

105 ANIVERSARIO DE LA CCU
EDICIÓN ESPECIAL



Cámara de la Construcción del Uruguay

Protagonista en el desarrollo de la vivienda y la infraestructura

A partir de la **chatarra**,
Gerdau produce
acero de alta calidad.

Transformamos el mercado para impulsar
construcciones más seguras y confiables
que forman parte de su día a día.



GERDAU

El futuro se moldea

GERDAU.COM.UY

©   Gerdau Uruguay

“Las empresas de la cámara han sido protagonistas de la construcción de la infraestructura del país”

» La Cámara de la Construcción del Uruguay (CCU) tuvo un papel crucial en la formalización y el desarrollo del sector de la vivienda y la infraestructura. El estado actual de la industria es positivo e impacta significativamente en el PIB y el empleo del país, a pesar de los desafíos como el atraso cambiario.

¿Qué papel ha jugado la Cámara de la Construcción del Uruguay en el desarrollo de la vivienda del país a lo largo de estos 105 años?

Históricamente, los distintos socios de la cámara han participado del desarrollo de la vivienda, ya sea pública como a

través de desarrollos inmobiliarios. Las empresas de la cámara han sido protagonistas en lo que tiene que ver con darle formalidad al negocio de la construcción de viviendas, yo resalto mucho eso.

¿Y en materia de infraestructura?

Ese es el fuerte de las empresas de la cámara, que han sido protagonistas de la construcción de la infraestructura del país: carreteras, puentes, viaductos, represas, líneas de alta tensión, telecomunicaciones, obras de saneamiento, agua potable, vías





La importancia es fomentar el formalismo. En la cámara hay pequeñas y medianas empresas y también empresas grandes que trabajan internacionalmente, y de esos intercambios se ayuda a mejorar la gestión. La cámara tiene comisiones de recursos humanos, de capacitación, está generando permanentemente vínculos con otras gremiales o con otros sectores de la economía o de la sociedad para aumentar el valor del negocio de la construcción en el sentido más amplio. Ni hablar para el sindicato, porque tenemos relaciones desde hace décadas y es un ida y vuelta donde hemos creado fondos para ayudar a los obreros con aporte de empresarios y obreros. La cámara desarrolla planes a futuro, se involucra en las agendas, hace su aporte para el sistema político, al que le hemos propuesto ideas como la Agencia de Infraestructura. Estamos permanentemente pensando cómo desarrollar mejor nuestra industria, hemos creado el Centro de Estudios Económicos de la Industria de la Construcción (Ceeic), que preside el economista Alfonso Capurro, donde la cámara aporta sus ideas, aunque está por fuera de la misma, participan otras gremiales y otros actores, es un think tank de la industria de la construcción donde se hacen estudios y se profundiza en los temas que preocupan al sector mirando al futuro.

férreas. Subrayo el trabajo que hizo la cámara en el momento de la crisis cuando las empresas colaboraron con el gobierno para construir en tiempo récord una cañería de trasvase del río San José al río Santa Lucía. La cámara es la gremial de las empresas que participan de la construcción de la infraestructura, no es la única, hay una gremial de los sub-

contratistas de nuestras empresas, que es la Liga de la Construcción, y hay una gremial de los desarrolladores que son los que desarrollan la vivienda, pero la cámara es por excelencia la que nuclea a todos los actores protagonistas de la construcción.

¿Cuál es la importancia de contar con una cámara como esta?

¿Con qué propósito se presentó la propuesta de la Agencia de Infraestructura? ¿Por qué sería importante contar con una institución como esa?

Lo que queremos es que se incorpore la capacidad de planificar los gran-

APPCU
Invertimos construyendo futuro

Un equipo multidisciplinario al servicio de la construcción de obra privada

APPCU se congratula por un nuevo aniversario de la Cámara de la Construcción del Uruguay, 105 años que marcan un trillo de seriedad y responsabilidad en el sector.

Construir es soñar el mañana y hacerlo realidad hoy.

Celebramos junto a la Cámara de la Construcción del Uruguay,
105 años que dejaron una huella indeleble en el tejido del tiempo.
Sigamos construyendo juntos un legado perdurable.



Oficinas regionales:

GómezPlatero
ARQUITECTURA & URBANISMO

📍 Montevideo, Uruguay

📍 Medellín, Colombia

📍 WTC Montevideo Free Zone

📍 Guayaquil, Ecuador

📍 CDMX, México

✉ info@gomezplatero.com

🌐 gomezplatero.com



Conocé nuestros
proyectos aquí

des proyectos, no estamos hablando de centralizar toda la planificación del Estado en un único lugar, sino, básicamente, un lugar donde se planifiquen los grandes proyectos, y propusimos ejemplos como Australia, Canadá, Nueva Zelanda, Inglaterra. El sistema político lo tomó muy bien, me consta que quienes trabajan en los programas han tomado la idea. Lo que queríamos era que entendieran nuestra preocupación sobre tener un instrumento o desarrollar más aún la capacidad de planificar grandes proyectos dentro del Estado. Por otro lado, en el sector privado creamos el Consejo de Políticas de Infraestructura, que nos estamos reuniendo con las principales gremiales del país para evaluar las necesidades de infraestructura, pero ya con una visión del sector privado, eso sería la contraparte de una agencia puramente estatal.

¿Cuál es el estado actual de la industria de la construcción en Uruguay?

La construcción está con un buen nivel de actividad, con más de 50.000 puestos de trabajo directos en el BPS. A pesar de que se ha terminado UPM 2, las obras de arquitectura en el marco de la ley de vivienda promovida o las obras de vialidad como carreteras y puentes, han mantenido bastante el nivel de empleo. Si bien la inversión ha caído un poco en la construcción, para el segundo semestre hay proyectos como el de agua potable o el de saneamiento, más alguna inversión privada. Eso es auspicioso desde el punto de vista de poder mantener el nivel de actividad.

¿Cuáles son las principales problemáticas que atraviesa el sector?

Hay algunas partes del sector a las que el atraso cambiario está complicando, los desarrolladores inmobiliarios tienen un problema, les suben los costos en pesos -aunque la inflación está bastante baja- y el dólar al retraerse les empieza a generar presión sobre la ecuación económica. Ese sería el mayor inconveniente. Lo otro es el desafío de mantener la actividad y que para adelante se logre sostener la inversión.

¿Cómo ha sido el diálogo con el gobierno?

El diálogo ha sido muy bueno, como también con los gobiernos anteriores. Ha sido muy fluido a nivel del Ministerio de Transporte, de Presidencia de la República. Hay una tradición de buen intercambio.

¿El sector de la construcción ya se ha recuperado por completo de los efectos de la pandemia?

La construcción fue uno de los sectores que mejor sobrellevó la pandemia. Obviamente, sufrimos todos los impactos, pero eso quedó en el pasado y el sector demostró lo profesional y lo maduro que estaba, inclusive acordando rápidamente con el sindicato un protocolo para seguir trabajando.

¿Cómo ha sido la colaboración entre el sector público y el sector privado en proyectos de infraestructura?

A nivel de infraestructura, normalmente el cliente es el Estado, ya sean los

ministerios o las intendencias. Esta es una industria madura, con relaciones duraderas y los temas se discuten donde se debe, de forma frontal, y generalmente se llega a acuerdos.

¿Cómo contribuye la industria de la construcción al desarrollo económico y social de Uruguay?

Aproximadamente el 10% del PIB del país lo genera la construcción y, si miramos el empleo directo, más el indirecto, más el inducido, estamos hablando del orden de 250.000 personas, es decir, el 16% de la población económicamente activa; eso te marca lo importante que es la construcción. Además, cuando uno hace una obra en el interior, se siente mucho el derrame de esta industria.

¿Cuáles son los objetivos a futuro de su gestión al frente de la cámara?

Los objetivos de mi gestión son instalar el concepto de la Agencia de Infraestructura, dejar en funcionamiento el Consejo de Políticas de Infraestructura a nivel privado y fomentar una evaluación de las herramientas para financiar proyectos, que es algo que vamos a encarar en el segundo semestre, para ver cómo se puede ir hacia una nueva versión mejorada capitalizando los aprendizajes de todos los instrumentos. Financiar proyectos de infraestructura cada vez es más complejo, los recursos son escasos, entonces es bueno que estemos pensando en la nueva generación de instrumentos. Esos tres pilares son muy importantes para mi gestión y para la cámara.



CP CANTERA PALMITAS

Saludamos a la Càmera de la Construcción del Uruguay en su Aniversario

PINTUS SA

info@pintus.uy

¡Felicitaciones a la Cámara de la
Construcción por sus 105 años!
Celebramos junto a ustedes los fines
de su labor, así como el invaluable
y permanente respaldo al gremio
de la construcción.

