



Obras del viaducto en la rambla portuaria
FOTO: JOSEMA CIGANDA

MES la diaria DE LA CONSTRUCCIÓN

MARTES
26.10.2021
año 16

En el primer semestre de 2021 el sector ya creció 8,8%. **2**

UPMII: la inversión más importante de la historia del país. **6-7**

Mujeres reclaman más oportunidad para ingresar a las obras. **12-13**



Gustavo Robayna, Luis Lacalle Pou y Ubaldo Camejo, durante el acto por el Día de la Construcción, el 18 de octubre, en el hotel Hyatt Centric Montevideo.
FOTO: ERNESTO RYAN

Construcción: en el primer semestre de 2021 **el sector ya creció 8,8%**, el doble que la economía del país

Además de las grandes obras de infraestructura que se vienen ejecutando, se espera un incremento récord de la construcción de viviendas

El lunes 18 de octubre se conmemoró el Día de la Construcción por vigésima vez. Con la consigna “Construyendo el Uruguay del futuro”, la Cámara de la Construcción del Uruguay (CCU) organizó una actividad en el salón Ballroom del hotel Hyatt Centric Montevideo, que contó con la presencia del presidente Luis Lacalle Pou, el secretario de la Presidencia, Álvaro Delgado, el prosecretario Rodrigo Ferrés, los ministros de Transporte y Obras Públicas, José Luis Falero, de Industria, Energía y Minería, Omar Paganini, de Trabajo y Seguridad Social, Pablo Mieres, y de Vivienda y Ordenamiento Territorial, Irene Moreira, así como de los intendentes de Montevideo, Carolina Cosse, y de Canelones, Yamandú Orsi, entre otras autoridades.

Diego O’Neill, presidente de la CCU, destacó en su oratoria que en 2020 la construcción fue “el único sector de la economía que creció”, y señaló que durante el primer semestre de 2021, mientras la economía del país creció 4,1%, la industria de la construcción lo hizo 8,8%; asimismo, calculó que el año cerrará con una expansión de entre 6% y 8%.

Vale recordar que en este momento el sector está ejecutando dos grandes obras en el país, es decir, la segunda planta de celulosa de UPM y el Ferrocarril Central (conexa con UPM), que representan 20% de la ocupación del rubro, pero, según O’Neill, se está trabajando en el impulso a la construcción de edificios y viviendas, y destacó que en el período enero-agosto de este año ya hay 3.300 viviendas para ser promovidas por la ley de vivienda de interés social y

que a fin de año se estaría alcanzando una cifra récord.

“Desde el punto de vista de la ocupación, la construcción es una de las principales fuentes de empleo; según la Encuesta Continua de Hogares, ronda casi 8% del empleo, cerca de 120.000 trabajadores, entre personal directo de obra y los otros”, dijo O’Neill.

El presidente de la CCU también destacó la incorporación de la mujer a la industria “en las áreas técnicas y administrativas, pero también en el sector de obra, buscando la equidad de género, con capacitaciones para crear puestos de trabajo de calidad”. Según O’Neill, en 2020 no hubo destrucción de puestos de trabajo, a pesar de la pandemia de covid-19, y este año se estima que habrá un crecimiento de la mano de obra similar al de la actividad, de entre 6% y 8%. ■

Diego O’Neill es el presidente de la Cámara de la Construcción del Uruguay desde 2018. El rubro en el que se maneja acordó el año pasado, en medio de la pandemia, un convenio colectivo que no implicaba la pérdida de salario real para los trabajadores. El líder de la gremial empresarial conversó con *la diaria* sobre las particularidades de la relación con los obreros y dio su visión sobre cómo pueden mejorar las negociaciones.

¿Cómo describirías la relación empleado-empendedor dentro de la industria de la construcción?

Creo que es una relación buena. La industria de la construcción tiene algunas particularidades: hay alta rotación de trabajadores, porque se hacen los contratos por determinada obra y, una vez que se termina la obra, termina el vínculo contractual, excepto en un porcentaje de trabajadores que son permanentes, que van por la misma empresa de una obra a otra. Yo te diría que esos trabajadores permanentes generan un sentido de pertenencia y un vínculo bueno, en el que en muchas oportunidades reciben apoyos de las empresas ante distintas situaciones que tienen que enfrentar, como para comprar una vivienda o un vehículo o ante alguna situación de enfermedad o lo que sea, y que, en general, van progresando dentro de la empresa en lo que tiene que ver con su remuneración. Con el que no es permanente, si bien puede haber ese tipo de situaciones, como el vínculo es a término, puede ser menos cercano, pero en general es un relacionamiento bueno, de tirar juntos para el mismo lado.

¿Y cómo es la relación institucional entre el sindicato y el empresariado?

La construcción tiene una tradición muy larga de negociación, que comenzó con la ley que instaló los Consejos de Salarios [que se promulgó en 1943]. Después tuvimos

O'Neill: en la construcción hay una “relación buena”, pero las negociaciones podrían ser “con menos enfrentamientos”

El presidente de la Cámara de la Construcción dijo que “no por la conflictividad es que los convenios terminan siendo mejores” y pidió “avanzar a algo más colaborativo”

