plan Berreta a todo lo que se llevó adelante en ese período.

Destacan en ese entonces la aprobación del Plan de Señalamiento de Carreteras y Caminos de la República que incluía el sistema de numeración de Rutas Nacionales de 1937 y la nueva organización para la Dirección de Vialidad: una Dirección General y cuatro secciones (Secretaría General, Obras, Estudios y Administración) y la división del territorio nacional en nueve jurisdicciones a los efectos de la mejor y más directa atención de las obras, disposición establecida el 25 de julio de 1940.

En 1942 se autorizó el plan de obras nacionales otorgando a Vialidad rubros para la construcción de rutas en Rocha, Soriano, Canelones, Colonia, Artigas, Florida, Cerro Largo, Maldonado, Treinta y Tres, Durazno, Tacuarembó, Rivera, San José y Lavalleja. El 22 de enero de 1943 se dispuso la construcción de rutas departamentales y caminos vecinales en Cerro Largo, un proyecto de 600 kilómetros.

En 1944 surgió el Plan de obras aprobado por la ley N° 10.589 documento que puso de manifiesto el valor de la carretera como elemento de mayor gravitación en el orden económico y social.

Estableció la clasificación del pavimento en tres categorías. De macadam tosca o suelos estabilizados, con tratamiento bituminoso y de hormigón o adoquín.

El objetivo de la ley era continuar la construcción de las obras públicas con el ritmo que correspondía al normal crecimiento de la población y las industrias nacionales.

El plan incluía Rutas transversales importantes que ligaban entre sí diversas capitales departamentales y facilitaban el transporte entre ellas y la creación de centros de producción para el consumo, capaces de gran incremento, en esas ciudades.

Entre ellas, cabe destacar por su significación vial y económica, la que hoy se denomina Ruta N° 3 Gral. Artigas.

En la década del '50 se aprobó, entre otras obras, la construcción del puente Artigas-Cuaráí (abril de 1950), en julio de 1952 el puente sobre el Río Negro en la ciudad de Mercedes y en diciembre de ese mismo año la carretera Interbalnearia desde el arroyo Pando hasta el Solís Chico. En diciembre de 1957 se estableció un nuevo plan de obras públicas y el 16 de diciembre de 1959 se aprobó otro de emergencia con motivo de las inundaciones en el centro del país, reactivándose el trabajo vial.

En febrero de 1964 se creó la Dirección de Obras de Desarrollo Económico (D.O.D.E.) como dependencia del Ministerio también a cargo de obras viales (Rutas 5, 9 y 26), pero fue disuelta en 1976. El 3 de noviembre de 1964 se aprobó la ley de peajes, como una manera de arbitrar recursos que se habían suprimido en 1890.

***Nota: Texto histórico extraído del libro “Hacer Carreteras” de Eileen Hudson**

Tiempos modernos

La década de los '70 incorpora una nueva actividad, el transporte de pasajeros y carga que necesitará de buenas carreteras.

Ya en la década de los '80 y '90, tras la vuelta a la Democracia, la Dirección Nacional de Vialidad siguió siendo protagonista del desarrollo del país a través de la obra pública. La década de los '80 es testigo de la conclusión de importantes obras, las de acceso a Montevideo por el este y el oeste, y la incorporación de la cultura del mantenimiento a nivel nacional y desde este Ministerio en apoyo a las Intendencias Municipales. El fin de siglo, plantea nuevos destinos, el desarrollo tecnológico ha impulsado la globalización y un mundo más competitivo que requieren transporte más barato, rápido y seguro. En ese marco, la obra vial se vuelve imprescindible.



Nueva impronta

El nuevo Gobierno asumido en marzo del 2005 le otorgó al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y en especial a la Dirección Nacional de Vialidad, la ardua tarea de convertirse a través de su obra vial en uno de los pilares del desarrollo del país con el fin de lograr la meta más anhelada: El Uruguay productivo.

La misión de la Dirección de Vialidad es, en ese contexto, proyectar, conservar, construir y promover la estructura vial nacional articulada con la red departamental, asegurando a los usuarios condiciones de accesibilidad, conectividad y circulación económicas, seguras y coordinadas con los otros modos de transporte

Con el esfuerzo sostenido de un personal eficiente, la Dirección Nacional de Vialidad está llevando a cabo una intensa tarea con el fin de alcanzar los objetivos propuestos: gestión de la red vial comprometiendo niveles de servicio adecuados a cada tramo en sus 8730 kilómetros y 750 puentes; mejora de las condiciones de seguridad, y de la conectividad este-oeste. Pretende actuar como una institución comunicada y coordinada con el usuario así como sensible a la preservación y cuidado de las condiciones ambientales, en un marco de gestión moderna y eficiente que incorpore tecnologías de vanguardia para el logro de sus cometidos.

La construcción del Anillo Vial Perimetral que vincule las Rutas 1, 5, 6, 7, 8 y eventualmente su cierre por el este con las Rutas 101 y 102 y las Avenidas de las Américas y Giannattasio, es una de las principales obras previstas para este período.

También son metas claras la consolidación del Eje Vial del MERCOSUR desde Río Branco hacia Argentina en sus tres puntos de frontera: Colonia, Puerto de Nueva Palmira y Puente Internacional San Martín (Fray Bentos) y continuar afianzando las diferentes modalidades de gestión existentes: concesiones viales, contratos de mantenimiento por niveles de servicio, contratos de obras poniendo énfasis en el mantenimiento por administración.

Se trabaja asumiendo un rol más activo en lo que refiere a la seguridad vial mediante una acción sostenida en materia de inversiones de infraestructura que comprende obras de señalización horizontal y vertical, iluminación y mejoras localizadas (curvas, empalmes, calzadas de servicio) particularmente en zonas urbanas y suburbanas de conflicto con la red vial nacional.

Se apoya activamente el Plan de Mantenimiento Vial Departamental que comprende el financiamiento para la construcción y mantenimiento de caminería rural.

Puente sobre el Río Santa Lucía

El 13 de diciembre de 2005, a menos de un año de la gestión de la actual Administración, se inauguró el nuevo Puente sobre el Río Santa Lucía.

De esta manera culminó un largo proceso que la actual Administración aceleró en agosto de ese año, cuando rescindió el contrato con la empresa Consorcio Ruta 1 por incumplimiento en los plazos de entrega de la obra, asumiendo su ejecución el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a través de la Dirección Nacional de Vialidad.

En el término de cuatro meses de adoptada la decisión por el Poder Ejecutivo, la obra se concluyó.

El nuevo puente ubicado aguas abajo del anterior, tiene una longitud de 776 metros, formado por 13 vanos, el central está enfrentada al canal de navegación, respetando el gálibo requerido de 18,50 metros sobre el cero oficial.

Se utilizaron en su construcción 12.000 metros cúbicos de hormigón y 4.200 toneladas de acero.



Ruta 5: Se completó doble vía Montevideo-Canelones

En el marco de la Concesión de Ruta 5 y una vez saneadas las garantías contractuales fue habilitado el 18 de diciembre de 2006, un año antes de lo estipulado, el tramo de 8 kilómetros desde las progresivas 23km 500 (acceso a Las Piedras por Ruta 48) y 31km500 (acceso a Progreso). Con este tramo se culminó la construcción de la doble vía de dicha Ruta entre los accesos a Montevideo y Canelones.

Esta segunda etapa de construcción se completó en tres meses y medio.



Anillo Perimetral: una solución para el patrimonio vial



El Anillo Perimetral de Montevideo, será una realidad antes de la finalización de este período de gobierno.

Su objetivo fundamental es evitar que el tránsito pesado que viene por Ruta 8 y Ruta 5 atraviese la ciudad por sus principales avenidas.

Según lo previsto, nacerá donde actualmente se unen la Ruta 102 y Ruta 8, terminando en la Ruta 5 en camino Altuna.

Su costo es estimado en 28 millones de dólares.

Esta obra resulta fundamental para mejorar la conectividad este-oeste, atendiendo el ordenamiento territorial, los aspectos ambientales y las condiciones de seguridad

Vialidad en marcha

Seguridad Vial

Se plantea una acción sostenida en materia de inversiones que comprenden:

- Demarcación de miles de kilómetros de rutas.
- Rehabilitación de señales.
- Iluminación.
- Obras de mejoramiento localizado (curvas, empalmes, calzadas de servicio), particularmente en zonas urbanas y suburbanas de conflicto con la red vial nacional.
- Plan de visitas a escuelas ubicadas al borde de las Rutas Nacionales.
- Adquisición de implementos de seguridad, elaboración de manual de señalización de obras, capacitación de personal.



Contrato MTOP-CND

A través del contrato realizado con la Corporación Nacional para el Desarrollo y por intermedio de la Corporación Vial del Uruguay, se han terminado obras y realizado mantenimiento por un monto aproximado de U\$S 90 millones, con una ejecución en proceso de U\$S 62 millones, y en trámite de licitación por más de U\$S 50 millones.