LO MEJOR
DE UNA GRAN IDEA
ES LLEVARLA A CABO

THE GRAND HOTEL ROOFTOP



PLAYAVIK



MORE ATLANTICO



HUERTAS



COSMOS



PUNTA DEL ESTE
Calle 14, esquina 11
Punta del Este, Maldonado, Uruguay
Tel.: +(598) 4244 0110
Fax: +(598) 4244 1928
info@norteconstrucciones.com.uy

MONTEVIDEO
Río Branco 1377 / 803
Montevideo, Uruguay
Telefax: +(598) 2908 1613
montevideo@norteconstrucciones.com.uy
www.norteconstrucciones.com.uy


NORTE
CONSTRUCCIONES

57 AÑOS
CONSTRUYENDO

“Con la Cámara de la Construcción ha habido colaboración recíproca en forma constante”

» El mercado de vivienda en Uruguay muestra estabilidad de precios en dólares y continuo interés de inversores, al tiempo que el Ministerio impulsa programas para atender la demanda habitacional, especialmente de sectores más vulnerables.

¿Cómo ha sido la colaboración entre el Ministerio de Vivienda (MVOT) y la Cámara de la Construcción (CCU) en los últimos años?

Ha habido colaboración recíproca en forma constante. Hemos tenido reuniones donde integrantes de la CCU han manifestado interés en aumentar la cantidad de licitaciones para la construcción

de edificios, así como en conocer el Programa Entre Todos, realizando propuestas al respecto que están en etapa de valoración por parte del Ministerio.

¿Cuál es el estado actual del mercado de vivienda en Uruguay?

Esta interrogante no es un tema de análisis o evaluación del MVOT. Sin

embargo, tomando como fuente los recientes informes del Instituto Nacional de Estadística, en base al concepto de plaza sólida en materia inmobiliaria, seguridad jurídica y estabilidad económica, de la que goza nuestro país, la tendencia del mercado es a una estabilización de precios en dólares, manteniendo constante el interés de inversores



LA SEGURIDAD Y EL CONTROL QUE SU EMPRESA NECESITA

MAYOR COBERTURA
La mayor red de Estaciones de Servicios del país.

MÁS INFORMACIÓN Y MAYOR CONTROL
Monitoreo total de las cargas de combustible.

MAYOR OPTIMIZACIÓN DE RECURSOS
Sistemas tecnológicos exclusivos que permiten mejorar la administración y gestión de las cargas.

LOS MEJORES LUBRICANTES
Una línea completa de Lubricantes ANCAP y Lubricantes Chevron Texaco para su maquinaria.

ESTACIONES ANCAP

Infórmese sobre nuestros sistemas de tarjetas D-Control y D-Control Plus.
Tel.: 2622 66 22 | une@ducsa.com.uy | www.ducsacom.uy

DUCSA



En CSI Global hacemos realidad tus proyectos de ingeniería y arquitectura

EXCELENCIA • INNOVACIÓN • COMPROMISO



Agregamos valor a los negocios de nuestros clientes

EXCELENCIA • INNOVACIÓN • COMPROMISO



locales y extranjeros. Existe además una fuerte dependencia del valor del dólar estadounidense, así como una importante incidencia de la oferta de vivienda promovida.

¿Qué iniciativas está impulsando el MVOT para atender la demanda habitacional en el país?

El Ministerio ha dado continuidad a

todos los programas que se venían desarrollando, vivienda nueva, acciones sobre el stock, alquileres y regulaciones. Dentro de vivienda nueva, tenemos los programas de cooperativas, licitaciones, autoconstrucción, viviendas en pequeñas localidades y relocalizaciones. Como acciones sobre el stock, tenemos préstamos y subsidios para refacción, mejora o

ampliación y mitigaciones. Asimismo, se han impulsado dos nuevos programas para atender aquellas necesidades de la población que no se contemplaban con los ya existentes: el Avanzar, atendiendo a los sectores de más bajos recursos, y el Entre Todos-Sueños en Obra, dando una solución real a la población que, pudiendo pagar un alquiler, no lograba acceder a la vivienda propia.

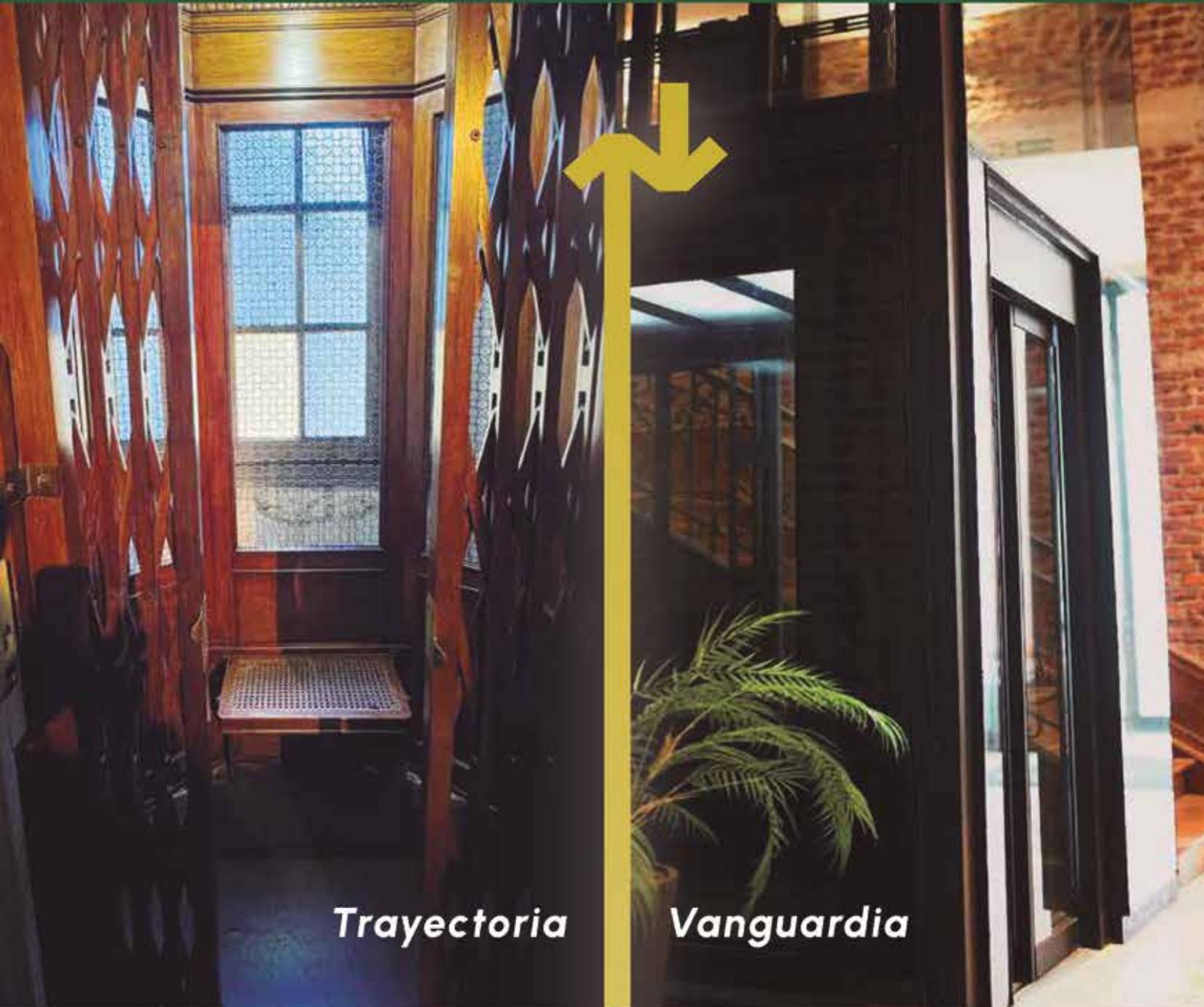
¿Cuáles son los principales objetivos del MVOT para el futuro en términos de desarrollo habitacional?

En el objetivo general del plan quinquenal aprobado se establece que: "Se promoverá el acceso y permanencia en la vivienda de los sectores de ingresos medios, medios-bajos y más vulnerables de la población, a través de diferentes programas que contemplen la heterogeneidad de los hogares destinatarios, en el marco del desarrollo de ciudades accesibles, sosteni-





ELEVANDO CALIDAD



Trayectoria

Vanguardia

Montevideo
Daniel Muñoz 2117
Tel: 24082655



Punta del Este
San carlos 622
Tel: 42235285

bles y sustentables, mediante una gestión eficaz y eficiente". Algunos de los objetivos para este período son: consolidar las herramientas existentes y crear nuevas para facilitar el acceso y la permanencia de los hogares en una solución habitacional; atender la precariedad socio-habitacional, promoviendo la integración social y la mejora de la calidad de vida de la población destinataria, a través de Mevir y de la nueva Dirección Nacional de Integración Social y Urbana; fortalecer la política de alquileres a través de las modalidades de garantía de alquiler y garantía de alquiler con subsidio; rehabilitar áreas degradadas del tejido formal e informal; aumentar la oferta de vivienda nueva para venta o alquiler a través de la cooperación entre los sectores público y privado, mediante nuevos instrumentos financieros (los cambios generados en la reglamentación de vivienda promovida y la creación

del Entre Todos-Sueños en Obra); mejorar la gestión en la promoción de los sistemas constructivos no tradicionales, tendientes a aumentar la oferta de vivienda pública, reduciendo los tiempos de ejecución y los costos de obra; promover el uso de la madera de origen nacional en soluciones constructivas; apoyar la obra de Mevir destinada a mejorar la calidad de vida de la población que vive o trabaja en el medio rural; consolidar alternativas de soluciones habitacionales para mujeres en situación de violencia con enfoque de género, atención integral a la primera infancia y apoyo a migrantes.