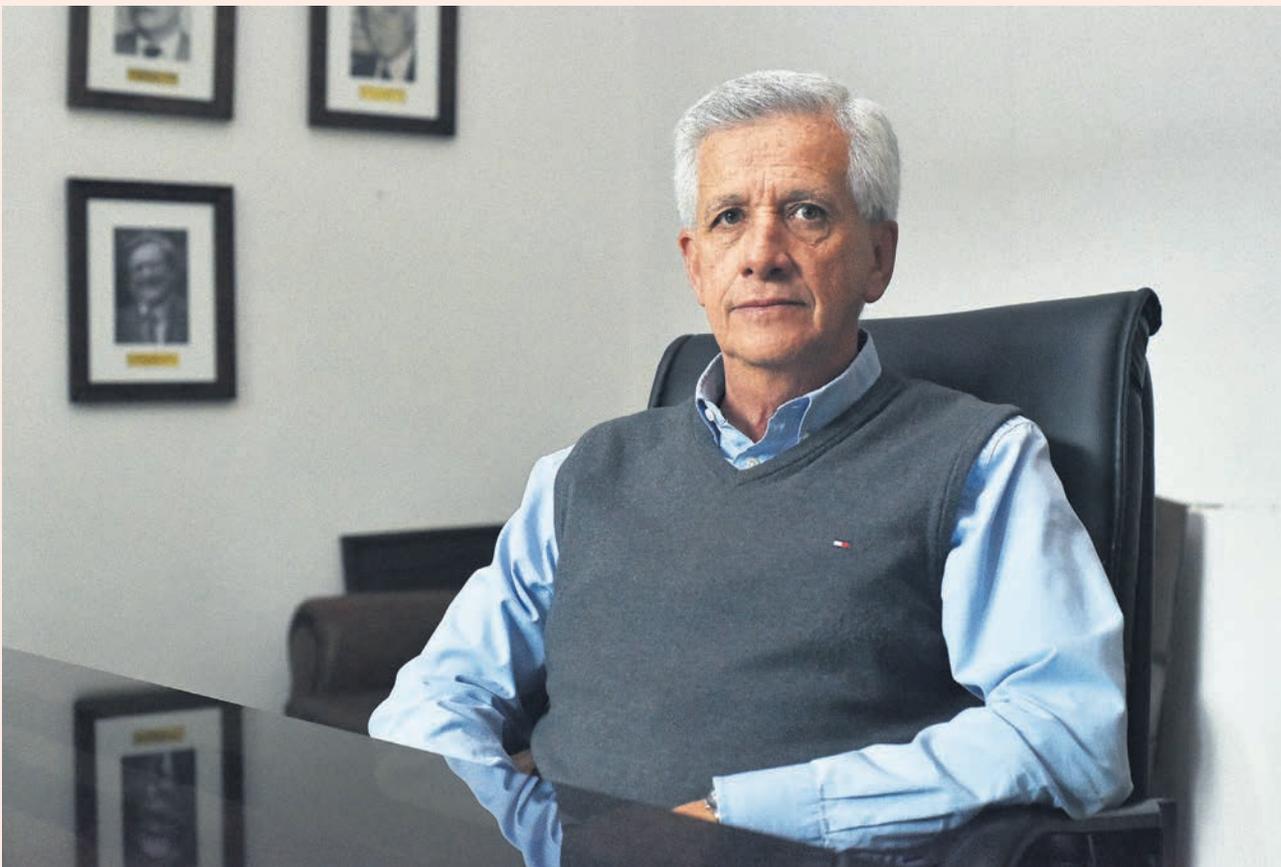


FOTO: FEDERICO GUTIÉRREZ

una interrupción en la dictadura, aunque se mantuvieron algunos contactos informales, pero ya en la salida de la dictadura se instalaron los Consejos de Salarios y aun cuando después, en la década de 1990, se dejaron sin efecto, la construcción siguió negociando sus convenios colectivos y ha desarrollado una tradición de negociación muy fuerte de construcción de acuerdos. Y a partir de la huelga de 1993 se crearon los fondos sociales de la construcción; ese también ha sido un ámbito de trabajo permanente de colaboración. Estos fondos son para ayudar al trabajador y a su familia en temas de formación, también en temas

de vivienda o en temas más sociales, como de salud, de recreación, y ese es un ámbito de trabajo colaborativo bien interesante. Por ejemplo, el año pasado abrimos un primer centro de atención a la infancia para la zona de Aparicio Saravia y General Flores [en el barrio Piedras Blancas] y ahora abrimos un segundo centro, hace aproximadamente un mes, en Bella Italia. Son obras muy buenas, en eso tenemos muchas coincidencias. No quita que hay otras cosas en las que, obviamente, no tenemos tantas coincidencias o que aspiraríamos a resolver las diferencias en un ámbito más colaborativo y menos confrontativo.

Tenemos un área más colaborativa y de repente otras etapas en las que todavía hay cierta rispidez o cierta actitud de confrontación.

¿En qué momentos suele ser esa confrontación?

Por ejemplo, el convenio especial en UPM nosotros entendemos que podríamos resolverlo sin estos niveles de conflictividad. Nos parece que sería bueno para todos y que los resultados serían similares. No por la conflictividad es que los convenios terminan siendo mejores. Entendemos que ahí deberíamos avanzar a algo más colaborativo. Podríamos hacerlo con menos enfrentamiento, con menos

confrontación, con menos conflictividad, y eso sería bueno para todos.

El año pasado la construcción fue uno de los pocos rubros que acordaron un convenio colectivo que no significaba una pérdida de salario real para los trabajadores. ¿Cómo fue llegar a ese acuerdo?

El Poder Ejecutivo propuso un convenio puente por un año por la pandemia. A nosotros justo se nos había vencido el convenio colectivo en abril y nos pareció que era mejor tratar de descolgarnos de ese convenio puente. El sindicato también acompañaba esa postura y el Ejecutivo nos dio luz verde, así que hicimos la negociación colectiva. La construcción ha tenido durante unos cuantos años una mejora del salario real por encima de la media en la economía; evidentemente, no estaba planteado seguir mejorando, pero también nos pareció que se podía mantener el salario, porque con el escenario de actividad que estaba por delante, con la inversión de UPM, con las modificaciones que el Ejecutivo hizo tanto al decreto de vivienda promovida como a los proyectos que tomaron por la Comap [Comisión de Aplicación de la Ley de Inversiones], iba a llegar un buen nivel de actividad, lo que se confirmó con el tiempo, entonces entendimos que podíamos ir a un convenio con esas características de mantenimiento del salario.

Actualmente las obras de UPM y el Ferrocarril Central explican buena parte de la ocupación en la construcción. ¿Qué pasará cuando terminen?

Sería bueno ampliar la inversión pública que está prevista en el Presupuesto a través de instrumentos de financiación alternativos. Algunos ya se plantearon, como el fideicomiso para los asentamientos o los contratos Crema que va a sacar el Ministerio de Transporte para obras viales. Sería importante profundizar ese camino y generar más instrumentos y, por tanto, más obra pública. ■

Diverio: “El trabajador de la construcción es protagonista fundamental en todas las conquistas”

El presidente del Sunca también remarcó el “respeto” que existe entre empleados y empleadores y ratificó que “es muy difícil avanzar” sin los trabajadores “organizados en la calle”



Daniel Diverio, presidente del Sindicato Único Nacional de la Construcción y Anexos (Sunca), afirmó que el trabajador de este rubro “es consciente” de sus derechos y que los reafirma en cada negociación con los empresarios. Además, aseguró que “el secreto” para que el sindicato logre acuerdos en los convenios colectivos es la lucha en cada obra. En diálogo con *la diaria*, el sindicalista se refirió al vínculo que mantienen con la patronal.

¿Cómo describirías la relación entre empleado y empleador en el rubro de la construcción?

El trabajador de la construcción es protagonista fundamental en todas las conquistas y el avance que

hemos tenido, es un trabajador que es consciente y que tiene conocimiento de sus derechos. En ese marco, también el empleador respeta el papel que juega el trabajador. Eso es muy importante, porque a la hora de tener que ir a buscar trabajo el que te está contratando sabe bien que sabés con claridad cuáles son los laudos, cuáles son las normativas, cuáles son los convenios colectivos. Quizás con más conocimiento o con menos conocimiento, pero en general se sabe eso. Tiene conocimiento de sus derechos porque fue parte de la construcción de esos derechos. Por eso la relación, más

allá de las relaciones individuales que pueda haber, es de respeto del empleador hacia el trabajador y también del trabajador, sabiendo que el empleador es, justamente, el que define la contratación. Empleados y empleadores coincidimos en que la forma de negociación con la mesa bipartita ha sido la que ha permitido resolver de mejor manera los temas, cada uno respetando y defendiendo sus intereses legítimamente. Pero hay que entender que nosotros hablamos de la negociación como un tema central, no a partir de que se encuentra el ejecutivo del sindicato con las direcciones de las distintas gremiales. Esto tiene mayor profundidad cuando logramos –y ahí está la base, el secreto de por qué avanzamos en ese sentido– el respeto de la negociación a partir del centro de trabajo.

¿Cómo es la relación entre sindicato y empresariado?

A medida que el sindicato, los trabajadores, nos organizamos y nos fortalecemos, en la mesa de negociación empiezan a generarse mejores resultados. La relación entre trabajadores organizados en el Sunca y las distintas gremiales empresariales es de mucho respeto, de que tenemos claro que nosotros tensamos la cuerda, pero siempre respetando la mesa de diálogo como una herramienta fundamental para resolver las diferencias que podamos tener. Por eso la industria de la construcción hoy cuenta con muchos convenios colectivos que tienen herramientas en que compartimos su funcionamiento y su dirección. El caso más concreto son los fondos sociales, en los que la dirección es compartida entre el sector empresarial y los trabajadores.

¿Cuánto cambió la negociación colectiva tras la asunción del actual gobierno?

