

construcción



EL
RETO

67.000 HOGARES CON CARENCIAS CRÍTICAS Y MÁS DE 660 ASENTAMIENTOS IRREGULARES. LA MINISTRA DE VIVIENDA Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL, TAMARA PASEYRO, PRESENTA SU ESTRATEGIA PARA ATENDER ESTE PROBLEMA ENDÉMICO.





45 años
construyendo con **excelencia**,
entregando con **compromiso**

construcción | 75

Revista oficial de la Cámara de la Construcción del Uruguay
época III / año XVIII / nº 75 / febrero, marzo y abril 2026



Fotografía: José Ignacio Gastañaga



Cámara de la Construcción del Uruguay | Fundada el 25 de junio de 1919
Afilada a la Federación Interamericana de la Industria de la Construcción.
Andrés Martínez Trueba 1256 | Tel: 2410 9800 | CP 11200
secretaria@ccu.com.uy | www.ccu.com.uy
Montevideo - Uruguay

Consejo directivo | Autoridades período 2025-2027

Ing. Alejandro Ruibal | Presidente
Ing. Agr. Marcos Taranto | Suplente de Presidente
Ec. Victoria Carozo | Suplente de Presidente
Ing. Daniel Vázquez | Vicepresidente
Ing. Gustavo Errecart | Secretario
Ing. Luis Gallo | Prosecretario
Ing. Gabriel Viñales | Tesorero
Ing. Leonardo Macció | Protesorero
T.C. Damián Boix | Bibliotecario
Ing. Juan Echeverz | Vocal
Ing. Laura Pernas | Vocal
Sr. Alfonso Carrau | Consejero Suplente
Cr. Nicolás Presno | Consejero Suplente
Ing. Leandro Sánchez | Consejero Suplente
Ing. Diego García Terra | Consejero Suplente
Sr. Julio Castro | Consejero Suplente
Ing. Nelson Varela | Consejero Suplente
Ing. Fernando Cambón | Consejero Suplente
Ing. Diego O'Neill | Consejero Suplente

Comisiones permanentes período 2023-2025

Ing. Daniel Cerrillo | Ingeniería y Vialidad
Cr. Eduardo Peirano | Concesiones y obras privadas
Sr. Antonio Novino | Relaciones Laborales y Fondos Sociales

Ing. Jorge E. Pazos Acevedo | Director Ejecutivo

Asesores

Ec. Alfonso Capurro | CPA/Ferrere
Tc. prev. Robert Landó | Seguridad e higiene laboral
Nomia | Tecnología

Editor responsable: Ing. Jorge E. Pazos Acevedo
Redactor responsable: Ing. Jorge E. Pazos Acevedo
Dirección: Pilar Perrier
Edición: María José Fermi
Redacción: Alejandra Pintos, Carla Rizzotto, Manuella Sampaio,
María José Fermi, Elisa Juambeltz
Fotografía: José Ignacio Gastañaga
Corrección: Ana Cencio
Diseño: Matriz Diseño
Imprenta: Gráfica Mosca

Edición amparada al Decreto 218/96 Comisión del Papel
Depósito Legal: 343.870
Se podrán reproducir total o parcialmente los artículos aquí
publicados solo mencionando su procedencia.

Comercialización:
Domingo Martinelli
comercial@gota.com.uy
Tel: 099 613 671

Producción general:



www.gota.com.uy
pilar@gota.com.uy
Tel: 2709 4336



SUMARIO

4 | Editorial

Llegó la hora de invertir

6 | Información de interés

Seguridad vital

10 | Infraestructura

Infraestructura con luces
largas

22 | Arquitectura

La ciudad al revés

30 | Vialidad

Montevideo incomprendida

40 | Inversión

Entrevista a la ministra de
Vivienda y Ordenamiento
Territorial, Tamara Paseyro

50 | Gestión humana

Se construye futuro

60 | Protagonistas

Ignacio González

70 | Uruguay adentro

Cerro Largo. Entrevista al
intendente Christian Morel

74 | Aplicaciones prácticas

De residuo a recurso

85 | Empresariales

Ingener



28.000

KITS EDUCATIVOS,
ENTREGÓ EL FONDO
SOCIAL DE LA
CONSTRUCCIÓN.



9

EDICIONES
DEL CONGRESO
SYSO EN LA
CONSTRUCCIÓN HA
ORGANIZADO LA CCU.

URUGUAY TENDRÁ AGENCIA DE INFRAESTRUCTURA.

P. 10



ENTREVISTA A LA
**MINISTRA DE
VIVIENDA,
TAMARA
PASEYRO.**

P. 40

CASI **1** DE **10**
CADA

**VIVIENDAS EN
MONTEVIDEO
ESTÁ VACÍA,
SEGÚN NUEVO
ESTUDIO.**



P. 30

UNA MIRADA URBANA A
**MONTEVIDEO Y
SU EVOLUCIÓN.**





Por Ing. Alejandro Ruibal, presidente de la Cámara de la Construcción del Uruguay

LLEGÓ LA HORA DE INVERTIR

¿De cualquier manera? No.
¿En cualquier tipo de proyecto? No.
¿Con la única finalidad de generar empleo? No.
¿Hacer un pozo y tapanlo, en una lógica keynesiana donde el Estado genera actividad, aunque sea improductiva? No. Claro que no.

La inversión debe llegar de la mano de una correcta elección de proyectos, que es lo que le estamos pidiendo a la Agencia de Infraestructura. Es necesario poner el foco en aquellos proyectos que realmente aporten a la mejora de la productividad de la economía, que cuando se empiecen a usar se noten cambios en aspectos concretos: acortó el tiempo de traslado, mejoró el flete, hizo más competitivo al puerto. Proyectos que estén bien elegidos, que impacten en la productividad de la economía, ya sea en el corto, mediano o largo plazo. Que aquello que

se haga, esa infraestructura, sea la capa física del modelo de la economía del Uruguay, donde se apoyan las otras actividades productivas: las carreteras, los ferrocarriles, los puentes, los puertos.

Las metas de crecimiento de la economía que planteó el gobierno cuando hizo su presupuesto serán alcanzables apelando al ingenio, la creatividad y la acción. La industria de la construcción es ideal para generar actividad en un momento como el que vivimos, de mucha incertidumbre y frialdad en las inversiones. Además del impacto directo en puestos de trabajo, el derrame de la industria es indiscutible y se distribuye en todo el territorio.

Nuestro país tiene una buena y probada caja de herramientas que permite financiar proyectos sin que impacten en el corto plazo en las arcas del

LA **PPP** ES UNA
HERRAMIENTA
MADURA,
CONOCIDA Y
CONFIABLE
QUE PERMITE
DINAMIZAR LA
INDUSTRIA.

Estado. La ley de Participación Público-Privada (PPP), que regula los contratos entre la Administración Pública y las empresas privadas, permite acelerar la inversión en obras públicas. Hay buena experiencia del mercado, las empresas locales han participado en distintas modalidades en muchísimos proyectos PPP. Es un tipo de contrato conocido por la plaza, por los funcionarios públicos competentes, por las constructoras, por los estudios de abogados, las consultoras y otros actores involucrados.

Todos conocemos las PPP. Y aunque puede haber otras, esta herramienta parece ser la solución más adecuada frente a la coyuntura actual. Las inversiones privadas no son lo que fueron. Hay que seguir haciendo lo imposible por atraer nuevas inversiones, pero no es fácil en absoluto. Por esta coyuntura, en este contexto particularísimo que estamos viviendo, estamos convencidos de que es necesario utilizar esta herramienta conocida y efectiva. Animamos al gobierno a tomar la decisión de utilizar al máximo las PPP, de ampliarlas para impulsar la construcción del Uruguay que todos merecemos.

Hay que ir más allá del diagnóstico, el diálogo, la evaluación, la planificación, la estructuración. Hay que invertir. Sin inversión no hay crecimiento. Uruguay no puede jugar al achique. Es hora de salir a ganar el partido. Es hora de invertir. ■



Sin seguridad, no hay obra.

Es responsabilidad de todos.
Más gestión, mejor prevención.

28 de abril
Día Mundial de la Seguridad y la Salud en el Trabajo.

 CÁMARA DE LA
CONSTRUCCIÓN
DEL URUGUAY

SEGURIDAD VITAL

La Cámara de la Construcción del Uruguay convocó este 22 de abril a una nueva edición del Congreso Nacional SYSO en la Construcción, un espacio para analizar los desafíos actuales en materia de seguridad y salud ocupacional, y promover mejores prácticas.

Por Elisa Juambeltz

6

INFORMACIÓN DE INTERÉS

La prevención de accidentes y el cuidado de la salud de quienes trabajan en la construcción son desafíos permanentes para la industria. Por eso, el miércoles 22 de abril, de 9 a 13 horas, se realizó el 9° Congreso Nacional SYSO en la Construcción, organizado por la Cámara de la Construcción del Uruguay (CCU) en el Auditorio Mario Benedetti de la Torre de las Telecomunicaciones de Antel.

El encuentro reúne anualmente a los principales actores del sector para intercambiar experiencias orientadas a mejorar las condiciones de trabajo. Declarado de interés nacional por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el congreso se realizó en modalidad presencial y virtual, y la participación fue gratuita. El evento contó con el apoyo de la Organización Internacional del Trabajo, de Great Place to Work y el Banco de Seguros del Estado; y el patrocinio de Ciemsa, Ebital, Ingener, Saceem, Stiler, Teyma y UTE.



DECLARADO DE INTERÉS POR:

MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

INTERCAMBIO CONSTRUCTIVO

Para el responsable del Departamento Legal, de Relaciones Laborales y Seguridad y Salud en el Trabajo de la CCU, Ignacio Castiglioni, este encuentro cumple un rol clave para el sector, porque contribuye a “fortalecer aspectos centrales sobre salud y seguridad ocupacional” e impacta en “el avance de los indicadores de prevención”.

Asimismo, el congreso se convierte en un lugar de debate e intercambio especializado entre quienes hacen a la industria. “Participan autoridades públicas, representantes de trabajadores y empresas, de la academia y de organismos internacionales”, detalla Castiglioni. “La evolución del congreso ha sido muy positiva y el desafío es seguir nutriendo este espacio con contenidos que lo mantengan vigente”, agrega.

PROGRAMA

Apertura con autoridades

MTSS, CCU, SUNCA

Trazabilidad en grúas: cuando la gestión deja de ser un trámite y se convierte en prevención

Mag. Arq. Néstor Pereira.
Inspector coordinador de Condiciones Ambientales de Trabajo, IGTSS, MTSS.

Cimientos sobre dos ruedas: Construyendo un trayecto seguro. Que el camino no sea el accidente que falte prevenir.

Téc. Prev. Andrés Moreno.
Departamento de Administración de Riesgos del BSE, especialista organizacional en Seguridad Vial y en Sistemas de Gestión de la Seguridad Vial.

Gestión sistemática, clave en los resultados de Seguridad

T. P. Robert Landó.
Asesor de seguridad y salud en el trabajo, CCU.

Gestión de la Salud Mental en la organizaciones

Arq. Federico Ferreira.
Doctor en Ciencias de la salud, magister en Ergonomía, máster en Prevención de Riesgos Laborales.

Gestión de la Seguridad - Contratistas UTE

T.P. Janina Lanusse.
Jefa del Dpto. Gestión Preventiva de la subgerencia de Seguridad e Higiene del Trabajo, UTE.

Cultura como sistema de prevención: del cumplimiento al cuidado

Lic. José Eliazer.
Gerente comercial de Great Place to Work.

Aptitud médico-laboral en la construcción: del cumplimiento normativo a un modelo preventivo basado en riesgo

Dra. Paula Filippi.
Médica en Salud Ocupacional, SACEEM.

Garanticemos entornos psicosociales saludables en el trabajo

Lic. Carmen Bueno.
Especialista en Seguridad y Salud en el Trabajo. Equipo de Trabajo Decente y Oficina de Países de la OIT para el Cono Sur de América Latina.



GESTIÓN DE OBRA



CERTIFICACIÓN



SALUD MENTAL

Cifras que importan para gestionar la seguridad en obra

Ec. Florencia Seré.
Responsable de Estudios Económicos, CCU.

DEBATE NECESARIO

Durante 2025, la accidentabilidad en la industria registró cifras que encendieron señales de alerta y marcaron un punto de inflexión. En el primer trimestre de 2025 se registraron 1.409 accidentes laborales en la industria, lo que representa el peor inicio de año desde 2017. Estos datos impulsan una reflexión colectiva sobre cómo fortalecer la prevención y mejorar las prácticas laborales.

Este año, el congreso puso foco en la gestión como herramienta para mejorar la seguridad en las obras. Entre los temas abordados resaltan la certificación como instrumento para fortalecer las buenas prácticas y los primeros auxilios en

salud mental. “Buscamos destacar el diferencial positivo de las empresas que gestionan la salud mental”, comentó Castiglioni.

Desde hace más de treinta años, la CCU trabaja por promover prácticas que contribuyan a construir un sector cada vez más profesional y seguro para todos. En ese camino, el Congreso SYSO en la Construcción se consolida como una instancia clave para detenerse, reflexionar y compartir experiencias que permitan seguir avanzando en la mejora continua de la seguridad y salud ocupacional.

En la próxima edición de **Construcción** publicaremos un artículo sobre este evento. ■

Selección
de
Talentos 

GESTIÓN ADMINISTRATIVA DE OBRAS

selecciontalentos.com | 095 057 540



INFRAESTRUCTURA CON LUCES LARGAS

De proyectos dispersos a una visión estratégica. El anuncio de una Agencia de Infraestructura busca romper con el corto plazo, ordenar la inversión pública y trazar una hoja de ruta que trascienda los ciclos políticos.

Por Manuella Sampaio

En Uruguay, la infraestructura arrastra desde hace años un desafío: la dispersión. Proyectos que avanzan en paralelo, decisiones repartidas entre distintos niveles del Estado y una planificación que muchas veces queda sujeta a los tiempos de cada administración. En ese contexto, la idea de una Agencia de Infraestructura comenzó a tomar forma hace pocos años como una manera de ordenar lo existente y dotar de una mirada estratégica al sistema.

El humo blanco llegó en diciembre del año pasado: durante la celebración por los 40 años de la Corporación Nacional para el Desarrollo (CND) se anunció su consolidación como la futura Agencia de Infraestructura del Uruguay.