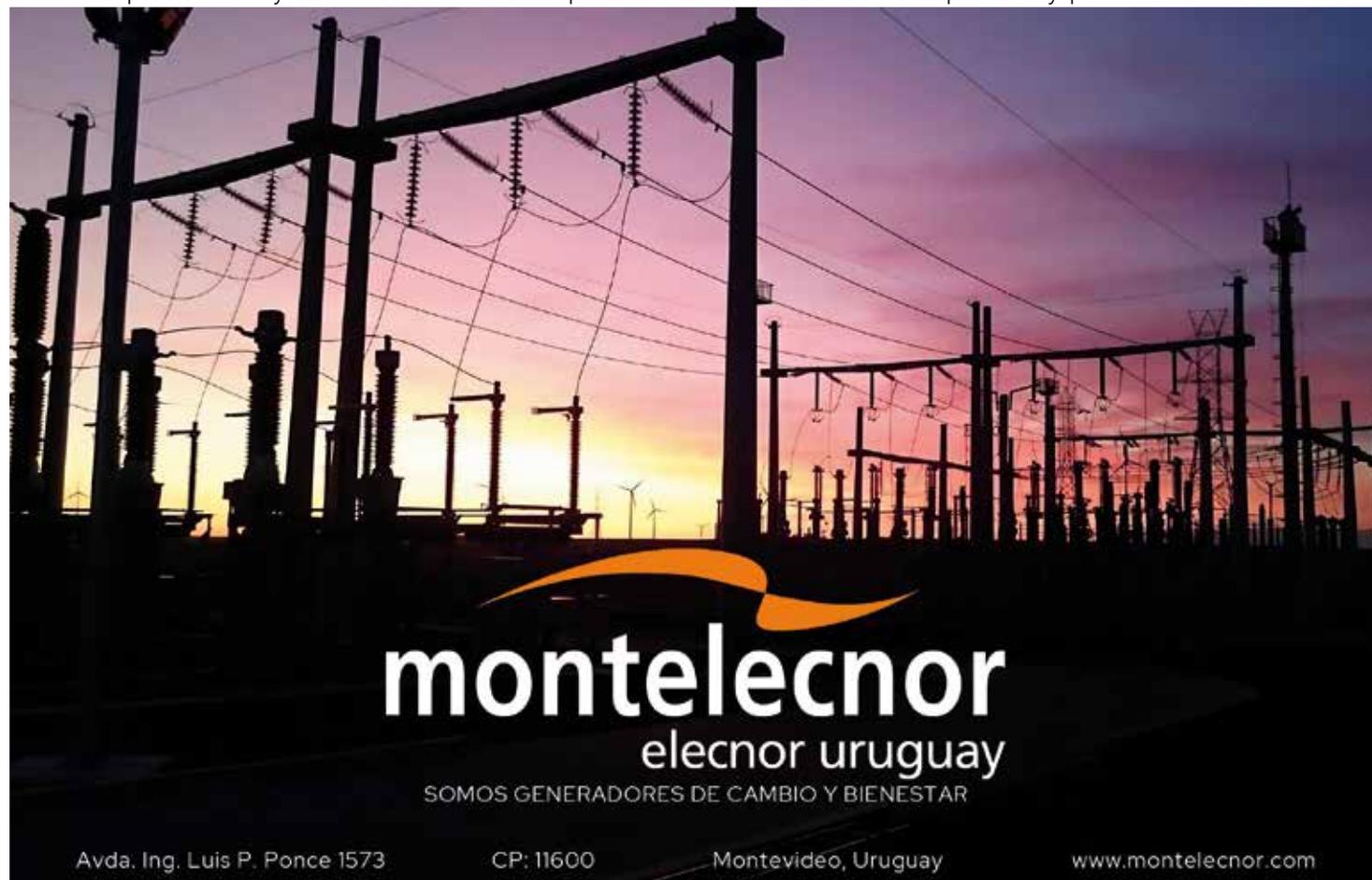
¿Se ha fomentado la colaboración entre el sector público y el privado en el desarrollo de proyectos habitacionales?

Con los cambios generados en la Ley 18.795, en el Decreto 129/2020, se logró que los promotores privados duplicaran la cantidad de vi-

viendas promovidas bajo la mencionada ley. El incentivo consistió en quitar la obligatoriedad del tope de precio existente que afectaba el 10% de las unidades, liberó la cantidad de viviendas de un dormitorio por proyecto y permitió la incorporación de monoambientes en proyectos promovidos, entre otros cambios.

Paralelamente, se gestó un nuevo programa (Entre Todos-Sueños en Obra), donde el 100% de las unidades tienen tope de precio, se logró descentralizar los proyectos de viviendas de Montevideo, llegando a todo el territorio nacional. Mediante diferentes herramientas, se alcanzó el financiamiento de hasta el 100% del valor de la vivienda con una cuota del valor de un alquiler.

En ambos casos, tanto en los proyectos de vivienda promovida como en los proyectos del Entre Todos, la colaboración del sector público y privado es medular.



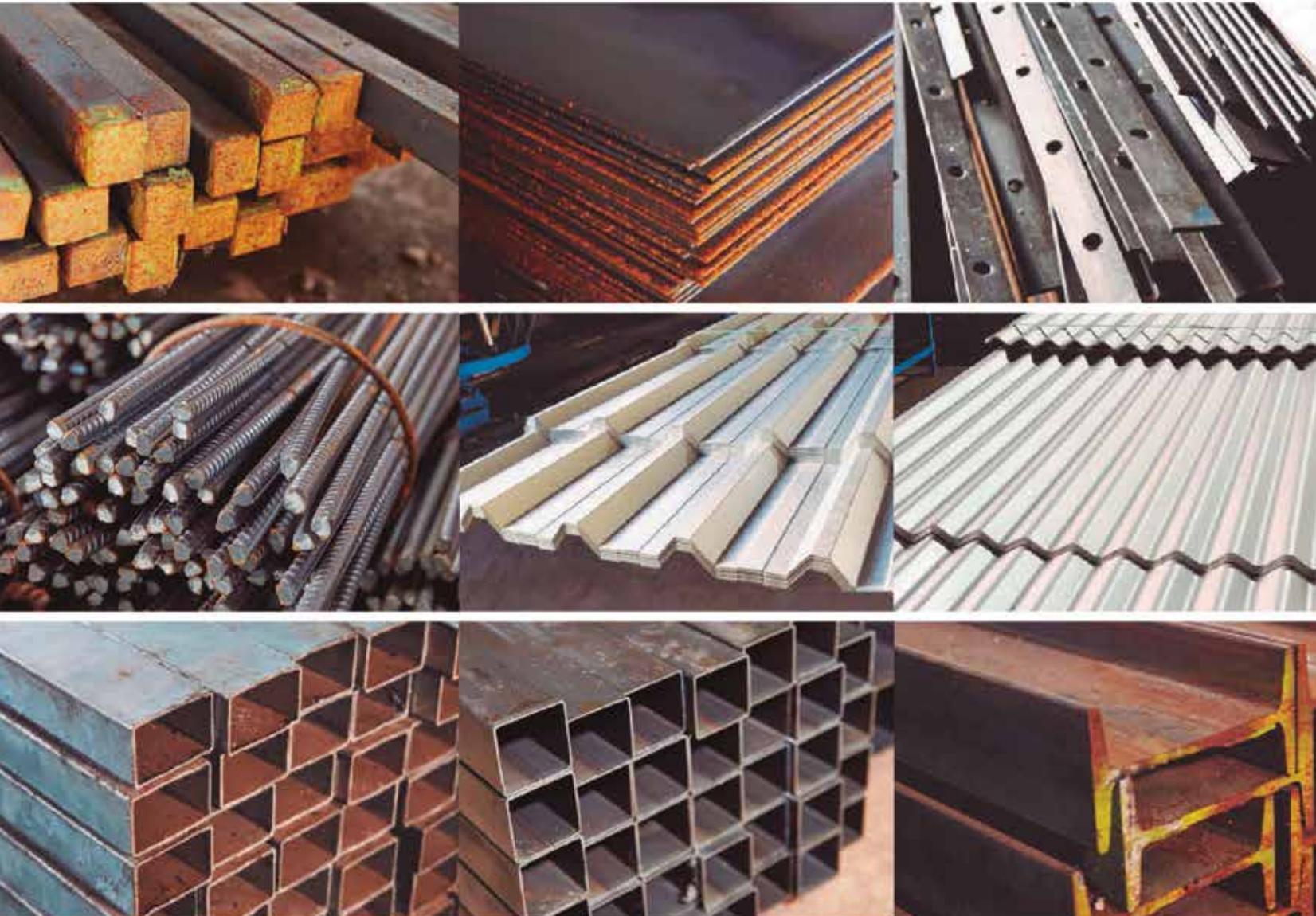
montelecnor
elecnor uruguay
SOMOS GENERADORES DE CAMBIO Y BIENESTAR