Está claro que tanto con el gobierno progresista como con este, si los trabajadores no estamos organizados en la calle, es muy difícil avanzar. Sin trabajadores organizados no hay ningún escenario, de ningún gobierno, que permita avanzar. Está claro que hay gobiernos que son más sensibles que otros y no me cabe duda de que los gobiernos anteriores fueron más sensibles en este tema. Tenemos claro que este gobierno no va a derogar la ley de negociación colectiva porque pagaría un precio político muy alto, pero lo que hace es intentar que esa ley no cumpla con su objetivo. Por eso nosotros vemos que la anterior negociación colectiva, la octava ronda, fue por intermedio de un convenio puente. No solamente quiso rebajar los salarios, las pensiones y las jubilaciones,

“Tenemos claro que nosotros tensamos la cuerda, pero siempre respetando la mesa de diálogo como una herramienta fundamental para resolver las diferencias que podemos tener”.

sino que intentó y en parte logró que los trabajadores organizados no estuviéramos en la calle –que es el mejor escenario para gobiernos neoliberales para aplicar sus políticas–, sino que estamos viendo que en esta novena ronda de los Consejos de Salarios se aplica lo mismo, o sea, lo que hace el gobierno es llevar a una negociación de rebaja salarial y de precarización del empleo. Es cierto que quizás haya bajado algunos dígitos la desocupación, pero cuando empezamos a rascar cuáles son los empleos que se crearon empieza a asustarnos un poco, porque ahí están metidos los 15.000 jornales solidarios, que son empleos muy precarios, de 10.000 o 12.000 pesos por mes, en cualquier condición, los trabajadores que trabajan medios jornales, trabajos que son casi informales o ilegales; se contabiliza todo eso. Estamos viendo que hay una precarización del empleo

que es muy preocupante y por eso los trabajadores de la construcción estamos controlando, porque en una de las obras más importantes que tiene la industria hoy, que es el Ferrocarril Central, con 3.500 trabajadores, hay empresas que están intentando desregular, y lo estamos denunciando porque hay contratos de trabajo que se hicieron ahí con cientos de compañeras y compañeros que están lejos de lo que tiene que ser la normativa de la construcción. Estamos en un escenario que es mucho más complejo, porque el objetivo que tiene este gobierno es ofrecerle al mercado, a los inversores, mano de obra barata y desregulaciones. ■



DOBLE FESTEJO
Este Día de la Construcción nos encuentra celebrando nuestros primeros 70 años.

Esta industria es dinamizadora de todos los sectores, ya que sobre ella se generan posibilidades para el desarrollo de un país más competitivo y mejora la vida de las personas.

Gracias a todos los actores del sector por su entrega, determinación y compromiso.

saceem **70 años**
construyendo



Obra de la planta de celulosa de UPM. FOTO: ANDRÉS BARTET BRACHO, COMUNICACIÓN DE UPM

UPM II: la inversión más importante de la historia del país, pero también “la más grande en la historia” de la empresa

La firma del acuerdo entre la empresa finlandesa y el Estado uruguayo ya cumplió dos años; entre conflictos, discusiones políticas y un camino empedrado, las obras entran en su recta final, con la perspectiva de comenzar a funcionar en el segundo semestre de 2022

CAMILO SALVETTI

Si bien la decisión se tomó en 2016, no fue hasta julio de 2019 que se firmó el acuerdo entre la empresa finlandesa UPM y el Estado uruguayo para instalar una segunda planta de celulosa en el centro del país, la inversión más importante de la historia en nuestro territorio, pero también “la más grande en la historia de UPM, que ese es un punto que a veces se pasa por alto”, dijo a *la diaria* el gerente de Comunicación de la empresa, Matías Martínez. Se trata de unos 2.700 millones de dólares en la propia planta más otros 350 millones en obras para la comunidad y la logística y la infraestructura relacionadas.

A partir de la firma, según Martínez, “se empezó a trabajar junto con el Estado para ver cuáles eran las necesidades del proyecto, para poder generar las condiciones y el contexto para, de alguna manera, concretar la inversión”. Es que la relación de UPM con Uruguay atraviesa tres décadas: la empresa trabaja en el ámbito forestal desde los años 90 y en 2006 se instaló la primera planta de celulosa en Fray Bentos. Este trabajo continuado ha requerido un “diálogo permanente, no sólo a nivel central, sino también a nivel de los municipios”, y un trabajo de “intercambio y actualización con todas las intendencias”, además de que UPM “atravesó” seis períodos de gobierno desde que se instaló en Uruguay, “siempre con buen diálogo con todos los partidos”, añadió el

directivo, y sostuvo que la “reversión” que supone la segunda planta “es una muestra de confianza en el país, en su institucionalidad”.

No obstante, es innegable que tanto la instalación de la primera planta en su momento como el anuncio de la nueva en Paso de los Toros se enquistaron en la agenda mediática. Para Martínez, esto se debió a “la envergadura del proyecto”; sin embargo, la aparición casi al instante de colectivos como la Coordinación Nacional contra UPM y “UPM2 No” habla de otro tipo de problemas que una parte de la sociedad veía en la instalación de la planta. Si bien la preocupación de estas organizaciones tenía que ver con lo ambiental y la “entrega de soberanía”, desde otros colectivos la incertidumbre pasaba

por la llegada de miles de trabajadores en un período corto de tiempo, lo que durante la instalación de la planta de Fray Bentos había causado “ciertas tensiones sociales”, en palabras de Martínez. Estas tensiones refieren, por ejemplo, a relevamientos hechos por el Instituto del Niño y Adolescente del Uruguay (INAU) y la ONG El Paso en su momento, que constataron el aumento de denuncias por explotación sexual infantil y otros delitos asociados al mercado del sexo, como la trata de personas, además de problemas vinculados al abuso de alcohol y drogas.

“Si sabés qué es lo que genera una planta de estas, la pregunta es cómo me adelanto a atenuar esos potenciales efectos negativos”, apuntó Martínez. Para mitigar, de alguna forma, estas tensiones, desde UPM se apostó

por descentralizar el alojamiento de los obreros en lugar de concentrarlo –por ejemplo– en Paso de los Toros. Los alojamientos temporales se construyeron, además de en la localidad tacuareboense, en la ciudad de Durazno y los pueblos Carlos Reyles y Centenario. Actualmente las viviendas están casi al tope –aproximadamente unas 5.000 personas–. Se trata de 133 bloques habitacionales de 77 metros cuadrados en los que pueden vivir 12 personas, elaborados por la empresa local Volfer. Cada alojamiento cuenta con cuatro dormitorios y cuatro baños. Asimismo, la instalación de las viviendas requirió un importante desarrollo de saneamiento y fibra óptica, y en el caso particular de Carlos Reyles, una planta de ósmosis inversa para sacar el arsénico del agua de perforación, según constató *Telemundo* en su momento. Por otra parte, tanto con El Paso como con el Centro de Informaciones y Estudios del Uruguay, se desarrollaron talleres para trabajar “junto con la comunidad” sobre estos temas.

Entre las obras laterales que desarrolla UPM se encuentra el proyecto de una terminal especializada en celulosa en el puerto de aguas profundas de Montevideo, lo que supone una

inversión de 280 millones de dólares. Con el acceso por ferrocarril desde la fábrica hasta la terminal se espera crear una “cadena de suministro eficiente hacia los mercados globales”, de acuerdo con la web de la empresa. Actualmente, ya culminó la estructura y el techado del depósito de celulosa, que implica un área de 50.000 metros cuadrados, además de finalizar la línea de descarga para la futura operación del ferrocarril y continúan los trabajos en la dársena portuaria.

Sin embargo, la terminal portuaria y el acuerdo al que se había llegado con el Estado uruguayo implicaban profundizar el dragado del puerto de Montevideo y llevarlo a 14 metros, lo que generó conflictos en su momento entre el gobierno uruguayo y el argentino, luego de que este último enviara una nota al presidente de la delegación de Uruguay ante la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP) en la que se objetaba que el acuerdo era por 13 y no por 14 metros. Según lo que informó *la diaria* en su momento, la idea de Uruguay era lograr ante la CARP llegar a este metraje de dragado; de hecho, la abogada Lucía Etchebarne dijo en el periodístico *No toquen nada*, de Del

Sol FM, que UPM mandó a hacer barcos “diseñados para ingresar con ese calado” y para “transportar 50.000 toneladas de celulosa”. El contrato con UPM debería cumplirse; además, a este acuerdo ya existente se sumó la extensión de la concesión del Estado uruguayo a la empresa Katoen Natie.

Viejos y nuevos conflictos

Martínez dijo que “de alguna forma pueden haber cambiado algunos actores” respecto de la instalación de la planta de Fray Bentos, pero los cuestionamientos seguían siendo los mismos, sobre todo cuando hay “muchas aristas por cubrir”, y aseguró que hoy, “por ejemplo, ya hay respuestas concretas” y además “las realidades y los hechos te van marcando lo que realmente sucede”. De todas formas, consideró que “es bueno que existan distintas voces, necesidad de información; me parece que es muy saludable para el país y para la empresa”.