Para el presidente de la CND, Cr. Mario Piacenza, este es un proceso de maduración institucional. “La agencia no se va a crear de un día para el otro, es un proceso gradual, que forma parte de la maduración del propio sistema”, afirmó a **Construcción**. “Lo que buscamos es ordenar lo que hoy está disperso, dotarlo de una planificación global y estratégica de la inversión pública y generar mejor información para la toma de decisiones, además de aprovechar sinergias en la estructuración y financiamiento de los proyectos”.

“BUSCAMOS
DOTAR DE UNA
**PLANIFICACIÓN
GLOBAL Y
ESTRATÉGICA**
A LA INVERSIÓN
PÚBLICA.

”

CR. MARIO PIACENZA, CND



Presidente de la CND, Cr. Mario Piacenza.

Fotografía: José Ignacio Gastanaga

La posición que tiene la CND como actor intermedio entre el Estado y el sector privado le ha permitido desarrollar capacidades de articulación que hoy son uno de sus principales activos.

“Estamos en un punto medio, articulando las principales obras que tiene el Estado con las autoridades competentes y con el sector privado”, dijo Piacenza.

En términos operativos, este proceso no parte de cero. Hoy, buena parte de la inversión pública – unos 2.800 millones de dólares– ya se canaliza a través de distintas unidades vinculadas a la CND,

como la Corporación Vial del Uruguay o la Corporación Nacional Financiera Administradora de Fondos de Inversión S.A. (Conafin Afisa). Sobre esa base, la agencia comienza a implementarse de forma progresiva, articulando y ordenando estructuras que ya existen.

En ese camino, la coordinación con el Estado es clave. “Venimos trabajando muy fuerte con el Ministerio de Economía y Finanzas, que es el principal accionista de la CND en los proyectos estratégicos del país, y eso es fundamental para que este proceso avance”, dijo.

CONOCER QUÉ
PROYECTOS SE
HARÁN Y CUÁNDO

=

PLANIFICAR
INVERSIONES, EMPLEO
Y DESARROLLO

Traxpalco
Infraestructura Vial Sostenible



**Orgullosos de construir
las rutas del Uruguay**

www.traxpalco.com.uy





Fuente: Presidencia

MÁS ALLÁ DE CINCO AÑOS

Uno de los ejes de la propuesta es desacoplar la planificación de infraestructura de los tiempos políticos. “Muchas veces la decisión que necesita el país está limitada a los períodos de gobierno”, advirtió Piacenza. Frente a eso, la agencia permitiría construir consensos en torno a un conjunto de proyectos estratégicos que trasciendan administraciones. Una especie de inventario de obras priorizadas, evaluadas y con financiamiento definido, que funcione como hoja de ruta estable.

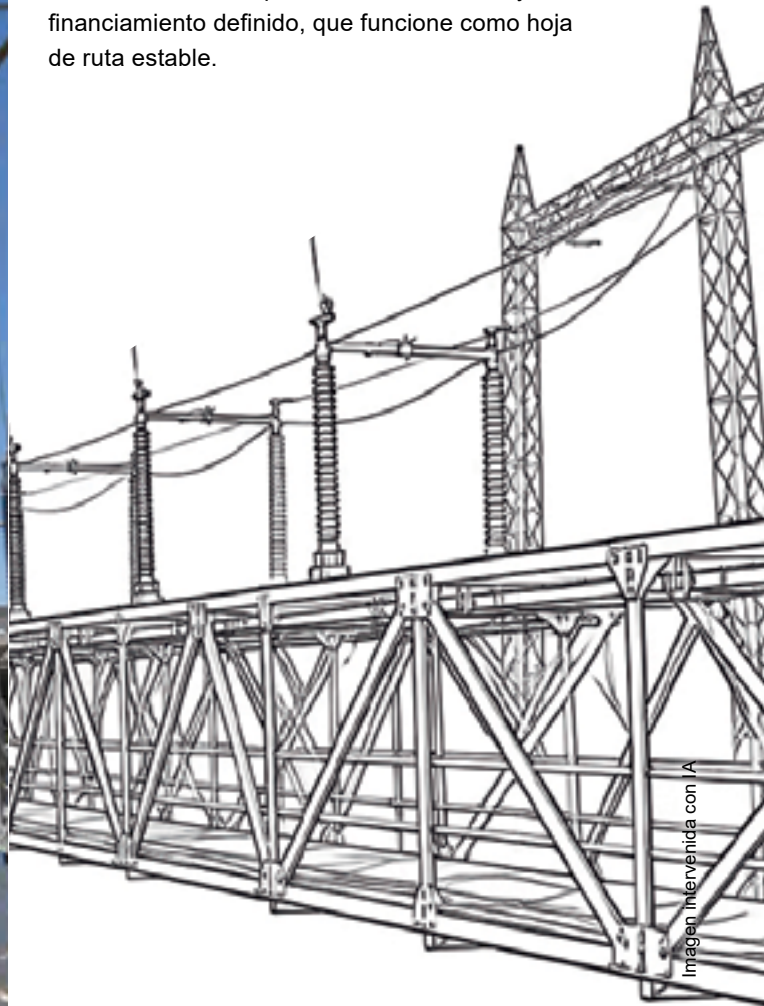


Imagen intervenida con IA

Esa previsibilidad no solo impacta en la gestión pública, sino también en el sector privado. La posibilidad de anticipar inversiones, planificar capacidades y reducir incertidumbre aparece como uno de los principales beneficios. “Eso es clave para sostener la regularidad del ciclo y quitarle los picos y los valles a la actividad”, señaló el directivo.



Tu vida tiene
más confort.



**Aluminios
del Uruguay**

Confianza que perdura

aluminios.com





Fuente: CND

Director de Nista, Javier Encinas.



EJEMPLO BRITÁNICO

ANTES INFRAESTRUCTURA
DETERIORADA
POCA INVERSIÓN NUEVA
SOBRECOSTOS Y DEMORAS

AHORA SIN SOBRECOSTOS
EN TIEMPO Y FORMA
IMPACTO EN DESARROLLO
PROTECCIÓN AMBIENTAL

LA TRAYECTORIA INTERNACIONAL

Durante la investigación previa, la CND analizó experiencias de países como Reino Unido, Australia o Canadá, donde este tipo de agencias lleva décadas de desarrollo. La referencia central fue el caso británico.

En los años noventa, el Reino Unido enfrentó un diagnóstico incómodo: infraestructura deteriorada, escasa inversión nueva, restricciones fiscales y una obra pública marcada por sobrecostos y demoras. Ese escenario fue el punto de partida de una transformación institucional que buscó corregir no solo cuánto se invertía, sino cómo.

La respuesta fue la creación de una unidad central de infraestructura, ubicada en el corazón del gobierno, con capacidad de coordinar, planificar y sostener una visión de largo plazo. Ese cambio implicó redefinir expectativas. Así lo compartió el director de la National Infrastructure and Service Transformation Authority

“HOY PEDIMOS MÁS
DE LA OBRA PÚBLICA:
QUE AYUDE AL
**RELANZAMIENTO
ECONÓMICO, AL
DESARROLLO
INDUSTRIAL Y LA
INCLUSIÓN SOCIAL.**

”

JAVIER ENCINAS, NISTA UK

(Nista) del Ministerio de Economía del Reino Unido, Javier Encinas, quien fue invitado al acto conmemorativo por los 40 años de la CND donde se anunció la creación de la agencia uruguaya.

“Hace pocos años solamente pedíamos tres cosas de nuestra infraestructura”, dijo Encinas en esa oportunidad, “Que se entregara a tiempo, dentro del presupuesto y con la calidad acordada. Hoy pedimos mucho más: que nos ayude al relanzamiento económico, al desarrollo industrial, a la protección del medio ambiente y a la inclusión social”.

En ese proceso, uno de los pilares fue ordenar la forma en que se diseñan y ejecutan los proyectos. La agencia británica desarrolló un ciclo de vida único, con procedimientos estandarizados para cada etapa, además de contratos, guías y metodologías comunes.

LO MEJOR
DE UNA GRAN IDEA
ES LLEVARLA A CABO

VENETIAN

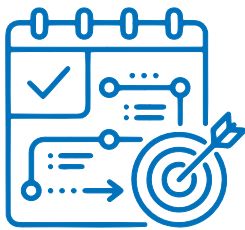
FORUM

COSMOS

PLAYA VIK



VISIÓN ESTRATÉGICA A LARGO PLAZO



PLANIFICACIÓN Y JERARQUIZACIÓN DE INFRAESTRUCTURA

El resultado, afirmó Encinas, fue menos incertidumbre, menores costos de transacción y mayor transparencia en la relación entre el Estado y el sector privado.



OPTIMIZACIÓN DE RECURSOS

La experiencia también mostró que la infraestructura no se resuelve solo con reglas. La agencia actúa como planificadora –definiendo prioridades y carteras de proyectos– y como “amigo crítico” de los organismos ejecutores, especialmente cuando carecen de capacidad técnica. Ese acompañamiento busca evitar uno de los riesgos más frecuentes: lanzar proyectos antes de tiempo, presionados por la urgencia política.



CRECIMIENTO ORDENADO

Para el integrante de la unidad de infraestructura británica, el mayor desafío es sostener políticas de largo plazo en contextos atravesados por la inmediatez. “La solución es tener memoria institucional. Tener un centro de excelencia en infraestructura, una cabeza fría que pueda decir: ‘Yo ya lo hice antes, puedo ayudar’”, detalló.

UNA DEMANDA DEL SECTOR

En Uruguay, la idea de una Agencia de Infraestructura no es nueva. Desde hace al menos cinco años, la Cámara de la Construcción del Uruguay (CCU) viene impulsando el debate alrededor de esta figura. Para su director ejecutivo, Ing. Jorge Pazos, la creación de este organismo responde a una necesidad estructural del país.

“Desde la Cámara siempre estuvimos convencidos de que debía existir una entidad que asumiera el rol de planificación. La idea es que esa cartera de proyectos se convierta en una política de Estado, sin sustituir los roles de los ministerios, pero sí complementándolos para impulsar el crecimiento económico”, explicó Pazos a **Construcción**.

“DEBÍA EXISTIR
UNA ENTIDAD QUE
ASUMIERA EL
ROL DE
PLANIFICACIÓN.

”

ING. JORGE PAZOS, CCU

Fotografía: José Ignacio Gastañaga



Director ejecutivo de la CCU, Ing. Jorge Pazos.



Fotografía: José Ignacio Gastanaga

AGENCIA DE INFRAESTRUCTURA

BANCO DE PROYECTOS PRIORIZADOS, EVALUADOS Y CON FINANCIAMIENTO DEFINIDO

Ese impulso no quedó en el plano interno de la gremial. La Cámara presentó estudios técnicos, promovió debates públicos e intercambios con el ecosistema político, y empujó su concreción hasta que finalmente se incorporó en la Ley de Presupuesto, bajo la órbita de la CND.

En esa arquitectura, y de cara a los próximos pasos, el rol de la gremial será colaborativo. “La Cámara va a acompañar el proceso. Va a colaborar con conocimiento técnico y experiencia en la puesta en marcha, aunque no formará parte de la estructura de la agencia. El aporte será en la difusión pública, en compartir experiencias previas —especialmente en financiamiento— y en identificar proyectos relevantes desde la visión del sector privado”, dijo el director ejecutivo.

El paso inicial hacia una Agencia de Infraestructura uruguaya está dado. El desafío ahora es avanzar en su implementación efectiva. ■



IMPACTO
CONSTRUCCIONES S.A.

TRAZANDO EL CAMINO HACIA EL DESARROLLO

En **Impacto Construcciones** desarrollamos obras en todo el país, brindando soluciones confiables y orientadas a la satisfacción de los clientes.





LA CIUDAD AL REVÉS

Mientras el empleo y los servicios siguen concentrados en la zona centro de Montevideo, la población se desplaza cada vez más lejos. El resultado: viviendas vacías, más traslados y una ciudad menos eficiente. ¿Qué revela una investigación basada en datos del Censo 2023 sobre esta paradoja urbana?

Por Manuella Sampaio
Fotografía: José Ignacio Gastañaga

Montevideo se expande hacia la costa, multiplica barrios donde antes había descampados y suma kilómetros de asfalto cada año. A la vez, en calles que concentran teatros, hospitales, oficinas y facultades, apartamentos vacíos y edificios con escasa vida residencial dibujan otra escena: la del vacío en el corazón de la ciudad.

Cuando el economista y coordinador de investigación del Centro de Estudios de la Realidad Económica y Social (Ceres), Martín Alesina, superpuso las coordenadas de miles de empresas con los datos del Censo 2023, la imagen fue tan nítida como incómoda: Montevideo enfrenta un problema urbano.

El análisis forma parte de su reciente tesis de maestría en Políticas Públicas, titulada “Centralidad urbana y expansión de la vivienda en el Área Metropolitana de Montevideo: análisis e implicancias de política para un crecimiento inteligente”.

Sus conclusiones apuntan a una paradoja urbana: la capital concentra empleo y servicios en su corazón, pero la población se desplaza a hogares cada vez más lejanos. En el medio, un dato que condensa esta contradicción: casi una de cada diez viviendas está vacía, y el porcentaje es aún mayor en zonas céntricas. La pregunta, entonces, ya no es si Montevideo crece, sino hacia dónde y a qué costo.

El interrogante que dio origen a su tesis en Políticas Públicas no nació en un escritorio, sino en un contraste vital. Alesina vivió seis meses en Suiza durante su carrera de Economía y descubrió lo que implica habitar una ciudad donde el transporte público funciona con precisión. “No necesitabas auto y eso impactaba directamente en la calidad de vida”, recuerda. El contrapunto, además, era personal: durante una década viajó desde Ciudad de la Costa a Montevideo y pasó dos horas diarias arriba de un ómnibus.

CONTRADICCIONES DE LA CIUDAD

El primer hallazgo del economista fue estructural. Alesina demostró que Montevideo mantiene una lógica monocéntrica: concentra en áreas centrales la mayor diversidad e intensidad de empleo, servicios educativos, sanitarios y culturales. Para probarlo, utilizó una base inédita.



Coordinador de investigación del Ceres, Ec. Martín Alesina.



CASI **1 DE 10**
VIVIENDAS
EN MONTEVIDEO ESTÁ
VACÍA”

EC. MARTÍN ALESINA, CERES

“A través de un pedido de acceso a la información obtuve el sector de actividad y las coordenadas de todas las empresas de Montevideo y el área metropolitana. Eso me permitió mapear dónde se concentran las oportunidades laborales y demostrar que la estructura sigue siendo monocéntrica”, afirmó Alesina a **Construcción**.