Avda. Ing. Luis P. Ponce 1573 CP: 11600 Montevideo, Uruguay www.montelecnor.com



Tiscor

Tradición
en Acero



Todo en Acero / Hierro Redondo / Tee
Planchuelas / Cuadrados / Ángulos / Chapas / Planchas
Caños Redondos, Rectangulares y Cuadrados

PERFILES PNU PNI C W FLANGE

Chapas de techo aluminizadas, onduladas
trapezoidales y de color / Bobinas

www.TISCOR.com.uy



Enrique Amorín 4676
Montevideo, Uruguay



tiscor@tiscor.com.uy



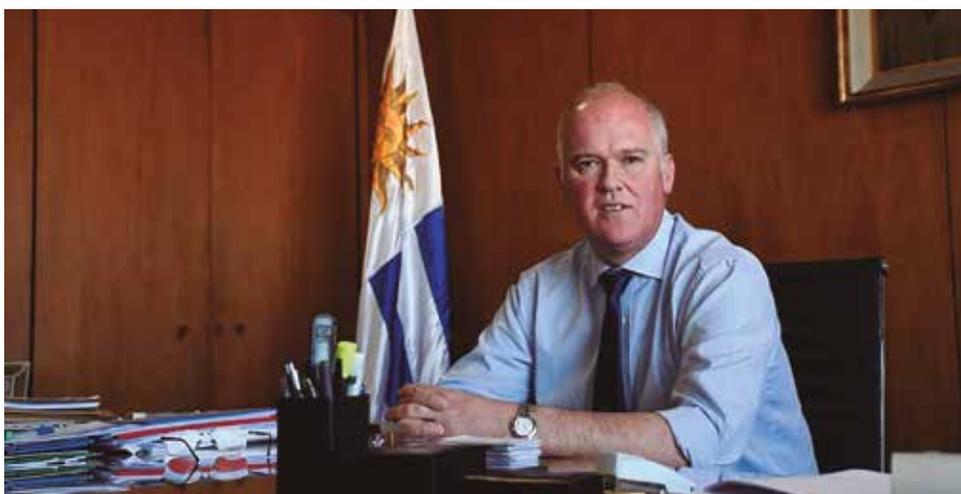
094 157 093



2211 4282

“El plan de obras viales, con una inversión de US\$ 3.600 millones, es el mayor plan de obras de los últimos años”

» En el entendido de que la inversión en infraestructura es fundamental para el desarrollo del país, esta administración ha llevado adelante un ambicioso plan de obras viales. En este marco cobra vital importancia la seguridad vial. Además, una Agencia de Infraestructura sería clave para una planificación eficiente y a largo plazo.



¿Cuáles son las principales prioridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas para el futuro

en términos de infraestructura?

En este período se lleva adelante un plan de obras viales con una

inversión prevista de US\$ 3.600 millones, que es el mayor plan de obras de los últimos años en el país y que además supone un esfuerzo muy importante en la materia. Sin perjuicio de ello, entendemos que Uruguay debería mantener la inversión en infraestructura en niveles importantes, ya que es imprescindible para el desarrollo del país. Por más que en este período se han contemplado necesidades en materia vial en las distintas regiones y se han realizado obras postergadas por décadas (como es el caso del puente en Charqueada o la ruta 6 al norte del río Negro), siempre quedan obras pendien-



Saludamos a la Cámara de la Construcción del Uruguay en su 105 aniversario

Ticket Alimentación 



Todos los días contigo

Ticket Alimentación®, la mejor opción

La empresa ahorra y beneficia a sus colaboradores

+14%

**DE AHORRO
PARA LAS
EMPRESAS**

+27%

**PODER DE COMPRA
PARA LOS
COLABORADORES**

www.edenred.com.uy - 2408 80 80

tes. Entre ellas, podemos destacar la culminación de la doble vía a Colonia, la obra de la ruta 4, los accesos a Montevideo desde el este (una obra necesaria por lo que ha crecido la población estable en la Costa de Oro y la zona de nuevos barrios al norte de la Interbalnearia, que aumentaron significativamente el tránsito de vehículos que ingresan y egresan a la capital en horas pico). Y -esta es una opinión personal- creo que en el próximo período se debería evaluar la continuación de la doble vía de la ruta 3, en el tramo San José-Trinidad. En materia ferroviaria, es necesario completar la línea litoral de AFE -que hoy es una vía inconclusa- que una la línea a Rivera con Salto Grande, habilitando la llegada de cargas por vía ferroviaria del litoral argentino y de Paraguay al puerto de Montevideo, el puente ferroviario sobre el río Negro en la línea a Rivera y otras obras que permitan captar carga de países limítrofes.

“La ampliación de la Terminal de Contenedores implicará una inversión de unos US\$ 600 millones y representa la mayor obra de nuestro principal puerto en la historia”

¿Cuáles son las obras recientes más importantes que destacaría?

En primer lugar, las obras de la doble vía de ruta 5, que permitirán unir la capital con el centro del país en doble vía, las obras de la ruta 6 -un compromiso del presidente Luis Lacalle Pou-, habilitando un importante corredor nacional que conectará la capital con la ciudad de Vichadero en Ri-

vera, la doble vía de rutas 8 y 9, en obra, que unirá la capital con la ciudad de Rocha, con la mejora consiguiente para la producción y el turismo, el puente en Charqueada, las obras inauguradas recientemente en ruta 81, una ruta transversal de indudable importancia, el intercambiador de Ruta Interbalnearia en Parque del Plata, las obras en la ruta 20, que permitirán unir la ruta 24 en el litoral con la ruta 5, con la importancia que tiene para la producción y los vecinos de esos departamentos, las obras en ruta 15, con el tramo Rocha-Velázquez ya inaugurado, con una mejora significativa en materia de seguridad vial, entre otras.

En cuanto a la inversión portuaria, se destacan las obras de ampliación de la Terminal de Contenedores, que implicará una inversión de unos US\$ 600 millones y representa la mayor obra de nuestro principal puerto en la historia. A esto se le suma la profundización del canal de acceso al puerto a -13 metros ya finalizada y una segunda etapa a -14 metros, que está comenzando.

En materia ferroviaria, el Ferrocarril Central ha comenzado sus operaciones, permitiendo que se transporten cargas que tienen como origen/destino el puerto de Montevideo. La construcción de esta línea permitió reactivar el ferrocarril y habilitar la posibilidad de tener servicios de pasajeros en el mediano plazo.

El Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales, con la construcción y puesta a nuevo de seis aeropuertos en el interior del país (Rivera, Salto, Carmelo, Durazno, Melo y Paysandú), sumado a la binacionalidad del Aeropuerto de Rivera y las gestiones en curso para declarar cielos abiertos con Argentina, permitirán dinamizar la conectividad aérea de nuestro país.

¿Qué rol asigna este Ministerio a la seguridad vial?

Esta administración ha asignado un papel muy importante a la seguridad vial. En el plan de obras viales se invertirán US\$ 500 millones en obras directamente vinculadas a la seguridad vial.

Entre ellas destacamos 11 intercambiadores, más de 100 rotondas, obras en 250 puentes entre puentes nuevos y otros intervenidos, 71,5 kilómetros de terceras vías, dársenas de giro y 28 estacionamientos para camiones distribuidos en todo el territorio nacional. También se trabaja en la pavimentación de 375 kilómetros, con el objetivo de llegar a “balasto cero” en la red vial nacional.

No menos importante es la instalación de nuevas luminarias led, aumentando en un 50% la capacidad instalada, totalizando 36.584 luminarias en la red vial nacional.

“El Ferrocarril Central ha comenzado sus operaciones, permitiendo que se transporten cargas que tienen como origen/destino el puerto de Montevideo”

¿Cuál es la visión que tiene el Ministerio con respecto a la posibilidad de crear una Agencia Nacional de Infraestructura?

Tenemos una visión muy favorable. Entendemos que es importante tener una mirada de largo plazo en esta área. Esto permite tener una agenda de obras necesarias, priorizando las urgencias, coordinando entre los distintos organismos involucrados, asignar los recursos y los financiamientos necesarios, y utilizar con inteligencia la capacidad instalada en el país en materia de construcción.