De todas formas, el 31 de agosto, cuando se tenía que firmar la renovación del convenio al que habían llegado anteriormente la Cámara de la Construcción, el Sindicato Único Nacional de la Construcción y Anexos,

UPM y el gobierno, no se pudo llegar a un acuerdo con los trabajadores, puesto que implicaba comenzar la “segunda etapa, que es la de montaje”. Según explicó Martínez, “se negocia de esa forma para tener un beneficio mayor para esta segunda etapa”.

Epílogo

Las obras civiles continúan al mismo tiempo que desde la planta de Fray Bentos llegan, en camiones, piezas y equipamiento necesarios para los siguientes pasos de la obra de la planta, que se encuentra en su etapa de montaje. Cerca de la planta culminó la construcción de una subestación de UTE y de una línea de alta tensión de 11 kilómetros que conecta con Rincón del Bonete, en Durazno.

Al mismo tiempo, en un nuevo vivero en Sarandí del Yi están por culminar las obras de estructuras y techado, además de la construcción del terraplén del tajamar, de unas 30 hectáreas, que será la fuente de riego del vivero, y, respecto de las obras para trabajadores, las estructuras metálicas para algunos edificios principales, tales como la “nave central”, el comedor, vestuarios y un área de manejo de insumos. ■



La obra del **Ferrocarril Central** superó la mitad de su avance a nivel global

El representante legal del Grupo Vía Central, Alejandro Ruibal, conversó con *la diaria* sobre el megaproyecto y su estado actual

LUCÍA GANDIOLI

El proyecto del Ferrocarril Central es una obra inédita en Uruguay. La rehabilitación de los 273 kilómetros de vía que unen el puerto de Montevideo con Paso de los Toros implicó el despliegue de un “collar de obras” a lo largo del trazado ferroviario, dijo a *la diaria* Alejandro Ruibal, representante legal del Grupo Vía Central, adjudicatario de la megaobra.

80% del nuevo trazado coincide con la vía troncal del antiguo Ferrocarril Central, que funcionaba entre Montevideo y Rivera; el 20% restante del antiguo recorrido cambió. Las modificaciones involucran “correcciones de curvas” y la eliminación de tramos de vía que atravesaban ciudades, a las que el tren ahora les pasará por el costado. El ferrocarril atravesará los departamentos de Montevideo, Canelones, Florida, Durazno y Tacuarembó.

“Es una obra preciosa, una obra de ingeniería que va a cambiar mucho el país. Es del tipo de obras necesarias no sólo porque generan empleo, sino por las actividades que se desprenden alrededor. El ferrocarril es uno de los medios de transporte más ecológicos y eficientes, contamina muchísimo menos que cualquier camión y rompe menos carreteras”, destacó el empresario.

Contrato y financiación

La construcción de la vía comenzó en agosto de 2019, luego de la firma del contrato de financiación en mayo del mismo año entre las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Grupo Vía Central –consorcio integrado por las empresas uruguayas Saceem (27%) y Berkes (6%), la francesa NGE (27%) y la española Sacyr (40%)–. El grupo



Alejandro Ruibal.
FOTO: ERNESTO RYAN

Planta de soldadura del Grupo Vía Central, en Florida. FOTO: ALESSANDRO MARADEI



obtuvo la obra tras una licitación mediante el mecanismo de participación público-privada. El contrato se firmó por 18 años: tres de obra y 15 de mantenimiento de la infraestructura.

Se trata de una inversión que ronda los 1.000 millones de dólares y su financiación se sostiene entre el dinero que aportaron las empresas accionistas y préstamos bancarios, explicó Ruibal. El Banco Interamericano de Desarrollo financiará hasta 300 millones de dólares y el Banco de Desarrollo de América Latina-CAF aportará otros 85 millones de dólares. También participan dos bancos privados, el italiano Intesa y el japonés Sumitomo, que sumarán otros 170 millones de dólares de financiamiento.

A su vez, CAF-AM Administradora de Activos financiará unos 315 millones de dólares en unidades indexadas mediante el fideicomiso financiero CAF-AM Ferrocarril Central.

Para el director de Saceem, con esta inversión “está cerrado” el alcance total del proyecto y no será necesario incrementar el fondo de financiación, salvo que surja alguna modificación extra en el futuro.

El plazo inicial previsto para la finalización de la obra era setiembre de 2022 –en línea con la fecha en que la empresa UPM 2 prevé comenzar a operar–, pero, a raíz de retrasos relacionados con la expropiación de terrenos, el gobierno actual decidió aplazar la culminación del contrato hasta mayo de 2023. Una vez que se termine la obra, el Estado deberá comenzar a pagar a las empresas el total de la inversión en cuotas durante 15 años. “Así nos recuperamos, pagamos a los bancos y esperamos que quede alguna ganancia”, dijo Ruibal.

La obra en detalle

Los viejos durmientes de madera y las placas de acero de la antigua vía se sustituirán por durmientes de hormigón y rieles que, por primera vez, irán soldados y serán elásticos. “Es una vía con un estándar bastante exigente y moderno”, expresó Ruibal. En primera instancia –etapa en la que se encuentra el proyecto– se realizarán obras de arte, como movimientos de suelos y construcción y reparación de alcantarillas, puentes y trincheras.

Las trincheras son “una especie de túnel sin techo”, explicó el empresario. Tienen como objetivo evitar los pasos de nivel. Para eso, se construye un puente para el paso del tránsito vehicular y el tren pasa por debajo. En total se construirán seis trincheras a lo largo de la vía, dos en Montevideo (Capurro y la ruta 102), dos en Canelones (Las Piedras y Borrazas), una en Florida (Calleros) y una en Durazno (Zorrilla de San Martín). Aún no se finalizó la construcción de ninguna.

Una vez terminados estos trabajos, se comenzará con la construcción del terraplén, sobre el que se coloca una capa de piedra partida o balastro, luego los durmientes y encima de estos, los rieles. Entre los durmientes y los rieles habrá una “goma de neopreno”, para que se generen “menos vibraciones” y “menos ruido” con el

pasaje del tren. Además, se reforzará la seguridad de la vía con un sistema de control que utilizará fibra óptica.

Para la fabricación de los durmientes de hormigón y soldadura de rieles se instaló una fábrica en Florida, departamento considerado “el epicentro de la obra”, porque se ubica “casi en la mitad del recorrido”, sostuvo Ruibal. En tanto, los rieles son importados, porque “no hay ese tipo de productos en Uruguay”: “Son barras de 12 metros que irán soldadas y se transformarán en barras de 240 metros”, comentó.

La colocación de los durmientes se realizará con el despliegue de dos “frentes –una especie de trencito con una máquina–”; uno saldrá desde Florida hacia el norte de la vía y otro hacia el sur. “La idea es que a medida que ese tren vaya llegando a los distintos puntos, las obras estén terminadas”, señaló.

El director de Saceem afirmó que la obra tiene un avance “un poco mayor a 50%” a nivel global. En “buena parte” del trazado ya terminaron las instancias de movimiento de tierra y obras de arte. En tanto, en el caso de “algunas obras más grandes, como las trincheras y el viaducto, se está en pleno trabajo”, dijo. Además, aseguró que “está listo el stock de balastro, se fabricó buena parte de los durmientes y los rieles están todos en Uruguay”.

Para llevar adelante todas estas obras en todo el país y las que quedan por delante fue necesaria la creación de miles de puestos de trabajo. “Hoy en día están trabajando un poco más de 3.000 personas de forma directa”, dijo el director de la empresa uruguaya, y aclaró que ese número no contempla “lo que se mueve alrededor”. Asimismo, opinó que esa cantidad de puestos de trabajo se va a mantener el año que viene.

Las expropiaciones

El director de Saceem manifestó que cuando se concretó la obra, “se estimó que en diez días iban a estar listas todas las expropiaciones necesarias para la traza de la vía”, pero al final ese proceso “demoró casi dos años”. “Eso provocó que tuviéramos que trabajar, frenar, ir para atrás y para delante. Ahora está todo liberado y para atrás no se puede ir”, expresó.