Luego cruzó esa información con la densidad poblacional del Censo 2023. El resultado es contundente: barrios céntricos –alrededor de 20– tienen una centralidad laboral alta pero una densidad relativamente baja. Es decir, hay infraestructura y empleo, pero menos gente viviendo allí de la que sería eficiente.

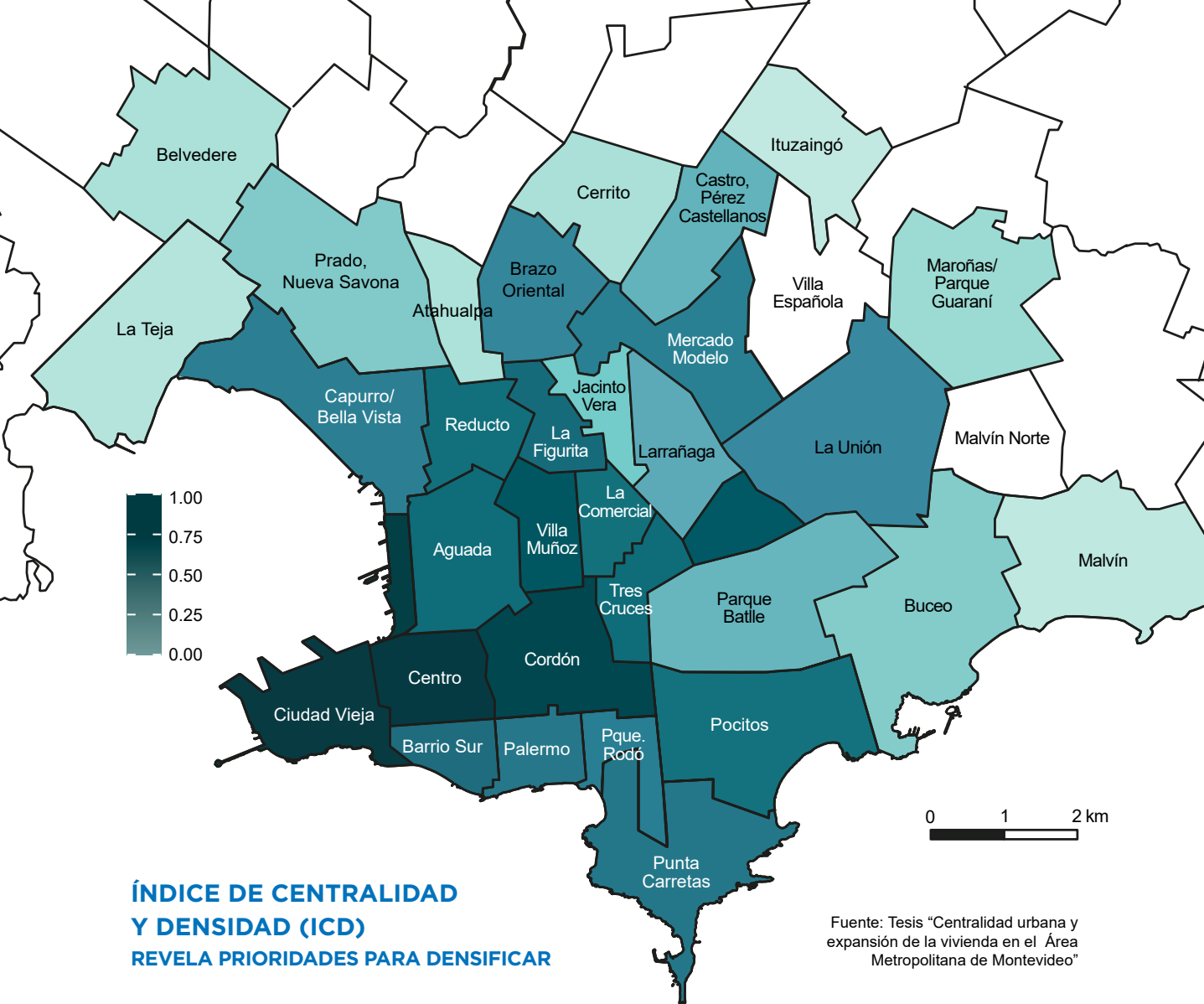
En esa línea, el investigador encontró dos problemas centrales. “Cuando la población empieza a vivir cada vez más lejos del centro, se generan problemas de movilidad, porque significa más gente viajando hacia el mismo punto y eso produce un embudo.

EN UNA CIUDAD CON
ESTANCAMIENTO
DEMOGRÁFICO
**CRECER HACIA
AFUERA IMPLICA
VACIAR EL
CORAZÓN.**

Desde 1979 transformamos proyectos en realidades.



POSSAMAI
CONSTRUCCIONES



El segundo problema es demográfico, porque en Uruguay la población no crece. Si aumenta en la periferia, disminuye en las zonas más céntricas, y eso genera deterioro. Hay menos comercios, menos inversión, menos actividad, en lugares que ya tienen toda la capacidad instalada", explica.

DOS ÍNDICES INÉDITOS

El trabajo de Alesina se apoya en dos herramientas cuantitativas que desarrolló exclusivamente para su investigación. El primero es el Índice de Intensidad y Diversidad Funcional (IDEF), que mide la concentración y variedad de actividades económicas. Este confirma la estructura monocéntrica de la ciudad. El segundo —mostrado en esta página— es el Índice de Centralidad y Densidad (ICD), que cruza esa centralidad con la cantidad de residentes. En esta instancia es que aparecen las zonas con baja densidad poblacional en comparación con el nivel de oportunidades que ofrecen.



EN UNOS 20 BARRIOS CÉNTRICOS HAY INFRAESTRUCTURA Y EMPLEO, PERO MENOS GENTE VIVIENDO DE LA QUE SERÍA EFICIENTE.

Pero Alesina no se quedó únicamente en la recolección y procesamiento de datos. Él propone usar el ICD para focalizar políticas públicas. ¿Cómo? Primero, penalizar más rápidamente la vivienda vacía en áreas de alta centralidad que en zonas periféricas. Segundo, reestructurar los incentivos de vivienda promovida para que los beneficios fiscales se orienten geográficamente hacia barrios donde ya existe infraestructura ociosa. Y finalmente, priorizar cooperativas y alquiler social en esos puntos.

“Es complejo tener viviendas vacías habiendo tanta gente que, con las herramientas adecuadas, viviría ahí con gusto. Pienso, por ejemplo, en quienes vienen todos los días desde Lezica en ómnibus a trabajar. Un camino posible sería aplicar políticas de aprovechamiento de suelo o mecanismos para que los dueños activen esas viviendas y, si no lo hacen, avanzar hacia la expropiación. Acá le tenemos miedo a esa palabra, pero en otras ciudades –incluso de la región– se usa más como advertencia: ‘Si no le das un uso adecuado en cuatro o cinco años, el Estado puede expropiarla’. La idea no es llegar a eso, sino generar incentivos para que la vivienda vuelva a usarse”, sostiene, y también alerta: “No se trata de prohibir construir en otros lugares, pero sí direccionar incentivos hacia donde es más eficiente”.

La falta de coordinación entre vivienda, seguridad, limpieza y servicios urbanos, dice Alesina, agrava la situación. Barrios como Ciudad Vieja concentran patrimonio, servicios y atractivo turístico, pero no lograron retener población estable.

¿QUÉ PASA SI NO SE HACE NADA?

El escenario proyectado es claro: habría una pérdida sostenida de población en zonas centrales, mayor deterioro y expansión hacia la costa. En una ciudad con estancamiento demográfico crecer hacia afuera implica vaciar el corazón.

El trabajo de Alesina no propone frenar el desarrollo, sino formular una pregunta estratégica: qué ciudad quiere ser Montevideo y cómo alinear los incentivos para acercarse a esa respuesta. Los datos muestran que la ciudad ya tiene capacidad instalada para albergar más población donde están las oportunidades. La decisión es política.

Mientras tanto, cada mañana miles de personas siguen atravesando ese cuello de botella cotidiano; y en barrios con escuelas, centros de salud y equipamiento cultural, persianas bajas y apartamentos vacíos recuerdan que el problema no es la falta de ciudad, sino cómo la estamos ocupando. ■

POBLACIÓN 2023 vs 1996

- 5,8% MONTEVIDEO
- +33% CANELONES
- +20% SAN JOSÉ
- +6% ÁREA METROPOLITANA DE MONTEVIDEO

¿HACIA DÓNDE Y A QUÉ COSTO CRECE MONTEVIDEO ?



Una nueva etapa comienza a **CONSTRUIRSE**

Construyendo juntos un futuro sostenible para América Latina



ING SA SACEEM



 **SACEEM**



Arquitectos Diego Capandeguy y Thomas Sprechmann.



MONTEVIDEO INCOMPRENDIDA

Los profesores de la Facultad de Arquitectura con cuatro décadas de trabajo sobre Montevideo, Diego Capandeguy y Thomas Sprechmann, advierten que la ciudad se está diagnosticando mal: el centro sigue vaciándose, los privados ejercen el urbanismo que el Estado no hace, y la reforma de movilidad actual no responde a los problemas más urgentes.

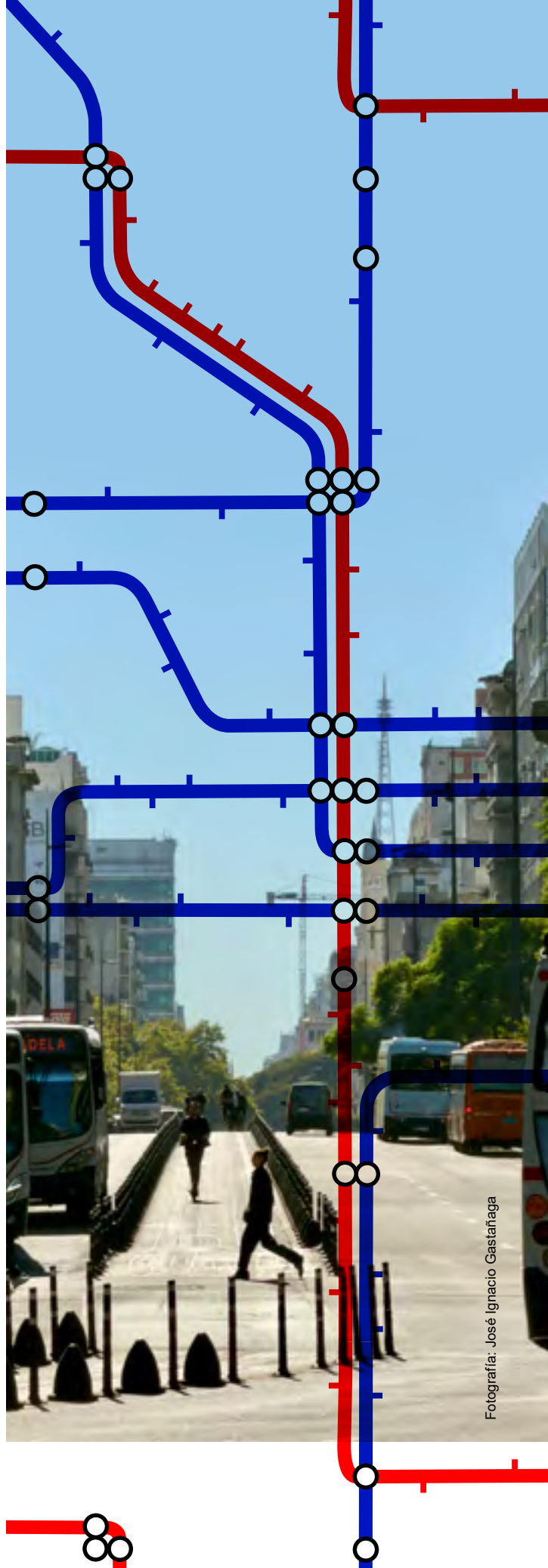
Por Alejandra Pintos
Fotografía: Héctor Piastri

Hay una obra que concentra buena parte del debate urbanístico montevideano de los últimos años: el corredor de movilidad metropolitana, pensado para conectar Ciudad de la Costa con el centro en menos tiempo. Para los arquitectos Thomas Sprechmann y Diego Capandeguy, la pregunta que nadie se formula es si esa solución responde a los problemas reales de la ciudad, o los elude.

Porque el centro, ese que el corredor pretende reforzar, hace décadas que pierde. Pierde población, actividad, valor relativo. La Ciudad Vieja fue el caso más visible, pero el fenómeno se extiende: donde antes había oficinas, comercios y vida de barrio, hoy hay locales vacíos y arquitectura degradada. “Hace 20 años ya advertíamos que el centro estaba entrando en una fase periférica”, dice Capandeguy.

Sprechmann es arquitecto y profesor emérito de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo (FADU); Capandeguy, arquitecto, doctor en urbanismo y profesor grado 5 de la misma facultad. Trabajan juntos desde los años 80 y su producción teórica sobre Montevideo incluye textos como *La Ciudad Celeste* (2006), que anticipó la expansión metropolitana hacia el este, y *Supra Montevideo* (2025) con motivo de los 300 años de la ciudad.

*SHOPPINGS, EDIFICIOS
EN ALTURA Y PARQUES
LOGÍSTICOS CONSTRUYERON
OTRA MONTEVIDEO:
**MÁS POLICÉNTRICA,
MÁS COSTERA,
MÁS FRAGMENTADA.***



Fotografía: José Ignacio Gastañaga

–En *Supra Montevideo* argumentan que en las últimas dos décadas los grandes proyectos urbanos los hicieron los privados. ¿El urbanismo público quedó corriendo atrás? **Capandeguy:** –El Estado ha hecho infraestructuras, pero es cierto que ha sido un urbanismo más regulador, con algunas acciones más o menos convencionales, peatonales y mejoras de espacios públicos. El concepto de proyecto urbano, que es la idea de pensar con cierta ambición holística, de integralidad, de espacio público, de infraestructuras, no se vio. Esa figura en otros países, incluso en América Latina –en Brasil o Colombia– es más fuerte, y ni hablar en la tradición europea o de Asia. En cambio, en Uruguay se ha planteado casi exclusivamente por los operadores privados, que frente a la complejidad de sus intervenciones asumen ese rol. Todavía se habla de ciudad, de centro, de periferia, de área metropolitana; esas son casi categorías de mediados del siglo XX. Lo que le está pasando a Montevideo precisa otras formas de interpretarse. Es un gran Montevideo que permanentemente parece estar en pulsos; las lógicas de las ciudades contemporáneas, tanto en América Latina como en otros países, se han transformado en ámbitos cada vez más policéntricos. La idea de un centro integrador e incluso se ha debilitado en muchos lugares del mundo.