El contrato fue reformulado a comienzos de 2006, permitiendo el crecimiento de la malla concesionada y la ejecución de mayor cantidad de obras. Se encuentra en proceso la emisión de obligaciones por parte de la Corporación Vial del Uruguay.

Infraestructura Departamental y maquinaria vial

En materia de infraestructura vial desde el año 2006 se duplicó la asignación del 2005, permitiendo mejorar el mantenimiento en la red departamental e incluir obras no ordinarias. Se cumple con normalidad la ejecución del Plan de Caminería, llegando a casi el 100% de la ejecución pactada en los convenios con todas las Intendencias.

En respuesta al planteo de las Intendencias y en coordinación con las mismas se está en proceso de compra de maquinaria y repuestos, y de capacitación en operación y mantenimiento. Se licitaron 14 tipos de maquinarias diferentes con una inversión estimada de U\$S 18 millones.



Hidrográfia



Preserva y desarrolla el patrimonio portuario nacional

Mientras en los albores del siglo pasado la falta absoluta de medios de transporte y comunicación conspiraba contra las posibilidades de desarrollo y poblamiento de extensas zonas del interior del país, hoy la Dirección Nacional de Hidrografía invierte treinta millones de dólares para recuperar y mejorar el patrimonio portuario nacional, verdadero motor del crecimiento de nuestra economía.

El caballo, las carretas, diligencias y el incipiente ferrocarril eran los únicos medios de transporte terrestre existente por aquellos primeros años del siglo XX y la navegación se hacía a través de las condiciones naturales de navegabilidad de los principales ríos del país.

El desarrollo carretero recién aparecería paralelamente a la expansión del automóvil como medio de transporte.

Era necesario aprovechar mejor las vías de agua de los ríos interiores para que, con un mínimo gasto, se abrieran nuevas vías de comunicación. Estas acciones se concretan durante la primera década del siglo XX.

Tres millones de pesos

El 13 de octubre de 1905 se emite un decreto autorizando al Poder Ejecutivo “a contratar dentro o fuera del país y a emitir total o parcialmente un empréstito por la cantidad de tres millones de pesos, denominado Empréstito de Vialidad y Obras Públicas”.

Al día siguiente, se expide otra resolución en el ámbito del Ministerio de Fomento, en la que se establece que “las erogaciones que reconozcan por causa el costo de los estudios referentes a la navegabilidad del Río Negro, el personal encargado de los trabajos, la construcción de un apostadero y tres vaporcitos, se imputarán provisoriamente a Eventuales de Fomento, con calidad de ser reintegrados oportunamente a este rubro, con fondos creados por la Ley de Vialidad y Obras Públicas de fecha 13 de octubre corriente”, agregando luego que “este rubro provisorio de nueva creación se denominará ‘Rubro Navegación Río Negro’”.

Tres vapores de Londres

Echadas las bases del servicio hidrográfico, y con los recursos acordados, el Ministro de Fomento, Ing. Juan A. Capurro, se conecta telegráficamente con el Encargado de la Legación Uruguay en Londres, Sr. Sáenz de Zumarán, a efectos de solicitar cotización para la construcción de tres vapores cargadores. Estudiadas las propuestas recibidas se resuelve adjudicar a la firma Harrow y Cía. la construcción de los mismos, por ser la que más se ajusta a las condiciones necesarias para el tipo de navegación requerido. El 31 de octubre de ese mismo año se firma el contrato correspondiente, acordándose un precio de 2.140 libras por cada vapor.

Posteriormente, y vista la necesidad de contar con vapores de pasajeros, se vuelve a contactar a la misma firma y se encarga la construcción de dos unidades, a un costo de 2.700 libras cada una.

Terminadas las naves en los plazos acordados -3 a 4 meses para los de carga y 3 meses para los de pasajeros-, el 2 de mayo de 1906 comienzan a llegar a Montevideo y por resolución ministerial se les identifica con los nombres “Paz”, “Orden”, “Legalidad”, “Progreso” y “Libertad”.

Con el material flotante disponible, el 21 de mayo de ese mismo año el Ministerio de Fomento suscribe un decreto creando, en su órbita, la Oficina Especial “Navegación de los Ríos del Interior”. Al mismo tiempo se designa como Director al ingeniero Juan Alvarez Cortés y como Ayudante al Sr. Pedro Esquerré y Aren. Este constituye uno de los principales hitos fundacionales de la hoy Dirección Nacional de Hidrografía, junto con la creación del Tren Nacional de Dragado (1895) y la Oficina Hidrográfica (1901).

El 26 de abril de 1907, se resuelve pasar la Oficina de Navegación de los Ríos del Interior a la Oficina Hidrográfica, la actual Dirección Nacional de Hidrografía.

Organizada la flota de navegación y creada la Oficina a cargo de la dirección de la misma, por decreto del 3 de mayo de



Oficina de Navegación Interior - Paso de los Toros (1908)

1906 se dispone la compra de un terreno en Santa Isabel (hoy Paso de los Toros) para el asiento de la oficina, la construcción del apostadero, varadero, depósito de cargas, etc.

A fines del año 1906 se inicia la navegación con el vapor H.D. 8 Libertad, primero de los armados y botados. En ese año se transportaron 200 toneladas de mercaderías y desde 1907 a 1913 un total de 16.810 toneladas, lo que da una idea del servicio inicial cumplido por la Oficina de Navegación Interior.

Nace la Dirección de Hidrografía

Con todos estos antecedentes, en julio de 1911 se promulgó la Ley Nº 3817 que reorganizó el Ministerio de Obras Públicas, creando entre otras reparticiones la Dirección de Hidrografía y sus respectivos cometidos.

Entre ellos sobresalían la construcción y conservación de puertos (excepto el de Montevideo), obras en vías navegables (canales, dragados), obras hidráulicas (irrigación, desecación de bañados, embalses), estudios hidrográficos, policía de agua, iluminación y balizamiento, servicios de balsas.

Con el tiempo le fueron asignando otras funciones, con carácter permanente o transitorio, como construcciones en zonas francas, silos elevadores y subterráneos, y administración de bienes nacionales de uso público (cauces, costas, riberas).



Reactivando el patrimonio portuario

Hoy la Dirección Nacional de Hidrografía, tras más de 100 fecundos años de actividad, es la unidad ejecutora del MTOP responsable a nivel nacional de la administración de los recursos hídricos, de la planificación y desarrollo de los puertos y de la habilitación y mantenimiento de las vías navegables.

En tal sentido, durante la presente administración se están llevando a cabo importantes inversiones para mantenimiento, rehabilitación y mejoramiento del patrimonio portuario nacional con obras en ejecución o proyectadas para los puertos de La Paloma, Punta del Este, Piriápolis, Buceo, Punta Carretas, Santiago Vázquez, Puerto Sauce, Colonia, Carmelo, Nueva Palmira, Villa de Soriano, Mercedes, Las Cañas, Fray Bentos, Paysandú, Bella Unión y La Charqueada, por un monto que para el período 2005-2009 superará los treinta millones de dólares.

Asimismo, en el actual período de gobierno se están realizando importantes trabajos de recuperación y puesta a punto de la flota de la Dirección Nacional de Hidrografía para apoyar e intensificar las tareas de dragado de apertura y mantenimiento de vías navegables y de profundización en los puertos bajo administración propia.

En materia de recursos hídricos, la Dirección Nacional de Hidrografía prosigue y perfecciona la política nacional de administración de aguas y en particular realiza importantes tareas de coordinación en importantes proyectos hídricos nacionales e internacionales, entre los que cabe destacar el del Sistema Acuífero Guaraní y los derivados del Programa Hidrológico Internacional.



VISIÓN

Implementar una gestión integrada y sustentable de los recursos hídricos del país mediante organismos descentralizados por cuencas hidrográficas, y regular y administrar el sistema portuario y de vías navegables en forma eficaz, eficiente y en armonía con el medio ambiente, todo ello al servicio del desarrollo de la producción, el comercio, la industria, el turismo y el bienestar de la sociedad.



Puerto Viejo de Colonia.

MISIÓN

En procura del bienestar de la sociedad, en el marco de una gestión sustentable, solidaria con las futuras generaciones y atento a la protección del área costera y a la preservación del ciclo hidrológico, la Dirección Nacional de Hidrografía es responsable de:

- a) La regulación y planificación portuaria del país y la administración, mantenimiento y desarrollo de los puertos que se encuentren bajo su jurisdicción.
- b) La administración y gestión de los recursos hídricos del país y de los álveos de dominio público.
- c) La habilitación, administración, mantenimiento y desarrollo de las vías navegables del país, en función de las necesidades del transporte fluvial y marítimo.

PLAN DE REHABILITACIÓN DEL PATRIMONIO PORTUARIO NACIONAL

Obras proyectadas y en ejecución (período 2005-2009)

Puerto de La Paloma

- Reparación Muelles 1 y 2 (terminada)
- Reparación Muelle 3 (proyectada)
- Sustitución del Muelle de Madera (iniciando ejecución)
- Espigón de cierre (a licitar)
- Plan para Puerto Oceánico (en estudio)

Puerto de Punta del Este

- Reparación Muelle Interior Escollera (a licitar)
- Reparación Muelle Principal, Marinas 1 y 2 y Muros de Ribera (a licitar)
- Sustitución Marinas 3 y 4 por Nuevas Marinas 3, 4 y 5 (a licitar)

Puerto Piriápolis

- Reparación de los Muelles de la Escollera
- Recalificación Área Portuaria Terrestre

Puerto Buceo

- Reacondicionamiento de Muelle de Escollera (en ejecución)
- Estudio Hidrosedimentológico del Puerto del Buceo (en ejecución)
- Plan Maestro de Desarrollo del Puerto del Buceo (en elaboración)

Puerto Punta Carretas

- Estudio Hidrosedimentológico (en ejecución)
- Obras de recuperación infraestructura portuaria.

Puerto Santiago Vázquez

- Recuperación de muelle y obras recuperación estructuras portuarias existentes.

Puerto de Yates de Juan Lacaze

- Recuperación atracadero de yates y mejoramiento de área terrestre.

Puerto de Yates de Colonia (Puerto Viejo)

- Dragado total del puerto (terminado)
- Reparación Escollera Santa Rita
- Plan Maestro de Desarrollo del Puerto.

Puerto de Carmelo

- Reparación de muro de ribera y acondicionamiento del edificio terminal de pasajeros (en ejecución)
- Reconstrucción de escolleras en desembocadura del Arroyo de las Vacas en el Río de la Plata (a licitar)
- Cercado del atracadero de yates. (terminado)
- Dragado Canal Sur de Isla Sola de acceso a Carmelo (terminado)

Puerto Comercial de Nueva Palmira

- Puerto de ANP (obras nuevas proyectadas por ANP)
- Corporación Navíos (seguimiento concesión)
- Ontur (seguimiento concesión y obras portuarias)
- Bellwood (próximo a concesionar)



Puerto La Paloma.

OBRAS PORTUARIAS REALIZADAS POR LA DIRECCIÓN DE HIDROGRAFÍA

Puerto de Bella Unión

Puerto de Belén

Puerto de Constitución

Puerto de Salto

Puerto de Paysandú

Puerto Viejo de San Javier

Puerto de San Javier

Puerto de Nuevo Berlín

Puerto de Fray Bentos

Atracadero de Yates de Fray Bentos

Muelle de Las Cañas

Puerto de Santo Domingo de Soriano

Puerto y Muelles de Mercedes

Puerto de Paso de los Toros

Puerto de Dolores

Atracadero Dársena Higuieritas (Nueva Palmira)

Puerto de Nueva Palmira (Muelle Oficial)

Puerto de Carmelo

Atracadero de Yates de Carmelo

Puerto Viejo de Colonia

Puerto Nuevo de Colonia

Atracadero Arroyo Riachuelo

Puerto del Sauce (Juan Lacaze)

Atracadero de Puerto del Sauce

Puerto de Santiago Vázquez

Muelle del Cerro (Montevideo)

Puerto del Buceo

Muelle Isla de Flores

Puerto de Piriápolis

Puerto de Punta del Este

Muelle Isla Gorriti

Muelle Isla de Lobos

Puerto de La Paloma

Puerto de La Charqueada



Arquitectura



El rol de Arquitectura en la conservación del Patrimonio Edilicio

La Dirección Nacional de Arquitectura ha ejecutado entre el 2005 y el 2006 cerca de \$300 millones en obras de administración directa o por contrato, 55 anteproyectos y proyectos ejecutivos, más de 200 relevamientos, diversos asesoramientos y 497 intervenciones en el marco del Plan de Emergencia de edificios escolares de Montevideo y Canelones. Ello pone de relieve la incidencia que ha tenido esta repartición en el desarrollo y mantenimiento del patrimonio edilicio nacional.

Si bien esta Dirección se constituyó en el año 1911, los antecedentes de la obra pública deben remontarse a los comienzos mismos de la vida independiente del país, cuando en la órbita de la Comisión Topográfica -creada en 1831 para formar el Catastro Nacional- se le incorpora cuatro años después, como nueva atribución, la construcción de edificios públicos.

El concepto arquitectónico dentro de la estructura del Estado, por ende, comienza a aparecer desde esa fecha, cuando además se designa al arquitecto Carlos Zucchi para trabajar en el trazado nacional de ciudades, pueblos y villas. Entre sus primeras tareas se cuenta la regularización del trazado para mejorar el enlace de los dameros de la Ciudad Vieja y Nueva, redimensionando la Plaza Independencia.

Recién en julio de 1854, por decreto firmado por Venancio Flores, se reglamenta la Oficina Superior de Inspección de Obras Públicas, la cual dependerá directamente del Ministerio de Gobierno, estableciéndose que “toda obra pública o privada debe ser aprobada por dicha oficina”.

Una década más tarde, el Presidente Bernardo Berro crea la Dirección General de Obras Públicas, integrada por la Comisión Topográfica y la Inspección General de Obras Públicas, otorgándosele el derecho de inspección sobre los edificios y delineación de terrenos particulares y públicos y la dirección de todos los trabajos que se emprendieran por el Gobierno, por la Junta Económica Administrativa y por asociaciones autorizadas.

En ese mismo año se le encarga a la Dirección General que realice el llamado a concurso público para la construcción de la Parroquia de San Francisco. Se cree que fue el primer Concurso Público de Arquitectura realizado en el país, ganado por el arquitecto Víctor Rabú.

En 1879 el Gobierno dispone que la Dirección de Obras Públicas redacte un programa de estudios y de exámenes de arquitectura, de construcción y que se establezca una cátedra gratuita a tales efectos.





Facultad de Derecho-Udelar.

Consejo General de Obras Públicas

Continuando en el proceso de avance de la infraestructura estatal, mediante un Decreto de abril de 1888 se constituyó el Consejo General de Obras Públicas, conformado por cuatro ingenieros, un arquitecto, un abogado y un médico, estableciéndose que dicho Consejo “podrá llamar a su seno, siempre que lo crea necesario, al Director General de Caminos y al Director General de Obras Públicas, para pedirles explicaciones, datos y dictamen sobre los asuntos sometidos a su estudio y que se relacionen con los de aquellas reparticiones públicas”.

Cuatro años más tarde se creó el Departamento Nacional de Ingenieros, dependiente del Ministerio de Fomento, el cual se encargaría del “estudio, dirección e inspección de todos los trabajos públicos y de construir las Obras Públicas en los casos que se resuelvan hacerlas por Administración directamente y de llamar a licitación pública para la construcción de las obras autorizadas por el Poder Ejecutivo”.

La Dirección General de Obras Públicas, la Dirección General de Caminos Nacionales y la Inspección de Minas y el Consejo General de Obras Públicas quedaron integrando el Departamento Nacional de Ingenieros, con cuatro secciones:

Ferrocarriles y Obras Hidráulicas; Arquitectura y Dibujo; Industrial y Minas; Caminos, Puentes y Topografía. A partir de 1897 los planos aparecen sellados por el Departamento Nacional de Ingenieros, sección Arquitectura y Dibujo, caso de la Facultad de Medicina (año 1905), de la Iglesia del Perpetuo Socorro (año 1897) y Ntra. Sra. de los Dolores.

Siguiendo este proceso evolutivo, en marzo de 1907 la ley N° 3147 constituyó las seis Secretarías de Estado (que se mencionan en la Reseña Histórica de Pág. 8).

Finalmente, el 15 de julio de 1911, bajo la presidencia de José Batlle y Ordóñez, se promulgó la Ley N° 3817, reglamentando al entonces Ministerio de Obras Públicas, el cual quedó organizado en nueve direcciones. En el caso de Arquitectura, cohabitaban dos Direcciones: la Dirección de Arquitectura – A (Dirección central, control técnico y control administrativo) y la Dirección de Arquitectura – B (Dirección Central, edificios en general, edificios escolares, edificios hospitalarios, edificios militares, ensanche y embellecimiento de ciudades, villas etc).

Las realizaciones de la Dirección de Arquitectura se encararon hacia dos grandes temáticas: el urbanismo y las obras edilicias.



Centro Cultural de España, Montevideo.



Usina de Aguas Corrientes, Canelones.

Urbanismo

Dentro de las secciones que componían la Dirección de Arquitectura, la de Ensanche y Embellecimiento de Ciudades resaltó la importancia de la repartición en la disciplina urbanística.

Desde 1916 a 1924, dicha sección desarrolló una serie de planos reguladores para ciudades del interior del país y también planos para parques urbanos. Existen estudios de anteproyectos reguladores para las ciudades de Salto, Paysandú, Mercedes y Melo, los cuales eran sometidos a la consideración de los Municipios para luego preparar los proyectos definitivos. También se realizaron estudios para el Parque Carrasco en el Departamento de Canelones y el Parque Municipal en Treinta y Tres.

En el año 1917 se elaboraron propuestas de prescripciones generales para el trabajo de Ciudades, proponiéndose un Proyecto de Ley sobre la creación de nuevos centros poblados y un Proyecto de Ley sobre la confección de planos de extensión y embellecimiento para ciudades y pueblos de la República.

En 1920 la Sección Embellecimiento de Pueblos y Ciudades contribuye al primer Concurso Panamericano de Arquitectos realizado en Montevideo.

El Arquitecto Raúl Lerena Acevedo es el primero que intenta llenar el vacío existente en materia legislativa urbana, estructurando en 1924 un proyecto de ley para regular la formación de centros urbanos, pero tal iniciativa no alcanza sanción legislativa.

La ley de Centros Poblados sancionada en 1946 recoge muchos de los criterios que guiaron a Lerena Acevedo en su anteproyecto del año 1924.

Más adelante, en la década de los años '60, en la Dirección de Arquitectura se creó la Sección Planeamiento Urbano y Rural, realizándose planificaciones y estudios para zonas en: San Carlos, Maldonado y Punta del Este; Punta del Diablo (relevamiento, investigación y diagnóstico); La Paloma (se realiza el trabajo preliminar para el Plan Director); Carmelo; Pasaje de Ruta N° 9 por San Carlos; Accesos a Montevideo.



Hospital Pereira Rossell.

Patrimonio edilicio

En cuanto a las obras edilicias realizadas por las diferentes secciones de la Dirección de Arquitectura se destacan varios edificios emblemáticos:

Universidad de la República en el nuevo edificio sobre la Av. 18 de Julio. **(1912)**

Proyecto de la Escuela de Veterinaria en la calle Larrañaga. **(1915)**

Proyecto del Mercado Municipal de Artigas. **(1916)**

Proyecto de la Intendencia de Artigas. **(1916)**

Proyecto de los Hospitales de Trinidad, Salto y Treinta y Tres. **(1916)**

Proyecto de la Intendencia de Colonia. **(1916)**

Comienza la obra del Hospital Pereira Rossell. **(1917)**

Con la Ley del 28 de octubre de 1926, la edificación escolar recibió un fuerte impulso con la realización del plan de construcciones previstas en dicha Ley, cuyo cumplimiento material se cometió a la Dirección de Arquitectura.

Al 31 de diciembre de 1931 el país contaba con:

- 182** edificios terminados
- 51** edificios en construcción
- 9** edificios en licitación
- 18** edificios en estudio
- 30** proyectos elevados no resueltos



Atención a la educación

La construcción de edificios para Enseñanza Secundaria mereció una especial atención en las leyes de Obras Públicas de los años 1940, 1942 y 1944, especialmente en esta última Ley 17/08/1944 que destina recursos para la construcción de 21 edificios nuevos y terminación de 13 que fueron iniciados con fondos provenientes de las otras leyes mencionadas.

Dicha Ley arbitró recursos excepcionales y permanentes y reorganizó no solo la percepción de impuestos con destino a la edificación y conservación de escuelas sino también los servicios inherentes al estudio, proyecto y ejecución de las obras.

En el año 1945 se realiza el plan de liceos, a través del cual la Dirección de Arquitectura proyecta y realiza las obras por contrato, dirigidas en su mayoría por los arquitectos proyectistas. Algunos ejemplos: Dámaso Antonio Larrañaga, Francisco Bauzá y UTU de Agraciada y Aguilar.

Previamente, en el año 1936, se había ejecutado la segunda etapa de la Facultad de Ingeniería, proyectada por el Arq. Julio Villamajó.

En 1957 se aprobó un plan de obras y se creó el Tesoro de Obras Públicas con carácter permanente, el cual se generaba a través de nuevos impuestos y en su artículo 3º establecía: “El Poder Ejecutivo limitará su programa de obras exclusivamente a las que pueda realizar en un plazo de tres años como máximo, comprendidas las distintas especialidades de su competencia: vialidad, arquitectura, hidrografía, topografía, y parques nacionales.”

En 1972 se realiza una nueva reestructura creándose dos Departamentos, uno de Proyectos y otro de Obras por Administración Directa.

Ya constituido el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en 1982 se dispuso que la Dirección de Arquitectura pasara a llamarse Dirección Nacional de Arquitectura, extendiéndose su ámbito de actuación a todo el territorio del país.

Al participar en los planes de la Unidad Asesora de Proyectos Especiales, que administraba préstamos internacionales, la dirección tuvo a su cargo la ejecución de numerosas obras de carácter social: centros de barrio y hogares estudiantiles.



Edificio Sodre.

Edificios Emblemáticos

Concomitantemente, por medio de la modalidad Obra por Administración Directa se efectuaron trabajos en el Edificio del Mercosur (ex Parque Hotel) y se llevaron a cabo convenios de trabajo con Presidencia de la República, Ministerios, ANEP, INAU y la Universidad de la República, entre ellos el Palacio Estévez, Junta Departamental, Centro Cultural de España Quinta de Mendilharzu, Ex Casa de Gardel, Dirección Nac. de Infraestructura Aeronáutica, Casa de Oribe, Casa de Rivera, Casa de Ximénez, Escuela de Paso Carrasco, Escuela de Los Cerrillos, Cocina del Penal de Libertad.

En la modalidad de Obras por Contrato, corresponde señalar la continuación del edificio del Sodre, la terminación del Edificio de las Comisiones, el Pabellón de Niños del Hospital Pereira Rosell, el Edificio Libertad y el comienzo de las obras en locales de ANEP.

Para cumplir con sus cometidos, la DNA cuenta actualmente con 776 funcionarios.

Torre Ejecutiva, futura sede del Poder Ejecutivo

El 29 de junio de 2006 el Gobierno recibió de manos del Poder Judicial el edificio de Plaza Independencia denominado “Palacio de Justicia”, cuya construcción comenzó en el año 1966 y aún no ha concluido.

El acuerdo fue suscrito por los Ministros de Transporte y Obras Públicas y de Economía y Finanzas, Víctor Rossi y Danilo Astori, el presidente interino de la Suprema Corte de Justicia, Roberto Parga Lista y el titular de la Corporación Nacional para el Desarrollo, Álvaro García.

El Poder Ejecutivo y el Judicial confirieron a la Corporación Nacional para el Desarrollo la administración del edificio -que en lo sucesivo se denominará proyecto “Torre Ejecutiva”- por el plazo de veinte años con el fin de suscribir la documentación que permita la financiación por parte de la Corporación Andina de Fomento.

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de su Dirección Nacional de Arquitectura, tendrá a su cargo la supervisión de las obras del proyecto Torre Ejecutiva y colaborará con las obras edilicias del Poder Judicial.



Torre Ejecutiva (ex Palacio de Justicia).

Gente en obra

En el actual período de gobierno, se ha intensificado la tarea de la Dirección Nacional de Arquitectura, ejecutándose obras por \$ 156.602.141 y \$ 133.702.975 en los años 2005 y 2006 respectivamente. A ello se debe agregar la partida de ejecución presupuestal de \$ 115.933.980 y \$ 132.007.740 respectivamente. Estos montos corresponden a las obras por administración directa y por contrato.

En este marco, vale destacar los siguientes trabajos ejecutados:

Presidencia de la República (Residencia Presidencial Suárez, Estancia Anchorena, Mantenimiento de Edificio Libertad, Edificio Independencia, Mausoleo).

Ministerio de Educación y Cultura (Edificio Sede, Escuela Nacional de Danza, Talleres, Archivo General de la Nación, Quinta de Herrera, Sala Brunet, Televisión Nacional, CECAP, Biblioteca Nacional, Dirección General de Registros Montevideo y 5 locales en el interior).

Ministerio del Interior (Penales de Libertad y de San José).

Ministerio de Salud Pública (Edificio Sede, Centro de Salud N° 2 de Rivera, Hospital de Treinta y Tres, Hospital Saint Bois).

Ministerio de Transporte y Obras Públicas (Otras Unidades Ejecutoras - Mantenimiento de Regionales - Balanza San Miguel).

Ministerio de Defensa Nacional (Meteorología y DINACIA).

Junta Nacional de Drogas

Universidad de la República

Banco de Seguros del Estado (Sanatorio y Edificio Automotores).

Televisión Nacional

Intendencia Municipal de Montevideo (Jardín Zoológico).

Junta Departamental de Montevideo

Comisión de Patrimonio Cultural de la Nación (Casa de los Pérez).

I.N.A.U. (Servicio Permanente de Mantenimiento de 64 Hogares de Montevideo y Colonia Berro, Refacción en Hogar Ecuador,

H. Juana de Ibarbourou, Hogar de Varones de Rivera, Hogar Femenino de Montevideo, Hogar Tapes, Hogar Garibaldi).

ANEP (Intervención en 11 escuelas, 3 Institutos de Formación Docente y 3 Liceos).

B.P.S. (ATYR, Sanatorios Demequi y Canzani, Centros Materno Infantil N° 5 y 6, Edificio Sede y 13 locales del interior del país).

Se entregaron o están en proceso de elaboración los siguientes proyectos:

MSP (Colonia Etchepare Pabellones 17 y 18, Proyecto ejecutivo para su licitación. Laboratorio Dorrego, Anteproyecto).

Ministerio del Interior (Hospital Penitenciario, Anteproyecto).

MEC (Dirección Nacional de Registros, Pisos 2 y 4 del Edificio del Notariado, Proyecto. Registro de Maldonado, Anteproyecto Cocina del MEC, Proyecto CECAP (Centro de Capacitación y Producción), recaudos complementarios, asistencia a la primera etapa de obras Televisión Nacional, Proyecto de la primera etapa).

MEF (Pymes, Proyecto para la estimación del monto de inversión. Loterías y Quinielas, Anteproyecto).

MVOTMA (Edificio de la calle Galicia, recaudos para la recuperación de la fachada).

MGAP (Uruguay Rural, recaudos para la recuperación edilicia primera etapa).

Ministerio de Deportes (Complejo Ituzaingó, Proyecto de cerramiento de piscina. Complejo Sayago, Proyecto de cerramiento de piscina.

Plaza No.6, Anteproyecto de gimnasio).

Ministerio de Defensa Nacional (Paso de Frontera, control integrado de cargas en la ciudad de Artigas, Anteproyecto).

MTOP (Entrepiso de la Dirección Nacional de Transporte, Proyecto).

Intendencia de Florida (Gimnasio de la Plaza de Deportes, Proyecto).

Intendencia de Rivera (Plaza del Marco, Proyecto. Estadio Paiva Olivera, Anteproyecto).

O.N.S.C. (Escuela del Servicio Civil, Anteproyecto).

Presidencia de la República (Servicios Higiénicos en la Casa Presidencial, Proyecto. Cocheras, Proyecto. Acceso a Oficinas, asistencia a obra).

B.P.S. (Talleres Marmarajá, Proyecto Centro Materno Infantil No.6, recaudos para modificaciones de la 2a. Etapa. DEMEQUI).

Fondo de Solidaridad (Oficinas, Proyecto de reforma).



Topografía



Un respaldo esencial para el desarrollo de las grandes obras



La Dirección Nacional de Topografía, a pesar de su escasa exposición pública, cumple una tarea gravitante en el desarrollo nacional, participando activamente en la gran mayoría de los proyectos encarados por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

El anillo perimetral de Montevideo, una de las acciones emblemáticas de esta administración, no sería posible si los técnicos de Topografía no hubieran ejecutado un pormenorizado relevamiento geográfico.

Del mismo modo, la articulación del censo catastral no se materializaría sin pasar por esta Dirección, y así tantas otras obras que, sin mencionarse, necesitan del estudio previo que realiza Topografía.

Esta Dirección asume entonces un papel protagónico en la vida del país. Y si no repasemos su historia.

Para explicar la gravitación de la Dirección Nacional de Topografía es necesario remontarnos a 1830, época en la que la República Oriental del Uruguay, luego de dos décadas de lucha libertadora, alcanza su tan ansiada independencia, convirtiéndose en un pequeño estado entre dos colosos como Brasil y Argentina. Esta incipiente nación tenía una población estimada de 70.000 habitantes -que podría haber hoy en el estadio Centenario-, sin límites fronterizos precisos, escasa producción ganadera, sin industrias, ni desarrollo agrícola.

En esta realidad, y conforme a lo dispuesto en la Constitución de 1830, en la que se consagra la defensa de la propiedad privada como un derecho básico de sus habitantes, es que se organiza la naciente República.

PLANO TOPOGRAFICO

de los Señores Marqueses de San
SS TRINIDAD



El Plan de San Trinidad
El Plan de San Trinidad
El Plan de San Trinidad



Inmigrantes y ganadería

El país debió enfrentar importantes dificultades al comienzo de la vida independiente, originadas en el pasado colonial, más dos décadas de luchas por la independencia, y a las incertidumbres del presente inmediato. Esta situación requirió una importante y variada labor de las dos primeras presidencias constitucionales. Una de las primeras tareas fue el fomento de la inmigración extranjera a los efectos de aumentar los brazos que reclamaba la precaria situación económica del país y como parte de este proceso en 1835 arribó un millar de canarios, vascos franceses y españoles, artesanos y labradores de oficio.

La ganadería era la única riqueza del país y para protegerla se tomaron medidas tendientes a su conservación y fomento. Se reprimieron los robos de ganados, se exigió la obligatoriedad de los certificados extendidos por los Jueces de Paz o Tenientes Alcaldes, la contramarca de los cueros vendidos, y la contratación de peones mediante las papeletas que otorgaba la policía.

El problema del fomento de la ganadería estaba ligado al de la “tenencia de la tierra”, el latifundio chocaba con los miles de ocupantes sin títulos, a los que se debían sumar los donatarios de Artigas y las reparticiones de tierra efectuadas por Rivera durante la dominación luso-brasileña.

Los pleitos reivindicatorios entre propietarios y estos poseedores precarios aparejó un importante número de juicios de desalojo, constituyendo un enorme problema durante la primera presidencia.

El reparto de tierras

El Presidente Fructuoso Rivera intentó solucionar el problema decretando la adjudicación a los poseedores precarios “en toda propiedad” de las tierras poseídas sin título, salvo el derecho de los propietarios en los términos que con ellos se estipularen.

Gran parte de la tierra del Estado estaba en manos de los particulares sin títulos, por lo que la regularización se hizo mediante la ley de 17 de mayo de 1833. En ella se establecía una diferenciación de la tierra que hubiera estado ocupada por más de veinte años y la que no.

El territorio nacional se calculaba en 5.618 leguas cuadradas, de las cuales el 43 % estaba en manos de particulares y el resto se estima que era propiedad fiscal. El destino de la tierra fiscal dada las dificultades económicas del Estado era la venta a particulares, a los efectos de obtener recursos para el funcionamiento del país.

Mediante una Ley, en 1831 el Poder Ejecutivo fue autorizado a vender tierras del ejido de la ciudad de Montevideo, y de edificios públicos dentro del departamento de la capital. Por lo que el nuevo Estado tenía la necesidad urgente de conocer cabalmente sobre qué territorio se encontraba cada situación y así poder resolver las situaciones conflictivas, asegurar las garantías a los predios y legalizar los títulos de propiedad.

A los efectos de la regularización y control de las tierras públicas, el 3 de diciembre de 1831 fue creada la Comisión Topográfica, primera oficina técnica del país con el cometido fundamental de realizar una Carta Topográfica de la República, la que se finalizó en 1837.

Ubicados en el contexto de los acontecimientos históricos y técnicos descriptos, surge como una necesidad imperiosa la Comisión Topográfica que irá evolucionando hasta la actual Dirección Nacional de Topografía.

La Carta Geográfica

Esta evolución debe empezar a analizarse desde antes de la creación de la Comisión Topográfica, ya que el 24 de setiembre de 1829 se ordena la demolición de las murallas de Montevideo, con miras a la expansión de la ciudad.

En ese momento preocupaba a las autoridades, garantizar las propiedades territoriales y resolver los asuntos relacionados con las denuncias de tierras por particulares, y se veía necesario realizar el trazado de la carta geográfica del país. Ante esta situación ya se reclamaba desde la prensa el surgimiento de un Departamento Topográfico, como el que se encontraba en la República Argentina, el cual finalmente se constituye bajo la dirección del entonces Sargento Mayor José María Reyes.

Tiempo después nacería la Comisión Topográfica que, con la presidencia de Reyes, también integrarían los Agrimensores José María Manso y Enrique Jones. Posteriormente se integra el Arquitecto Carlos Zucchi con el fin de intervenir en el trazado racional de ciudades, pueblos y villas, así como el artista Juan Manuel Besnes e Irigoyen para plasmar en sus telas los trabajos de los técnicos antes mencionados, siendo el dibujante de la primera Carta Geográfica del país.

Los cometidos de esta Comisión se fijaron por reglamentación del 19 de diciembre de 1831 y su trabajo al inicio fue muy arduo. Su primer logro fue la confección de lo que habría de ser la primera Carta Topográfica, terminada en 1834 y editada en el año 1846. La evolución de esta Comisión hasta nuestros días fue continua, creciente y con una permanente

actualización a todos los adelantos en la temática de sus cometidos. Como consecuencia de la rigurosidad con que trabajó, nuestro país fue uno de los primeros en poseer una Carta Geográfica, la que ha servido como base a todas las confeccionadas posteriormente.

Cometidos y objetivos

De las atribuciones de la Comisión Topográfica se pueden deducir las especialidades implícitas en las mismas, ratificadas y aumentadas por el Decreto 172/997 y que son la síntesis de los cometidos actuales de la Dirección Nacional de Topografía, lo que muestra la vigencia de los objetivos después de 175 años.

El cuadro siguiente ilustra sucintamente como, tanto los cometidos de 1831 como los actuales, se pueden agrupar en dos áreas temáticas bien definidas:

Estudios Topográficos:

- a) trabajos facultativos para el Estado;
- b) gestionar las expropiaciones para realizar obras públicas;
- c) realizar estudios e informes sobre Agrimensura Legal para el Estado;
- d) asesorar en trabajos de agrimensura e inventario de inmuebles del Estado.

Técnica Documental:

- a) reunir datos para trazar la Carta del País;
- b) trazar la Carta Geográfica del País;
- c) normalizar y administrar un sistema de información georreferenciable de interés nacional;
- d) diseñar y mantener actualizado el Sistema de Información Geográfica (S.I.G.);
- e) mantener el archivo y custodia de los planos de mensura de todo el país;
- f) patentar a los Ingenieros Agrimensores.

Presente y futuro

Según el Decreto 172/997, la Dirección Nacional está organizada como una Unidad Ejecutora que cuenta con dos Divisiones, Estudios Topográficos y Técnica Documental. La primera tiene a su vez dos departamentos -Técnico y Agrimensura- especializados en los trabajos de relevamiento y mensura para las obras viales, el inventario de bienes inmuebles, agrimensura legal y evaluaciones.

La División Técnica Documental cuenta con dos departamentos, el Archivo Gráfico y el de Información Geográfica y Cartografía, en los cuales se desarrollan las actividades de conservación y archivo de los planos de mensura, la expedición de sus copias, la generación de cartas y mapas y la administración del Sistema de Información Geográfica Nacional.

Articulando las necesidades propias de toda dependencia pública, se suma el Departamento de Gestión Expropiatoria, que además de los cometidos de administración general se encarga de la gestión administrativa de las expropiaciones que realiza el MTOP.

La Dirección Nacional de Topografía se encuentra actualmente inserta en todos los proyectos que impulsa y lleva adelante el MTOP y brinda además asesoramiento y servicio técnico al resto de las dependencias del Estado.

Entre sus actuales acciones, merecen destaque los siguientes trabajos:

- 1) Tareas de relevamiento vinculadas con la construcción del anillo perimetral de Montevideo.

Esta experiencia se viene desarrollando enmarcada en una muy estrecha coordinación con la Dirección Nacional de Vialidad. La misma ha incorporado, con resultados muy positivos, la consideración de la dimensión ambiental para este tipo de obras que encara el Ministerio.

A partir de la creación del Departamento de Desarrollo Social, se han incorporado en los trabajos iniciales en las obras civiles del MTOP, la identificación y valoración de los impactos sociales que las mismas producen.

Esta modalidad de trabajo en equipos multidisciplinarios califica los resultados y acerca el Ministerio a la población.

2) A mediados del pasado año el Poder Ejecutivo creó un Grupo de Trabajo para analizar y formular las propuestas pertinentes sobre temas de catastro y para la implementación de la Infraestructura de Datos Espaciales (I.D.E.). Ambos temas son de fundamental significación, ya que se trata de dos instrumentos para una mejor gestión. La Dirección Nacional de Topografía integra este grupo que ha encarado con entusiasmo las tareas asignadas y se dispone en breve a realizar las propuestas que seguramente permitirán con su implementación dar un salto adelante, tanto a nivel del Catastro Nacional como del desarrollo de una I.D.E.



PLANO

DE LA CIUDAD DE MONTEVIDEO CAPITAL DE LA
 REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

El presente plano fue levantado por el Sr. D. Juan Manuel de Rosas, en el año de 1854, y publicado en 1855 por el Ayuntamiento de Montevideo, que se encuentra en el archivo de la Biblioteca de la Universidad de Montevideo.

CEBSO Y MANUTENCION

Arquitecto y publicador en 1855 por el Ayuntamiento de Montevideo que se encuentra en el archivo de la Biblioteca de la Universidad de Montevideo.

Este plano fue levantado por el Sr. D. Juan Manuel de Rosas, en el año de 1854, y publicado en 1855 por el Ayuntamiento de Montevideo, que se encuentra en el archivo de la Biblioteca de la Universidad de Montevideo.

Topografía en Internet

Como corolario de esta síntesis, justifica señalar dos importantes iniciativas vinculadas a los servicios que presta la Dirección Nacional de Topografía.

1) Visualización de planos de mensura a través de Internet en el curso del presente año. Se realizarán dos experiencias piloto, una interna vinculando a Direcciones Nacionales del MTOP y otra incluyendo a algunos organismos externos.

Una vez realizadas las comprobaciones de rigor, se habilitará para el acceso a través de internet la consulta del plano de mensura, avanzando de esta forma en la simplificación del trámite de obtención de la copia de planos.

2) Acceso sin costo de todos los organismos públicos a la obtención de información geográfica, superando de esta manera un obstáculo que había debilitado la vinculación entre los organismos que generan y demandan información geográfica.

Esta medida tendrá un efecto muy positivo en la perspectiva mejorando los contenidos del Sistema de Información Geográfica que administra la Dirección Nacional de Topografía y será un paso previo a asumir la administración directa de este servicio en 2008, cuando finalice el contrato de concesión.





Transporte



De las carretas y diligencias a un sistema multimodal de transporte

Desde aquellas carretas y diligencias tiradas por bueyes y caballos que hace 100 años atendían las precarias e incipientes necesidades del transporte nacional, la realidad muestra hoy la consolidación de un sistema multimodal que, al influjo de este gobierno, pretende tener un impacto directo sobre los usuarios finales, tanto pasajeros como cargas, y al mismo tiempo aportar soluciones a la sociedad y facilitar la concreción del modelo de desarrollo económico basado en la inversión productiva y la inserción regional y mundial de nuestro país.

Del mismo modo, y en ese marco, se alcanzaron como logros fundamentales, entre otros, la rebaja en el precio del boleto y las primeras medidas hacia la conformación de un sistema de transporte metropolitano que ha redundado en un sustancial beneficio para distintas franjas de la sociedad.

Para entender la evolución del transporte debemos remontarnos un siglo atrás, precisamente en el año 1907, cuando el movimiento de mercaderías y personas se cumplía con carretas y diligencias y ya, desde un año antes, había surgido, asociada a la actividad del puerto de Montevideo, la primera gremial empresarial de transporte de carga en el país.

En ámbitos urbanos, fundamentalmente en la capital, circulaban los tranvías de caballos. Hacia finales de 1906, se gesta el primer gran salto tecnológico con la inauguración de los primeros servicios de tranvías eléctricos. Apenas comenzaban a verse los primeros automóviles y hacia 1912

el Estado impulsó las primeras pruebas para introducir autobuses para el transporte de pasajeros, consolidándose esta modalidad en la segunda mitad de la década del '20.

El tiempo transcurre hasta el año 1943, en que se establece que el ordenamiento del tránsito en caminos nacionales se ajustará al reglamento que dicte el Poder Ejecutivo por intermedio del Ministerio de Obras Públicas. El servicio público de transporte de pasajeros (ómnibus) se ajustó a las disposiciones que contenía el Reglamento Nacional de Tránsito. Ese mismo año se crea la Ordenanza Nacional para el uso de los caminos públicos.

En 1953 se aprueba el Reglamento General para el servicio interdepartamental de ómnibus. Se clasifican los servicios en "Regulares", "Suburbanos" y "de Turismo". Se estableció la obligatoriedad de registrar los ómnibus en la Inspección y Contralor de Transporte, una antecesora de la DNT.

En 1964 se aprueba el nuevo Reglamento Nacional de Tránsito, en cuyo texto se menciona la existencia de la Dirección de Transporte dentro del MOP (posiblemente por transformación de la Inspección y Contralor de Transporte). Esta Dirección contenía la propia temática de tránsito en rutas nacionales, como también la operativa en los puestos de peajes (inaugurados poco tiempo atrás) y asimismo de las balanzas en rutas nacionales para el control de pesos de vehículos.

Diez años después se ordenan las competencias en materia de transporte y el MOP pasa a denominarse "Ministerio de Transporte y Obras Públicas" (MTOP).





Nueva estructura

En 1997 se aprueba la más reciente reformulación de la estructura organizativa de la Dirección Nacional de Transporte, estableciéndose asimismo sus cometidos. La Dirección General de Marina Mercante pasa a denominarse “Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo” y se consolida el nombre actual de la “Dirección General de Transporte por Carretera”.

Desde sus inicios, la Dirección Nacional de Transporte tuvo como grandes cometidos los de planificar, regular y controlar el desarrollo del transporte en todas sus modalidades. Sin embargo, los múltiples aspectos administrativos derivados de la regulación del sector, han llevado a lo largo del tiempo a un asimétrico desarrollo de dichos cometidos. Esto plantea el desafío de volcar la atención a la planificación del transporte con una visión integral y sistémica que, incorporando a todos los modos, explotando sus ventajas comparativas y de complementación y en condiciones de seguridad, logre dar adecuadas respuestas tanto a las demandas sociales como a las derivadas de la actividad económica, beneficiando a la sociedad en su conjunto.

Proceso de actualización

La Dirección Nacional de Transporte inició un proceso de actualización, adecuación y reformulación a principios de 2005 en oportunidad de la elaboración del presupuesto quinquenal, que continuará en el marco de la Reforma del Estado.

A partir de los lineamientos políticos definidos por el Gobierno, en este proceso se identificaron los objetivos estratégicos vinculados al sector transporte, cuyo ámbito de competencia

recae, total o parcialmente, en la DNT.

Así en lo institucional, se concretó por Ley N° 18046 la Dirección General de Transporte Aéreo, con los cometidos de asesorar al MTOP en la formulación de las políticas de transporte aéreo y coordinar actividades con la Junta Nacional de Aeronáutica Civil. Ello, en coordinación con los agentes públicos del sector (AFE, ANP, PLUNA) permitirá avanzar en la conformación de un Sistema Integral de Transporte.

Hacia un transporte multimodal

En este período de gobierno, el énfasis está puesto en la consolidación de una política de transporte de alcance nacional, integradora de todos los modos, con impacto directamente sobre los usuarios finales del sistema tanto pasajeros como cargas, que aporte soluciones a las necesidades sociales y facilite la concreción del modelo de desarrollo económico basado en la inversión productiva y la inserción regional y mundial de nuestro país.

Así, los cometidos sustanciales de la DNT pueden agruparse en tres grandes áreas: establecer políticas, planificar y regular, administrar y controlar.

Dentro de estas áreas, los cuatro objetivos estratégicos definidos y en torno a los cuales se desarrolla la acción y el trabajo diario de la DNT son los que siguen: la creación de un Sistema Integral de Transporte, el desarrollo de un Sistema Metropolitano de Transporte, la Integración Regional, y la consolidación de un Programa de Gestión y Contralor.

Estos objetivos generan una serie de proyectos o líneas de trabajo específicos para el período 2005-2009.



814

9



Compromisos Cumplidos

Más allá de la formulación de metas y objetivos, desarrollados a lo largo de esta rica historia, vale subrayar los avances operados en estos dos últimos años, sustentados en una nueva visión de cómo encarar un sistema integral de transporte.

Rebaja del boleto: más servicios por menos precio

A partir del mes de noviembre del pasado año, comenzó a regir la rebaja en el precio del boleto en los servicios suburbanos e interdepartamentales, que alcanzó a un 15,16% en los servicios suburbanos y al 7,01% en los interdepartamentales. Esta medida se inserta en la política social general de establecer beneficios que tengan impacto directo en los sectores de menores ingresos. La trascendente disminución en los precios del boleto se produjo a partir de la constitución de un fideicomiso que administrará un fondo de reintegro al sector transporte de pasajeros a los efectos de abatir la incidencia del costo de los combustibles en el precio del boleto, implementado luego de varios meses de trabajo interinstitucional entre el MTOP, el Ministerio de Economía y Finanzas y ANCAP.

Combinación Metropolitana

El análisis de los aspectos relevantes del transporte de pasajeros en el Área Metropolitana de Montevideo quedó signado por el acuerdo realizado entre el Ministro Víctor Rossi y los Intendentes Municipales de Canelones, Montevideo y San José, los que acordaron constituir en el marco del Programa Agenda Metropolitana un Grupo de Trabajo con delegados de las tres Intendencias y el MTOP para avanzar hacia el diseño de un Sistema de Transporte Metropolitano.

Dicho Grupo cuenta con un año de plazo a partir de su constitución, para la presentación de un proyecto a ser considerado por parte de las autoridades firmantes que deberá articularse en cuatro áreas específicas de trabajo:

- a) Evaluación del marco legal vigente y búsqueda de soluciones jurídico institucionales que faciliten la creación y puesta en funcionamiento del Sistema;
- b) Coordinación y puesta en marcha del plan de incorporación de nuevas tecnologías;
- c) Análisis, programación y coordinación de la infraestructura necesaria para el STM;
- d) Determinación conjunta de las premisas básicas del desarrollo y control de la gestión del STM.



Paralelamente, y a efectos de tener un primer avance en la integración de los servicios de transporte urbano de Montevideo y suburbano, se acordó la implementación del pasaje de algunas líneas urbanas hasta lugares próximos a los límites departamentales dentro de los departamentos de San José y Canelones, así como la denominada Combinación Metropolitana que habilita a utilizar dos ómnibus (urbano y suburbano), realizando un viaje completo a menor precio para el usuario. Estas constituyen medidas que se enmarcan dentro de la política general de facilitar la movilidad y accesibilidad a localidades o barrios con déficit de cobertura, particularmente de los sectores sociales más desprotegidos.

Gratuidad del transporte a estudiantes

En octubre del 2005 se estableció la gratuidad del transporte en Canelones y San José a los estudiantes del primer ciclo de enseñanza media y escuelas rurales (años 7,8 y 9), con lo cual se facilitó el acceso y la permanencia en la enseñanza básica, evitando que el costo del transporte sea un obstáculo para la educación de nuestros jóvenes. En esa primera etapa habían recibido este beneficio 9.000 estudiantes de Canelones y San José. A partir de 2006 el beneficio alcanzó a los estudiantes de primer ciclo de todo el país, por lo que actualmente lo están recibiendo unos 27.000 estudiantes.

Ley Nacional de Tránsito

Con el objetivo de avanzar hacia una normativa de alcance nacional relativa a los tres aspectos principales inherentes a la seguridad en el tránsito: educación, prevención y contralor; así como para dotar de ejecutividad a la entidad encargada de su aplicación, se presentó ante el Parlamento Nacional un anteproyecto de ley que pretende se determine un marco general en materia de tránsito y seguridad vial.

Las reglas de circulación que se incluyen en el proyecto constituyen una base normativa mínima y uniforme que regulará el tránsito en todo el territorio nacional, sin perjuicio de que cada gobierno departamental adopte las medidas adecuadas para asegurar el cumplimiento en su territorio de las disposiciones de la presente ley.

En ese marco, se propone la creación de la “UNASEV” (Unidad Nacional de Seguridad Vial), una unidad reguladora integrada por representantes de los diferentes organismos públicos vinculados a la problemática, junto a los principios rectores y disposiciones reglamentarias generales y específicas, a tomar en consideración para la conformación de una Ley Nacional de Tránsito; dicha Ley cuenta con media sanción del Parlamento Nacional (Cámara de Diputados en diciembre de 2006).



Programa de Renovación de Flota

A través del Decreto N° 218/006 del 10 de julio de 2006, se estableció el Programa Nacional de Renovación Gradual y Permanente de la Flota de Vehículos de Transporte Colectivo de Pasajeros. Las empresas concesionarias permisarias de servicios regulares por carretera deberán renovar anualmente entre el 8% y 20% de su flota. Este Programa permitirá, en un plazo razonable, reducir sensiblemente la edad promedio del parque automotor de ómnibus en servicios regulares, brindar mejor calidad de servicios y contar con unidades que permitan un uso más eficiente de los recursos.

Adecuación del Marco Regulatorio del Transporte de Pasajeros por Carretera

La DNT continúa con el proceso de adecuación de la normativa vigente que controla el transporte regular y no regular de personas por carretera, culminándose la elaboración del nuevo "Reglamento para la Explotación de Servicios Regulares de Transporte de Personas por Carretera", aprobado por el Poder Ejecutivo mediante el Decreto N° 285/06 del 22 de agosto de 2006. Asimismo, se sigue trabajando en la adecuación de la normativa que controle el transporte no regular de personas conjuntamente con el Ministerio de Turismo.

Con este conjunto de modificaciones se busca adecuar la normativa vigente a la evolución de la demanda y oferta de servicios de transporte, disponiéndose de mejores instrumentos para regular el sistema. A corto plazo se culminará el proyecto de decreto en el cual se introducirán modificaciones al actual régimen de precios, que recogerá los nuevos beneficios otorgados a los sectores más desprotegidos de la población y redundará en un esquema de mayor transparencia en el establecimiento de los precios de los boletos.



Creación de la Junta Nacional de Aeronáutica Civil

Se crea por Decreto No 267/006 del 9 de agosto de 2006 la Junta Nacional de Aeronáutica Civil, organismo que bajo la presidencia del MTOP funciona y sesiona plenamente como primer paso para asegurar el cumplimiento de los cometidos en lo que refiere a la fijación de políticas y regulación de todos los modos de transporte.

Transporte fluvial

Se autorizó un nuevo servicio regular internacional de transporte fluvial de pasajeros y vehículos entre los puertos de Colonia y Buenos Aires y otro servicio regular internacional de transporte fluvial de pasajeros entre los puertos de Bella Unión y Monte Caseros. Esto permite una ampliación de la oferta de servicios que se espera redunde en beneficio de los usuarios que utilizan este modo de transporte entre Uruguay y Argentina.

Programa de mejora de gestión

Con la finalidad de mejorar la atención a las diez mil empresas de transporte de cargas y pasajeros, usuarias de la Dirección Nacional de Transporte, se desarrolló el Centro Integral de Registro y Habilitación de Empresas (CIRHE), un área destinada a facilitar la tramitación necesaria para acceder y mantener la condición de transportista. La nueva infraestructura cuenta con 14 puestos de atención personalizada (registro/habilitaciones, fiscalización, caja) dotados de equipamiento de última generación y con un sistema de seguridad y monitoreo a distancia, a efectos de resolver en forma cómoda, rápida y eficiente los trámites de registro y habilitación de las empresas y sus vehículos.

Sistema de pesaje y control de dimensiones

Se culminó un proceso de trabajo con la autoridad metrológica, donde intervinieron técnicos de la Dirección Nacional de Transporte, la Dirección Nacional de Vialidad y el Laboratorio Tecnológico del Uruguay, el que culminó con un Proyecto de Reglamento Metrológico para las condiciones de pesaje de vehículos en movimiento, lo cual permitirá la certificación del sistema de pesaje empleado por el MTOP. Asimismo se está desarrollando un programa de mejora de equipamiento de control de pesos y dimensiones a fin de establecer controles automatizados en los Pasos de Frontera. Se encuentra en vías de adjudicarse una licitación en Pasos de Frontera elegidos como pilotos (Fray Bentos, Paysandú, Río Branco y Chuy).

Integración Regional y de Infraestructura

En materia regional se desarrolló intensa actividad, participando en las reuniones del Consejo Permanente de Seguridad Vial del Mercosur, creado como comisión ad-hoc del Subgrupo de Trabajo N° 5 Transportes del Mercosur (SGT N° 5), avanzando en la definición de un marco normativo y operativo para el transporte internacional de pasajeros y de cargas, común a los países integrantes del bloque.

Uruguay, a través del Ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi, asumió la presidencia del Comité de Dirección de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) para el año 2007 durante la VII Reunión realizada en Ecuador entre el 13 y 14 de diciembre de 2006.

Este foro de diálogo entre las autoridades responsables de la infraestructura de transporte, energía y telecomunicaciones en los 12 países sudamericanos, ha instalado en sus siete años de existencia un ámbito permanente de discusión e intercambio en referencia a la integración física de las infraestructuras de los países que la componen y ha avanzado en la definición de una cartera de proyectos que aportan a la integración y consolidan la Agenda de Implementación Consensuada.

Uruguay también asumió la presidencia de la Comisión del Acuerdo de la Hidrovía Paraguay-Paraná y en su seno se comenzó la negociación para lograr la formación de pilotos de la Hidrovía (navegación y habilitación correspondiente).

Asimismo se comenzó la negociación tendiente a lograr el aumento de las Dimensiones Máximas de Convoyes en la Hidrovía en el tramo San Martín-Paraná Bravo del río Paraná.

Esto permitirá una mayor competitividad del modo fluvial en general y particularmente una oportunidad para la bandera nacional.





Inversiónes



32 proyectos privados de desarrollo industrial, turístico y portuario en estudio

En la órbita de la Dirección de Inversiones y Planificación, la inversión global supera los 640 millones de dólares

La Dirección Nacional de Inversiones y Planificación inició su trabajo el 1º de enero del 2007. Sin embargo, a pesar de su corta vida, asume particular incidencia ya que en su jurisdicción se encuentran a estudio 32 propuestas de inversión, todas ellas de gran significación y de superlativa relevancia en el esquema del Uruguay Productivo que promueve el Gobierno Nacional y apoya decididamente el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

La Ley Nº 17.555, habilita al Estado a recibir propuestas de inversión de la más diversa naturaleza, las que deberán ser analizadas a efectos de determinar su conveniencia para la Administración. Los proyectos y su estudio posterior están regulados, así como los plazos de que dispone cada una de las partes para su tramitación.

En el caso de la aprobación de un proyecto en su etapa de factibilidad, el Estado debe formular un proceso de adjudicación y contratación que puede asumir, según los casos, diferentes formas: licitación pública, asociación en empresa mixta, fideicomiso, subasta y adjudicación directa.

En todos los casos, el Estado elabora un pliego de condiciones que contempla el relacionamiento de las instituciones involucradas con derechos y obligaciones concurrentes (incluye concesiones y plazos si los hubiere, cánones, formas de pago, etc.).

Establecido este marco jurídico y administrativo, la Dirección Nacional de Inversiones y Planificación tiene a estudio actualmente, 10 propuestas para Montevideo, 19 para el interior y 3 de alcance general.

Los objetivos de estos proyectos de inversión apuntan a diversas áreas:

Proyectos Portuarios	18
Proyectos Industriales	3
Proyectos Turísticos	5
Proyectos Viales	3
Proyectos de Servicios de Gestión Administrativa	3

Inversión promedio de U\$S 20 millones

Los montos estimados de inversión varían según la naturaleza y volumen del emprendimiento. No obstante, hay inversiones que van desde 327 millones de dólares a 700.000 dólares, situándose la media en 20 millones de dólares.

En relación a la ocupación de mano de obra, un factor particularmente sensible para esta Administración, se establecen diferentes niveles, según las características del proyecto y sus avances de ejecución. En tal sentido, se enumeran tres categorías: personal en etapa de obras; personal directamente asignado a la operación; y personal que se ocupa indirectamente por el funcionamiento del servicio.

Proyectos aprobados y en estudio de factibilidad

Proyectos aprobados y pasados a la instancia de estudio de factibilidad.

Altos del Aguila

En el departamento de Canelones, en las cercanías del balneario Atlántida. Se proyecta la construcción de urbanización sobre campo de golf, un hotel cinco estrellas con casino, centro de convenciones, shopping, salas de cine y un puerto de 50 amarras.

Inversión estimada: U\$S 54:900.000

Mano de obra ocupada:

2.000 puestos en obras;

450 puestos permanentes, hotel y servicio;

1.800 puestos desarrollo inmobiliario.

Marinas y Terminal de Cruceros en Punta del Chileno

En Punta del Este, adyacente a la Laguna del Diario se proyecta la construcción de un puerto para yates y terminal de cruceros, desarrollo inmobiliario, servicios y un hotel cinco estrellas.

Inversión estimada: U\$S 327:000.000

Mano de obra ocupada:

1.200 operarios de mano de obra directa.

Proyectos con factibilidad aprobada

Planta Procesadora de Pescado

En el puerto de La Paloma, en el departamento de Rocha se proyecta la construcción de un establecimiento industrial en el recinto portuario para procesar Surimi y harina de pescado, más los barcos para el suministro de pescado.

Inversión estimada: U\$S 5:027.000

Mano de obra ocupada:

100 empleos directos.

Terminal D en el Puerto de Montevideo

La empresa oferente Muelles de Penco S.A., proyecta la ampliación del muelle frente a la Playa de Maniobras de AFE y construcción de depósito para granos y celulosa.

Inversión estimada: U\$S 26:000.000





Puerto de Montevideo.



Proyecto Altos del Aguila (Atlántida).

Sumario

Mensaje del Sr. Ministro, Víctor Rossi	6
Un Siglo de Historia	8
Nómina de Ministros de Transporte y Obras Públicas	10
INFORME CENTRAL	
La obra pública, motor de la economía de cara al Uruguay Productivo	11
DIRECCIÓN GENERAL	
Estrategias de Desarrollo	14
VIALIDAD	
Infraestructura vial para el siglo XXI	20
HIDROGRAFÍA	
Preserva y desarrolla el patrimonio portuario nacional	28
ARQUITECTURA	
El rol de Arquitectura en la conservación del patrimonio edilicio	36
TOPOGRAFÍA	
Un respaldo esencial para el desarrollo de las grandes obras	46
TRANSPORTE	
De las carretas y diligencias a un sistema multimodal de transporte	54
INVERSIONES	
32 proyectos privados de desarrollo industrial, turístico y portuario en estudio	64