En total se han expropiado “algo menos de 1.000 terrenos” ubicados

a lo largo de toda la vía, con mayor concentración en zonas urbanas, sostuvo Ruibal, quien aclaró que no son 1.000 “terrenos enteros”: “En muchos casos, la faja necesaria se agrandó y se requirió un pedacito de terreno”, explicó. Asimismo, sostuvo que la cantidad de expropiaciones podrían haber sido “muchísimas más” si no se “hubiera optimizado la traza”.

El vínculo con UPM

Sobre la vía, los trenes podrán circular a una velocidad de “hasta 80 kilómetros por hora”, con una carga de “22 toneladas por eje”. La antigua vía soportaba una circulación de hasta 40 kilómetros por hora y alrededor de 14 toneladas.

Ruibal señaló que, si bien se suele asociar al tren con UPM y sin la existencia de la planta “no tendría sentido hacer el ferrocarril”, la empresa finlandesa utilizará sólo la mitad de su capacidad de carga –dos millones de toneladas por año–; el resto de la capacidad estará disponible para privados a los que les interese transportar su producción hasta el puerto de Montevideo, que podrán trasladar cualquier tipo de “cargas a granel” –es decir, bienes o materiales que se transportan sin empaquetar, en grandes volúmenes–, por ejemplo, granos, madera, productos químicos, frutas y verduras, contenedores que llegan desde la frontera, etcétera, explicó.

Además, Ruibal sostuvo que pueden desarrollarse estrategias logísticas, como la instalación de una “central de acopio de granos” en la que se carguen los vagones y luego sean trasladados hasta Montevideo o la construcción de depósitos en el futuro parque industrial, tecnológico y logístico de Canelones, sobre la ruta 5, a la altura del kilómetro 33.

No está previsto, por el momento, que se utilice la vía para el transporte de pasajeros, dijo Ruibal, pero aseguró que “están dadas las condiciones para que pueda circular un tren de pasajeros sobre la vía”. “Mi opinión es que cuando el tren esté terminado y [los privados] vean lo que es la infraestructura y que el tren funciona como una vía directa desde varios departamentos hasta la terminal de AFE, puede aparecer alguna línea de pasajeros”, manifestó. ■



La obra del **viaducto en la rambla portuaria** finalizará entre marzo y abril del año que viene

“La única solución es pasar a dos niveles”, porque “era casi imposible pasar entre el tránsito de camiones” en la rambla y ahora “va a llegar el tren” que utilizará UPM, afirmó el director del consorcio Saceem-Grinor, que lleva adelante la construcción

Saceem es una empresa uruguaya de construcción que trabaja en el país desde 1951 y su facturación anual supera los 250 millones de dólares; también opera en Paraguay, Perú, Chile y Colombia. El puente de la laguna Garzón, ubicado en la unión entre los departamentos de Maldonado y Rocha, y el Puente de las Américas, de Barra de Carrasco, Canelones, son algunas de las obras

que realizó el grupo constructor. Para este tipo de proyectos relacionados con lo urbano y la vialidad se formó un consorcio con Grinor SA, otra empresa vinculada al sector. En 2017, Saceem creó su área de concesiones, con el objetivo de participar en proyectos público-privados. A partir de este mecanismo, la empresa diseñó la iniciativa de construir un viaducto en la rambla portuaria de Montevideo. Fue el único interesado

y quedó como responsable de llevarlo adelante.

La obra requirió una inversión de 127 millones de dólares, que serán financiados con recursos de la Administración Nacional de Puertos y con un préstamo del Fondo Financiero para el Desarrollo de los Países de la Cuenca del Plata.

Alejandro Ruibal es el director del Grupo Saceem y vicepresidente de la Cámara de la Construcción del

Uruguay y contó a *la diaria* que la obra del viaducto, que comenzó en junio de 2019, finalizará entre marzo y abril del año que viene. La estructura tendrá 1.800 metros de largo, para transitar habrá dos rampas como accesos principales, de 250 metros cada una –ubicadas a la altura de la estación de la Administración de Ferrocarriles del Estado y en las cercanías de la Central Batlle–, dos rampas secundarias,

de 150 metros cada una, y un puente arco de 160 metros de largo. Tendrá tres carriles por la derecha y tres carriles por la izquierda.

Ruibal expresó que el objetivo principal de este diseño es “separar el tránsito urbano del tránsito pesado” que entra al puerto de Montevideo. Con la obra, se desviará el ingreso de los camiones al puerto para que ingresen directamente por el acceso norte. Así, según apuntó Ruibal, “se ganó un montón de área de la bahía, que se relleno y se están haciendo pavimentos”, y sumó que “el puerto se agranda”, porque la superficie debajo del viaducto pasa a ser “territorio del puerto”.

“El viaducto es necesario porque ya estaba colapsada la rambla, era casi imposible pasar entre el tránsito de camiones, los semáforos, y ahora

agregar que va a llegar el tren [de UPM]. La única solución es pasar a dos niveles”, señaló el director del Grupo Saceem. La empresa también forma parte del Grupo Vía Central, consorcio privado que está construyendo la obra del Ferrocarril Central.

“Imaginate que entre un ferrocarril de 500 metros de largo cortando la rambla, ¿cómo hacés? Y agregando más camiones, pues los puertos se siguen desarrollando”, señaló. Enseguida planteó que con esto no están “inventando nada”, porque así “se hace en todos los puertos del mundo”. “Cuando no hay más capacidad a nivel de piso, se pasa a distintos niveles”, enfatizó.

Ruibal dijo que el viaducto tiene las mismas características “que cualquier ruta nacional”. “Pueden ir los mismos camiones que van en la ruta, el tema es que el puerto quería que los camiones entraran por el acceso norte, por un tema de ordenamiento; creo que así lo va a hacer. No tengo claro qué van

a hacer con los que van a venir a la terminal de contenedores, a la otra punta del puerto, si los van a mandar por adentro o si van a ir por arriba, por el viaducto”, declaró.

El director de Saceem afirmó que en diciembre el puente arco, de acero y con un peso de más de 270 toneladas, va a estar terminado; sus piezas fueron fabricadas en España y la infraestructura se montó en dos meses. Para lograrlo se necesitó una grúa de 600 toneladas y otras auxiliares. “Hay una serie de pavimentos y algunas zonas del viaducto que también van a estar prontas, pero no se puede circular porque no están las medidas de seguridad, hay que hacer la iluminación, cartelería. Es una obra muy grande”, remarcó. Piensa que esto va a “cambiar la zona” y que las ofertas de publicidad van a crecer. “Desde arriba se ve todo el puerto de Montevideo, va a estar el puente arco iluminado, la zona va a tener más desarrollo”, expresó.

También destacó otro punto importante sobre el puente: “Al levantar el viaducto y generar una ventana grande, se puede incorporar más áreas al puerto pasando por abajo y sin que haya tantas interferencias, o sea que es para que el ferrocarril pase, pero también para generar eventuales expansiones del puerto”.

En su pico máximo de ocupación, la obra empleó a 400 personas. Ruibal dijo que de cara a la finalización de la obra, ahora “capaz” que tienen “un poquito menos”, pero que “se termina una tarea y empieza otra”. “Capaz que estaremos en 300”, indicó. Se lo consultó sobre los estudios de impacto ambiental y respondió que desde la empresa se hicieron “desde el punto de vista de la obra, teniendo en cuenta los residuos y todas esas cosas”, pero agregó que “el propietario de la obra, que es el Estado”, también hizo estudios por su parte. ■

Obras del viaducto del Ferrocarril Central en la rambla portuaria.
FOTO: JOSEMA CIGANDA

**Al construir una casa,
se construye un hogar.**

SAU
SOCIEDAD DE ARQUITECTOS
DEL URUGUAY
sau.org.uy

Construimos sociedad
Hacete socio

Trabajadoras de la construcción reclaman más oportunidades para ingresar a las obras:

“No es un problema de fuerza o de que no estemos capacitadas”

Pese a los avances de los últimos años, aseguran que la principal barrera es que las empresas no las tienen en cuenta a la hora de contratar personal

STEPHANIE DEMIRDJIAN

Un repaso por la historia revela que, en Uruguay, las mujeres ingresaron a la industria de la construcción hace apenas 17 años. El primer incentivo fue un curso de reparación de veredas que dictó la Casa de la Mujer de la Unión entre los años 1999 y 2000 en Montevideo, según recuerdan trabajadoras consultadas por *la diaria*. Esa capacitación impulsó a que un primer grupo de mujeres aprendiera el oficio y algunas se animaran a ingresar en el sector, que es uno de los más masculinizados en el país. Desde entonces, se han promovido medidas para alentar la mayor participación de las mujeres, algunas con efectos más visibles que otras.