Productos

Climax

TRABAJAMOS POR SU SEGURIDAD

WE WORK FOR YOUR SAFETY

NOUS TRAVAILLONS POUR VOTRE SÉCURITÉ



**MODELO
ATLAS**

**MODELO
ATLAS
PLUS**



**MODELO
MAXI
PRO**

**MODELO
MAXI
PRO
PLUS**



**MODELO
BASIC**

**MODELO
BASIC
PLUS**



“Los promotores privados son los que arriesgan en todos los proyectos con su propio dinero”

» La Asociación de Promotores Privados de la Construcción del Uruguay (Appcu) mantiene una estrecha relación con la Cámara de la Construcción, con la que los debates siempre “llegan a buen puerto”. Si bien la realidad del sector el año pasado era “muy buena”, las perspectivas a futuro no son tan auspiciosas. Además, el mayor desafío hoy es el tipo de cambio.



¿Cómo ha evolucionado la relación entre Appcu y la Cámara de la Construcción del Uruguay (CCU) a lo largo del tiempo?

Appcu se fundó en 1990 con algunos integrantes de la CCU y profesionales, arquitectos, ingenieros, constructores y promotores privados que buscaban y siguen buscando intereses distintos para sus quehaceres en todo sentido. Los promotores privados son los que arriesgan en todos los proyectos con su propio dinero. También vale lo mismo para los desarrolladores inmobiliarios.

A su vez, en muchas ocasiones los intereses son los mismos, por lo tanto, la relación ha tenido varias etapas de convivencia. Ahora, desde hace una década, aproximadamente, la relación ha sido cada vez más estable y fecunda, lo que no quiere decir que no tengamos disensos y discusiones, aunque siempre llegan a buen puerto.

Hace tiempo también que los presidentes junto con la Liga de la Construcción y CICE (Coordinadora de la Industria de la Construcción del Este) se juntan una vez por mes para ir llevando la agenda en forma conjunta y consensuada.

¿Cuál es el estado actual del sector de la construcción desde la perspectiva de los promotores privados?

Desde la perspectiva de los promotores y desarrollistas privados, la realidad hasta el año pasado era muy buena, con récord absoluto de presentación de permisos en la Intendencia de Montevideo y récord de obras presentadas y empezadas en la Agencia Nacional de Vivienda.

Eso, desgraciadamente, está cambiando, pues al no mejorar el atraso cambiario -que a nuestro juicio es de un 20% o más-, se está haciendo cuesta arriba la rentabilidad del negocio. Una cosa fue empezar y estar terminando proyectos -aproximadamente y en promedio, las obras entre presentaciones de permisos y construcción no demoran menos de cuatro años- con el dólar de otrora y otra cosa es arriesgar y empezar con este dólar planchado y perdiendo poder a diario. Eso ya se está sintiendo, lamentablemente.

¿Qué desafíos enfrentan actualmente los promotores privados en el mercado de la construcción en Uruguay?

Los desafíos son múltiples, pero,

como comentaba antes, el principal es el relacionado con el tipo de cambio. Los procesos de construcción son largos, se vende al empezar a determinados dólares y eso es fijo, y son ciertos pesos que al terminar son un 20% menos, y contra eso es muy difícil. Mientras el dólar pierde competitividad, es cada vez más caro construir y obtener ganancias con el atraso que se está generando día a día. Lo peor es que las perspectivas no son buenas. Ahí está el principal desafío.

“Mientras el dólar pierde competitividad, es cada vez más caro construir y obtener ganancias con el atraso que se está generando día a día”

¿Qué reflexión le merece este nuevo aniversario de la CCU?

Quiero felicitar a la CCU y a todos los funcionarios que la hacen día a día. También al presidente y a los presidentes anteriores, dado que es una ardua labor diaria que la única forma de llevarla a cabo es con la camiseta puesta y mucho amor a la profesión. ¡Salud!

Saludamos a la



CÁMARA DE LA
CONSTRUCCIÓN
DEL URUGUAY

en su 105° Aniversario



KROSER

Un mundo de soluciones

MÁS
DE **50** LOCALES

Llegó Summa Corrediza Pro, la corrediza perfecta de Aluminios del Uruguay

» Pensando en las exigencias del clima y la arquitectura actual, Aluminios del Uruguay lanzó al mercado Summa Corrediza Pro, ventanas de grandes dimensiones con alta hermeticidad y diseño innovador.



El pasado miércoles 29 y jueves 30 de mayo en el Auditorio del World Trade Center, su gerente general Francisco Campo, junto al equipo técnico de la

empresa, presentó a arquitectos, desarrolladores inmobiliarios, diseñadores, carpinteros de aluminio y medios, los beneficios de esta nueva abertura corrediza premium.

En el evento pudieron admirar de primera mano sus altas prestaciones, certificadas en ensayos técnicos del LATU.

Su sistema de hoja con movimiento perpendicular al marco gracias a la tecnología del herraje diseñado y fabricado por Roto Frank en Alemania, asegura un cerramiento perfecto.

Sus rodamientos de alta precisión permiten un deslizamiento suave y silen-

cioso para el tamaño y peso de la hoja. El doble contacto entre marco y hoja con burlete de EPDM garantiza la eficiencia térmica y acústica.

La innovadora función Soft Stop permite el cierre suave de las hojas, sumada a la comodidad de su ergonómica manija de precisión. La variedad de terminaciones y colores acompañan las tendencias estéticas de la arquitectura actual.

Bienvenida Summa Corrediza Pro, la abertura perfecta. Aberturas de alta gama de Aluminios del Uruguay. Con la calidad que marca su perfil.

    aluminios.com

Nuestra industria crece en innovación y es obra de todos.

En los 105 años de la Cámara de la Construcción del Uruguay renovamos nuestro compromiso con el trabajo uruguayo. Fabricamos productos que mejoran la vida de la gente y suman valor a los proyectos. Porque nuestra calidad evoluciona con la industria.

 **Aluminios del Uruguay**
La calidad marca nuestro perfil

VASA: Líder en la producción de vidrio en Latinoamérica

» Fundada en 1938, VASA es la empresa líder en la producción de vidrio para las industrias de la construcción, arquitectura, diseño y automotriz en Latinoamérica.

La compañía es fruto de la asociación de dos de los mayores fabricantes de vidrio del mundo: NSG Group – Pilkington y Saint Gobain, implementando la más avanzada tecnología en la manufactura de una amplia gama de productos. Actualmente tiene alrededor de 600 empleados y se encuentra presente con operaciones en cuatro países: Argentina, Uruguay, Bolivia y Paraguay. El centro de distribución de Uruguay, ubicado en Montevideo, tiene más de 15 años de experiencia en el mercado.

En octubre de 2022, después de cuatro años de mucho trabajo, se encendió el segundo horno en Cardales, Buenos Aires. La decisión de construir la nueva planta fue una respuesta al rápido crecimiento de la demanda de productos para los sectores de arquitectura y automotor en Argentina, Uruguay, Paraguay y Bolivia. La inversión alcanzó los US\$ 220.000.000 y tiene una capacidad de producción de 860 toneladas por día. Este nuevo horno, junto con el otro

ubicado en Llavallol, Buenos Aires, producen aproximadamente 1.100 toneladas por día.

VASA cuenta con distintas marcas que se abocan a cubrir diversas soluciones en la industria de la construcción.

Blindex, su marca estrella, es la línea de vidrios de seguridad número uno en la región. Dentro de la variedad de opciones que ofrece Blindex, se destaca Blindex solar, la línea de vidrios de control solar diseñada para superficies vidriadas que reciben radiación solar directa. Permite reducir sustancialmente el ingreso de calor radiante del sol, por lo que favorece el ahorro de energía en aire acondicionado, y también evita el ingreso excesivo de luz.

Asimismo, si se busca mejorar el confort por el aislamiento acústico y la aislación térmica, el doble vidriado hermético es una gran solución. Se trata de un componente prefabricado compuesto por un conjunto de dos o más vidrios float planos paralelos, separados entre sí

por un espaciador, herméticamente sellados a lo largo de todo su perímetro, que encierra en su interior una cámara estanca de aire deshidratado o gases inertes para mejorar el comportamiento térmico y acústico.

ViiO es la marca de vidrios decorativos. Cuenta con variedad de productos para revestimientos, cerramientos, divisores de interiores, espejos. También incluye una línea de vidrios texturados, que poseen en una o ambas caras un dibujo o textura decorativa que impide la visión clara y transmite la luz en forma difusa, brindando diferentes grados de translucidez e intimidad.

Además, VASA se encuentra desarrollando e implementando un proyecto llamado "Spray Coating". Esta nueva tecnología está orientada a potenciar la línea de vidrio de decoración de interiores, como el coverglass, permitiendo una variedad de colores más amplia, con lotes de producción mínimos y tiempos de entrega acortados.