LA VIVIENDA
PROMOVIDA FRENÓ
ALGO LA CAÍDA EN
CORDÓN, PERO
**SIN UN PROYECTO
URBANO QUE
LO RESPALDE,
EL EFECTO ES
PARCIAL.**

Impulsamos desarrollo. Creamos oportunidades.

Más de 25 años impulsando proyectos en electricidad, infraestructura y plantas industriales, expandiendo hoy nuestra experiencia hacia soluciones en mantenimiento.

–¿Tiene solución el vaciamiento del Centro y la Ciudad Vieja?

Capandeguy: –Hace 20 años, con Thomas, ya advertíamos que el Centro estaba empezando a entrar en una fase periférica. Lamentablemente, no nos equivocamos. Era porque estaba perdiendo valor relativo: en un momento el Centro todavía era un lugar cultural, tenía oficinas y había todavía una fuerte demanda. Ahora se fue desdoblado: hay centros en Carrasco, Ciudad Vieja, Aguada, el World Trade Center. Lo que era el antiguo Centro perdió fuerza. Entonces, no basta con pensar en un problema sectorial de transporte; al revés, el transporte puede tener un efecto negativo y debilitarlo aún más. Es interesante la experiencia de la vivienda promovida de los últimos 10 años: hizo que haya unas 15.000 personas más viviendo en esas áreas y eso ya da una dinámica diferente, es muy notorio en el Cordón. Pero exige proyectos de detalle y no estamos visualizando un proyecto urbano, es como que va por vías separadas.

–El corredor de movilidad metropolitana genera mucha expectativa. ¿Es la prioridad correcta?

Capandeguy: –El tema de la movilidad metropolitana es de agenda, pero nos sorprende que todo lo que se conoce ahora es solamente el conector, que casi parecía dirigido a quienes tienen empleo estable en el viejo centro de la ciudad y viven en Ciudad de la Costa. Los sectores más populares, que viven en las áreas intermedias y norte, se



“

ENTERRAR UNA FORTUNA

EN EL SUBSUELO DE 18 DE JULIO NO PARECÍA LA ACCIÓN MÁS INTELIGENTE”.

THOMAS SPRECHMANN



“EL CONCEPTO DE PROYECTO URBANO,

QUE ES LA IDEA DE PENSAR CON CIERTA AMBICIÓN HOLÍSTICA, DE INTEGRALIDAD, DE ESPACIO PÚBLICO,

NO SE VIO.

DIEGO CAPANDEGUY

”

mueven en otros sentidos. El sistema de transporte se ha ido atomizando. Los corredores fueron inversiones muy importantes y generaron cambios muy menores en la movilidad pública. Tampoco se puede desconocer el tema de las motos, que está estigmatizado. Por eso decíamos que Montevideo tiene patrones de comportamiento más semejantes a algunas ciudades de Colombia o de Vietnam que a Europa: tenés unos porcentajes per cápita muy altos de motos, porque son muy flexibles. Un dato importante: el sistema de transporte público en gran parte de América Latina ha mostrado una caída en la venta de boletos, igual que en Montevideo. La pregunta que uno puede hacerse es si puede que se mejore el sistema pero no cambie tanto la venta de boletos; y por tanto, es un patrón cultural.

Sprechmann: –La tecnología está avanzando mucho más rápido que las ciudades. Hoy hay lugares que ofrecen, por ejemplo, tranvías de superficie que funcionan sin rieles, que tienen la libertad de desplazarse con absoluta facilidad. Esos cambios ya existen en China. Más vale concentrar las inversiones en esas tecnologías, que son amigables y blandas. En ese contexto, enterrar una fortuna en el subsuelo de 18 de Julio no parecía la acción más inteligente; hasta para algunos geólogos es riesgoso. Hay otras prioridades y soluciones más flexibles.





Fuente: mapasdeuruguay.com

–En el texto introducen el concepto de narcociudad. ¿Hasta qué punto ese fenómeno afecta decisiones de inversión y desarrollo urbano?

Capandeguy: –Son aquellas áreas en las que el Estado no logró tener una presencia básica de cobertura y servicios. Es tal el nivel de violencia, que no entran. En un caso muy extremo, como el brasileño, el narcomenudeo toma el poder de la ciudad. Montevideo no está ajeno a eso, y nosotros lo marcamos porque veíamos que desde el urbanismo era un tema que nadie lo estaba hablando. Estamos perdiendo adolescentes casi todos los días, y si mirás, se corresponden a estas áreas donde se perdió esa condición básica de seguridad. A su vez, se van estigmatizando. Hablamos de ciudad inclusiva, de ciudad integrada, de movilidades alternativas, pero hay zonas rojas en las que ni los actores públicos desean entrar. Estamos diagnosticando mal la ciudad.

Sprechmann: –Es un tema central en las políticas públicas de aquí en adelante. Montevideo, comparativamente hablando con otras ciudades de América Latina, está mejor. Tampoco eso puede ser consuelo. Quisimos advertir de la alta prioridad que tiene atender un problema difícil, pero que merece estar en el primer lugar de las agendas públicas.

“HABRÍA QUE DARLE
**PRIORIDAD A LA
 CONECTIVIDAD DE
 LAS ÁREAS MÁS
 VULNERABLES**
 DE LA CIUDAD, EN
 LUGAR DE GANAR
 DOS O TRES MINUTOS
 EN ZONAS YA
 CONECTADAS”.

THOMAS SPRECHMANN



 **garimport**

Tu seguridad,
nuestro compromiso



Vilardebó 2133



+598 2209 56 20



garimport.com



Usher Rios 3333



+595 021 520927



garimport.com.py



“MONTEVIDEO
TIENE PATRONES DE
COMPORTAMIENTO
MÁS SEMEJANTES
A ALGUNAS
CIUDADES DE
COLOMBIA O DE
VIETNAM
QUE A EUROPA”.

DIEGO CAPANDEGUY

—¿Qué debería construirse en Montevideo en los próximos 10 años que hoy no se está construyendo?

Sprechmann: —Habría que darle prioridad a la conectividad de las áreas más vulnerables de la ciudad, en lugar de ganar dos o tres minutos en zonas ya conectadas. Una diferencia importante son los viajes a la periferia, que tienen distancias muy grandes y tiempos muy largos.

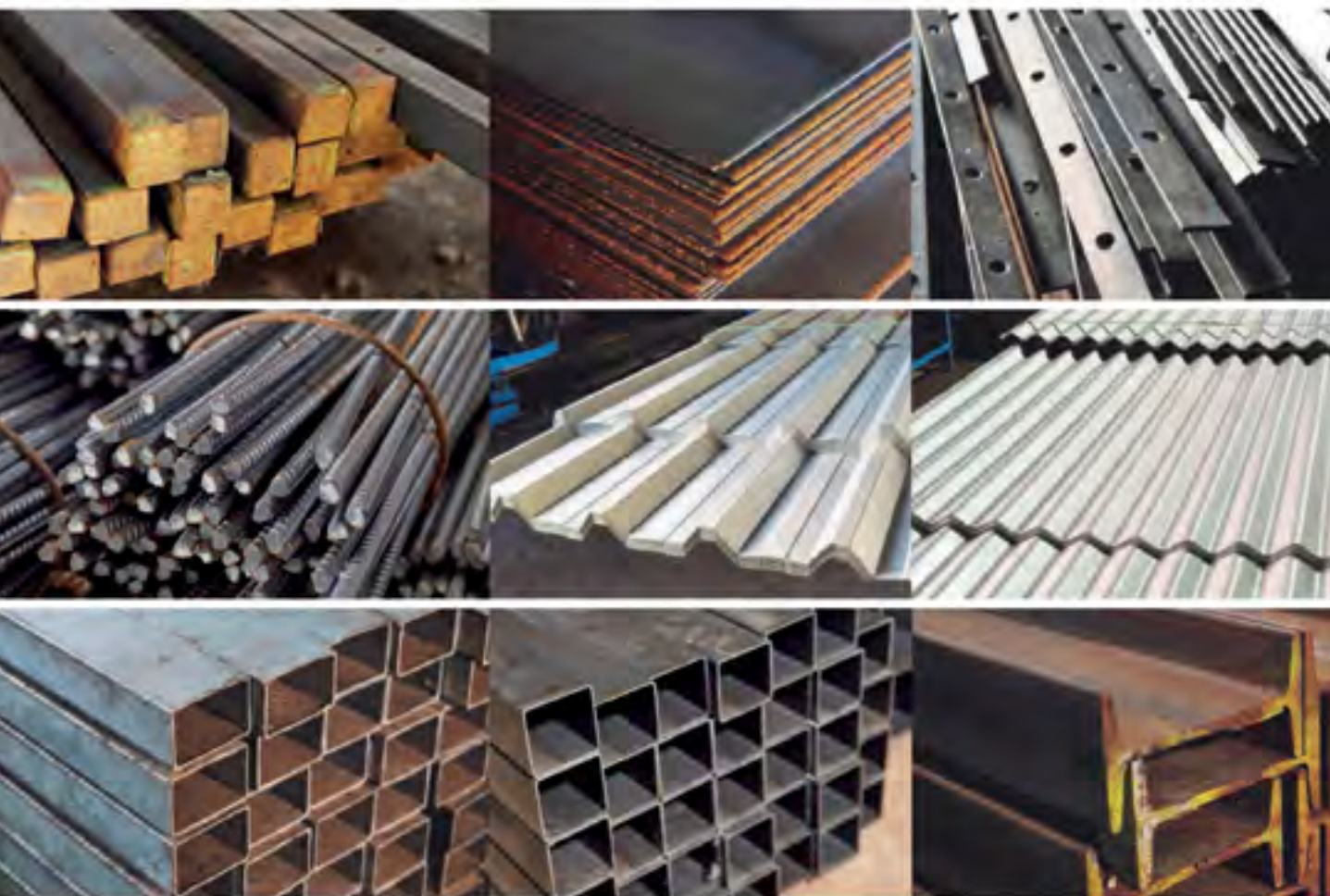
Capandeguy: —Habría que pensar más en las áreas más vulnerables de la ciudad, que sigue siendo el tema más acuciante. En el artículo hablamos de las usinas de desarrollo territorial: grandes intervenciones que podrían integrar áreas educativas, de cuidados, lúdicas, de capacitación en oficios y programas de reinserción laboral. Tienen que ser de gran porte y no asociarse a un barrio, sino a un distrito de la ciudad, que no parezca que esa obra es “para los distintos”, que no estigmatice a la población. Hay experiencias de este tipo en Medellín, otras en San Pablo. Ojalá que lo que se decida incluya lo que la ciudad precisa: calidad de vida, tráfico, urbanidad, seguridad, servicios públicos e infraestructuras básicas. Y belleza. ■





Tiscor

Más de 100 años dando forma al **Acero** en Uruguay



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

“

LA VIVIENDA

ES UNA

POLÍTICA PÍVOT

DENTRO DEL

CONJUNTO DE

POLÍTICAS SOCIALES

”

Para la ministra de Vivienda y Ordenamiento Territorial, Tamara Paseyro, la vivienda no es un fin en sí mismo: es una política que hace posibles todas las demás. Desde esa convicción, la jerarca detalla cómo piensa articular Estado, privados y sociedad civil para atender desde la emergencia más urgente hasta el acceso de la clase media.

Por María José Fermi
Fotografía: José Ignacio Gastañaga





-El Plan Quinquenal identifica cerca de 67.000 hogares con al menos una carencia crítica y más de 660 asentamientos irregulares. ¿Cómo encontró el ministerio al asumir? ¿Cuáles son las deudas más urgentes?

–Encontramos un ministerio con ciertos avances y con otras dificultades. Con la LUC se creó la Dirección Nacional de Integración Social Urbana, conformada por el Programa de Mejoramiento de Barrios, el Plan Avanzar y el Plan Juntos. Cuando llegamos, esta dirección no tenía una integralidad en su gestión, lo hacían de manera independiente. Una parte muy importante de nuestra gestión es esa mirada conjunta. Nos encontramos también con una Dirección Nacional de Vivienda que tiene poca presencia en el interior del país. La cantidad de funcionarios, tanto administrativos como profesionales, es débil. Queremos un ministerio cercano, que tenga una mirada territorial, que ajuste las políticas públicas a esa flexibilidad de lo territorial y que se fortalezca en la complementariedad de todo el sistema público de vivienda.

–En su plan quinquenal han armado cinco grandes lineamientos que buscan trabajar. ¿Cómo se traducen estos en políticas concretas?

–El lineamiento uno atiende la precariedad habitacional y la población vulnerable: personas en situación de calle, mujeres atravesadas por violencia de género, recién liberados, jóvenes que egresan del INAU, jubilados. En este lineamiento vamos a tener 25.643 soluciones, mejoras y beneficios.



El lineamiento dos apunta al acceso y la permanencia en la vivienda, dirigido a ese sector de ingresos medios y medios-bajos que tiene posibilidad de pagar, pero no de ahorrar. Ahí está el programa de Primera Vivienda. Otro punto importante es el alquiler social. Sabemos que en los quintiles más bajos el 37% tiene comprometidos sus ingresos en el alquiler, lo que va en detrimento de la salud, la educación y el ocio.

**—¿Cómo trabajarán en ese alquiler social?
¿Hay incentivos para que los privados vuelquen viviendas vacías al sistema?**

—Una forma es el subsidio parcial; también trabajaremos con el privado-familia, ese que tiene una segunda vivienda, pero que no la puede poner en alquiler porque no tiene los medios para devolverla —y hoy es una de las viviendas degradadas o vacías en la ciudad—. Lo haríamos mediante créditos blandos. Después tenemos todas las licitaciones que tiene la Dirección Nacional de Vivienda y el tema cooperativas.

“TENEMOS
LA OBLIGACIÓN, EL DEBER
Y LA RESPONSABILIDAD DE
**EJECUTAR
CADA PESO DEL
PRESUPUESTO.**

”

TAMARA PASEYRO, MVOT

Trabajamos y reafirmamos nuestro compromiso con entornos laborales seguros para construir un mejor futuro.

**EBITAL**
CONSTRUIAMOS NUEVOS HORIZONTE



Hoy tenemos más de 175 cooperativas en obra con 5.400 viviendas en ejecución. Para nosotros seguir apoyando al sistema cooperativo es fundamental.

–Desde el ministerio presentaron el programa Más Barrio...


–Esto se vincula al lineamiento tres, que tiene que ver con contextos urbanos y rurales, con la Dirección de Integración Social Urbana y con Mevir. El programa Más Barrio, que desarrollamos con el Ministerio del Interior, apunta a intervenciones integrales de desarrollo urbano y vivienda en zonas de alta concentración de vulnerabilidad, exclusión territorial y violencia, con el objetivo de transformarlas en comunidades habitables y seguras. Sus componentes son seguridad y convivencia, infraestructura, mejoramiento de espacios públicos y centros comunitarios, y participación de los vecinos. Finalmente; el lineamiento cuatro trabaja el sistema de suelo y la mirada de ordenamiento territorial. Y el quinto tiene que ver con el sistema público de vivienda en su conjunto, y con la evaluación y monitoreo de la política pública. Queremos evaluarla a lo largo del período para que sea un insumo de nuestra gestión.

**ENTRE 2025 Y LO
QUE VA DEL 2026
SE APROBARON
PROYECTOS POR**

**6.500
VIVIENDAS**

**A TRAVÉS DE LA
VIVIENDA PROMOVIDA.**





**69.334
SOLUCIONES**

- SUBSIDIOS DE ALQUILER
- MEJORAMIENTO DE VIVIENDA
- VIVIENDAS NUEVAS

–¿Cómo aterrizar la prioridad dada a la emergencia habitacional para que no quede únicamente en una declaración de intenciones?

–Tenemos convenios con distintas instituciones. Lo que pone el ministerio es la materialidad de la vivienda –sea por subsidio, sea por vivienda colectiva– y lo que aporta la contraparte del Mides, Inmujeres, Dinali, INAU es el acompañamiento social, porque son los que tienen la competencia. Nosotros hicimos un mapeo de todo el país con datos del censo para ubicar dónde estaba la precariedad habitacional. El 32% de los menores vive bajo la línea de pobreza y el 31% está en situación de pobreza multidimensional; la vivienda es un factor muy importante en esa pobreza. Estamos trabajando con el Mides en el programa Crece desde el Pie, focalizado en niños recién nacidos y mujeres embarazadas. Empezó con un piloto de 50 familias el año pasado y ahora lo vamos a escalar con presupuesto nuevo. Para eso hicimos un llamado público a través de la Corporación Nacional para el Desarrollo, abierto al sector privado.

–¿Este utiliza módulos de construcción no tradicional?

Sí; es una licitación de módulos para atender la emergencia habitacional. Eso sí: tienen que tener el DAT y el CIR [certificados que avalan los métodos constructivos no tradicionales]. No porque sea atención a la emergencia vamos en detrimento de la calidad del producto.



“EN LOS QUINTILES MÁS
BAJOS,
**EL 37% TIENE
COMPROMETIDOS
SUS INGRESOS
EN EL ALQUILER.**

”

TAMARA PASEYRO, MVOT

–El presupuesto, entiendo, no alcanza para cubrir toda la demanda habitacional que existe, ¿cómo articula el ministerio la relación con el sector privado y los organismos multilaterales?

–Para la atención en asentamientos y el programa Más Barrio duplicamos el presupuesto que teníamos. Hoy tenemos en el entorno de 700 millones de dólares para actuar, con presupuesto genuino y con préstamos del BID y de la CAF. El programa Más Barrio lo estamos trabajando con la CAF; el Plan Avanzar y el Plan de Mejoramiento de Barrios son con préstamos BID. Por otro lado, vamos a seguir trabajando con el programa Entre Todos, que se creó en el período pasado, pero entendíamos que debíamos hacerle algunas modificaciones. Sumamos al Ministerio de Economía para analizar la Vivienda Promovida y el Entre Todos. También recibimos a la Cámara de la Construcción, empresas, desarrolladores y otros actores. Me parece importante compartir con ustedes algunos datos porque siempre está este tema



Fuente: Presidencia

de la incertidumbre. La Vivienda Promovida tuvo un crecimiento récord de proyectos presentados en 2025; entre 2025 y lo que vamos de 2026 se pudieron estudiar y promover 6.500 viviendas. Con respecto al Entre Todos, el 2025 fue el año de mayor promoción efectiva de viviendas con esta modalidad; se presentaron 14 proyectos y se promovieron con resolución ministerial definitiva 11 proyectos por más de 880 viviendas.

–Uno de los reclamos recurrentes de la industria es la mejora en los sistemas de contratación: los tiempos, plazos más cortos, pliegos más claros.

–Se imaginan que este crecimiento récord también fue una exigencia para el ministerio y la labor de los funcionarios dio sus frutos. El trabajo con el sector privado es fundamental en todas las áreas: desde la Vivienda Promovida y el Entre Todos hasta los módulos para la precariedad habitacional. Que se combinen el incentivo a la oferta con una regulación clara y el apoyo a la demanda es un instrumento clave.

A large aerial photograph showing a road construction project in a volcanic landscape. The road is a long, straight concrete structure with white lane markings, curving through a dark, rocky terrain. In the top right corner, there is a black box with the text 'cujo.com.uy' and three circular icons. In the bottom right corner, there is a red square logo with a white hard hat icon and the text 'Cujó'. At the bottom, a red banner contains the text 'CONSTRUYENDO juntos'. On the left side, there are three smaller inset images: the top one shows a road under construction with a blue sign; the middle one shows a road through a green, hilly landscape; the bottom one shows a road crossing a river.

CONSTRUYENDO **juntos**





ENTRE
25.000
Y
26.000

**VIVIENDAS
NUEVAS**
SE EJECUTARÍAN
EN ESTE PERÍODO.

El Estado nunca va a sustituir al mercado; lo que intenta es fortalecer y orientar para que el accionar del sector privado se oriente a la política pública habitacional. Ese es el objetivo.

Para nosotros la vivienda es una política pivote dentro del conjunto de políticas sociales y humanas. ¿Por qué? Porque articula múltiples dimensiones del bienestar: la infraestructura, el suelo, los servicios. Y condiciona la eficacia de otras políticas sociales: va en beneficio de la educación, de la salud, de la seguridad. A partir de este derecho se otorgan otros derechos.

–En el plan quinquenal hablan sobre soluciones habitacionales a ejecutar, ¿existe una estimación de cuántas de estas soluciones serían viviendas nuevas?

–Hablamos de 69.334 soluciones habitacionales entendidas no solamente como vivienda nueva, sino también como beneficios otorgados como subsidios de alquiler, mejoramiento de vivienda... Abarca todo. Después hay un número de vivienda nueva que está en el entorno de las 25.000, 26.000.

–¿Es posible saber cómo se distribuirían a lo largo del territorio nacional?

–No, porque la acción del ministerio depende de la realidad territorial. Ya venimos trabajando con los gobiernos departamentales en el tema de la precariedad habitacional, los proyectos de mejoramiento de vivienda y la planificación territorial.

–Si tuviera que sintetizar con una frase el sello que le quiere dar a esta gestión, ¿cuál sería?

–Un ministerio cercano, que escucha, que pone el foco en las infancias y las adolescencias, en la población vulnerable y en esa población a la que hoy le está costando el acceso y la permanencia en la vivienda.

–¿Pero ejecutor?

–Por supuesto. Nosotros tenemos la obligación, el deber y la responsabilidad de ejecutar cada peso del presupuesto asignado. Entendemos que hay personas que no pueden esperar más; todos sabemos dónde están, quiénes son. ■

“EL ESTADO
NUNCA VA A
SUSTITUIR AL
MERCADO.”

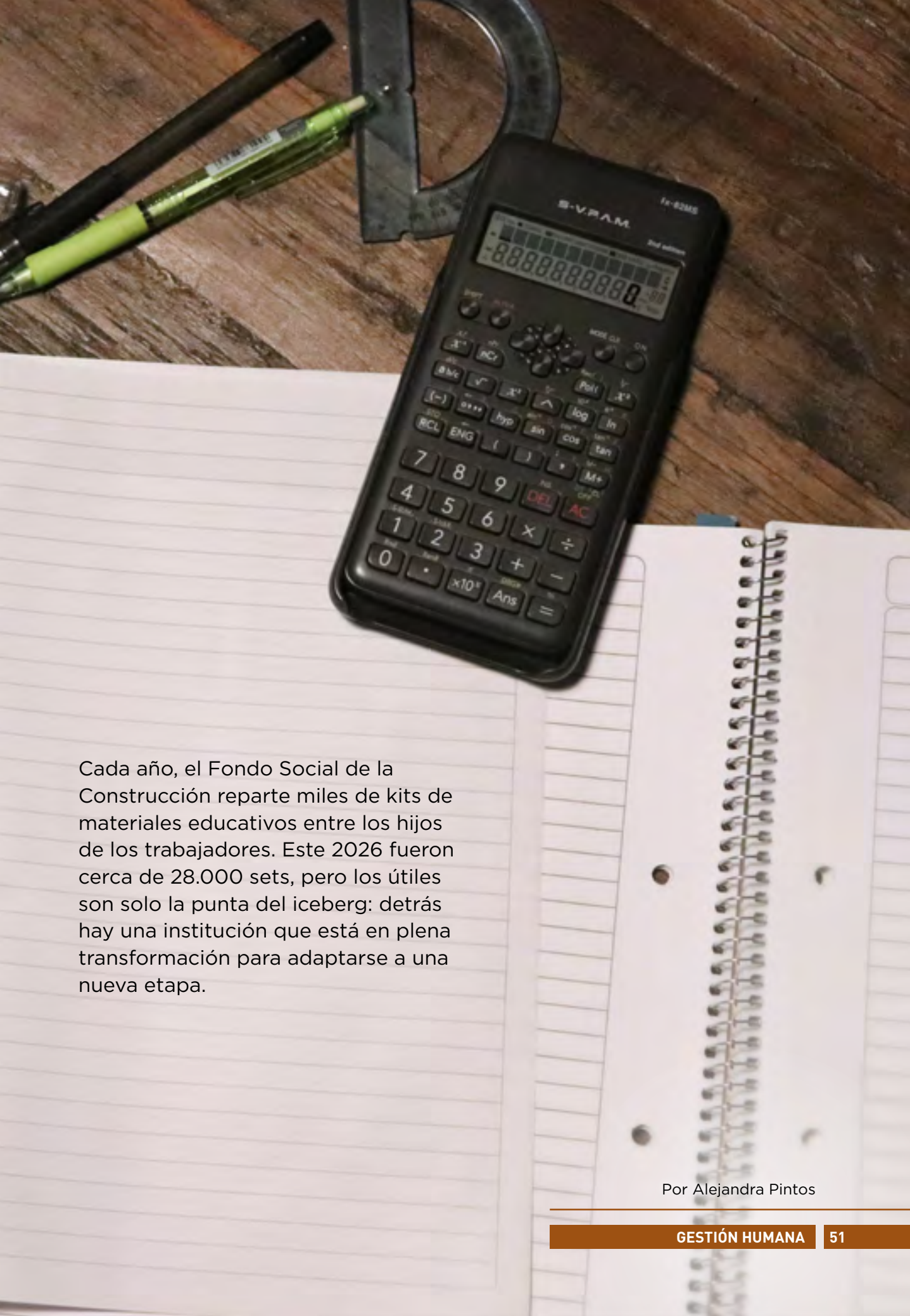
”

TAMARA PASEYRO, MVOT



SE
CONSTRUYE
FUTURO





Cada año, el Fondo Social de la Construcción reparte miles de kits de materiales educativos entre los hijos de los trabajadores. Este 2026 fueron cerca de 28.000 sets, pero los útiles son solo la punta del iceberg: detrás hay una institución que está en plena transformación para adaptarse a una nueva etapa.

Por Alejandra Pintos

Arranca el año lectivo y el Fondo Social de la Construcción se pone en marcha con una de sus iniciativas más emblemáticas: la entrega de sets de útiles para los hijos de los trabajadores de la industria. Este año la operación cerró con cerca de 28.000 kits distribuidos a nivel nacional. La inversión superó los 80 millones de pesos e incluyó llamados públicos, licitaciones abiertas y, como novedad, la importación directa de materiales para mejorar la calidad sin resignar el volumen.

“Los sets recogen la demanda que hoy existe”, explica el integrante de la directiva del Fondo Social de la Construcción (FSC) y responsable del Departamento Legal, de Gestión Humana, Seguridad y Salud en el Trabajo de la Cámara de la Construcción del Uruguay, Dr. Ignacio Castiglioni. “Tratamos de accionar esa entrega a la demanda específica que hoy tiene la educación a nivel país”. Eso significa que los kits se ajustan cada año a lo que efectivamente se necesita en preescolar, primaria y secundaria pública.

**80
MILLONES
DE PESOS**
FUE LA INVERSIÓN
PARA KITS EDUCATIVOS
EN 2026.



SET PREESCOLAR

- Arena de color
- Blocks de afiche, calco y garbanzo
- 2 Carpetas
- Cartuchera
- 4 Casaca vinílica
- 2 Cuadernos
- 3 Destacadores
- 2 Gomas de borrar
- 6 Goma eva
- 24 Lápices de colores
- Libreta
- 12 Marcadores
- 6 Masas de moldear
- Papel glasé
- Pincel
- 6 Plastilinas
- Sacapuntas
- Tijera



El criterio de asignación de los kits es claro: se entrega un único juego por trabajador. “Naturalmente, tenemos que hacer un corte, porque muchos necesitan un set”, dice Castiglioni. El proceso está respaldado por reglamentos precisos, con documentación específica y condiciones de entrega bien definidas. Hay, sin embargo, un margen de discrecionalidad para casos especiales –familias con hijos con discapacidad o necesidades particulares–, que la directiva analiza puntualmente.

La operativa se concentra en Montevideo y Maldonado, donde el Fondo tiene locales propios, pero la distribución es nacional. La logística es compleja. Este año, la incorporación de importación directa de materiales fue la principal apuesta: el Fondo tenía el equipo técnico para procesarlo y el resultado fue una mejora en la calidad de los sets. “Eso nos mostró una nueva línea de trabajo estratégica”, dice Castiglioni, “donde podemos importar, mejorar la calidad y sostener la inversión en este beneficio”.



Gasoducto Cruz del Sur

Lo que no ves, también importa.
VOS TAMBIÉN LLAMÁ ANTES DE EXCAVAR

CAMPAÑA DE PREVENCIÓN DE DAÑOS



Imagen generada con IA



PARA SOSTENER
INVERSIÓN Y MEJORAR
CALIDAD
**SE IMPORTARON
EN FORMA
DIRECTA LOS
MATERIALES.**

ETAPA DE TRANSFORMACIÓN

Los Fondos Sociales de la Construcción están cambiando. Castiglioni habla de una impronta siglo XXI, “con un liderazgo fuerte, presente, activo y con una profunda sensibilidad social, por parte de la gerencia”. Esto significa, según el directivo, transformación tecnológica, certificación de calidad y mayor presencia en territorio. El FSC se encuentra en proceso de certificación en dos áreas – calidad y anticorrupción–, con auditorías externas y una consultoría que acompaña el proceso.

“Va a ser un cambio reputacional y un cambio de procesos que nos va a hacer muy bien”, afirma. La decisión no nació de la nada. La industria atravesó momentos difíciles y algunos fondos enfrentaron situaciones que pusieron en cuestión el manejo institucional. Castiglioni lo reconoce sin vueltas: “Lo que sucedió puede haber sido un disparador, pero creo que era natural en instituciones profesionales tender a esto. Es lo esperable en organizaciones de este estilo”. La transparencia se traduce en publicación de información, presencia digital actualizada y visibilidad de las condiciones de acceso a los beneficios.

SE ENTREGARON CERCA DE

28.000

SETS DE MATERIALES
EDUCATIVOS PARA NIÑOS,
NIÑAS Y ADOLESCENTES.

SET ESCOLAR

- Blocks de afiche, de calco y garbanzo
- Bolígrafo
- Calculadora
- 2 Carpetas
- Cartuchera
- Casaca vinílica
- 5 Cuadernos
- 3 Destacadores
- 5 Forros para cuaderno
- 2 Gomas de borrar
- Juego de geometría
- 24 Lápices de colores
- 4 Lápices de escribir
- Libreta
- 12 Marcadores
- Papel glasé
- Sacapuntas
- Tijera





Fotografía: José Ignacio Gastañaga

Integrante de la directiva del Fondo Social de la Construcción, Dr. Ignacio Castiglioni.

La industria de la construcción, por naturaleza, es cíclica: cuando hay menos obra, hay menos trabajadores activos y menos cotizantes, lo que impacta directamente en los ingresos del Fondo –justo cuando la necesidad social suele ser mayor–. La respuesta combina una política financiera prudente en los momentos de bonanza con fondos de contingencia para los períodos de caída. A eso se suma una característica particular del FSC: mantiene los beneficios hasta un año después de que el trabajador se haya dado de baja.

LO QUE SE VIENE

El plan 2026 está en elaboración y apunta a consolidar los beneficios existentes mientras se potencian algunos en particular. La iniciativa que Castiglioni destaca especialmente: el Fondo está cerrando un proyecto de dos años sobre salud mental y consumo problemático de sustancias en la industria, financiado con

“

**LA CONFIANZA Y LA
PROFESIONALIZACIÓN
RESULTAN MUY
VALIOSAS EN ESTA
ETAPA NUEVA”.**

IGNACIO CASTIGLIONI, FSC

SET LICEAL

- Adhesivo en barra
- Block de calco
- 3 Bolígrafos
- Calculadora científica
- Carpeta oficio con elástico
- Cartuchera
- Compás metálico
- Corrector punta metálica
- 10 Cuadernolas
- Cuadernolas
- 2 Destacadores
- Funda cubre mochila
- Goma de borrar
- Juego de geometría
- 24 Lápices de colores
- 2 Lápices de escribir
- Lápiz mecánico
- 2 Minas
- Pendrive 8 GB
- Sacapuntas
- Tabla periódica
- Tijera



EL FONDO SOCIAL DE
LA CONSTRUCCIÓN
SE ENCUENTRA EN
PROCESO DE
CERTIFICACIÓN
EN CALIDAD Y
ANTICORRUPCIÓN.



CEAOSA

CONSTRUCTORA

75 años
construyendo un
futuro sostenible

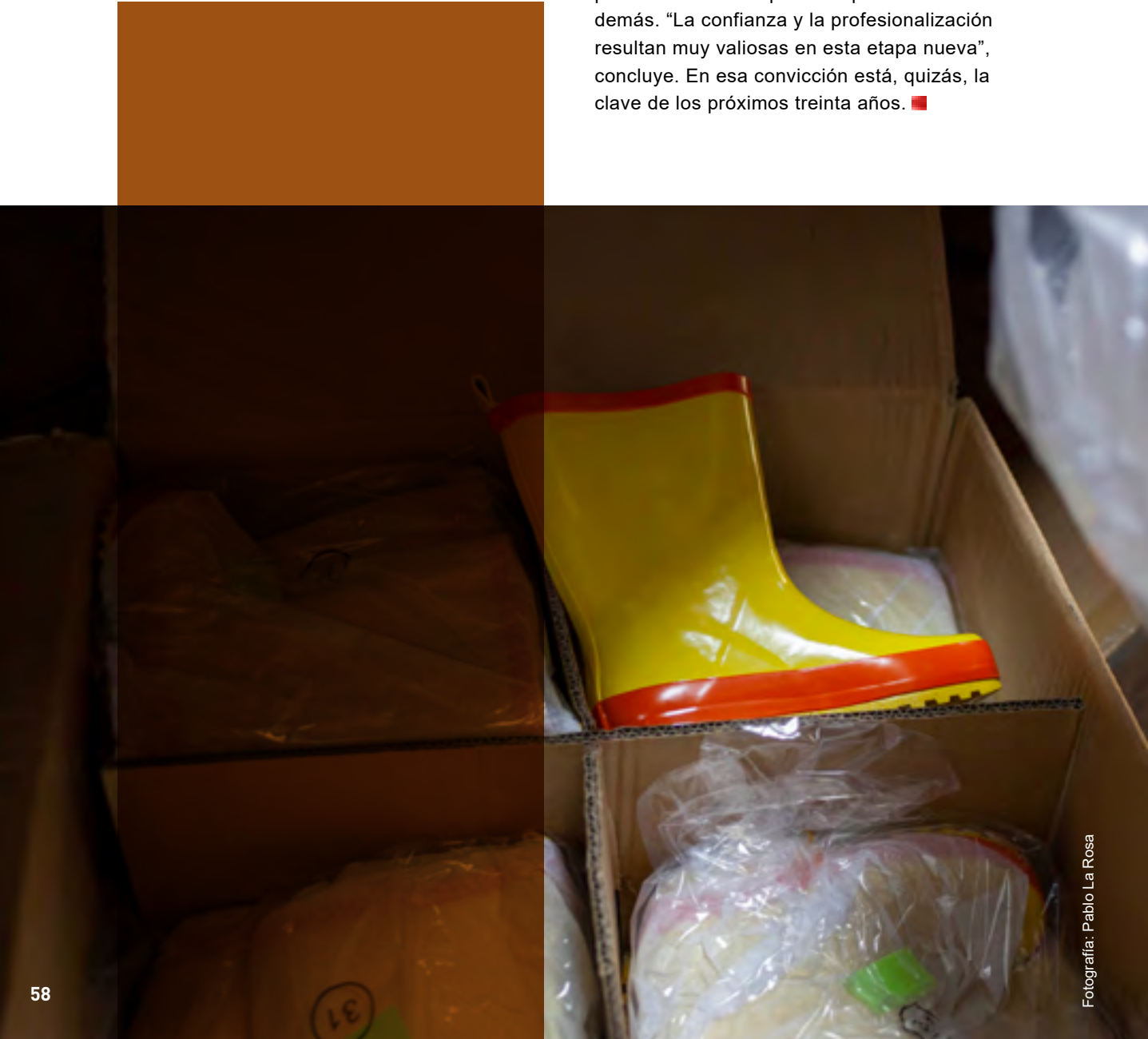


LOS FONDOS
SOCIALES DE LA
CONSTRUCCIÓN SON
COFINANCIADOS
CON APORTES DE
EMPRESARIOS Y
TRABAJADORES.

recursos del FSC. “Esperamos que sea el segundo tomo de una investigación profunda de calidad”, dice, sobre una problemática que la construcción comparte con muchas otras industrias de alta exigencia física y emocional.

También continúa el trabajo en los centros de cogestión –donde el INAU, organizaciones de la sociedad civil y el Fondo articulan educación y asistencia social para las familias del sector–.

El FSC tiene hoy entre 50 y 60 personas trabajando. Una estructura que Castiglioni se encarga de destacar, porque para él es parte central de lo que hace posible todo lo demás. “La confianza y la profesionalización resultan muy valiosas en esta etapa nueva”, concluye. En esa convicción está, quizás, la clave de los próximos treinta años. ■



LA ARQUITECTURA DEL SISTEMA

La industria tiene cuatro fondos que integran los Fondos Sociales de la Construcción: el Fondo Social de Vivienda de Obreros de la Construcción (Fosvoc), creado en 1967 con la Ley de Vivienda; el Fondo Social de la Construcción (FSC), que nació en 1993 como resultado de la negociación entre la Cámara de la Construcción del Uruguay y el Sunca tras una huelga de 83 días; el Fondo de Capacitación de la Construcción (Focap), nacido en 1997; y el Fondo de Cesantía y Retiro (Focer), de 2008.

Todos comparten la misma arquitectura: son cogestionados por empresarios y trabajadores, y se financian con aportes de ambas partes. En el caso del FSC, integran su directiva la CCU, el Sunca y el resto de las gremiales empresariales.

Estos fondos, para Castiglioni, “son importantes porque asisten, porque aportan, porque ayudan, y porque en definitiva traducen lo que es la solidaridad intersectorial”.

Energía que
impulsa el futuro
de un país



Ingener
ingener.com

Av. Italia 7274 | Tel: +598 2600 7274 | Montevideo, Uruguay



ingener



@ingener.sa



NACIDO ENTRE OBRAS

Ignacio González Vierci se formó en la constructora fundada por su abuelo, empezó como capataz y hoy es uno de sus directores.

Durante la pandemia, como presidente de la Asociación de Promotores Privados de la Construcción del Uruguay, participó de una negociación inédita para mantener en marcha la industria.

Por Carla Rizzotto
Fotografía: José Ignacio Gastañaga

Cuando Ignacio González Vierci asumió la presidencia de la Asociación de Promotores Privados de la Construcción del Uruguay (Appcu) en diciembre de 2019, no imaginaba que apenas tres meses después pasaría dos noches enteras “durmiendo” en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social en busca de un acuerdo histórico para la industria.

Con la emergencia sanitaria por la COVID-19 ya decretada, pasó de jueves a sábado prácticamente instalado en la sede de la cartera laboral. Allí, junto a representantes de las gremiales empresariales de la construcción, del sindicato de trabajadores y del gobierno nacional, fue parte de dos jornadas maratónicas de negociación para lograr una salida inédita: una licencia especial de dos semanas para los obreros, una partida económica extraordinaria y un protocolo que permitiera el retorno seguro a las obras.

“Estábamos todos muy preocupados: no había demasiada información sobre el virus, circulaban miles de opiniones distintas y había que tomar decisiones. La idea era mantener la economía en marcha, pero al mismo tiempo cortar un poco la circulación”, recuerda quien dormitaba de a ratos en una silla del salón Enrique Erro del ministerio para recuperar algo de energía y continuar la discusión. “El propio presidente Luis Lacalle Pou, que pedía estar informado sobre la negociación, insistía en no apagar los motores y que la gente pudiera irse a su casa unos días con algún peso en el bolsillo”, relata.

El sábado 21 de marzo de 2020, un par de horas después del mediodía, González salió conforme del edificio estilo *art déco* ubicado en la Ciudad Vieja. “Todos nos fuimos con la misma sensación. Fue un momento duro, pero nos unió mucho como industria”, asegura Ignacio, que recuerda haber quedado impactado durante el trayecto de regreso a su casa en Carrasco porque no se cruzó con ningún otro auto en veinte minutos de camino.

Solo al verse luego en las notas periodísticas que retrataron el inusual acuerdo empezó a tomar conciencia de su trascendencia.



“

**LA PANDEMIA
FUE UN
MOMENTO
DURO,
PERO NOS
UNIÓ COMO
INDUSTRIA.”**



Eso sí, no zafó de que escribieran mal su apellido: 'Ignacio González Conde' se leyó en más de un titular. "Yo soy Ignacio González Vierci, con v y c; como (el escritor) Pablo Vierci", advierte con ánimo de que la asociación con su conocido tío ayude a disipar la confusión constante. "Al estar tan vinculado mi nombre con la empresa en la que trabajo hace muchos años, González Conde Construcciones, es lógico que se equivoquen. Pero González Conde era mi abuelo", detalla.

ADN CONSTRUCTOR

El abuelo Antonio, un inmigrante gallego que llegó a Uruguay en 1929, tuvo bar, hizo feria e importó hierro hasta que finalmente se consolidó con la apertura de la barraca González Conde Madera, que pasó a llamarse González Conde e hijos cuando la descendencia de Antonio (Ángel,

Juan Carlos y Jorge) se sumó al negocio familiar. Digamos que la idea de la constructora nació sin premeditación: los tres hijos empezaron a formar sus propias familias, entonces Antonio convocó a una inmobiliaria para que consiguiera un terreno donde levantar un edificio y vivir cada uno en un apartamento.

Sin conocer este *métier*, delegó la construcción en manos calificadas mientras él se ocupó de financiarla. El negocio le pareció rentable y atractivo, tanto que decidió fundar González Conde Construcciones. "En un principio, mi abuelo se quedó con la constructora y los hijos con la barraca, pero cuando se enfermó le pidió a Juan Carlos que ocupara su lugar, y más tarde se incorporó mi papá (Jorge)", detalla Ignacio, que cumplió con el legado familiar al sumarse a la empresa en el verano del 92.



Fundador de la constructora y abuelo de Ignacio González Vierci, Antonio González Conde.



La abuela Soledad de González, esposa del abuelo Antonio, junto a sus hijos Jorge, Ángel y Juan Carlos.

**SU ABUELO ANTONIO,
UN INMIGRANTE
GALLEGO, TUVO
BAR, HIZO FERIA,
IMPORTÓ HIERRO,
ABRIÓ UNA BARRACA
Y, FINALMENTE, FUNDÓ
LA CONSTRUCTORA
FAMILIAR.**



Inauguración de la Torre de los Caudillos, el primer edificio privado en Montevideo en tener escaleras mecánicas.

EL CAPATAZ

Los primeros cuatro años alternó el trabajo con el estudio en la Universidad del Trabajo del Uruguay (UTU), donde egresó como técnico constructor. Si bien le gustaba mucho la carpintería, producto de sus visitas frecuentes a la barraca, nunca dudó de su preferencia por la construcción. Al tiempo que aumentaba su carga horaria dentro de la firma, también crecía su responsabilidad: su primera obra como capataz fue el edificio Isla de las gaviotas, ubicado sobre la rambla de Malvín, en el año 98.

“Me costó mucho porque tenía que imponerme ante gente mayor que yo y con largos años de oficio. Me cobraron algunas, pero también me ayudaron. No me pesaba ser ‘el hijo de...’. Era el primero en llegar y el último en irme, no falté ni llegué tarde un solo día. Además, estaba seguro de que lo estaba haciendo bien. La gran condición para dirigir es saber de lo que estás hablando, de lo contrario te pasan por arriba”, reflexiona.

“NO ME PESABA SER
‘EL HIJO DE...’.”

Su despedida como capataz de obra en 2009 también fue todo un desafío ya que lideró la edificación de la Torre del Congreso, ubicada en 8 de Octubre y bulevar Artigas, a metros de la terminal de ómnibus Tres Cruces. “Ya teníamos comprados tres terrenos, por lo que sumamos otro capataz; eso nos permitió construir tres edificios al mismo tiempo. Desde entonces nunca dejamos de hacer tres o cuatro proyectos a la vez”, asegura el capataz general de la compañía y socio-director junto a su primo Juan Diego (hijo de Juan Carlos) y su hermano mayor Jorge.



ESPINA
30 AÑOS EN URUGUAY

Hervidero 3039 - Montevideo - (598) 2200 5593 - espina@espina.com.uy - www.espina.es





NUEVOS HORIZONTES

Actualmente, González y compañía desarrollan el proyecto más importante de la historia de la empresa: Montevideo Harbour, un megacomplejo de dos torres de viviendas, oficinas y un centro comercial sobre la bahía de Montevideo.

La zona también es una apuesta. Mientras la mayoría de los emprendimientos inmobiliarios apuntan hacia el este, ellos ponen las fichas en el oeste de la capital. González está convencido de que “las obras cambian los barrios”. Pasó en bulevar Artigas y Garibaldi, donde se construyó el edificio Grand Boulevard: “No se hacía ninguna obra desde el año setenta y pico en ese lugar; y luego de que llegamos nosotros vinieron otras cuatro empresas a construir alrededor”, subraya.

Con Montevideo Harbour pasará algo similar, adelanta. El proyecto comenzó a gestarse en los noventa, cuando una tarde su tío volvía del Cerro y frenó en la rambla Baltasar Brum para contemplar el atardecer. “Quedó maravillado con la panorámica, el silencio y los patos que nadaban en el agua”, destaca. El terreno se compró en 1997. Tres décadas después, sobre fin de este año, se inaugurará la primera torre, mientras que la segunda estará pronta en marzo de 2027. La solicitud para la aprobación de una tercera torre ya se encuentra en los organismos competentes.



ESTE AÑO SE INAUGURA LA PRIMERA TORRE DE MONTEVIDEO HARBOUR. SU TÍO SE ENAMORÓ DE LA VISTA DE LA RAMBLA BALTASAR BRUM EN LOS 90.

IR POR MÁS

“Mis colegas dicen que estoy loco”, asume Ignacio; aunque reconoce que tomar riesgos es una característica propia de la firma. “En la Torre de los Caudillos, con casi una manzana de extensión (en bulevar Artigas, Rivera y Rodó), colocamos las primeras escaleras mecánicas de un edificio privado de Montevideo. En el edificio residencial Gstaad, ubicado sobre la rambla Mahatma Gandhi, la empresa salió de los estándares normales al construir apartamentos de casi 500 metros. La gente le decía a mi papá y a mi tío que nadie viviría ahí y fue un éxito absoluto”, advierte el director, que se siente respaldado tanto por el nombre como por la antigüedad de la empresa.

Además de perderle cada vez más el miedo al fracaso, le apasiona lo que hace; no se aburre nunca. Pero fiel a su espíritu proactivo, le cuesta bajar las revoluciones para disfrutar de los placeres que lo desconectan del trabajo.

“

MIS COLEGAS
DICEN QUE

**ESTOY
LOCO.**

”



Construimos bases sólidas hoy proyectando futuro

Expertos en ingeniería y
construcción de obras
civiles, industriales y
residenciales.

Nuestros más de 30 proyectos ejecutados en 7 años bajo normas ISO
garantizan eficiencia y cumplimiento

 Ventus Construcciones

 ventusconstrucciones.com





“

CAPACITAR TANTO EN EL PROPIO OFICIO COMO EN MATERIA DE SEGURIDAD ES UNO DE LOS GRANDES DESAFÍOS.”

La lectura es uno de ellos: aunque suene contradictorio, su diagnóstico de dislexia en sexto año de escuela lo motivó a leer con frecuencia. “A pesar de que me costaba muchísimo, y me sigue costando, leer me salvó”, sostiene antes de aclarar entre risas que él no se encarga de los cheques de la empresa.

Entre los más de 300 libros que declara en su haber figuran las colecciones completas de autores como Agatha Christie, Arturo Pérez-Reverte, Andrea Camilleri y Antonio Manzini. Juntarse los jueves de noche con amigos a comer un asado y jugar al truco, ritual que

cumple desde hace 30 años, es otro pasatiempo que no está dispuesto a sacrificar. Tampoco los momentos de relax junto a sus hijos Valentín (23), María Clara (19) y Candelaria (13).

Con ayuda de un *coach* intenta organizar mejor su tiempo. “No jubilarme; tengo 49 años y, conociéndome, creo que voy a trabajar hasta el último día. Pero sí me gustaría llevar una vida más tranquila”, expresa. Mientras tanto, en su cabeza empieza a resonar cuál será el destino de la empresa una vez que él o los otros dos actuales capitanes deban o quieran ceder el timón. Por ahora, ningún descendiente de los

tres directores ha verbalizado su interés; pero no pierde la esperanza. “Ya no quedan muchas constructoras familiares en Uruguay. En más de un caso, las nuevas generaciones no las continúan”, asevera con pesar.

Más allá de la empresa en sí, reflexiona Ignacio, la industria tiene que centrar energías en el aprendizaje de los trabajadores, sobre todo de los más jóvenes. “Capacitar tanto en el propio oficio como en materia de seguridad es uno de los grandes desafíos de aquí a los próximos años”, opina.

En una industria que cambia y busca nuevas generaciones, González Vierci mantiene la convicción con la que empezó: que las obras no solo levantan edificios, también transforman los barrios. ■

“LAS OBRAS
CAMBIAN LOS
BARRIOS”.

CENTRO DE SOLUCIONES CONECTADAS.

INFORMACIÓN
Gestioná *datos de máquinas* conectadas. Visualizá, analizá y tomá decisiones informadas.

MONITOREO
Monitoreá equipos de forma remota, permitiendo diagnósticos preventivos y reduciendo los tiempos de máquina parada.

ASISTENCIA
Soporte técnico remoto y asistencia *personalizada*.

CONTACTANOS Y CONOCÉ MÁS SOBRE NUESTRAS SOLUCIONES EN CONSTRUCCIÓN

INTERAGROVIAL

RUTA 1 N° 2544 KM. 10 ESQ. CAMINO CIBELS
092 493 180 / WWW.INTERAGROVIAL.COM.UY

 **JOHN DEERE**

REORDENAR PARA TRANSFORMAR



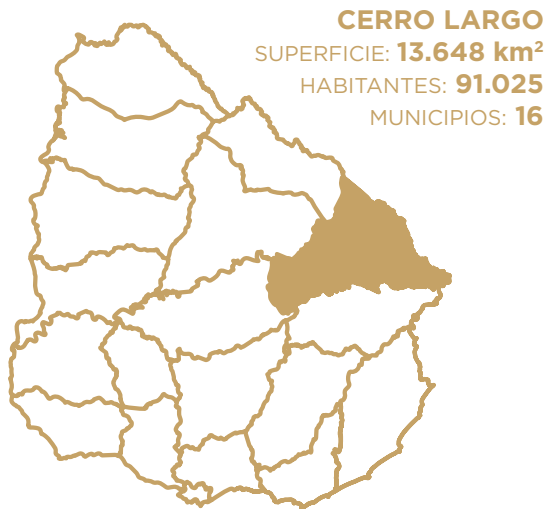
Puente ferroviario en el Arroyo del Sauce, Cerro Largo.

Christian Morel no está dispuesto a sacrificar su gestión para pagar el déficit que encontró en la Intendencia de Cerro Largo; por eso un tercio de su presupuesto se destinará a obras de infraestructura. Aunque es escéptico sobre proyectos como el segundo puente binacional sobre el río Yaguarón, confía en cerrar el período con cuentas ordenadas y avances concretos.

Por Carla Rizzotto



Gentileza: ICL



Apenas siente “un poco de bajón” sale a la calle “porque el cariño de la gente es incontrolable”, asegura el jefe comunal de Cerro Largo, Christian Morel. Si bien asumió la intendencia con una deuda mucho más grande de la imaginada, el representante del Partido Nacional deposita “altas expectativas” en su mandato. Después de dos períodos como alcalde de Río Branco, fue elegido intendente con el 83% de los votos.

—¿Cómo encontró la intendencia al asumir el mandato?

—Económicamente destrozada, con un déficit de 40 millones de dólares. Por otro lado, con muy poca infraestructura tanto en espacios públicos como en materia deportiva, y con las calles muy destruidas.

—¿Esperaba recibir un departamento en estas condiciones o le sorprendió?

—No me sorprendió porque era lo que se veía día a día. Sin embargo, pensé que la deuda era menor, no más de 20 millones de dólares; de lo contrario no estaría acá hoy, sino en mi casa muy tranquilo.

—¿Tuvo que modificar su plan de gestión en función de esta situación económica?

—Desde el día que asumí (10 de julio de 2025), hice dos cajas paralelas: una para pagar las cuentas con dinero de mi gobierno, y otra donde afronto las cuentas viejas con dinero que me va sobrando. Pero está lejos de mi interés direccionar la energía y el dinero para pagar cuentas viejas y no hacer nada en mi gobierno. No voy a pagar más del 60% de la deuda durante los cinco años.

—¿Cuáles son los principales desafíos de gobierno?

—En el quinquenio se van a ejecutar 15.000 millones de pesos, de los cuales 5.200 millones se destinarán a obras de infraestructura. Las más importantes son obras viales y pluviales, cuya inversión rondará los 2.500 millones de pesos. De ese total, unos 1.500 millones se destinarán a mantener y reparar calles de la ciudad de Melo y el resto al interior del departamento. El 55% de estas obras se financiará bajo el programa Fondo de Desarrollo del Interior (FDI) y el resto con recursos de la intendencia. También tendrá un gran impacto la inversión en infraestructura deportiva, que rondará los 900 millones de pesos.

5.200 MILLONES

SE DESTINARÁN
A OBRAS DE
INFRAESTRUCTURA,
ESPECIALMENTE DE
CARÁCTER VIAL Y
PLUVIAL.

–¿Qué proyectos contempla?

–Un polideportivo, una piscina semiolímpica, un estadio de baby fútbol, el cambio de pasto a césped sintético en el estadio Salesiano, y la creación de cuatro canchas de fútbol en distintos barrios. Además, se van a invertir 75 millones de pesos en la restauración de la calle Ejido con la colocación de carpeta asfáltica, iluminación y arbolado, y 68 millones de pesos en la remodelación del Parque Rivera, que incluye una doble vía de acceso, nuevos juegos para niños, un escenario, una estación de calistenia, una plaza de comidas y zona de parrilleros, entre otras instalaciones.

–Respecto a la construcción del segundo puente binacional Río Branco (Uruguay) - Yaguarón (Brasil), ¿hay alguna fecha de inicio de las obras?

–No, ni pensar. Hace 10 años que repito las mismas pavadas, hasta que no vea que estacionaron las máquinas no les doy bola. Lo único que puedo decir es que el 100% del proyecto y su ejecución pertenecen al gobierno brasileño; Uruguay solo financia la obra de los accesos viales al nuevo puente. Hace 30 años que andan con lo mismo en la vuelta. Personalmente creo que nunca se va a construir, pero es lo que yo creo, ojalá me tapen la boca.





Gentileza: ICL

900 MILLONES

DE PESOS SE INVERTIRÁN EN
INFRAESTRUCTURA DEPORTIVA

**“ESTÁ LEJOS DE MI INTERÉS
DIRECCIONAR LA ENERGÍA
Y EL DINERO PARA PAGAR
CUENTAS VIEJAS Y NO HACER
NADA EN MI GOBIERNO”.**

CHRISTIAN MOREL,
INTENDENTE DE CERRO LARGO

–En la prensa también se publicó el relanzamiento de la licitación para el dragado de la hidrovía Laguna Merín-Canal San Gonzalo.

–Se abrió un llamado a licitación y vamos a tener novedades en abril.

–¿Eso lo ve más viable?

–No. No quiero hablar porque quedo prisionero de mis palabras. La mayor inversión que hay que hacer en el departamento es la construcción de un relleno sanitario en La Pedrera (Melo) para la disposición final de residuos, que alcanza los 4 millones de dólares. El otro día anuncié que el Ministerio de Ambiente tiene intención de ayudar y la gente ya me estaba llamando para ver cuándo empezaba la obra. Entonces pasa lo mismo que con el puente, por eso lo pondría así: ‘el intendente manifestó que no tiene fuentes económicas ni financieras porque la intendencia está en una deuda de crédito; no solo no tiene plata, sino que nadie le fía’.

–¿Qué postura tiene sobre reducir el costo de las multas de tránsito, tal como aprobó el Congreso de Intendentes?

–La línea va en aplicar una baja en el costo de las multas. Me refiero más que nada a las multas de velocidad, por ejemplo, cuando hay un límite de 60 km/h y pasan a 70 km/h, los costos de esas multas deben ser menos excesivos.

–¿Qué expectativas tiene respecto al cierre del quinquenio?

–Las expectativas son grandes porque en estos meses hemos logrado consolidar nuestras cuentas, tenerlas al día y afrontar más de 150 millones de pesos del gobierno anterior. Eso me permite tener una proyección buena porque bajaría unos 500 millones de pesos de la deuda anterior y me estaría posicionando con unos mil millones [pendientes], pero no dejaría de hacer obras.

–¿Cómo hace para cumplir con eso?

–Ajuste en los precios de compra y capacidad de ejecución de obra para recibir reintegros de dinero por parte del gobierno central. A pesar de lo que recibí, estoy convencido de que será una buena gestión.

–¿Le gustaría ser reelegido?

–Dentro de dos años te contesto. Si me lo preguntás hoy te digo que no, porque estoy podrido. Pero pienso que en dos años voy a retomar más que nada el entusiasmo y a entender más a una parte de la sociedad. Nunca pensaron que un ciudadano del interior del departamento ganara la intendencia; además algunos estaban prendidos de la teta y hoy los destetamos a todos, entonces molestan. ■

DE RESIDUO A RECURSO

Un proyecto de la Cátedra de Asfaltos Sostenibles Bitafal UM estudia la incorporación de polvo de vidrio en mezclas asfálticas. La investigación busca validar su uso en Uruguay como alternativa sostenible y alineada con la economía circular.

Por Ing. David Fontáns, director de cátedra, Universidad de Montevideo

Cumpléndose en breve dos años desde la creación de la Cátedra De Asfaltos Sostenibles Bitafal UM como una nueva unidad académica de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Montevideo, aprovechamos esta instancia para comentar sobre uno de los proyectos, relacionado con la incorporación de residuos en mezclas asfálticas. En este caso se trata de residuos generados en otras industrias diferentes a la de la pavimentación, particularmente polvo de vidrio como parte de la fracción arena en lo que a tamaño de las partículas refiere.

Esta técnica cuenta con variados antecedentes a nivel internacional, por lo que surgió el interés de estudiar su viabilidad técnica a nivel nacional ajustándonos a las especificaciones locales de materiales.



Las probetas fueron confeccionadas en el laboratorio central del MTOP y moldeadas con el compactador giratorio Superpave.

Por otra parte, se ha considerado recientemente por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP) la incorporación de este residuo reciclado en materiales para carreteras ya que se trata de una práctica de sostenibilidad, alineada con los principios de economía circular, reducción del impacto ambiental y valorización de residuos.

Sin embargo, no ha sido previsto su uso necesariamente en mezclas asfálticas, por lo que este estudio sobre la viabilidad técnica puede aplicar como un buen antecedente que facilite su comprensión y brinde a la industria conocimiento sobre el potencial del polvo de vidrio como coproducto de la industria del vidrio y eventual corrector granulométrico en la fracción fina de los agregados para pavimentación.

Se contó con el apoyo oficial y práctico del MTOP, ya que en su laboratorio central se llevaron a cabo los ensayos de desempeño; además, la colaboración de la empresa Grinor estuvo presente en el diseño de las mezclas.

RESIDUO DE
LA INDUSTRIA
DEL VIDRIO

+

USO EN
ASFALTO

=

ECONOMÍA
CIRCULAR

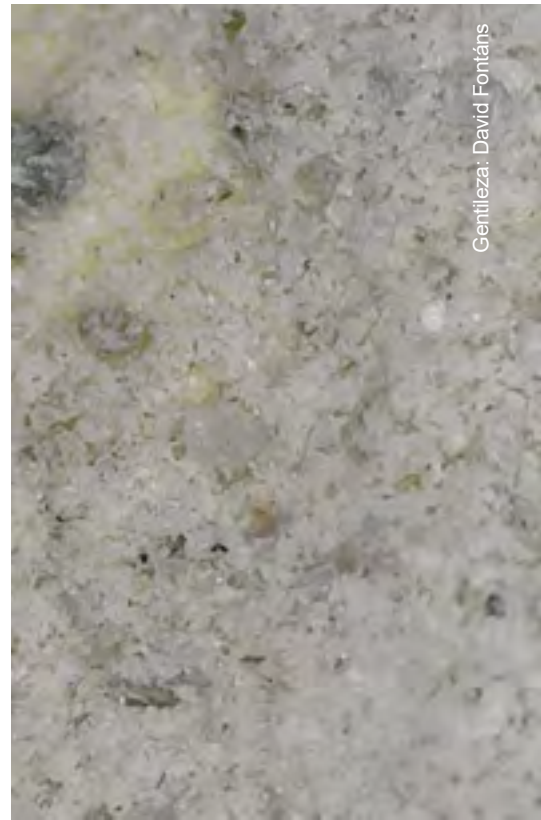
EL PROCESO

Se llevaron a cabo varias etapas de experimentación, con el propósito de evaluar la mezcla asfáltica que incluía polvo de vidrio como agregado mineral.

En la primera de ellas se dosificó la mezcla asfáltica de control, compuesta por áridos de trituración y cemento asfáltico. Evaluando la sensibilidad al agua, determinando tanto el Índice de Estabilidad Remanente (IER Norma UY M 11-89), como el Índice de Resistencia Conservada (IRC Norma AASHTO T283) a través del ensayo Lottman Modificado. Siendo en este último caso moldeadas las probetas con el compactador giratorio con el que cuenta el MTOP.

Luego, para el tenor de asfalto elegido, se caracterizó volumétricamente la mezcla asfáltica que incorporaba 10% de polvo de vidrio plano en relación al total de agregados. Siendo esta cantidad incorporada en detrimento del mismo volumen de arena de trituración, dada la similitud de curva granulométrica lograda y los antecedentes internacionales con este tipo de agregado (gráfico N.º 1).

10% DE POLVO DE VIDRIO EN UNA MEZCLA ASFÁLTICA DENSA CON ÁRIDO GRANÍTICO NO OFRECE DEFICIENCIAS VOLUMÉTRICAS NI DE ESTABILIDAD.



Gentileza: David Fontáns



Imagen aumentada del polvo de trituración (arriba) y el polvo de vidrio (abajo), que evidencia la angularidad de las partículas.

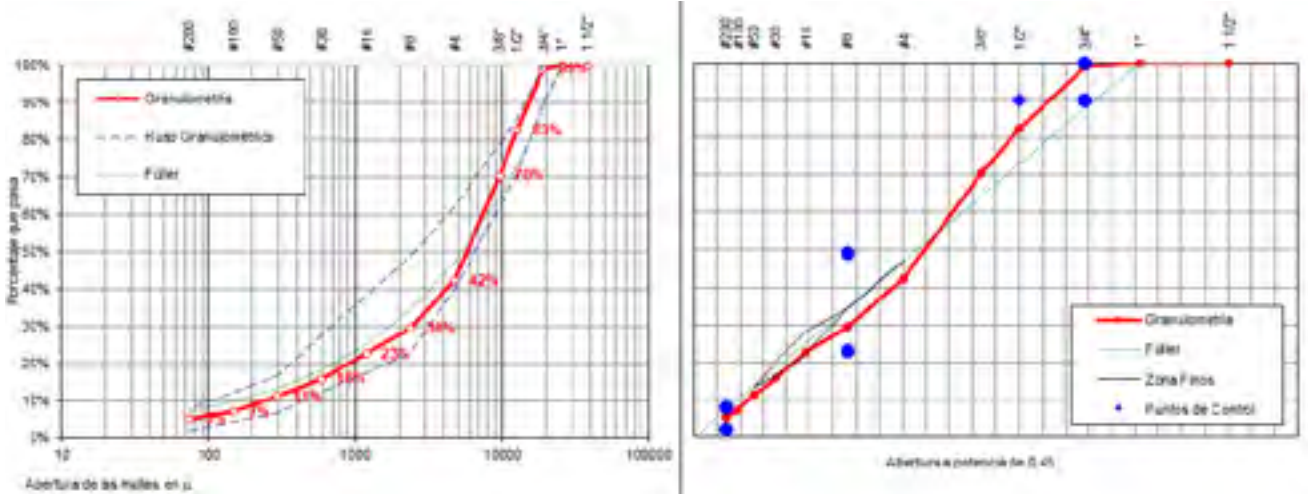


Gráfico 1. Granulometría según especificación MTOP y puntos de control Superpave de la HMA con 10% de vidrio.



DE ALLÁ PARA ACÁ

ESTA TÉCNICA TIENE ANTECEDENTES INTERNACIONALES, PERO SE ESTUDIA SU VIABILIDAD CON ESPECIFICACIONES LOCALES.

A pesar de tener una similar graduación, tanto la mezcla de control como la mezcla que incorporaba 10% de vidrio, la fracción *filler* se vio afectada en un 1%, por lo que finalmente se confeccionó la mezcla que incorpora vidrio, pero con 2% de cal, procurando cumplir con el mínimo de 1% que exige la especificación 2024 del MTOP y la corrección granulométrica mencionada. Esta mezcla fue compactada por la metodología Marshall, pero finalmente sometida al ensayo Lottman en las instalaciones del MTOP.

LOS RESULTADOS

En el gráfico N° 2 es posible observar los resultados individuales de las probetas acondicionadas, tanto para el ensayo de Estabilidad Remanente como para el ensayo de Resistencia Conservada.

Nótese que en el caso de las probetas confeccionadas con mezcla asfáltica que incorporaba vidrio y 2% de cal, todos los valores individuales superaron el mínimo especificado.



Gráfico 2. Resultados individuales de sensibilidad al agua y límites inferiores especificados para el promedio, 85% para el IER y 80% para el IRC.

LAS CONCLUSIONES

Se ha concluido que la incorporación de 10% de vidrio plano molido en una mezcla asfáltica densa con árido granítico no ofrece deficiencias respecto a sus características volumétricas y de estabilidad.

En cuanto al desempeño a largo plazo, es necesario considerar en el proceso de diseño adiciones que proporcionen suficiente concentración volumétrica, así como mejorar la adherencia entre el conjunto de agregados y el ligante.

Teniendo en cuenta estos aspectos, se podría considerar la adición del referido residuo o coproducto de la industria del vidrio en los tamaños y proporciones adoptados para esta investigación.

Los avances en la experimentación de este proyecto fueron presentados en 2025 durante el 14.º Congreso de la Vialidad Uruguaya de la Asociación Uruguaya de Caminos y en el XXIII Congreso Ibero Latinoamericano del Asfalto celebrado en Asunción, despertando gran interés.

Este trabajo abre la posibilidad de otras líneas de investigación que justamente avancen en mezclas asfálticas de otro tipo, con mayor volumen de vacíos, con discontinuidad granulométrica, con áridos que ofrezcan diferente adhesividad con el ligante y, eventualmente, aditivos mejoradores de adherencia.

En particular, dado el nuevo escenario de especificaciones generales del MTOP, en que se incluye de forma obligatoria un mínimo de cal, se debería considerar este componente como parte de las variables de diseño, además del cemento asfáltico.

Dentro de las actividades para 2026 está previsto partir de estos antecedentes y de los generados en el estudio de mezclas asfálticas del tipo WMA, que también tuvieron su espacio en la cátedra entre 2024 y 2025, para estudiar el efecto de los aditivos tensoactivos ante la incorporación del polvo de vidrio, en comparación con la adición de *filler* activo. ■

REEMPLAZAR ARENA POR VIDRIO CONTRIBUYE A:

ECONOMÍA CIRCULAR

REDUCCIÓN DEL
IMPACTO AMBIENTAL

VALORIZACIÓN DE
RESIDUOS



Ingener

Santiago Tosar asume como Gerente General de Ingener

Ingener designó a Santiago Tosar como nuevo Gerente General. Con más de una década en la compañía, su nombramiento refleja una trayectoria consolidada y una visión orientada a fortalecer el crecimiento y la continuidad del desarrollo empresarial.

Ingener anunció la designación de Santiago Tosar como nuevo Gerente General de la compañía, consolidando un proceso de crecimiento interno basado en la experiencia, el conocimiento del negocio y el desarrollo de su equipo.

Tosar forma parte de Ingener desde 2011, donde ha desempeñado diversos roles clave en las áreas de Ingeniería y Servicios Técnicos. Entre 2019 y 2024 se desempeñó como Gerente Comercial, liderando el posicionamiento de la empresa y el fortalecimiento de su cartera de clientes en el sector energético e industrial. Hasta su reciente nombramiento, ocupaba el cargo de Director Comercial.

Su trayectoria dentro de la organización refleja una evolución sostenida, acompañando el crecimiento de Ingener en distintos mercados de la región y consolidando una mirada integral del negocio.

Al asumir este nuevo rol, Tosar destacó el compromiso con el equipo y el futuro de la empresa: “Es un orgullo y un gran desafío asumir esta responsabilidad en una organización que me ha brindado oportunidades y aprendizajes. Estoy convencido de que, junto al equipo,



continuaremos impulsando el desarrollo de Ingener y de quienes la integran”.

Con esta designación, Ingener reafirma su apuesta por el talento interno y proyecta una nueva etapa enfocada en la consolidación, la innovación y el crecimiento sostenible.

9° CONGRESO NACIONAL
SYSO
EN LA CONSTRUCCIÓN



ORGANIZA



CÁMARA DE LA
CONSTRUCCIÓN
DEL URUGUAY

Más gestión, mejor prevención.

Nos encontramos para intercambiar sobre trazabilidad datos sistemas salud mental cultura empresarial y muchos temas más para construir una industria cada vez más segura.

Miércoles

22/4
9 a 13 hs.

Presencial
y virtual

Torre de las
Telecomunicaciones
de Antel.
Auditorio Benedetti.

MÁS INFO:



DECLARADO DE INTERÉS



Ministerio de Trabajo
y Seguridad Social



Ministerio de Transparencia
y Otros Medios

APOYAN



Organización
Internacional
del Trabajo



Great
Place
To
Work



PATROCINAN



Ingener



TEYMA



ATENKO



ANDAMIOS



ENCOFRADOS



ENTIBAMIENTOS



MAQUINARIA

++ SEGURIDAD

SEA CUAL SEA LA MAGNITUD DE SU PROYECTO,
CUENTE CON UNA SOLUCIÓN Y EL RESPALDO DE ATENKO

PRESENTES EN



#SolucionesSeguras