Una de esas acciones fue la promulgación en 2009 de la ley de trabajo de peones prácticos y de obreros no especializados, que establece un sistema de sorteo para cubrir las vacantes que las empresas no puedan cubrir con su personal permanente cuando realicen obras públicas. La entrada en vigencia de esta norma marcó un leve incremento en el número de trabajadoras en las obras.

En paralelo, desde 2008 se han incluido cláusulas en los convenios colectivos del sector para la inserción

de la mujer en la industria. El más emblemático en ese sentido fue el artículo 17 del convenio colectivo firmado en 2010, durante la cuarta ronda de negociaciones del sector, que incorpora la ratificación de cláusulas de género y equidad. Estas cláusulas incluyen la no discriminación en el acceso al empleo, en la fijación de salarios y “a la hora de otorgar categorías y adjudicar tareas”; la prevención y sanción del acoso moral, laboral y sexual; la protección de la maternidad y la lactancia, y la prohibición de exigir test de embarazo a las trabajadoras, entre otras.

Sin embargo, las medidas se tradujeron en avances lentos y la realidad muestra que todavía persisten barreras en el acceso de las mujeres a la industria. Basta con mirar los números: de acuerdo con un informe sobre la construcción publicado en setiembre de 2020 por la Asesoría General en Seguridad Social del Banco de Previsión Social (BPS), el promedio anual de mujeres obreras cotizantes en el BPS pasó de 99 en 2004 a 497 en 2019. Esto significa que las mujeres representaban 0,4% del total de los puestos obreros cotizantes en 2004 y, 15 años después, apenas alcanzaban 1,1%. Como contrapartida,



Paola Lima, en una obra en la parada 35 de la playa Mansa de Punta del Este. FOTO: VIRGINIA MARTÍNEZ DÍAZ

los varones representaban 98,9% de los puestos cotizantes en 2019.

Las obreras entrevistadas por *la diaria*, que residen en distintos departamentos del país, aseguran que hoy el desafío es que haya más mujeres en las obras y coinciden en que el principal obstáculo lo ponen las empresas, que, pese a iniciativas aisladas para promover la inserción laboral femenina, todavía prefieren contratar varones a la hora de tomar personal para una obra. Las trabajadoras consideran que el rechazo no tiene que ver tanto con las capacidades de las mujeres –que son las mismas que las de los varones, pese al prejuicio en torno a la fuerza que se necesita para el trabajo–, sino con algunas condiciones logísticas que la empresa debe disponer, como por ejemplo baños o vestuarios femeninos, entre otras razones.

Más mujeres con cascos amarillos

La construcción es un trabajo que pueden ejercer mujeres y varones por igual, aseguran las trabajadoras, aunque reconocen que hoy la realidad no es la misma que antes. “Si yo hubiera entrado a la industria de la construcción años atrás, cuando una bolsa de pórtland era de 50 kilos, era un poco

complicado. Pero ahora es diferente, gracias a los avances tecnológicos y las peleas que ha dado el gremio en general, porque hoy, por ejemplo, tenemos una bolsa de 25 kilos, que una compañera puede levantar lo más bien”, explicó a *la diaria* Paola Lima, que ingresó al rubro de la construcción hace una década.

Lima –que tiene 35 años, nació en Pando y reside en la ciudad de Maldonado– dijo además que hoy las trabajadoras pueden acceder a una “continua capacitación en las diferentes tareas” a través de iniciativas como el Fondo de Capacitación para Trabajadores y Empresarios de la Construcción.

“Acá, entonces, no es un problema de fuerza o de que no estemos capacitadas”, apuntó la trabajadora, que forma parte de la dirección departamental del Sindicato Único Nacional de la Construcción y Anexos (Sunca) de Maldonado. “Entendemos que hay pocas compañeras porque las empresas nos siguen discriminando a la hora de tomar personal para el centro de trabajo”, agregó. En ese sentido, Lima, que es jefa de hogar y tiene cuatro hijos, dijo que cuando las trabajadoras van a entregar un currículum, “generalmente te dicen ‘no pensamos tomar mujeres’ o



‘ya tenemos la plantilla llena’; te dicen algo como para que tú ni siquiera dejes el currículum”.

“Como trabajadora de la construcción y como militante sindical, creo que el desafío que tenemos para adelante es que no nos sorprenda que haya una compañera en una obra; que seamos más trabajadoras con casquillo amarillo adentro de un centro de trabajo”, resumió por su parte Laura Alberti, representante del Sunca en el Secretariado Ejecutivo del PIT-CNT. La sindicalista, de 45 años, dijo que el problema es que las empresas ven a las mujeres como “un baño más, un vestuario más, y está el tema de que pueden entrar a trabajar y quedar embarazadas”.

Alberti señaló que “varias empresas ahora quieren conseguir un certificado especial de equidad”. “¿Quieren mostrar equidad? Bueno, tomen compañeras también. No estamos pidiendo que, si entran 500 trabajadores, 250 sean mujeres. Estamos pidiendo darles el espacio y el lugar a las mujeres, así como también a las personas con discapacidad o a las personas que fueron privadas de libertad”, resaltó. “Si hay una compañera que trabajó en obra, que cumplió su contrato, se quedó sin trabajo y tiene buenas referencias, no vemos

por qué no darle oportunidad de que vuelva a trabajar”, agregó Alberti, y destacó que hay “muchísimas compañeras jefas de hogar” desempleadas, “que la están pasando muy mal”, especialmente debido al impacto de la pandemia.

Pero incluso cuando logran ingresar en una obra, muchas veces sucede que les asignan tareas tradicionalmente atribuidas a las mujeres. En ese sentido, Alberti dijo que en un momento pasaba seguido que “las compañeras ingresaban a trabajar y las ponían a hacer tareas como, por ejemplo, cocinar o limpiar los vestuarios, entonces teníamos que ir y explicarles que las compañeras estaban capacitadas para hacer todo. No es que piensan que no lo podían hacer, sino que pensaban que ahí estaban más cuidadas”. A su entender, fue un proceso “hacerles entender que la compañera no entró para hacer esas tareas, sino que entró para hacer las mismas tareas que hacen los varones”, pero hoy en día la situación “está cambiando”.

“Ahí tenés que ser bastante caradura para tenerte fe y confianza y decir ‘no, yo quiero aprender’”, señaló Mariana Giribone, que tiene 49 años, empezó a ejercer el oficio hace nueve, es oriunda de Carmelo y hoy trabaja en Colonia del Sacramento. Puso su propio caso como ejemplo: contó que cuando ingresó al sector realizó tareas de limpieza, más adelante pidió que le enseñaran un oficio y aprendió a ser herrera.

Otras batallas

En un país en el que cerca de 18% de las mujeres aseguró haber vivido situaciones de violencia de género en el ámbito laboral en algún momento de su vida, según los resultados de la Segunda Encuesta Nacional de Prevalencia sobre Violencia Basada en Género y Generaciones (2019), ningún sector de trabajo queda completamente al margen de esta problemática. ¿Qué pasa en un rubro tan masculinizado como el de la construcción?