VIDRIOS DE ALTA PERFORMANCE

Tu siguiente proyecto es con VASA

www.vasa.com.uy | [@vasauruguay](https://www.instagram.com/vasauruguay)



Un recorrido histórico de la construcción en el Uruguay

» Desde la fundación de las primeras ciudades en nuestro territorio hasta ahora hay más de tres siglos de historia. A lo largo del tiempo, distintos arquitectos e ingenieros nos han dejado innumerables reliquias constructivas, que hoy forman parte del patrimonio arquitectónico uruguayo. El historiador Alejandro Giménez Rodríguez, quien recientemente publicó su libro “Breve Historia de Montevideo”, hace un recorrido histórico de los grandes emblemas de la construcción nacional.



Época Colonial

Los inicios de las ciudades de lo que un día llegaría a ser el Uruguay, señaló Giménez, tenían la marcada característica de tener “una intención mayormente defensiva”, y por lo tanto un énfasis en la arquitectura “fundamentalmente militar”. Con un territorio como el nuestro, en una posición estratégica debido al puerto y colocado en la frontera de dos grandes imperios, no es de extrañar que se priorizara la defensa de las ciudades. Ejemplo de esto es la construcción en 1809 de la Fortaleza de Montevideo, diseñada por Do-

mingo Petrarca.

Si bien la arquitectura militar tenía gran importancia en este período, también se destacan construcciones religiosas de la época de la colonia, como la Catedral de Montevideo, de un estilo neoclásico, inaugurada en 1804, o la Iglesia de San Carlos, del mismo año, que es la iglesia con el plano original más antiguo del país. A su vez, es en esta época que comienza la edificación del Cabildo de Montevideo, diseñado por Tomás Toribio. El historiador destacó además la aparición de algunas “viviendas particulares muy

suntuosas” que hoy son museos históricos, como la casa de Fructuoso Rivera, ubicada en Rincón y Misiones, o la de Juan Antonio Lavalleja, en Zabala y 25 de Mayo.

Comienzos del Uruguay independiente

Según Giménez, es entrado el siglo XIX que “comienzan a aparecer arquitectos e ingenieros profesionales” provenientes de Europa, que traen consigo el estilo ecléctico característico de la época. Como ejemplo de este fenómeno, el experto mencionó al francés Víctor Rabú, cuyas obras, como la Capilla Jackson en el barrio de Aires Puros, tenían una fuerte influencia del gótico. También recordó al ingeniero piamontés Luis Andreoni, autor del Hospital Italiano, el Club Uruguay y la Estación Central de trenes. Otro europeo que dejó su huella en el patrimonio montevideano fue Carlo Zucchi, que junto a Rabú diseñó el emblemático Teatro Solís.

Primera mitad del siglo XX

Los comienzos del siglo XX, comentó el entrevistado, “mostraban esa cara del Uruguay desarrollado que estaba consolidando su identidad”, y “nos dieron qui-

zás los edificios más icónicos de la historia del país”. Además, la consolidación de la Facultad de Matemática en la década de 1880 permitió que el cambio de siglo viera una proliferación de arquitectos e ingenieros uruguayos formados en el país.

El historiador destacó el impulso de la obra pública que se dio durante el período batllista y los primeros 30 años del siglo. En ese sentido, mencionó como “quizás el más importante” al Palacio Legislativo, que se terminó de erigir en 1925, y que ostenta un estilo ecléctico grecorromano. También apuntó a una de las construcciones más singulares de la capital, el Palacio Salvo, inaugurado en 1928, que configura “el primer gran edificio privado”, y supo ser el más alto de Latinoamérica. La obra que termina de conformar esta tríada emblemática, para el autor, es el Estadio Centenario, construido para el primer Mundial de Fútbol en 1930.



A nivel de la construcción de vivienda, resaltó la aparición de estilos como el art nouveau, caracterizado por su inspiración en formas naturales, o el posterior art déco, una corriente que prio-

riza la sofisticación y las líneas geométricas. Ejemplos de este último son el Palacio Rinaldi, el Palacio Lapido y el Palacio Díaz, ubicados a escasos pasos entre sí a lo largo de la avenida princi-



TRANSBIANCO S.A.

**ARENAS Y GRANITOS TRITURADOS
DE SAN JOSÉ TEBLIX S.A.**

2323 4593 - 094 889587

teblixsa@gmail.com





pal montevideana. Un fenómeno que definió urbanísticamente la capital fue el remate de parcelas por parte de empresarios como Francisco Piria, ejemplificado en barrios como Flor de Maroñas, Jacinto Vera y Belvedere. Otra obra que cambió radicalmente la conformación de Montevideo fue la creación de la Rambla Sur. El proyecto, finalizado en la

década de los 30, generó 180.000 metros cuadrados de terreno ganado al mar, a la altura de donde hoy se encuentra la Embajada de Estados Unidos. A su vez, Giménez señaló las “grandes infraestructuras turísticas” que aparecieron en esta época, como el Hotel de los Pocitos, antiguamente ubicado en la rambla del mismo nombre, y el

Hotel Carrasco.

Segunda mitad del siglo XX

Durante el transcurso del siglo, “Uruguay comienza a ingresar en una crisis económica que se prolonga hasta la década de 1980”, apuntó el autor. Esta crisis se vio reflejada en la “disminución del volumen de obras públicas”, aunque el especialista mencionó algunos edificios que corresponden a este período. Uno de ellos fue el Cilindro Municipal, un local para espectáculos construido en los años 50. Este período también vio el desarrollo de varias obras a nivel infraestructural, como en la red vial, la construcción de los primeros puentes binacionales, y la represa de Salto Grande durante la dictadura.

En lo que respecta a vivienda, hay dos focos en el país en los que se da un boom constructivo en altura, como en la rambla de Pocitos entre los 40 y los 60, y más tarde en Punta del Este. El estilo de mitades de siglo se caracteriza por sus líneas rectas, ausencia de adornos y ventanales de gran superficie. Durante esta época aparecen también muchas cooperativas de vivienda.

Tras la apertura democrática

Sobre finales de siglo, el historiador destacó la construcción de la Torre Joaquín Torres García, mejor conocida como la Torre de Antel, diseñada por el arquitecto Carlos Ott en 2002. Ott también fue el autor del edificio del Museo de Arte Contemporáneo Atchugarry (MACA), cerca de Punta del Este, inaugurado 20 años después.

A nivel urbanístico, Giménez destacó algunas plazas creadas en la capital en los últimos años, como la Líber Seregni, el Parque Idea Villarino o el Parque Débora Céspedes en el Cerro. Para el entrevistado, la tarea del urbanista en la actualidad es “hacer a la ciudad cada vez más amigable”, y consideró que estas iniciativas iban en esa dirección.

La industria del hidrógeno verde podría generar hasta US\$ 30.000 millones de inversión para 2040

» Un estudio encomendado al Observatorio de Energía y Desarrollo Sostenible de la Universidad Católica del Uruguay (UCU) por la Cámara de Construcción del Uruguay (CCU) concluye que, para 2040, las inversiones en el sector productivo del hidrógeno verde podrían alcanzar los US\$ 30.000 millones. A su vez, evidencia que el consumo de agua de esta industria sería “marginal” respecto a los usos actuales.

Para sustituir los combustibles fósiles y poder llevar a cabo una transición energética global, se espera que el hidrógeno verde desempeñe un rol protagónico y fundamental. En esa transición que impulsa una industria naciente, donde fábricas, automóviles, barcos, aviones y camiones

reemplazarán combustibles convencionales por uno producido a partir de la electrólisis del agua, Uruguay tiene una “muy buena oportunidad”. Según especialistas, en caso de que el país potencie esta industria y aproveche los factores habilitantes que tiene para su desarrollo, el hi-

drógeno verde podría transformarse en el principal sector productivo del Uruguay para 2040.

El Ministerio de Industria, Energía y Minería (MIEM) estableció en una hoja de ruta que, para 2030, a la matriz de energías renovables que comprende energía eólica y solar, que



En **Berkes** somos referentes en las áreas de construcción, vial, eléctrica, industria y energía gracias a nuestra vocación que desafía los límites.

Por eso hemos realizado obras en más de 25 países y seguimos creciendo con oficinas en **Uruguay, España, India y Dinamarca.**

berkes.com.uy

Berkes
Proyección sin límites.

Factores habilitantes para proyectos



características de la zona y su cercanía con puertos y fuentes de energía, para que se garantice y se facilite el desarrollo de este tipo de proyectos, buscando optimizar el LCOH.

Por último, se señala que en el período comprendido entre 2031 y 2040, la inversión tendrá su origen principalmente en el sector privado y se situará entre los US\$ 25.000 millones y los US\$ 30.000 millones.

Una infraestructura adecuada

La infraestructura con la que cuenta actualmente el país y la prevista para el comienzo de la producción es la adecuada para desarrollar la industria de cara a 2030.

Por otro lado, la hoja de ruta distingue proyectos de mediana escala, que cuentan con electrolizadores de 150 a 300 MW y proyectos de gran escala, con electrolizadores de 200 a 500 MW, que tendrán necesidades diversas según su tamaño, producto final y su destino.

Los proyectos de mediana y gran escala requerirán la instalación de energía renovable propia, los proyectos de metanol, combustibles sintéticos y fertilizantes demandarán el

cuenta con 1.800 megavatios (MW), se le adjuten 1.200 MW extra, algo que representaría unos US\$ 1.500 millones de inversión.

Estas inversiones se desparramarían en áreas como la red eléctrica, transporte y exportación, incorporación de electrolizadores y plantas de producción de derivados. Para el segundo período, comprendido entre 2030 y 2040, el estudio presentado apun-

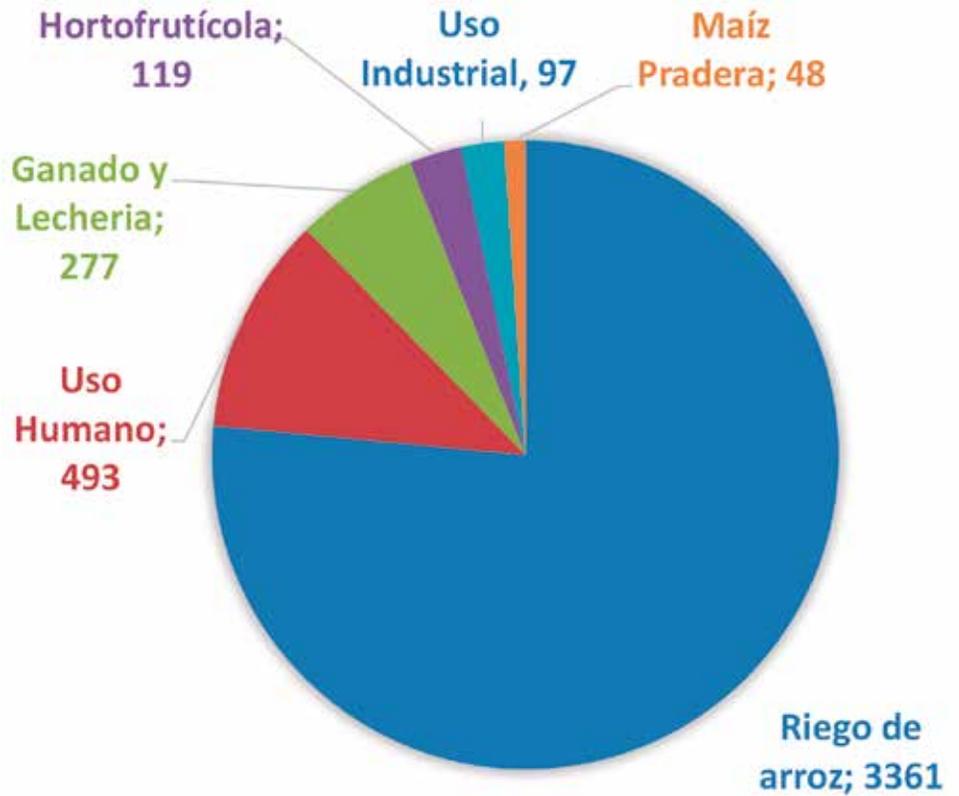
ta a pensar en un desarrollo común de infraestructuras, con una mirada integral y que promueva el desarrollo de sinergias, pensando principalmente en los costos de LCOH (costo nivelado del hidrógeno, según sus siglas en inglés) competitivos en el mercado internacional.

Para ello, se propone analizar los polos de desarrollo productivo más convenientes según su ubicación,

| Área | Necesidades |
|--|--|
| Electrolizadores | Capacidad: 600 MW. Inversión estimada: US\$ 600 millones |
| Energía eólica y solar | Capacidad: 1200 MW. Inversión estimada: US\$ 1500 millones |
| Plantas para producción de productos derivados | Se deberán incorporar plantas con distintos componentes, según el producto final. Inversión estimada US\$ 600M. |
| Red eléctrica | Dependiendo de la localización y los tamaños de los proyectos, la infraestructura de red proyectada al 2030 podría ser suficiente. La combinación de proyectos que incrementen la demanda flexible y aumenten la generación renovable pueden fortalecer el sistema eléctrico nacional. Una buena planificación de sitios puede permitir desarrollar los proyectos esperados utilizando la red (sin costos adicionales importantes). |
| Transporte y exportación de productos | La red de puertos, viales, vías férreas existentes estarían en condiciones (con mejoras) para manejar los volúmenes esperados. Dependiendo de la localización, el transporte "short haul" será conveniente hacerlo por barcasas (Paysandú), tren (Paso de los Toros) o camión (Rivera u otros). |
| Transporte y exportación de productos (cont.) | Puertos: Por ejemplo, 600 MW de electrolizadores podrían resultar en aproximadamente 290 kton de metanol verde anuales (24/365). Volumen razonable para Montevideo y Nueva Palmira, quizás incluso para Fray Bentos y Paysandú. No obstante, no sería previsible inversiones significativas en infraestructura pública existente. |

acceso a fuentes de CO2 biogénico y los proyectos de exportación requerirán infraestructura portuaria. En este sentido, los encargados de realizar el estudio explicaron que, teniendo en cuenta la capacidad eólica onshore y offshore y la capacidad fotovoltaica del territorio nacional y cómo se distribuye a lo largo de los 19 departamentos, además de la red ferroviaria actual, existen conveniencias a la hora de elegir dónde construir la infraestructura, según el producto al que se apunte. Respecto del amoníaco, mostraron que, debido a su compleja logística y su toxicidad, además de que no existe infraestructura en Uruguay para este producto, la cercanía a los puertos, el acceso a recursos hídricos y la lejanía de zonas pobladas, hacen que las zonas con potencial de desarrollo de cara a 2030 para el amoníaco se encuentren en el litoral oeste y la zona costera este, además de Paso de los Toros, teniendo en cuenta el tren y el acceso fluvial

CONSUMO DE AGUA SEGÚN USO (HM³/AÑO)





en Montevideo.

Por su parte, respecto del metanol y los combustibles sintéticos, los especialistas contaron que existen terminales fácilmente adaptables para su manejo, el transporte utilizado para corta distancia como camiones, ferrocarril o barcasas podrían participar de la cadena logística y el acceso a CO2 y a puertos o servicios ferroviarios, además del acceso a recurso hídrico, las principales zonas con potencial de cara a 2030 son Paysandú, Fray Bentos, Nueva Palmira, Pueblo Centenario y Tacuarembó.

El consumo de agua para la producción del hidrógeno verde será “marginal”

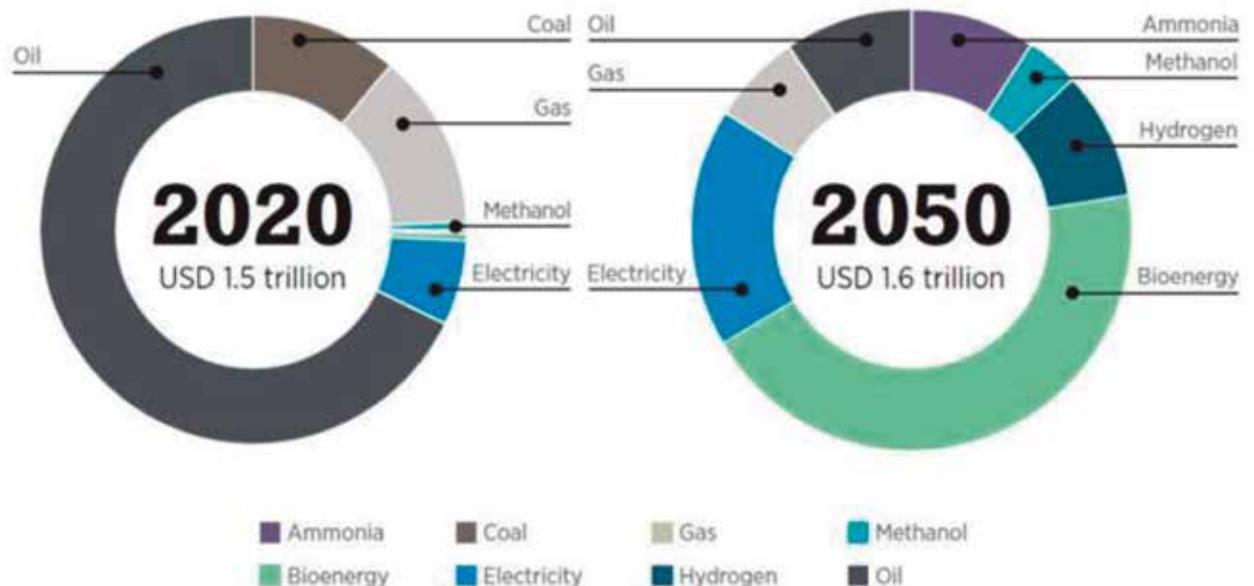
El consumo de agua es un factor fundamental a tener en cuenta a la hora de evaluar la viabilidad de proyectos de estas características. Al respecto, el análisis concluye que el consumo de agua para producir hidrógeno verde será marginal respecto a los usos actuales y los recursos hídricos con los que cuenta el país.

Según datos del MIEM, para producir un kilogramo de hidrógeno se necesitan entre 18 y 25 litros de agua, pero el estudio del Observatorio de la Universidad Católica estimó, como referencia y “tomando números exagerados”, según manifestaron sus autores, 45 litros por kilogramo de hidrógeno.

Tomando esa referencia y produciendo las cantidades estipuladas por la hoja de ruta del MIEM, el consumo de agua disponible subiría nueve puntos básicos, lo que se traduce en el 0,9% del total.

Actualmente, según el documento, se estima que Uruguay tiene 92.000 hectómetros cúbicos disponibles de agua, de los que, anualmente, tan solo se utilizan 4.400, lo que significa menos del 5%. Al respecto, los expertos señalaron que Uruguay no capitaliza y aprovecha el agua de lluvia, dado que no tiene la infraestructura necesaria para captarla y almacenarla. “Uruguay es un país seco, donde llueve mucho”, ironizaron.

Cambio en el valor del comercio de energéticos hacia 2050



Ferrocarril Central: una transformación logística para el Uruguay

» El proyecto Ferrocarril Central podría considerarse la obra de infraestructura vial más significativa de los años recientes. Inaugurado oficialmente el 2 de abril de 2024, el proyecto incorpora un modo de transporte complementario, competitivo y sustentable. Incluye 273 kilómetros de vías férreas reconstruidas y nuevas entre el puerto de Montevideo y la planta de UPM 2, a 12 kilómetros al sur de Paso de los Toros, permitiendo la circulación de trenes de carga a 80 kilómetros por hora y 22,5 toneladas por eje.

La moderna red ferroviaria, construida bajo estándares europeos avanzados, incluye rieles soldados, durmientes de hormigón y un sistema de señalización de alta seguridad que puede detener automáticamente un tren si no se cumplen las velocidades establecidas.

Tiene además el potencial de, en un futuro, transportar pasajeros entre Montevideo y la localidad de 25 de Agosto en Florida. El Ferrocarril Central permitirá el transporte de hasta cuatro millones de toneladas de carga al año, atravesando los departamentos de Mon-

tevideo, Canelones, Florida, Durazno y Tacuarembó. El primer tren, procedente de la planta de UPM 2, transportó 832 toneladas de pasta de celulosa hasta el puerto de Montevideo, marcando una nueva etapa en la logística y tecnología de transporte en Uruguay.



UVA



**Construyendo juntos
el futuro de este gran país**

La industria de la construcción impulsa el desarrollo y edifica el futuro prometedor que queremos. En el 105º aniversario de la Cámara Uruguaya de la Construcción sigamos forjando con dedicación y trabajo los cimientos del futuro Uruguay.

Ingener



Además de mejorar la conexión entre Montevideo y el interior, este proyecto potencia el desarrollo económico y logístico de la región al reducir el tráfico de camiones, disminuir costos de transporte y emisiones de CO2. Dado esto, aumenta la competitividad de la celulosa uruguaya en los mercados internacionales y se abre la red ferroviaria a otras empresas interesadas.

Más de 3.500 personas trabajaron directamente en el proyecto, con un 90% de mano de obra uruguaya.

El Centro de Control de Tránsito Ferroviario del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOF), ubicado cerca de la Torre de las Comunicaciones en Montevideo, es el cerebro opera-

tivo del Ferrocarril Central. Gestiona los movimientos de los trenes, planifica horarios y adjudica itinerarios, con una frecuencia de hasta siete viajes diarios de ida y vuelta entre Montevideo y Paso de los Toros. El proyecto incluye la construcción de un tramo de vía doble inicial de 26 kilómetros, una docena de vías secundarias, un tramo de vía para acceso industrial y más de 40 puentes ferroviarios. Contempla la modalidad de bypass en varios centros poblados, la rectificación de curvas para mayor seguridad y la instalación de sistemas de barreras automatizadas en cruces a nivel para garantizar la seguridad vial. Además, se construyeron trincheras viales, puentes, pasajes superiores e inferiores, y caminería rural. Más de 3.500 personas trabajaron directamente en el proyecto, con un 90% de mano de obra uruguaya.

Colaboración público-privada

El consorcio encargado, Grupo Vía Central, está compuesto por las empresas uruguayas Saceem y Berkes, la española Sacyr y la

francesa NGE. Saceem, fundada en 1951, es una empresa uruguaya de ingeniería y construcción con experiencia en infraestructura, transporte, logística, energía y más. Berkes, fundada en 1939, es otra empresa uruguaya consolidada en ingeniería y construcción con proyectos en varios países. Sacyr es un grupo global presente en más de 20 países, enfocado en infraestructuras sostenibles. NGE, empresa francesa de ingeniería y construcción, opera en más de 14 países con un volumen de negocios anual superior a 2.500 millones de euros. El consorcio trabajó a través de un proyecto de participación público-privada (PPP) supervisado por el MTOF, y se encargará del mantenimiento de la obra durante 15 años. En Canelones, se realizó un desvío para el Grupo Ras, que inauguró en 2020 el Polo Logístico Ruta 5, con ramales ferroviarios y una terminal de contenedores. Otros operadores también han mostrado interés en utilizar la infraestructura ferroviaria.

El consorcio encargado, Grupo Vía Central, está compuesto por las empresas uruguayas Saceem y Berkes, la española Sacyr y la francesa NGE.

Hoja de ruta

José Luis Falero, ministro de Transporte y Obras Públicas, destacó en el foro "Encuentro de Protagonistas" el interés de operadores privados en usar el tren para transportar carga entre los tramos Chamberlain-Tres Árboles y Queguay-Salto, por lo que se están evaluando licitaciones para ampliar la red en esas

áreas. Además, casi se ha finalizado un contrato con Ancap para utilizar el Ferrocarril Central y transportar pórtland y combustibles mediante una conexión Durazno-Paysandú.

El primer tren, procedente de la planta de UPM 2, transportó 832 toneladas de pasta de celulosa hasta el puerto de Montevideo, marcando una nueva etapa en la logística y tecnología de transporte en Uruguay.



Falero también informó sobre el interés de operadores privados del noreste del país en utilizar el tramo ferroviario inconcluso entre Salto y Chamberlain, para complementar con el transporte fluvial y carretero y transportar mercaderías procedentes de Paraguay, entre otros países de la región. El MTOP espera tener una hoja de ruta con alternativas financieras para finalizar la construcción de la vía férrea entre Paso de los Toros y Salto antes de que termine la actual administración de gobierno.

Luis Ceiter, asesor de la cartera, analizó la "revolución del sistema ferroviario" y su relación con el sistema portuario. Destacó que el ferrocarril es mucho más eficiente comparado con las 400.000 toneladas anuales anteriores. Asimismo, mencionó la necesidad de compatibilizar sistemas de control de tráfico, rehabilitar otras líneas ferroviarias, capacitar al personal y abordar el transporte de pasajeros.

El proyecto incluye la construcción de un tramo de vía doble inicial de 26 kilómetros, una docena de vías secundarias, un tramo de vía para acceso industrial y más de 40 puentes ferroviarios.



SALUDA A LA CÁMARA DE LA CONSTRUCCIÓN EN SU NUEVO ANIVERSARIO

La pintura que eligen los que saben



Calidad en pinturas

ENCONTRANOS EN:

MONTEVIDEO

- Sucursal Cordon: Constituyente 2002 esq. Jackson - Tel.: 2410.7468 • Sucursal Pocitos: Juan Benito Blanco 1209 - Tel.: 2708.5946
- Sucursal Malvin: Av. Italia 3950 esq. Solferino - Tel.: 2507.9835 • Sucursal Carrasco: Carlos Sáez 6438 esq. Arocena - Tel.: 2606.0170
- Sucursal Prado: Luis A. Herrera 4499 esq. Millán - Tel.: 2336.5913

INTERIOR

- Sucursal Lagomar: Av. Giannattasio Km. 22 - Tel.: 2683.1201 • Sucursal Las Piedras: Instr. del año XIII 543 esq. Torres García - Tel.: 2386.3485
- Sucursal Zona Este: Ruta 101 Km. 24.200 - Tel.: 2219.0372 • Sucursal Maldonado: Santa Teresa s.n esq. Florida - Tel.: 4225.6518
- Sucursal Punta del Este: Av. Pedragosa Sierra esq. San Francisco Pda. 5 - Tel.: 4249.6029
- Sucursal Paysandú: Av. España 1503 esq. Juncal - Tel.: 4724.7051