Según Alberti, se han registrado casos de acoso laboral o sexual contra trabajadoras, pero “es más lo que se piensa que puede pasar que lo que pasa”, en parte porque, en su opinión, “el varón obrero carga con ese estigma de que es el acosador, el patotero, el que grita a las mujeres que pasan por la obra”. Recordó que

el Sunca tiene distintas comisiones en todos los departamentos, como la de derechos humanos, la de género o la de conflictos, que atienden estas situaciones y tratan de resolverlas.

Giribone, que hoy integra la Comisión de Género del Sunca a nivel nacional, lo vivió en carne propia: atravesó dos situaciones de violencia en sus nueve años de trabajo en la construcción. En uno de los casos, fue ejercida por un puntero [una categoría del rubro], y en el otro, más reciente, por parte de un compañero. “La pasé muy mal, pero prioricé la herramienta, porque tuve muchísimos compañeros que me defendieron”, señaló.

La trabajadora de Colonia dijo que actualmente se están coordinando cursos de capacitación sobre violencia basada en género con instituciones y organizaciones del departamento “para poder avanzar en todo ese tema y seguir ayudando a todas las personas que están sufriendo violencia”. También adelantó que, a nivel nacional, la Comisión de Género del Sunca trabaja en un documento que busca que profesionales capaciten a trabajadoras y trabajadores para saber cómo detectar situaciones de violencia y “abordar, por lo menos, el primer momento”.

Lima recordó que el sindicato “ha apostado a transformar la desigualdad haciendo campañas contra el acoso, conversando con los compañeros, haciendo asambleas” para sensibilizar sobre el tema. Para ella, uno de los principales desafíos a futuro, además de “salir a denunciar que las empresas no nos toman”, es “seguir haciendo campañas sobre el acoso y la violencia en el centro de trabajo o en las obras, entendiendo que como gremio tratamos de construir una transformación con los compañeros intentando cambiar esas cuestiones que no son de ahora, sino que vienen de siglos de cultura machista y patriarcal”.

De todas formas, la trabajadora de Maldonado consideró que el ingreso de las mujeres a la industria de la construcción generó “algún cambio cultural en los trabajadores, que también ayudó al comportamiento básico de todos los días”, de no “andar diciéndote cosas en la obra, que se digan algunas palabrotas y demás”. “Hubo un cambio de los compañeros”, dijo Lima, “que entendieron que algunas cuestiones ya no podían pasar sólo por estar las compañeras ahí”.

Malabares con los cuidados

Como les sucede a muchas mujeres en otras ocupaciones, una cuestión que también se plantea en la construcción tiene que ver con las estrategias que tienen que desplegar las obreras, muchas de ellas jefas de hogar, para conciliar los horarios de la construcción con las tareas de cuidados. “Tenés que acomodarte a un sistema en que tenés que levantarte a las cinco o seis de la mañana, o sea, son muchas más las horas que estás afuera de tu casa”. “En invierno, salís de noche y volvés de noche a tu casa, entonces es complicado para atender a los gurises”, comentó Lima.

Una de las herramientas que surgieron para intentar dar respuesta a este problema es la creación de los centros de primera infancia para hijas e hijos de personas que trabajan en la construcción, conocidos como Centros Siempre, una iniciativa que fue aprobada en el convenio colectivo de 2018. “Nos pasaba que si vos entrabas a las 7.00 y los centros CAIF o las guarderías abrían a las 8.00, ¿qué hacías con tus hijos? También el tema de con quién los dejás cuando son tan chiquitos, porque al mes o mes y medio de tener un hijo ya tenés que trabajar”, señaló Alberti, que es madre de dos hijos. “Viendo esa y otras realidades generamos un convenio que establece que al año o año y medio deberíamos estar abriendo un Centro Siempre. Nosotros tenemos fondos sociales en acuerdo con el sector empresarial y deberíamos estar abriendo por lo menos una vez al año un Centro Siempre, uno gestionado por el sector de los trabajadores y uno gestionado, al año siguiente, por el sector empresarial”, explicó. Hoy en día hay dos centros: uno en Piedras Blancas y otro en la Curva de Maroñas, cerca del intercambiador Belloni. La representante sindical dijo que si bien los únicos que funcionan en este momento están en Montevideo, en zonas en las que “hay un gran cúmulo de trabajadoras y trabajadores”, la idea es abrir al menos uno en cada departamento del país.

Lima, por su parte, valoró que estos centros son una “ayuda importantísima”, porque el funcionamiento “se trata de amoldar a la hora del trabajo en este rubro” y, además, “vos sabés que podés dejar a los gurises y van a estar bien cuidados”. ■

Proyecto Neptuno: una planta potabilizadora de “solución” cuestionada

El estudio de factibilidad entró en la recta final y, una vez aprobado, esperan que el año que viene comiencen las obras en Arazatí, sobre el Río de la Plata, para mejorar la capacidad de abastecimiento de agua potable del área metropolitana

ENZO ADINOLFI

“Vamos a tener el segundo verano seco. Esto anticipa que tendremos problemas seguramente en el próximo año en materia de agua potable”.

Eso dijo en noviembre del año pasado el ministro de Ambiente, Adrián Peña, a pocos meses de haber asumido la nueva cartera, que fue creada por la ley de urgente consideración. Si bien no lo dijo de manera explícita, afirmó que podría llegar a haber “problemas de abastecimiento”. Finalmente, por las lluvias en verano, eso no ocurrió. Pero puede pasar.

La tan mentada represa de Casupá puede ser una solución para abordar ese problema que se acarrea desde hace años. No obstante, el ministro expresó que se vería afectada cuando el caudal del río sea menor, en una cuenca que ya viene muy afectada. “Todavía estamos lejos de mejorar sustancialmente todo lo que tiene que ver con la cuenca del Santa Lucía”, había señalado en ese entonces el ministro. La cosa sigue igual.

El área metropolitana, que abarca Montevideo y parte de Canelones y de San José, tiene un “problema bien importante”, y es que “depende” de una sola fuente, que es el río Santa Lucía, y de una sola planta potabilizadora, que es Aguas Corrientes, explicó Peña, y agregó que definieron “parar” en el avance de “determinadas decisiones” y dejar en *stand by* la solución de Casupá, ya financiada con 80 millones de dólares por el Banco de Desarrollo de América Latina, “a la espera del análisis de alguna otra alternativa”, indicó.

Para entonces, las grandes empresas Saceem, Berkes, Ciemsa y Fast,

DESALINIZACIÓN

Ruibal consideró que el Río de la Plata tiene algunas contras: “Hay que desalinizarlo, pero dependiendo de la zona del río que vos tomes hay menos cloruro. Obviamente, cuanto más al este, más salada el agua, para eso tenés que hacer una planta desalinizadora. Son más caras, y para mantenerlas también. Si te vas a una parte del río hacia el oeste, tenés mucho menos cloruro. Hay un punto en el que el cloruro es muy poquito, dependiendo de la época del año”, explicó, en coincidencia con ambientalistas y académicos que se han manifestado sobre el tema.

El doctor en Biología e investigador del Instituto de Ecología y Ciencias Ambientales de la Facultad de Ciencias de la Universidad de la República Luis Aubriot había explicado a *la diaria* que se trata de una zona con una alta ocurrencia de floraciones de cianobacterias tóxicas. “Asumiendo que la toma de agua va a ser relativamente costera, es seguro que va a tener una importante afluencia de cianobacterias, a las que en todo caso habría que realizarles un tratamiento especial, con descontaminación y chequeos de si existe o no toxicidad final en el agua tratada”, detalló. ■

bajo el nombre Consorcio Aguas de Montevideo, ya habían presentado al Poder Ejecutivo y a OSE el proyecto Neptuno, una toma de agua bruta que saldría del Río de la Plata, entre Arazatí y Bocas del Cufre, en San José. Allí, según lo planteado, se construiría una planta potabilizadora y una tubería de aducción de 80 kilómetros, a lo que ahora se agregará una reserva de emergencia ubicada a unos diez kilómetros de la costa que abastecerá de agua dulce a la planta cuando existan eventos de salinidad, informaron desde OSE a *la diaria*.

A un año del inicio de la gestión del gobierno, el proyecto fue anunciado por el presidente Luis Lacalle Pou en un discurso que brindó ante la Asamblea General. Ahora, el estudio de factibilidad, que tendría que

terminar entre noviembre y diciembre, ingresó en una fase decisiva de resolución de los aspectos económicos y legales. Con ese informe también debe cerrarse la etapa de definición de los aspectos técnicos que aseguren la viabilidad del proyecto y determinen todos sus componentes.

“Esto es fundamental, porque quedó demostrado que las debilidades que marcamos cuando habilitamos analizar la factibilidad eran reales y requerían respuestas. La salinidad en el Río de la Plata existe en determinados momentos del año, lo que determina que para garantizar la disponibilidad de agua bruta los 365 días del año ‘libre de salinidad’, que es lo que aceptó el Directorio [de OSE], debió incorporarse un cuarto componente al proyecto”, apuntó, en diálogo con *la diaria*, el director

Zona del balneario Arazatí donde se planea instalar la estación de bombeo del proyecto Neptuno. FOTO: AGUSTINA SAUBABER

del ente en representación del Frente Amplio, Edgardo Ortuño.

Otro aspecto clave que debe resolverse cuanto antes es la dimensión y los costos de las obras que demandará el proyecto para la conexión y el funcionamiento global del Sistema Montevideo, acotó. En principio, según comentó Lacalle Pou en su inesperado anuncio en el Parlamento, el proyecto costaría cerca de 250 millones de dólares, aunque con el paso del tiempo esta cifra puede subir. Lo que sí es prácticamente seguro es que las obras comenzarán el año que viene, según lo que dijeron las autoridades de OSE en la Junta Departamental de San José. La obra puede llegar a tener una duración de 18 meses.

Alejandro Ruibal, director de Saceem, una de las empresas que presentaron el proyecto ante el gobierno y tuvieron el visto bueno, señaló a *la diaria* que esta planta beneficia a “buena parte” de quienes habitan Montevideo y sus alrededores. El Neptuno daría “redundancia”, porque “hay un problema” en Aguas Corrientes en cuanto al abastecimiento. “Por lo menos tengo 30% [de agua potable] que viene de otro lado. Hay algunas personas críticas



con esto, pero hay muchos técnicos trabajando en esto. Todos los procesos tienen sus pros y sus contras. Esta para mí es una solución mucho mejor que hacer una represa nada más. Almacenás agua, pero la metés en la misma planta”, explicó.

¿Es un plan B?

Desde la academia, la Federación de Funcionarios de OSE (FFOSE) y el movimiento Los Tucu Tucu, de la zona en la que se instalará la planta potabilizadora, cuestionaron el proyecto. Unos por la posible violación de la Constitución y otros por los problemas ambientales que hay y habrá en caso de que el proyecto se lleve adelante. Gustavo Ricci, presidente de FFOSE, señaló a *la diaria* que la participación privada en este proyecto debe estar limitada a la construcción de la infraestructura y no abarcar su operación final. “No pueden tener injerencia en ningún

otro aspecto de la gestión. Es más, la propia Constitución establece formas de participación ciudadana en la gestión del agua potable y el saneamiento y hasta ahora no hemos conocido ningún acto en ese sentido. Por lo tanto, desde FFOSE estaremos vigilantes del cumplimiento del artículo 47, que fue decidido por la población en 2004”, aseguró Ricci.

Ruibal, por su parte, dijo que no tienen previsto operar la planta más allá de la construcción con los propios trabajadores de las constructoras. No obstante, un informe interno de Jurídica de OSE concluyó que la planta puede ser operada por privados sin violar la Constitución, informó *Búsqueda*, algo que el sindicato y organizaciones medioambientales ven con “preocupación”. Para Ortuño, si el camino que elige el gobierno es el de una concesión de parte del servicio, un contrato tipo BOOT (Construir, Poseer, Operar y Transferir, por sus

DE LICITACIONES

“Esto, ahora, termina en una licitación”, ratificó Ruibal. Las empresas constructoras que están dentro del consorcio presentaron el proyecto al gobierno en el marco de la Ley 17.555, sobre reactivación de la economía, de la administración de Jorge Batlle. Luego de que termine el estudio de factibilidad, el ente puede rechazar o aceptar el proyecto.

Una vez despejado lo técnico, debe adoptarse una resolución sobre lo financiero y lo jurídico, que “será una definición política del gobierno”, porque los insumos técnicos ya están presentados y plantean cinco opciones posibles, “algunas ajustadas a la normativa y otras claramente inconstitucionales, que son además las más costosas para el Estado, a las que me voy a oponer”, adelantó Ortuño.

En caso de que el gobierno acepte el informe final que se presentará en estos meses, debe llamar sí o sí a licitación. Las empresas, por haber sido ideólogas del proyecto, tendrán entre 5% y 20% de ventaja en el puntaje y, además, la oportunidad de hacer una oferta mucho mejor que sus competidoras, en caso de que existan. ■

siglas en inglés) según el cual se debería pagar al privado por la infraestructura disponible y el agua potable que se tome de la nueva planta, “se violaría groseramente la Constitución”.

En abril, Peña dijo a *Mejor hablar*, de M24, que es “perfectamente posible” que la gestión de la planta esté en manos de privados, porque “no se antepone derechos económicos a los derechos sociales”. “Esto no atenta contra el espíritu de la reforma del agua que se votó en 2004”, aseguró.

En tanto, la integrante de Los Tucu Tucu Sofía Mansilla dijo que la posición del movimiento es de “mucho reparo” con los elementos del proyecto que se conocen actualmente. “Nos causa mucha incertidumbre sobre los aspectos sociales y ambientales en la zona de Arazatí. No sabemos qué va a pasar con la fuente de trabajo de los pescadores artesanales ni tampoco cómo va a ser el uso recreativo de la playa, cómo la instalación de esa planta va a influir en los accesos”, fustigó.

De todas formas, reconoce que el problema está y saben que “no podemos depender de una sola fuente de agua potable”. “Pero la forma no es ir a la Junta Departamental a meter

miedo, como hizo el Directorio de OSE. No aceptamos que venga un proyecto ya con nombre de ubicación, empresa que lo quiere licitar, costos, etcétera. La gestión del agua debe estar a cargo de los usuarios y no de empresas privadas”, añadió, en conversación con *la diaria*.

Para Mansilla, esto se trataría de un “proceso de privatización encubierto”, ya que “no se ha consultado a muchos actores que tienen que sí o sí estar involucrados”. ¿Hay estudios sobre esas aguas? El Directorio de OSE dijo que por intermedio de la Cancillería se pidieron informes a Buenos Aires, pero esta tampoco es la forma. Para estar tranquilos necesitamos informes y estudios nacionales en el tiempo; tampoco nos conforma un estudio aislado, por las variantes en sus contenidos”, estableció.

El presidente de OSE, Raúl Montero, dijo al diario maragato *Primera hora* que espera que la licitación y el inicio de las obras puedan concretarse el año próximo, lo que permitiría culminar la estructura en el período restante. “Ojalá que a nosotros nos rinda lo que queda de este año para terminar de definir el anteproyecto”, señaló al medio local. ■



designN , village

BARRIO PRIVADO BOUTIQUE PUNTA DEL ESTE

La casa
que soñaste,
la paz que
necesitás.

Lotes a partir de 1.000 m² · Clubhouse con piscina in/out climatizada ·
Gimnasio & Spa · Espejo de agua · Piscina exterior sobre el lago ·
Piscina infantil · Sala de juegos · Canchas de tenis · Salón con parrillas ·
Servicio de mucama · Perímetro de seguridad · Garitas de control en
ambos accesos.

solanas
Real Estate

Ruta Interbalnearia km 118,500
Solanas, Punta del Este
(+598) 4257-8540 | Int. 2010

☎ (+598) 95 737 560
f @ /solanasrealestate
www.designvillage.com.uy



Financia:

GRUPO
SOLANAS

Financiación bancaria:

