

CAMINOS QUE CONECTAN

OPP

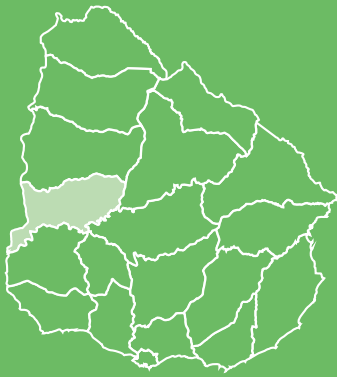
el futuro en
desarrollo



UN PROGRAMA NACIONAL DE APOYO A LA CAMINERÍA DEPARTAMENTAL

RÍO NEGRO

PROGRAMA VIAL DEPARTAMENTAL



RÍO NEGRO

PROGRAMA VIAL DEPARTAMENTAL
2018



REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

Presidente

Tabaré Vázquez

OFICINA DE PLANEAMIENTO Y PRESUPUESTO (OPP)

Director

Álvaro García

Subdirector

Santiago Soto

Director de Descentralización e Inversión Pública

Pedro Apezteguía

Coordinador Fondo de Desarrollo del Interior

Guillermo Fraga

Responsable Programa de Caminería Rural

Federico Magnone

PLAN NACIONAL DE CAMINERÍA DEPARTAMENTAL

Coordinación

Federico Magnone

Fernando Pintos

Roxana Mattos

Juliana Morales

Técnicos

Felipe Fajardo

Álvaro Rostan

Manuel Solari

Sebastián Albín

Ignacio Gervaz

Verónica Ardisoni

Jorge Vaz

Mauro Casas

Colaboradores

Integrantes de los Programas Caminería Rural, Fondo de Desarrollo del Interior, Uruguay más Cerca, Uruguay Integra, Sistema Nacional de Inversión Pública, Unidad de Participación Público Privada, Unidad Coordinadora de Adquisiciones, Unidad Coordinadora de Seguimiento y Monitoreo, Unidad Coordinadora de Financiero Contable, División de Comunicación e Imagen Institucional

Información Geográfica

Miralba de los Santos

Dirección Nacional de Topografía, MTOP

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

Representante en Uruguay

Morgan Doyle

Especialista Sectorial en Transporte

Elías Rubinstein

Apoyo técnico

Esteban Travaglianti

Edición y diseño

Eloísa Ibarra

Imprenta

Nombre

D.L. 000.000

Equipo técnico intendencias

Artigas

Alexander Bécquer

Valentina Dos Santos

Canelones

Lucía Etcheverry

Jorge Marrero

Emilio González

Cecilia Bartesaghi

Cerro Largo

Rony Bejérez

Pablo Collazo

Colonia

Gonzalo Santos

Héctor Anzalas

Gabriel Odera

Durazno

Raúl Montero

Flavio Flores

Flores

Miguel Reyes

Valeria Soba

Fabián Zubiría

Florida

Guillermo López

Federico Farinasso

Leonardo Corujo

Lavalleja

Gastón Elola

Richard Estévez

Maldonado

Jesús Bentancor

Paol Smeding

Giselle Iralde

Natalia de los Santos

Montevideo

María Sarasúa

Héctor Gómez de Salazar

Ana Goytíño

Paysandú

Marcelo Romero

Fabiana Bartesaghi

Rodrigo Souza

Río Negro

Fernando Cabezudo

Silvana Mazza

Rivera

José Mazzoni

José Carlos Antúnez

Julio Videla

Rocha

Juan José Pertusso

Javier Alsina

Salto

Elbio Machado

Juan Pablo Zoppi

San José

Nelson Acosta

Mariana Delgado

Soriano

Andrés Magnone

Pedro Nocetti

Paulo Finocchio

Tacuarembó

Fernando Porcile

Enzo Vallejos

Sebastián Serradell

Treinta y Tres

César Vesperoni

Caminos que conectan. Un programa nacional de apoyo a la caminería departamental está integrado por 19 publicaciones con los programas viales de cada departamento

Se autorizan las reproducciones siempre que se cite la fuente, así como la difusión web de la edición digital. Queda prohibido todo uso de esta obra con fines comerciales. Versión digital disponible en www.opp.gub.uy

Dirección de Descentralización e Inversión Pública
Oficina de Planeamiento y Presupuesto
Torre Ejecutiva Sur, piso 7 | Liniers 1324, Montevideo - Uruguay

TABLA DE CONTENIDO

Prólogo	7
Marco General del Plan Nacional de Caminería Departamental	
Introducción	9
Objetivos del Plan Nacional de Caminería Departamental	10
Estrategia global	10
Metodología para la categorización de la red vial departamental.....	12
Metodología para la definición de las intervenciones que conforman el PNCD.....	14
Estrategias de intervención.....	14
Criterios para definir intervenciones posibles	15
Política de asignaciones de recursos económicos	15
Políticas generales de atención a la red vial	16
RÍO NEGRO	
Caracterización general del departamento	17
Caracterización demográfica	17
Caracterización social	22
Caracterización económica.....	27
Caracterización política.....	31
Caracterización vial del departamento.....	33
Descripción de la red	33
Caracterización del transporte que usa la caminería departamental.....	35
Capacidades del departamento para atender la red vial.....	37
Fondos disponibles para la caminería departamental.....	37
Programa Vial Departamental de Río Negro	
Categorización de la red vial departamental	38
Prioridades surgidas en el taller.....	40
Consideraciones particulares.....	41
Plan de intervenciones en la red vial departamental	43
Menafra - Paso Cruz - Doble S	44
Doble S - Paso Mellizos	45
Mellizos - Sarandí - Cam. Cuchilla	46
Puente sobre Arroyo Caracoles.....	47
Glosario	48
Gráficos, mapas y tablas.....	49

Prólogo

En mayo de 2016 los intendentes departamentales de todo el país, titulares de la jurisdicción de casi 40.000 km de caminos rurales y responsables de su gestión y mantenimiento, se reunieron con el presidente de la República. Preocupados todos por dotar de calidad a una infraestructura imprescindible para la producción, la salud y la educación, quedaron comprometidos en trabajar en un programa nacional de apoyo a la caminería departamental.

En este marco, la Oficina de Planeamiento y Presupuesto (OPP), a través de la Dirección de Descentralización e Inversión Pública, comenzó a impulsar una estrategia nacional dirigida a cumplir con ese objetivo.

Se tramitó, obtuvo y desarrolló la cooperación técnica del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) que permitió el cofinanciamiento del esfuerzo que la elaboración de los 19 Planes Departamentales de Caminería, así como su respaldo conceptual y técnico, requerían.

Se tramitó y obtuvo, y está siendo ejecutado, el Programa de Mejora de Caminos Rurales Productivos, que constituye la primera operación individual bajo la Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) UR-O1150 por la suma de hasta US\$ 300:000.000 concedida al país por el BID y destinada a apoyar, en los próximos lustros, la mejora de la productividad a través de la construcción, mejora, rehabilitación y mantenimiento de la red de caminos rurales, así como la mejora de la movilidad y de los servicios de transporte de carga y pasajeros bajo jurisdicción de los gobiernos departamentales.

Las transformaciones económicas y tecnológicas, los fenómenos climáticos extremos —aparentemente más recurrentes que en el pasado—, así como las mayores exigencias de calidad de los servicios públicos por parte de la población y los productores, han generado una mayor presión sobre las condiciones de circulación de los caminos rurales y su conservación. En lo institucional se hace necesario incorporar nuevos instrumentos de gestión técnica y financiera, apoyar el desarrollo de mayores capacidades técnico-profesionales, y promover la innovación tecnológica.

Este Programa Vial Departamental, cada uno de ellos, es producto de los esfuerzos de técnicos y profesionales de la OPP, de las intendencias, de otros contratados especialmente a los efectos, y también de vecinos, ciudadanos, organizaciones sociales y de fomento, que participaron en talleres, convocatorias y audiencias públicas. Enormes han sido los aportes, y desafiantes los resultados.

Cada uno de los Programas Viales Departamentales debe convertirse en la guía ineludible de cómo trabajar, de cuánto invertir y de cuándo hacerlo, el Gobierno Nacional tiene la voluntad de apoyar, con todas las herramientas y recursos disponibles, la ejecución respetuosa de los mismos.

Los autores, que son todos los que participaron en su confección, serán los custodios de que eso suceda.

Pedro Apezteguía

Director de Descentralización e Inversión Pública
OPP



Marco General del Plan Nacional de Caminería Departamental

Introducción

Uruguay cuenta con aproximadamente 40.000 km de caminos rurales. Esta red de caminos es jurisdicción de los Gobiernos Departamentales (GD), que son responsables de su gestión y mantenimiento, para lo cual cuentan con financiamiento y aporte de conocimiento técnico por parte del Gobierno Nacional (GN).

Como resultado de fuertes transformaciones económicas y tecnológicas de la última década —que han impulsado el desarrollo del sector agropecuario y en gran medida del país— se ha generado una mayor presión sobre la conservación y las condiciones de circulación de los caminos rurales, que no estaban dimensionados para la demanda actual.

A estos factores económicos se han sumado fenómenos climáticos extremos, presentes de forma más frecuente que en el pasado. Entre ellos, las precipitaciones han incrementado su frecuencia y magnitud, impactando en una mayor exigencia al funcionamiento de las obras hidráulicas y en la conservación de pavimentos.

Para responder a estos factores de presión sobre la vialidad rural, el GN y los GGDD pretenden implementar nuevas estrategias de gestión que permitan rehabilitar la infraestructura y garantizar su conservación.

Además de incrementar el gasto en rehabilitación y conservación, se hace necesario incorporar nuevos instrumentos de gestión técnica y financiera, apoyar el desarrollo de mayores capacidades técnicas y promover la innovación tecnológica en la construcción y mantenimiento de caminos rurales.

En el marco de estas estrategias, el Plan Nacional de Caminería Departamental (PNCD), y los Programas Viales Departamentales (PVD) se plantean como herramientas de planificación para la gestión de la red vial departamental, articulando el estado de la misma en un momento dado y la propuesta de mejoramiento de las situaciones encontradas. El PNCD identificó las demandas de intervención y/o ampliación de la red existente, bajo una metodología participativa y técnica que contempla la priorización de las intervenciones en función de su importancia relativa en el desarrollo departamental y nacional, de acuerdo con el flujo de personas y mercancías que por ella circulan.

El proceso de elaboración del PNCD implicó la identificación, codificación y categorización de toda la red de caminos, en función de diferentes dimensiones (social, espacial, económica). Esta categorización tuvo resultado que, de los aproximadamente 40.000 km de red, aproximadamente el 10 % esté priorizado como de importancia “alta”, el 16 % como de importancia “media”, y el 74 % restante, se categorice como de importancia “baja”.

Durante el proceso, más de 1.000 personas participaron de los talleres de priorización en todo el territorio, instancias participativas con actores vinculados al medio rural (productores agropecuarios, empresas, organismos de gobierno nacional, departamental y municipal, comisiones de fomento rural, asociaciones de mujeres rurales, entre otros), para complementar la caracterización de la red vial departamental, identificar el grado en que la misma cumple sus principales funciones y seleccionar intervenciones que pueden contribuir a la mejora de la red.

Se realizaron también cerca de 200 entrevistas en profundidad, para conocer las percepciones de usuarios intensivos de la caminería departamental (empresas, asociaciones de productores y mujeres rurales, agentes educativos, organismos de gobierno) sobre las necesidades de la red vial y las demandas de su sector de actividad en la materia.

Finalmente, luego de evaluar las demandas surgidas, el estado actual de la red y los recursos disponibles para invertir en ella, se definieron obras en el marco del PNCD por más de U\$S 230 millones, para los próximos 10 años. Esta inversión contempla, en todo el país, la rehabilitación de más de 1.700 km de caminos, por un monto superior a los U\$S 190 millones, y la construcción de más de 50 puentes y alcantarillas rurales, por aproximadamente U\$S 40 millones. Además, se aseguran cerca de U\$S 25 millones destinados al mantenimiento rutinario de unos 10.000 km anuales.

Objetivos del Plan Nacional de Caminería Departamental

El objetivo general del PNCD es fortalecer la gestión de la vialidad rural, con el fin de avanzar de una lógica sectorial a una territorial, lo que conlleva la articulación sistémica de las diferentes líneas de acción para cada una de las dimensiones del desarrollo. Esto no solo implica ordenar los instrumentos de política o crear nuevos, sino fundamentalmente integrarlos en una estrategia de cambio de gestión a mediano y largo plazo, que avance hacia la producción de políticas contextualizadas de intervención en la red vial, es decir diferenciadas territorialmente.

La transitabilidad de las vías permite asegurar a la población el acceso a los servicios de educación, salud, servicios, y articular los mercados y áreas productivas rurales, mejorando las condiciones de vida, reduciendo los costos de transporte y mejorando la rentabilidad de las actividades productivas.

Metodología para el diseño del Plan Nacional de Caminería Departamental

Estrategia global

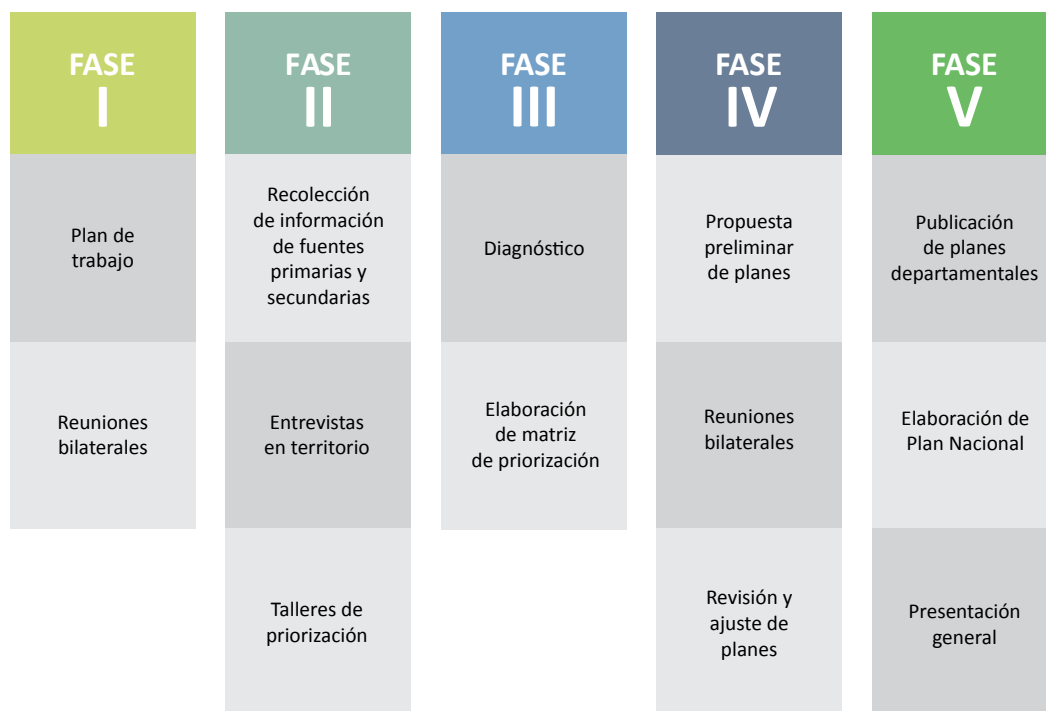
El enfoque que orienta este programa es participativo, se implementa a través de diferentes instancias que tienen como objetivo recibir los aportes y lograr el involucramiento de actores relevantes del sector público, privado y de la sociedad civil. Esto comprende una serie de herramientas tendientes a generar los PVD con el mayor involucramiento posible de los actores y a producir las condiciones de sostenibilidad política y social del mismo.

En este proceso los GGDD y el GN han sido socios, planificando cada una de las instancias de elaboración de cada PVD y llegando a un acuerdo final sobre sus contenidos, los cuales se presentan en este trabajo.

La metodología de elaboración del PNCD se fundamenta en la participación de múltiples actores, con una lógica de intervención *bottom-up* (demandas y ventajas locales) que debe ser complementada con una intervención *top-down* (definiciones estratégicas). Esto implica considerar la flexibilidad que aportan a las definiciones los espacios locales, y al mismo tiempo fortalecer los procesos de planificación estratégica, coordinación y conducción de la gestión. Esta metodología de planificación vial departamental permite identificar los nodos de desarrollo social, económico y productivo dentro del territorio. La red vial actúa como articulador de los mismos y soporte de flujos económicos, sociales, culturales y/o turísticos.

El ciclo de generación del PNCD tiene cinco etapas, partiendo de la realización de acuerdos operativos en instancias de trabajo conjunta entre los GGDD y el GN y finalizado con la elaboración de sus contenidos a partir de los diferentes programas departamentales.

Gráfico 1: Fases y momentos de la elaboración del PNCD



Fuente: Elaboración propia

Fase I preparatoria: estuvo orientada a generar acuerdos y compromisos de los actores participantes en el proceso, inducir a los técnicos en la metodología y establecer cronogramas de trabajo acordados con los GGDD.

Fase II de recolección y procesamiento de información: permitió obtener, analizar y sistematizar información proveniente de distintas fuentes, para realizar la caracterización general, física, social, económica, de organización espacial y del sistema de transporte de cada departamento.

Fase III diagnóstica: tuvo como objetivo realizar la caracterización de cada departamento desde el punto de vista general, físico, social, demográfico, económico y espacial en aquellos aspectos que inciden en la red vial departamental o son incididos por ésta, así como describir la capacidad institucional de las Intendencias Departamentales para gestionarla.

El PNCD integró tres técnicas para la recolección de información, las cuales fueron comparadas y sus datos contrastados con cada una de las otras:

a. Análisis de fuentes primarias y secundarias: la selección y lectura de estadísticas posibilita un acercamiento inicial a las condiciones sociales, económicas, políticas y espaciales que afectan o son afectadas por la estructura y estado de la red vial departamental. La información obtenida permite tener el panorama global de cada territorio y de las capacidades instaladas de los gobiernos departamentales en la materia, así como elaborar una matriz de caracterización de los caminos. La misma integra indicadores económicos (asociados al transporte de producción), sociales (vinculados a la densidad de poblacional, el acceso a servicios y los déficits en materia de satisfacción de necesidades básicas) y espaciales (tipo de puntos que conecta el camino, existencia de transporte colectivo y acceso a lugares de interés turísticos).

b. Entrevistas en profundidad: están destinadas a conocer las percepciones de usuarios intensivos de la caminería departamental (empresas, asociaciones de productores, mujeres rurales, agentes educativos, organismos de gobierno) sobre las necesidades de la red vial y las demandas en la materia dentro de su sector de actividad. Además, favorecen que la participación de los usuarios en el taller se lleve a cabo con conocimiento previo de las dinámicas y de la información que podrían proveer para potenciar sus conclusiones.

c. Talleres de priorización: constituyen instancias participativas con actores vinculados al medio rural (productores agropecuarios, empresas, organismos de gobierno nacional, departamental y municipal, comisiones de fomento rural, asociaciones de mujeres rurales, entre otros). Su objetivo es complementar la caracterización de la red vial departamental realizada a partir de los datos anteriores, identificar el grado en que ésta cumple sus principales funciones y seleccionar intervenciones que puedan contribuir a la mejora de la red.

Fase IV propositiva: fue la etapa de generación de propuestas de solución a la problemática vial en la red departamental con el fin de lograr un nivel adecuado de articulación del territorio, teniendo en cuenta los objetivos de desarrollo económico y territorial.

Los datos construidos a partir de las fuentes de información referidas fueron tratados para generar una categorización de los caminos en función de su relevancia como atractores de carga, población y servicios. Esta tipificación permitió clasificar la red vial por su importancia en esos aspectos, lo cual se contrastó con las prioridades del gobierno departamental y las definidas en los talleres. De esta manera se llegó a un listado de caminos que integran cada PVD y son pasibles de ser intervenidos en el momento y con el tratamiento más adecuado.

Fase V de aprobación, difusión y publicación: constituyó el momento de presentación del PVD con la propuesta de solución a la problemática vial para su aprobación por parte de cada GD. Una vez completados los ciclos de aprobación en cada departamento, se integraron los contenidos en el PNCD para su aprobación por el GN y posterior difusión a nivel departamental y nacional.

Metodología para la categorización de la red vial departamental

El PNCD es una herramienta de planificación estratégica orientada al desarrollo de la infraestructura de caminería rural del país y de cada departamento en particular. Se instrumenta a través de la elaboración de alternativas y propuestas de intervención, y de una adecuada gestión de la red, de modo de asegurar un adecuado uso de los recursos disponibles

La estrategia de intervención en cada departamento involucra obras nuevas y acciones de mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento, que favorecen la articulación interna de su territorio, el desarrollo y la competitividad del mismo. A través de la implementación del PNCD se busca consolidar una red vial con adecuados niveles de transitabilidad, que pueda responder oportunamente a las necesidades de movilidad en el territorio, integración física y desarrollo productivo.

Los contenidos del PNCD tendrán vigencia de largo plazo, se revisarán periódicamente y se modificarán cuando ocurran cambios que alteren sustancialmente los supuestos utilizados en su formulación.

Previo a definir las intervenciones contenidas en el PNCD se realizó una categorización de la red vial departamental, a efectos de poder determinar acciones diferentes para tipos particulares de caminos. Esta categorización se llevó a cabo a partir de la elaboración de un índice ponderado que integra indicadores de tres dimensiones: social, espacial y económica.

D1 Dimensión Social (DS): mide el peso de variables demográficas, de desigualdad social y de accesibilidad a servicios básicos de educación y salud. Dentro de esta dimensión se definen tres indicadores:

I 1.1 Población que conecta: considera la población que vive en el medio rural y que tiene al camino considerado como el más cercano a su vivienda.

I 1.2 Niveles de pobreza: cuantifica el porcentaje de hogares rurales del departamento con al menos tres NBI que tienen al camino considerado como el más cercano.

I 1.3 Accesibilidad a servicios básicos: se define como el porcentaje de centros de salud y educación (incluye escuelas primarias, CAIF, escuelas técnicas y liceos) en áreas y localidades rurales del departamento que se encuentran sobre el camino.

Una vez calculados los tres indicadores, se normalizan y se obtiene el índice de la dimensión social, ponderando en proporciones iguales:

$$IDs = 0.33 \times I_{1.1} + 0.33 \times I_{1.2} + 0.33 \times I_{1.3}$$

D2 Dimensión Espacial (DEs): evalúa el grado de articulación del camino dentro del territorio. En esta dimensión se analizan tres aspectos:

I 2.1 Conectividad: tiene en cuenta el rol del camino en función de los elementos que conecta dentro de la red. Se consideran la posición que ocupa el camino dentro de la red y la jerarquía de los centros poblados que conecta.

I 2.2 Turismo: considera si el camino pasa o llega a un punto de interés turístico, se define como porcentaje de los puntos de interés turístico del departamento que se encuentran sobre el camino en relación con el total de puntos de interés turístico del departamento que se encuentran sobre caminos rurales.

I 2.3 Transporte público: valora si por el camino circulan vehículos que brindan servicios de transporte colectivo regular y su frecuencia (incluye ómnibus de líneas habilitadas, camionetas de uso educativo, transportes colectivos de trabajadores).

Una vez calculados los indicadores normalizados de esta dimensión, se combinan de la siguiente manera:

$$IDES = 0.50 \times I_{2.1} + 0.25 \times I_{2.2} + 0.25 \times I_{2.3}$$

D3 Dimensión económica (DEc): considera la importancia económica del camino teniendo en cuenta la carga de producción que transita por él.

El cálculo se realiza por separado para cada cadena productiva:

I 3.1a Producción de granos

I 3.1b Producción ganadera

I 3.1c Producción de madera

I 3.1d Producción de frutas y hortalizas

I 3.1e Producción de leche

I 3.1f Otros

I 3.1i A cada camino se le asigna la producción generada en el área conformada por los puntos que tiene a ese camino como el más cercano, en las cadenas maderera, de granos, láctea, ganadera y hortifrutícola. Se supone una distribución uniforme de la producción en cada sección policial.¹

Por último, se integran los indicadores normalizados de esta dimensión en un índice en el que cada una de las cargas se pondera de acuerdo con el valor del VAB (Valor Agregado Bruto) por tonelada producida de cada cadena productiva en el departamento.

Para calcular el VAB se utilizaron los datos desagregados de valor agregado sectorial departamental generados para la estimación del Producto Interno Bruto Regional (PIBR) 2011, elaborado por la OPP en el marco de un convenio que involucra al Instituto Nacional de Estadística (INE) y al Banco Central del Uruguay (BCU). El empleo de esta información, por su forma de construcción metodológica, garantiza representatividad, cobertura geográfica, confiabilidad y comparabilidad a nivel departamental.

$$IDEc = \sum_i pi \times I_{3.1i}$$

Donde pi es el valor del VAB/tonelada producida para cada cadena productiva i .

1 En caso de disponer de datos específicos de alguna de las cadenas se sustituyen los valores estimados por este método.

El peso de las dimensiones en el índice se definió en cada caso con cada Intendencia Departamental a partir de una matriz multicriterio que permite comparar la importancia relativa que para la misma tiene cada una de ellas en comparación con la otra.

$$I = pDs \times ID_s + pDEs \times IDE_s + pDEc \times IDEc$$

Como resultado de la aplicación de esta matriz, todos los caminos o tramos obtuvieron un puntaje que permitió ubicarlos entre un valor máximo y uno mínimo del índice. En función del rango entre estos extremos, se agruparon los caminos en tres niveles de igual amplitud: categoría “alta”, categoría “media” y categoría “baja”.

Por otro lado, se realizó una categorización de las intervenciones surgidas en el taller realizado en el departamento, en tres niveles de prioridad: alta, media y baja, según la cantidad de menciones en los grupos conformados en cada caso. Los caminos que pueden ser intervenidos con obras de relevancia en el marco del PNCD, son los que se encuentran dentro la categoría “alta” de la matriz departamental, y los que se encuentran en la categoría “media” de la matriz y que surjan como prioridad “alta” o “media” en el taller respectivo. A este grupo se pueden agregar caminos proyectados o estratégicos en términos de desarrollo, cuya importancia relativa no puede ser apreciada a partir de la situación actual y se encuentren incluidos en programas o planes del GD.

Una vez determinados los caminos a intervenir, se definieron las intervenciones a ejecutar, teniendo en cuenta el estado actual, los volúmenes de tránsito que por él circulan, los fondos asignados y la rentabilidad socioeconómica de la inversión.

Metodología para la definición de las intervenciones que conforman el PNCD

Estrategias de intervención

Se pueden diferenciar dos grupos de estrategias de intervención: las que comprenden acciones de conservación o mantenimiento y las que refieren a intervenciones de mayor relevancia (obras nuevas, mejoramientos o rehabilitaciones).

A su vez, las intervenciones de mayor relevancia tienen asociadas sus propias políticas de conservación y mantenimiento.

En referencia a las estrategias de intervención, se definen:

- a. Mantenimiento ordinario:** conjunto de tareas destinadas a la conservación permanente de pavimentos, infraestructuras de drenaje, señalización y faja pública, con el fin de mantener las condiciones óptimas para la transitabilidad de la vía.
- b. Mantenimiento extraordinario:** actividades de conservación destinadas principalmente a recuperar deterioros de la capa de rodadura ocasionados por el tránsito y por fenómenos climáticos. Incluye la construcción de algunas obras menores de drenaje y de protección, faltantes en la vía, etc.
- c. Rehabilitación:** actividades que tienen por objeto reconstruir o recuperar las condiciones iniciales de la vía, de manera que cumpla las especificaciones técnicas con las que fue diseñada. Incluye reconstrucción de obras de drenaje, recuperación de capas de rodadura, reconstrucción de pavimentos, entre otras.
- d. Mejoramiento:** consiste en el cambio de especificaciones y dimensiones de la vía o infraestructuras de drenaje, que permitan una adecuación a los niveles de servicio requeridos por el tránsito actual y proyectado. Incluye ampliaciones de calzada, rectificaciones de trazado, construcción de obras de drenaje, construcción de estructuras de pavimento superior, estabilización de pavimentos granulares, tratamientos superficiales, etc.
- e. Obras nuevas:** construcción de infraestructuras previamente inexistentes, en particular apertura de nuevos caminos y construcción de obras de arte.

Para las intervenciones de rehabilitación, mejoramiento y obras nuevas, el PNCD define alternativas tipo de estructuras de pavimento², que son evaluadas para diferentes combinaciones de tráficos y tipos de subrasantes. También se identifican para cada una de las alternativas, tareas tipo de conservación y rangos de costos promedio de inversión y mantenimiento anual por kilómetro.

² El detalle se encuentra en el *Anexo técnico*, disponible en www.opp.gub.uy/es/camineria-rural

Crterios para definir intervenciones posibles

Una vez establecido para cada alternativa la mínima estructura de pavimento que es capaz de soportar una cierta cantidad de ejes equivalentes, y definidos los costos de inversión y mantenimiento, se simulan diferentes escenarios de tránsito y se calculan los beneficios y la rentabilidad socioeconómica, con el fin de determinar umbrales de rentabilidad para cada una de las alternativas.

Es condición necesaria que las intervenciones que forman parte del PNCD cumplan con estos umbrales de rentabilidad, por lo tanto, es necesario estimar un volumen de tránsito promedio diario anual (TPDA) en cada uno de los caminos en los que se pretende operar. En función de esto y del estado actual del camino, se determina cuál es la intervención necesaria dentro de las alternativas socioeconómicamente rentables.

Una vez analizada la información disponible, utilizada para realizar la jerarquización y categorización de los caminos y haciendo uso de las mismas fuentes, tiene lugar la estimación del TPDA.

Para esta tarea se diferencian los motivos de viaje y se relacionan estos con el tipo de vehículo (liviano y/o pesado) que se usa. Los viajes de vehículos livianos quedan asociados a las viviendas en el medio rural, la población que vive en localidades urbanas y trabaja en el medio rural, el transporte colectivo de pequeña escala (camionetas), el turismo y el tránsito específico generado o atraído por algún elemento particular. Los vehículos pesados están asociados al transporte de las diferentes cadenas productivas, al transporte colectivo en ómnibus, y el tránsito específico generado o atraído por algún elemento particular,³ lo que se resume en la tabla 1.

Tabla 1: Parámetros de cálculo de TPDA

GENERADOR ATRACTOR	INDICADOR FUENTE	PARÁMETROS PARA CÁLCULO	ORIGEN DE DATOS	TIPO DE VEHÍCULO
Viviendas rurales	1.1	Viajes semanales por vivienda	INE	Liviano
Localidades Unidades de producción	2.1	Población urbana que trabaja en el medio rural, densidad de rutas nacionales, ocupación vehicular	INE/ MTOP	Liviano
Unidades de producción	3.1	Toneladas, vehículos tipo, carga útil	MGAP/ MTOP/ Gremiales productivas	Pesado
Unidades de producción Localidades Instituciones educativas	3.2	Frecuencia de transporte colectivo regular, público y privado	GGDD/ Unidades de producción/ ANEP	Liviano/Pesado
Turismo	3.3	Visitantes, registros de ingreso	GGDD/ Operadores turísticos	Liviano/Pesado
Elementos particulares	-	-	Generador/ Atractor	Liviano/Pesado

Fuente: Elaboración propia

Política de asignaciones de recursos económicos

Cada departamento cuenta con diferentes recursos para aplicar en la gestión de la red de caminería departamental, los que provienen básicamente de tres fuentes: programas de apoyo del Gobierno Nacional, recursos propios del GD, y convenios específicos con sectores productivos. En el marco del PVD, los fondos disponibles y su ámbito de aplicación en relación con las estrategias de intervención planteadas, son los siguientes.

Tabla 2: Fondos anuales para caminería rural, montos asignados para el año 2017

DESTINO	GOBIERNO NACIONAL	GOBIERNOS DEPARTAMENTALES	TOTAL \$
Conservación y mantenimiento	540.149.614	231.492.692	771.642.306
Rehabilitación, mejora y obras nuevas	462.072.381	198.031.020	660.103.401
Total \$	1.002.221.995	429.523.712	1.431.745.707

Fuente: Elaboración propia

Los montos específicos para este departamento se exponen más adelante.

³ El detalle del cálculo se encuentra en el *Anexo técnico*, disponible en www.opp.gub.uy/es/camineria-rural

Políticas generales de atención a la red vial

El PNCD define las intervenciones de rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento para los próximos 10 años, que integran cada PVD. También define algunos lineamientos generales para el conjunto de la red, con el fin de lograr una adecuada gestión de esta y una mejora en la conservación del patrimonio vial.

Cada GD formulará los proyectos para las obras nuevas, de mejoramiento y rehabilitación, y realizará su ejecución mediante la contratación de empresas, utilizando para eso el *Pliego único de bases y condiciones generales para los contratos de obra pública*.

Podrá también realizar contratos de tipo rehabilitación y mantenimiento (CREMA) o de mantenimiento por estándares, con el fin de asegurar el nivel de servicio en alguna porción de la red, durante un período de tiempo determinado. Este tipo de contrato permitirá asegurar un flujo de ingresos que favorecerá la viabilidad de empresas medianas y pequeñas de escala regional con capacidad de ejecutar obras viales.

La ejecución de obras de contrapartida departamental y de mantenimiento podrá realizarse mediante administración directa del GD.

Anualmente el GD definirá los tramos de la red de caminería departamental que se atenderán con los fondos destinados al mantenimiento de ésta, atendiendo a los siguientes criterios.

Considerar la inclusión de todos los caminos en los que se realicen obras nuevas, de mejoramiento o rehabilitación. Antes de las obras, para asegurar su conservación previo a la intervención, y una vez finalizadas, cuando comience el período de conservación.

Considerar los caminos jerarquizados como de categoría “alta”, en primer lugar y luego los de categoría “media”. Luego de verificar el estado de mantenimiento de los de mayor jerarquía, atender los de categoría “baja”. Considerar también la atención de éstos cuando, por estarse atendiendo caminos de mayor jerarquía en la región, su atención implique una gestión eficiente de los recursos.

Los recursos para atención específica a emergencias no están contemplados en el PNCD.

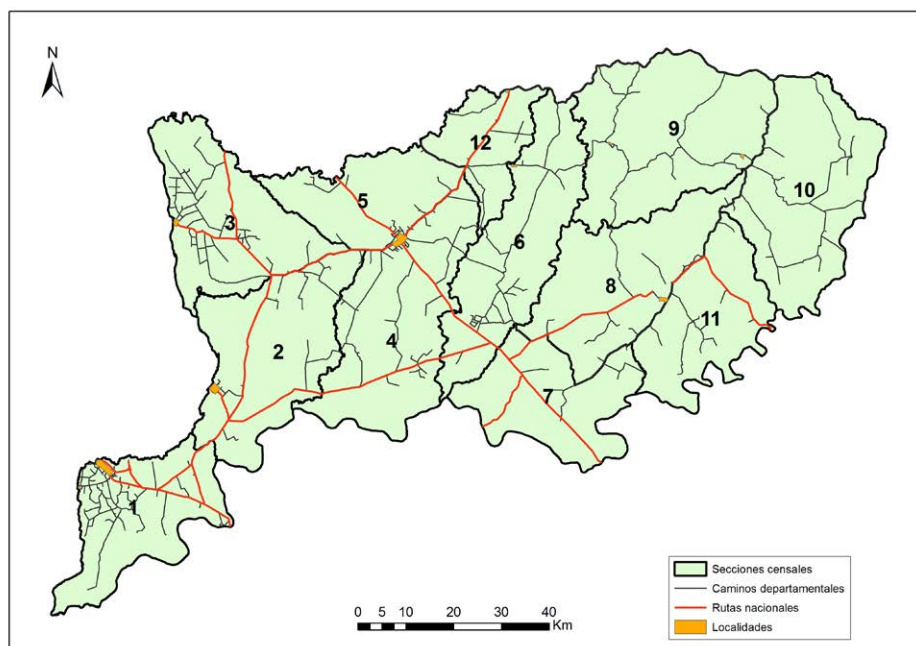
RÍO NEGRO

Caracterización general del departamento

Caracterización demográfica

Río Negro se ubica sobre el litoral oeste del territorio nacional, limita al Norte con el departamento de Paysandú, con Tacuarembó al Este, mientras que al Sur limita con Durazno y Soriano (a través del Río Negro). Al Oeste su límite es con la República Argentina, a través del río Uruguay. Tiene una población total de 52.304 habitantes (INE 2011), y es el décimo segundo departamento en relación con su extensión territorial, con 9.282 km², representando el 5,26 % de la superficie nacional.

Mapa 1: Secciones censales de Río Negro



Fuente: Elaboración propia en base a INE (2011)

Las secciones censales más pobladas son la 1 (Fray Bentos y entorno), 4 y 5 (Young y alrededores). Entre las tres representan el 82,5 % de la población del departamento. Son (junto a la sección 3) las únicas secciones censales con tasa de crecimiento anual positiva en el período intercensal 1996-2011, en un departamento estancado demográficamente. Particularmente destacable es el crecimiento negativo de las secciones 7, 10 y 11 (al este del departamento), con valores inferiores o cercanos a -5 % y una población que no llega a los 400 habitantes entre las tres.

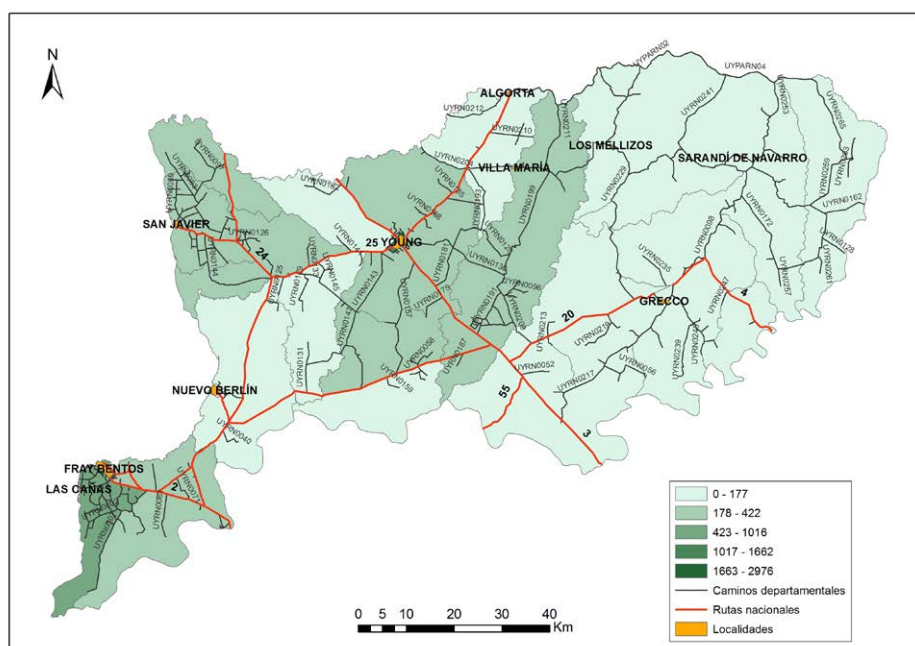
Tabla 3: Población por secciones censales de Río Negro y tasa anual de crecimiento

	Población en hogares particulares	Hogares particulares	Viviendas particulares	Tasa media anual de crecimiento 1996-2011
Total departamental	54.304	17.656	20.822	0,37
Sección censal 1	26.780	8.826	10.249	0,63
Sección censal 2	2.957	923	1.180	-0,27
Sección censal 3	2.824	956	1.266	0,39
Sección censal 4	9.693	3.073	3.309	0,73
Sección censal 5	8.323	2.650	2.835	0,52
Sección censal 6	962	305	443	-1,37
Sección censal 7	89	39	57	-6,03
Sección censal 8	704	233	316	-1,35
Sección censal 9	740	249	533	-0,95
Sección censal 10	210	76	207	-4,61
Sección censal 11	100	37	74	-5,96
Sección censal 12	922	289	353	-0,42

Fuente: INE-MIDES-UNFPA (2015)

En un análisis por segmentos censales, se observa que aquellos cuya población es inferior a 100 personas se ubican en esas secciones y en el este del departamento (secciones 2 y 4).

Mapa 2: Población por segmentos censales de Río Negro



Fuente: Elaboración propia en base a INE (2011)

La distribución de la población por sexo y tramos de edad muestra, al igual que en el resto del país, una leve feminización de la población en los tramos más altos de edad. La misma se revierte en el medio rural, como lo muestra la siguiente tabla.

Tabla 4: Población por sexo y tramos de edad según secciones censales, localidades censales y área rural

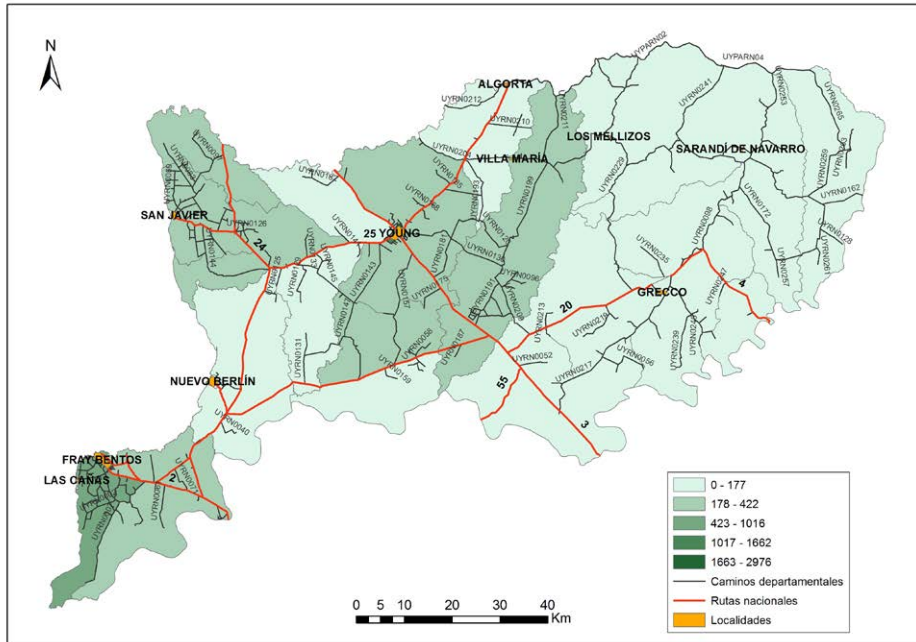
	0 a 14 años		15 a 64 años		65 años y más	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Total departamental	7.332	6.873	17.167	16.698	2.962	3.607
Sección censal 1	3.618	3.373	8.250	8.339	1.377	1.965
Sección censal 2	421	366	936	907	179	163
Sección censal 3	388	378	878	805	181	200
Sección censal 4	1.291	1.251	3.069	3.003	531	601
Sección censal 5	1.120	996	2.673	2.580	454	502
Sección censal 6	141	151	333	270	55	44
Sección censal 7	13	9	50	31	7	3
Sección censal 8	91	98	269	194	48	34
Sección censal 9	99	88	241	216	57	39
Sección censal 10	25	30	80	52	19	4
Sección censal 11	15	11	68	34	2	1
Sección censal 12	110	122	320	267	52	51
Algorta	93	110	262	227	44	43
Bellaco	50	40	84	96	8	5
El Ombú	7	3	14	16	3	10
Fray Bentos (agrupamiento)	3.417	3.154	7.595	7.854	1.277	1.894
Fray Bentos	3.305	3.054	7.348	7.586	1.249	1.864
Barrio Anglo	112	100	247	268	28	30
Grecco	77	85	201	163	40	32
Las Cañas	19	16	73	54	7	8
Los Arrayanes	30	39	81	77	10	11
Nuevo Berlín	339	301	764	740	154	152
Paso de los Mellizos	45	37	97	90	25	18
San Javier	243	240	527	514	106	151
Sarandí de Navarro	31	31	77	72	17	11
Tres Quintas	30	21	44	48	3	3
Villa General Borges	57	64	108	105	17	11
Villa María	16	23	44	28	12	9
Young	2.218	2.089	5.299	5.198	906	1.046
Localidades menores	6	4	17	11	2	3
Rural	654	616	1.880	1.405	331	200

Fuente: INE-MIDES-UNFPA (2015)

A nivel de la población rural se observa que la ocupación del territorio es hacia el noroeste y el suroeste, siendo el norte y el sureste donde se encuentran las secciones con menor población rural.

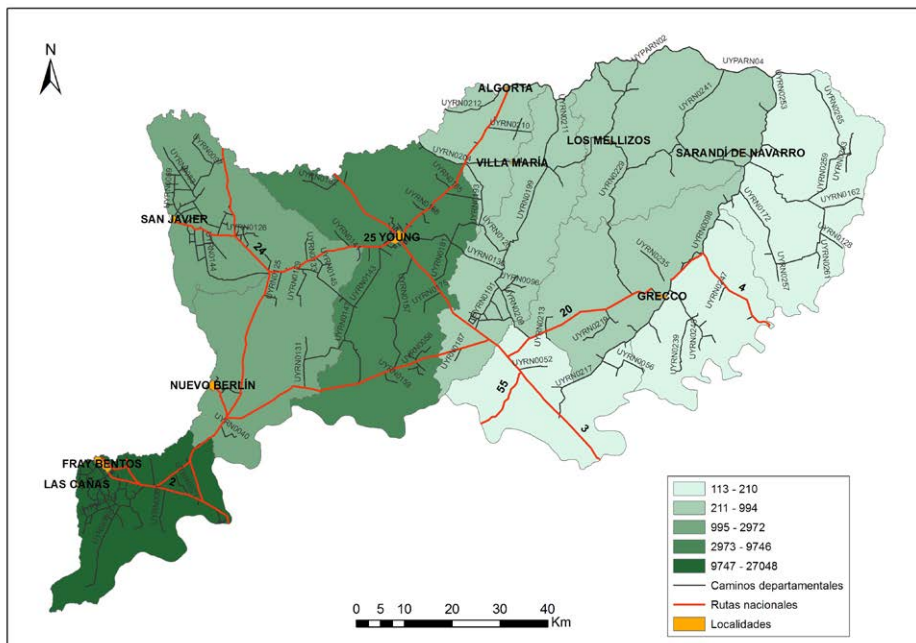
A su vez, estas últimas son las que concentran un mayor porcentaje de población rural en relación con el total de la sección. En las secciones 7, 10 y 11 toda la población es rural.

Mapa 3: Población rural por secciones censales de Río Negro



Fuente: Elaboración propia en base a INE (2011)

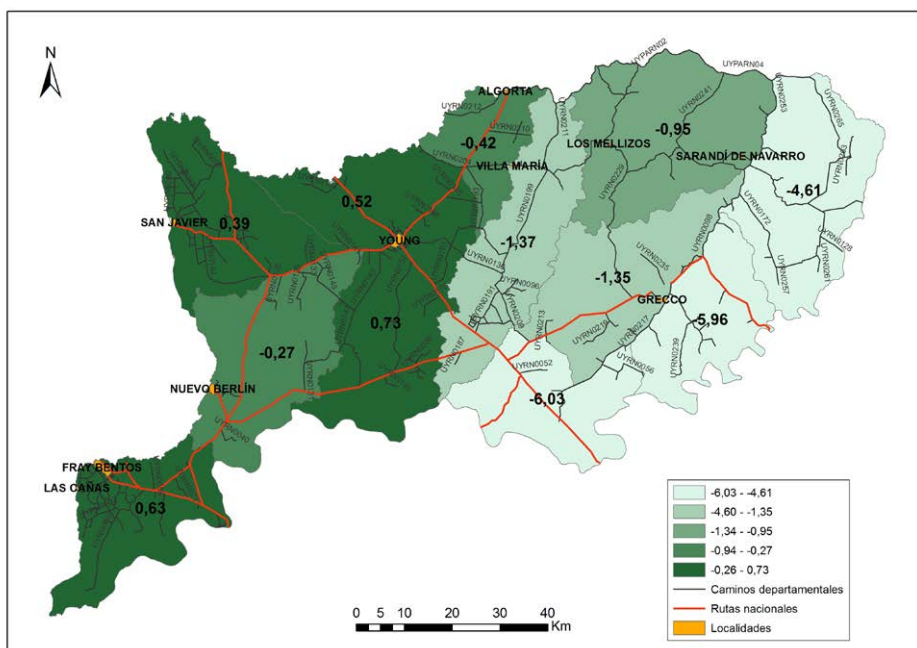
Mapa 4: Porcentaje de población rural por secciones censales



Fuente: Elaboración propia en base a INE (2011)

La evolución de la población del departamento muestra tasas negativas o cercanas a cero entre los diversos períodos intercensales, lo que permite anticipar un escenario de crecimiento por debajo del promedio del país para las próximas décadas.

Mapa 5: Tasa media anual de crecimiento intercensal (1996-2011) según sección censal



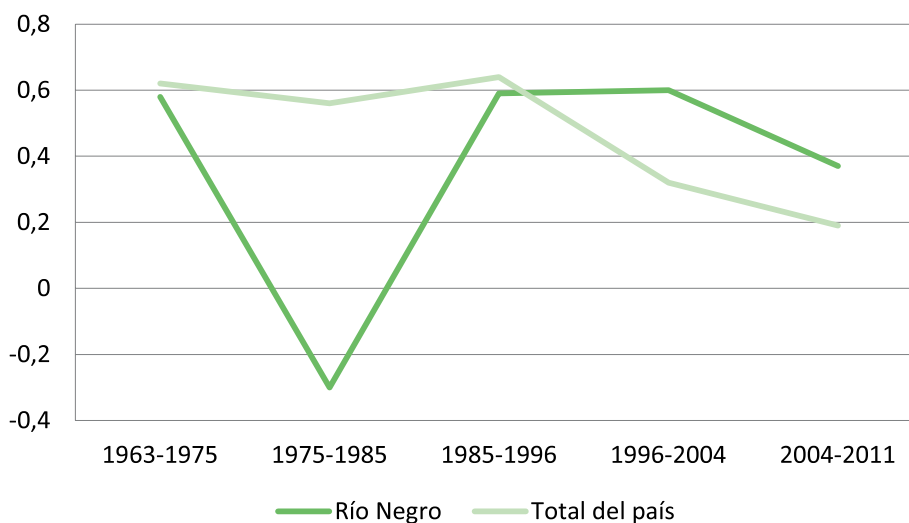
Fuente: Elaboración propia en base a INE (2011)

Tabla 5: Tasa de crecimiento de la población (%) en períodos intercensales (1963-2011)

	1963-1975	1975-1985	1985-1996	1996-2004	2004-2011
Río Negro	0,58	-0,30	0,59	0,60	0,37
Total del país	0,62	0,56	0,64	0,32	0,19

Fuente: INE (2011)

Gráfico 2: Tasa de crecimiento de la población (%) en períodos intercensales (1963- 2011)



Fuente: INE (2011)

Caracterización social

En términos de pobreza medida por ingresos, el 2,99 % de los hogares estaba en situación de pobreza en 2017 en el departamento de Río Negro, cifra inferior al 5,24 % del total país. Este porcentaje de hogares por debajo de la línea de pobreza es uno de los más bajos entre los diecinueve departamentos del Uruguay.

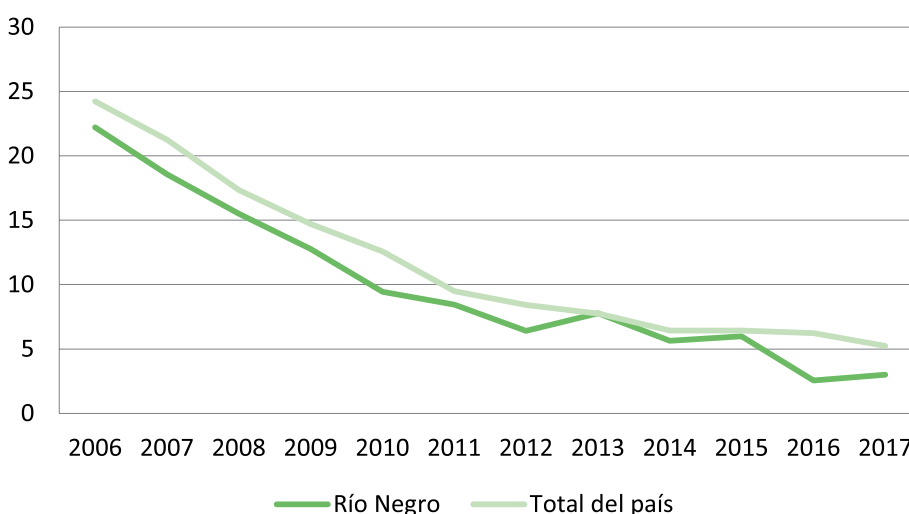
Tabla 6: Evolución de la pobreza (%) medida por ingresos, Río Negro y total del país

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Río Negro	22,22	18,55	15,51	12,76	9,43	8,44	6,40	7,76	5,64	5,97	2,55	2,99
Total del país	24,22	21,25	17,35	14,71	12,56	9,49	8,41	7,75	6,44	6,43	6,22	5,24

Fuente: INE (2018)

En el siguiente gráfico puede visualizarse cuál ha sido la evolución de este indicador en los últimos años. Tanto para el conjunto del país como para Río Negro, la reducción de la pobreza medida por ingresos de los hogares ha sido consistente.

Gráfico 3: Evolución de la pobreza (%) por ingresos en Río Negro y total del país (2006-2017)



Fuente: OTU-OPP (2018)

En lo que refiere a la medición de la desigualdad, el índice de Gini¹ muestra valores inferiores al total del país, característica estable a lo largo del tiempo. La última medición registra un valor de 0,36 para Río Negro y 0,38 para el país (OTU, 2018). La tendencia es a una reducción de la desigualdad, tanto en el país como en el departamento, aunque más marcadamente en el total. En Río Negro su índice Gini baja recién en 2008, para subir al año siguiente y volver a caer dos años seguidos, y nuevamente subir en 2013.

Tabla 7: Índice de Gini, Río Negro y total del país 2006-2013

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Río Negro	0,39	0,39	0,40	0,38	0,41	0,39	0,35	0,36
Total del país	0,46	0,46	0,44	0,44	0,43	0,40	0,38	0,38

Fuente: INE (2018)

El índice de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) mide la falta de acceso de la población a determinados bienes y servicios considerados críticos para el desarrollo humano, como son: el acceso a una vivienda decorosa, energía eléctrica, agua potable, servicios sanitarios, artículos de confort y acceso a la educación.

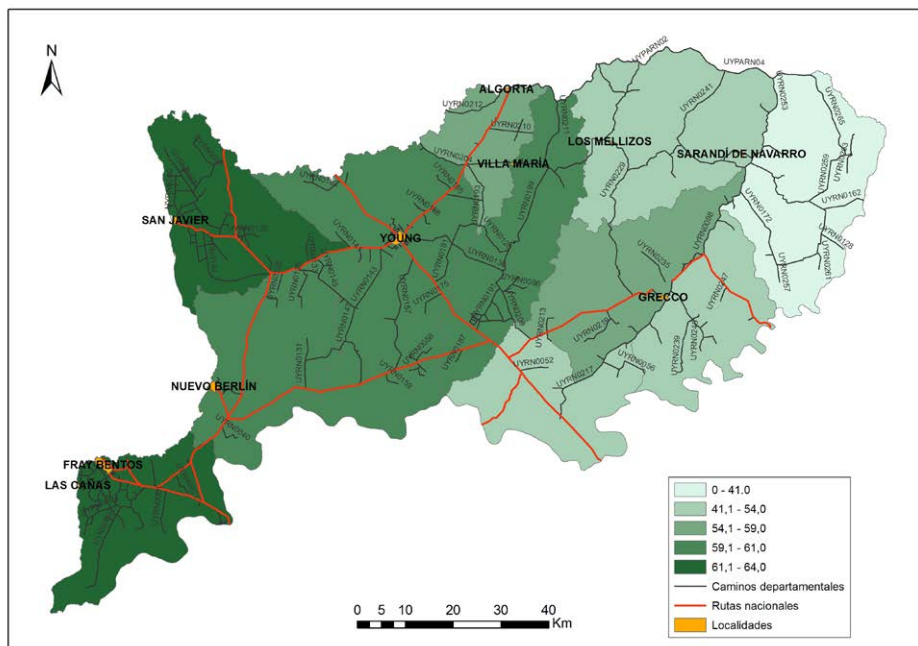
Según el censo de 2011 en Río Negro el 20,6 % de las personas tienen una NBI, el 10,2 % dos, y el 8,1 % tres y más NBI. Son valores superiores al total del país (19,9 %, 8 % y 5,8% respectivamente).

1 El índice de Gini se utiliza para medir la desigualdad en los ingresos dentro de un país. El índice es un número entre 0 y 1, en donde 0 se corresponde con la perfecta igualdad (todos tienen los mismos ingresos) y donde el valor 1 se corresponde con la perfecta desigualdad (una persona tiene todos los ingresos).

Las secciones con menor proporción de hogares sin NBI se concentran en el este del departamento (y en menor medida en el centro), en tanto si se presta atención a aquellos que tienen tres o más NBI, se aprecia que los porcentajes mayores de hogares en esta situación tienen una distribución más homogénea en todo el territorio.

La población rural sin NBI se concentra en el centro y oeste del departamento y, por el contrario, la región este es donde se ubica el porcentaje más bajo de hogares con todas las necesidades básicas resueltas.

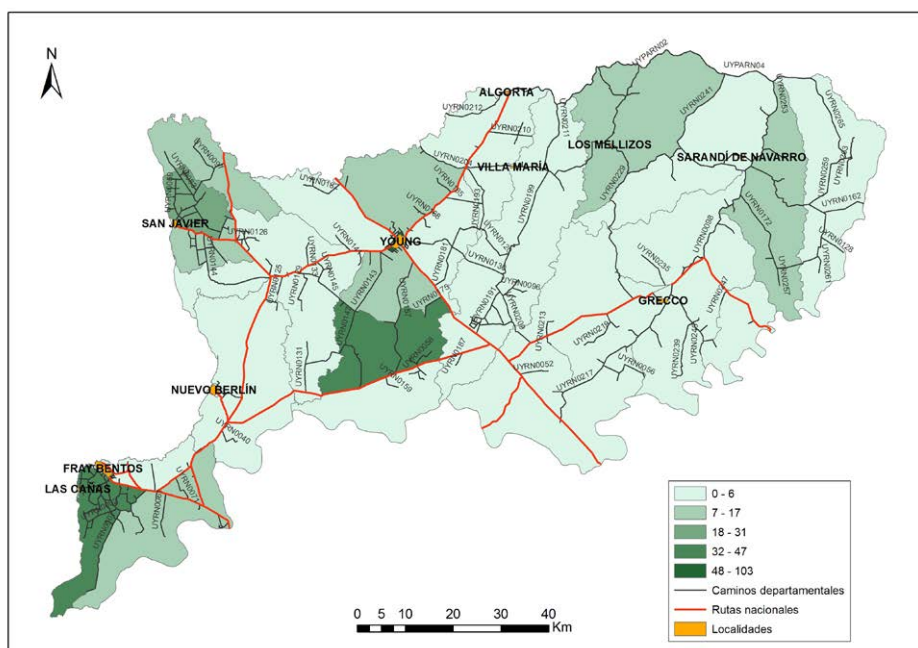
Mapa 6: Porcentaje de hogares sin NBI por sección censal



Fuente: Elaboración propia en base a INE (2011)

La mayor parte de los hogares con al menos tres NBI se distribuyen al norte y centro del departamento aunque algunos se ubican al este.

Mapa 7: Cantidad de hogares con al menos tres NBI por segmentos censales



Fuente: Elaboración propia en base a INE (2011)

Tabla 8: Principales indicadores de educación según sección censal de Río Negro

	Tasa analfabetismo (personas de 15 años y más)	Promedio de años de educación (personas de 25 años y más)	Promedio de años de educación (personas de 25 a 29 años)	% personas de 15 años y más con al menos primaria completa	% personas de 18 años y más con al menos ciclo básico completo
Total departamental	2,3	8,2	9,3	85,0	47,5
Sección censal 1	1,8	8,8	9,6	89,0	53,9
Sección censal 2	3,0	7,1	8,5	79,4	39,2
Sección censal 3	3,1	7,3	8,3	78,9	37,8
Sección censal 4	2,7	7,7	9,4	81,8	44,6
Sección censal 5	1,9	8,0	9,5	83,7	47,0
Sección censal 6	4,6	6,8	7,3	84,2	26,1
Sección censal 7	1,1	5,9	5,8	73,6	11,8
Sección censal 8	5,7	6,0	7,5	73,2	22,2
Sección censal 9	5,7	5,7	7,8	72,3	20,1
Sección censal 10	5,9	5,4	5,9	66,7	10,4
Sección censal 11	3,8	6,0	7,7	76,2	15,0
Sección censal 12	2,8	6,4	7,7	80,3	31,6

Fuente: INE-MIDES-UNFPA (2015)

La tasa de analfabetismo de Río Negro es de 2,3 %, valor superado en todas las secciones censales, menos en la 1 y la 7. Por el contrario, los valores más altos se observan en las secciones 8, 9 y 10. Son éstas y la sección 7 las que tienen el menor promedio de escolarización en población de 25 y más años (6 años o menos frente a 8,2 de la media departamental). En estas cuatro secciones también el porcentaje de personas de 15 y más años con primaria completa baja notoriamente respecto al 85 % general, y es sensiblemente inferior el porcentaje de población de 18 y más años que tiene ciclo básico de enseñanza media completo (apenas uno de cada 10 en la sección 10 y uno de cada 9 en la sección 7). En el medio rural el analfabetismo es de 3,2 %, el promedio de años de educación de las personas de 25 y más años es de 7,3 %, las personas de 15 y más años que tienen al menos primaria completa son el 80,7 %, mientras que aquellas de 18 y más años con formación secundaria básica alcanzan el 34,1 %.

A nivel de localidades censales, los porcentajes más bajos en esos cuatro indicadores se observan respectivamente en Villa María (9,7 % de analfabetismo), Paso de los Mellizos (5,3 en promedio de años de educación), Grecco (70,6 % tienen primaria completa) y Villa María (12,5 % tienen ciclo básico completo).

Tabla 9: Principales indicadores de educación según localidad censal y área rural de Río Negro

	Tasa analfabetismo (personas de 15 años y más)	Promedio de años de educación (personas de 25 años y más)	Promedio de años de educación (personas de 25 a 29 años)	% personas de 15 años y más con al menos primaria completa	% personas de 18 años y más con al menos ciclo básico completo
Algorta	2,6	6,4	7,8	81,3	32,9
Bellaco	1,0	7,0	8,7	86,0	40,6
El Ombú	0,0	10,6	NC	95,3	66,7
Fray Bentos (agrupamiento)	1,8	8,8	9,5	89,1	54,3
Fray Bentos	1,8	8,9	9,6	89,1	54,8
Barrio Anglo	3,4	7,8	8,6	87,7	41,0
Grecco	6,0	5,8	7,6	70,6	22,9
Las Cañas	2,1	10,7	12,9	93,7	72,5
Los Arrayanes	1,1	10,3	12,1	91,1	59,5
Nuevo Berlín	3,2	7,1	8,5	78,5	38,9
Paso de los Mellizos	9,2	5,3	8,0	70,9	14,1

	Tasa analfabetismo (personas de 15 años y más)	Promedio de años de educación (personas de 25 años y más)	Promedio de años de educación (personas de 25 a 29 años)	% personas de 15 años y más con al menos primaria completa	% personas de 18 años y más con al menos ciclo básico completo
San Javier	2,9	7,3	8,6	79,6	38,7
Sarandí de Navarro	3,4	6,1	7,7	77,4	25,6
Tres Quintas	2,0	7,4	8,3	88,8	35,5
Villa General Borges	4,6	6,1	8,1	81,7	21,5
Villa María	9,7	5,5	6,5	73,1	12,5
Young	2,2	7,9	9,5	82,8	46,5
Localidades menores	0,0	5,8	7,0	75,8	16,7
Rural	3,2	7,3	8,3	80,7	34,1

Fuente: INE-MIDES-UNFPA (2015)

Río Negro cuenta con 68 centros de educación primaria común y especial, de los cuales 60 son públicos y 8 privados. A nivel de ciclo básico de educación secundaria hay 3 centros públicos. Los centros con niveles de ciclo básico y bachillerato son 8, de los cuales 6 son públicos y 2 privados, y los centros con nivel de bachillerato son 2, ambos públicos. En cuanto a la educación técnica, el departamento cuenta con 3 centros públicos.

En zonas rurales o localidades de menos de 5.000 habitantes, el departamento cuenta con 44 escuelas y 3 centros de nivel secundario.

Tabla 10: Centros educativos por niveles y áreas geográficas (menos de 5.000 hab)

LOCALIDAD	CEIP	CES
Nuevo Berlín	Nº 8 Alemania / Nº 75	Liceo Nuevo Berlín
Merinos	Nº 18	
Paso de la Cruz	Nº 22	
Sarandí de Navarro	Nº 16	
Algorta	Nº 23	
Estación Bellaco	Nº 36	
Pueblo Grecco	Nº 4	Liceo Pueblo Grecco
Los Arrayanes	Nº 10 Simón Bolívar	
Menafra	Nº 12	
San Javier	Nº 32 Juan Zorrilla de San Martín	Liceo San Javier
Paso de los Mellizos	Nº 11	
Las Margaritas	Nº 19	
Portones de Haedo	Nº 29	
El Abrojal	Nº 49	
Nueva Mehlem	Nº 61	
Col. Dr. Luis A. de Herrera	Nº 48	
Costas de Bellaco	Nº 25	
El Sauce	Nº 26	
Colonia John F. Kennedy	Nº 47	
Sánchez Grande	Nº 9	
Santa Isabel	Nº 37	
Paso de Leopoldo	Nº 57 Paso Leopoldo	
Col. César Mayo Gutiérrez	Nº 46	
Molles de Porrua	Nº 21	
Sarandí Grande	Nº 35	
Puntas de Averías	Nº 33	
Estación Francia	Nº 45	

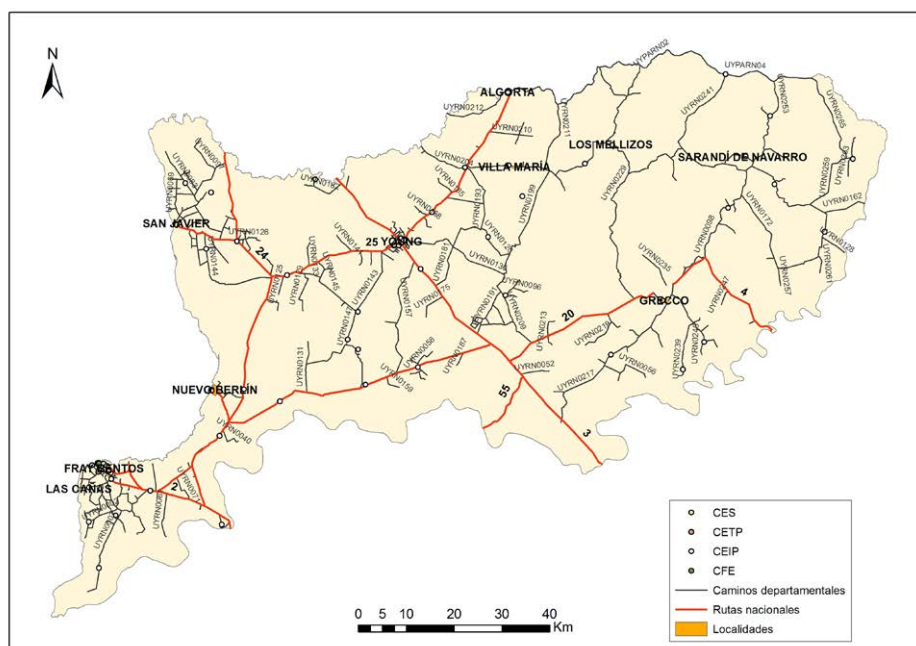
LOCALIDAD	CEIP	CES
Rincón de Ramírez	Nº 41	
Estancia Don Esteban	Nº 68	
Valle de Soba	Nº 38	
Puntas de Santa Fe	Nº 28	
Puntas de Rolon	Nº 30	
Las Fracciones	Nº 39	
Colonia Tomás Berreta	Nº 50	
Sánchez Chico	Nº 54	
Los Ranchos	Nº 55	
Bichadero	Nº 56	
El Surco	Nº 65	
Tres Quintas	Nº 79	
Colonia Ofir	Nº 14	
Isla De Arguelles	Nº 13	
Paso de Uleste	Nº 42	
Al Límite de Tacuarembó	Nº 77	

Fuente: Elaboración propia en base a datos de ANEP (2016)

El departamento registra una tasa bruta de asistencia de 6 a 11 años en educación primaria de 108,8 % (para el total del país es 108,4 %). Para el tramo de 12 a 17 años la tasa bruta de asistencia en educación media es 75,9 % (para el total del país 81,6 %). En cuanto al número de matriculados por nivel cabe resaltar la importancia de la educación técnica y del bachillerato público, mientras que a nivel de ciclo básico hay mayor proporción de matriculados en educación privada.

En cuanto a la distribución territorial de los centros educativos se observa en el mapa 11 una distribución pareja en todo el territorio de centros de nivel primario. En cambio, es muy escasa la presencia de centros de nivel secundario y nula la formación técnica. El poco alcance territorial puede ser uno de los factores que explique el menor número de personas con nivel secundario en el medio rural.

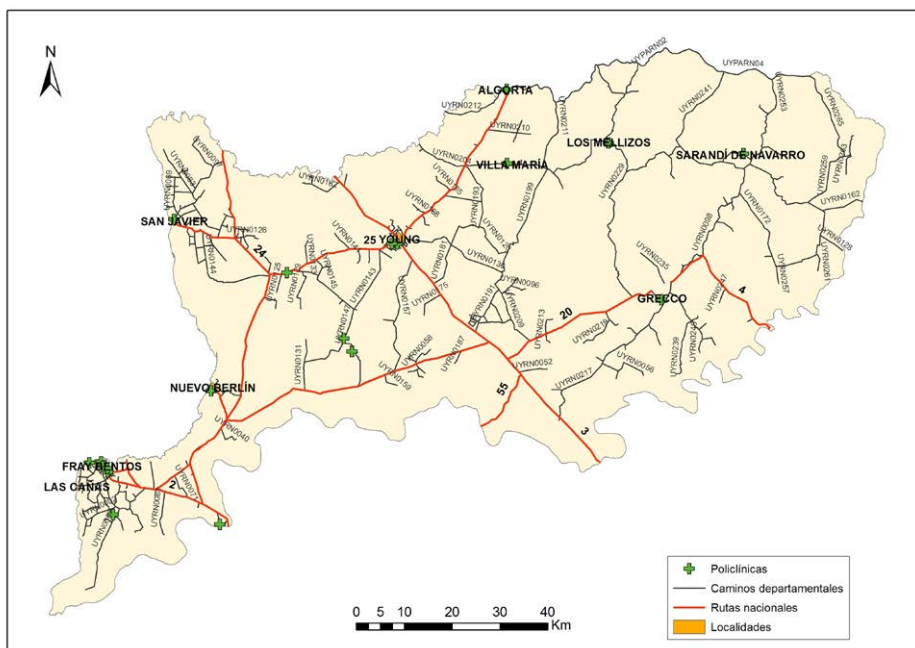
Mapa 8: Centros educativos del departamento de Río Negro



Fuente: Elaboración propia en base a ANEP (2015)

En relación con los servicios de salud del departamento de acuerdo con datos del Observatorio Territorial Uruguay (OTU-OPP) para el 2017, el 58,3 % de la población se atiende en ASSE, valor superior al 30,1 % del total del país. El 34,7 % se atienden en instituciones de asistencia médica colectiva (IAMC), el 6,6 % en Hospital Militar o Policial y el 0,8 % no tiene cobertura de salud. La distribución de los centros de salud a nivel territorial es amplia y alcanza las zonas rurales del departamento en la atención primaria de salud como se aprecia en el mapa 12, aunque en algunas zonas son necesarios traslados importantes hasta el centro de salud más próximo.

Mapa 9: Centros de salud del departamento de Río Negro



Fuente: Elaboración propia en base a MSP (2015)

Caracterización económica

El perfil productivo de Río Negro se ha caracterizado a partir de mediados del siglo pasado por el desarrollo de un complejo agroindustrial en torno a la producción ganadera y de granos.

Cuenta con un sector agropecuario desarrollado, que se basa en la ganadería vacuna y ovina, así como una importante industria láctea con cuencas lecheras definidas. El departamento tuvo un desarrollo temprano y de los más importantes en agricultura.

La transformación en la agricultura de secano modificó completamente el modelo de agronegocio. La producción de soja implica una intensificación y dinamismo económico que moviliza otros recursos locales y el cambio en los requerimientos de las capacidades de los trabajadores rurales.

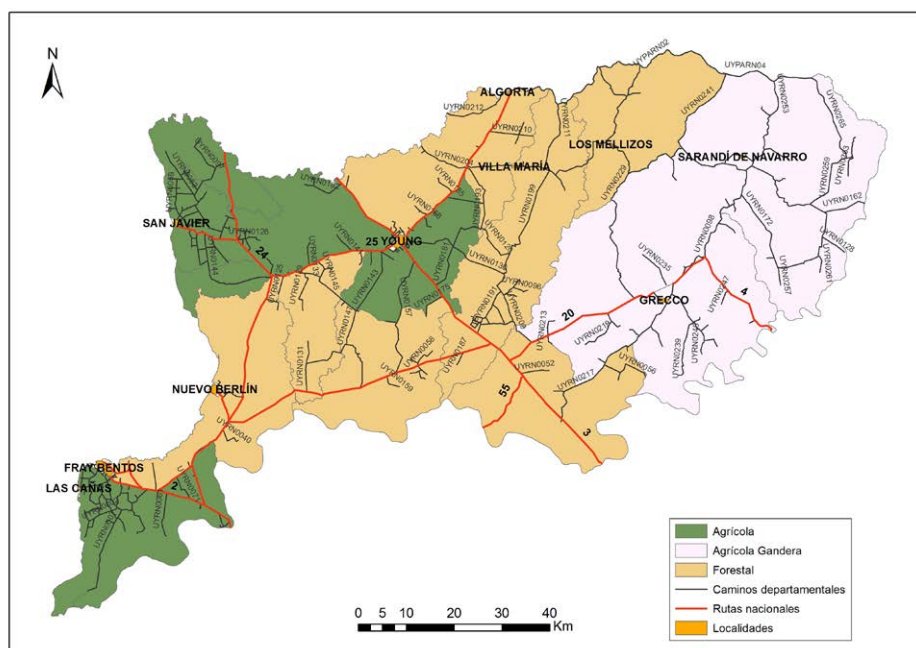
En las últimas décadas se produjo un impacto de la explotación forestal y de la industrialización de la madera con destino a la producción de pasta de celulosa.

El sector de servicios se orienta al soporte y logística de la ganadería y la industria, así como a la población concentrada en los centros urbanos. Algunos rubros como la metalúrgica, productos químicos, aserraderos, producción de ración, son ejemplos de actividades orientadas a la industria y la ganadería.

El departamento cuenta con infraestructura y recursos naturales que le permiten el desarrollo del turismo, como los balnearios Las Cañas y Puerto Viejo, o turismo cultural como el Paisaje Industrial Fray Bentos.

En cuanto a la diferenciación geográfica de actividades económicas, en referencia al sector primario, se aprecia en el mapa 12 que predominan la agricultura de secano y la forestación.

Mapa 10: Regiones agrupadas por actividades de producción agropecuaria



Fuente: Elaboración propia en base a MGAP (2016)

La composición sectorial del Valor Agregado Bruto (VAB) de Río Negro muestra que un 28,4 % proviene del sector primario, del sector secundario un 39,1 % y del terciario un 32,4 %. Es observable un peso muy importante en el sector primario en relación con el contexto nacional donde este valor es de 10,3 %. El sector de manufactura en Río Negro también es superior al total del país (25 %), y de mayor cuantía en relación con los otros sectores. Mientras el sector terciario es muy inferior en Río Negro al total país (64,7 %). En el mapa siguiente se localizan los núcleos económicos que, por la movilidad de trabajadores o el transporte de cargas, generan un uso intensivo de la caminería. En torno a las localidades de Algorta y Grecco se observa una intensificación de la producción en torno a la cadena de la madera, en zonas de producción forestal.

La planta industrial de la empresa UPM, ubicada próxima a Fray Bentos, sobre la ruta nacional número 2, es el principal núcleo económico y atractor de carga del departamento.

La expansión de la agricultura de secano convierte a los molinos en importantes atractores de carga. En el mapa 14 se identifican en el entorno de la ciudad de Young.

Al sur de la capital Fray Bentos se identifica una zona con especialidad agrícola lechera, así como al noroeste (en el entorno de San Javier) y al centro (en Young). En estas cuencas lecheras circulan diariamente camiones cisternas. En el mapa 14 se identifican las zonas de abastecimiento de la empresa CLALDY S.A.

El puente Libertador Gral. San Martín constituye otro de los centros en los que se concentra la circulación internacional de personas y productos. Las represas del Palmar, Baygorria y Rincón del Bonete son también infraestructuras económicas relevantes para el departamento.

Mapa 11: Localización de núcleos económicos y atractores de carga



Fuente: Intendencia de Río Negro (2013)

El departamento tiene un desempeño entre intermedio y bajo en el ranking de indicadores de capital humano y social, con valores en los indicadores inferiores al promedio nacional. Río Negro se ubica en el octavo lugar del ranking según el indicador de capital humano que propone Rodríguez Miranda (2014).²

El indicador de capital humano especializado ubica al departamento en la décimo cuarta posición del ranking según cantidad de personas cada 1.000 habitantes con formación terciaria, y octavo en profesionales en ciencias “duras” cada 100 habitantes. Cayendo al puesto once en la población con formación técnica.

Tabla 11: Indicadores de capital humano departamental

Indicadores	Valor	Posición
Capital Humano Básico (KHb)	0,664	12
Capital Humano Especializado (KHe)	10,40	8
Formación terciaria (KHe1)	33,06	14
Formación técnica(KH2)	58,47	11
Formación en ciencias “duras” seleccionadas (KH3)	0,50	8

Fuente: Rodríguez Miranda (2014)

Por su parte, se ubica en posiciones intermedias en los indicadores de capital social e institucional local, aunque en algunos casos muestra desempeños favorables en comparación con los demás departamentos. Uno de ellos es en el indicador de “organización gremial”, ocupando el lugar N° 2, en “organizaciones de cultura, deporte y esparcimiento” ocupa el lugar N° 8 y es el noveno en “cobertura de medios radiales locales”. En cuanto a las condiciones de “deterioro del capital social e institucional” presenta una situación superior al promedio del país, con menores condiciones de deterioro del capital social, ocupando el lugar 7º del indicador DKS. (Rodríguez Miranda, 2014).

2 Rodríguez Miranda, Adrián: *Mapeo de capacidades territoriales y desarrollo productivo*, MIEM, MIDES, IECON, FCEA, UDELAR, 2014. (http://www.miem.gub.uy/sites/default/files/mapeo_de_capacidades.pdf)

Tabla 12: Indicadores de capital social departamental

Indicadores	Valor	Posición
Organización gremial y sindical: Gre	15,9	2
Cultura, deporte y esparcimiento: CDE	8,7	8
Órganos de publicaciones periódicas: Pub	0,18	18
Medios de comunicación radial: Rad	0,10	9
Menores condiciones de deterioro del capital social: DKS	0,57	7
Total (promedio simple)		8.8

Fuente: Rodríguez Miranda (2014)

Finalmente, se puede señalar en esta caracterización económica que Río Negro tiene una serie de atractivos turísticos que combinan el paisaje natural con el histórico-cultural. Los principales puntos de interés turístico son:

- Balneario Las Cañas ubicado 8 km al sur de la ciudad de Fray Bentos
- Balneario Puerto Viejo en la localidad de San Javier
- El complejo Paisaje Industrial Fray Bentos, cuyo Sistema Patrimonial Industrial Liebig's Anglo fue declarado en 2015 Patrimonio Mundial por UNESCO
- Parque Nacional Esteros de Farrapos e islas del río Uruguay

Mapa 12: Localización de puntos de interés turístico

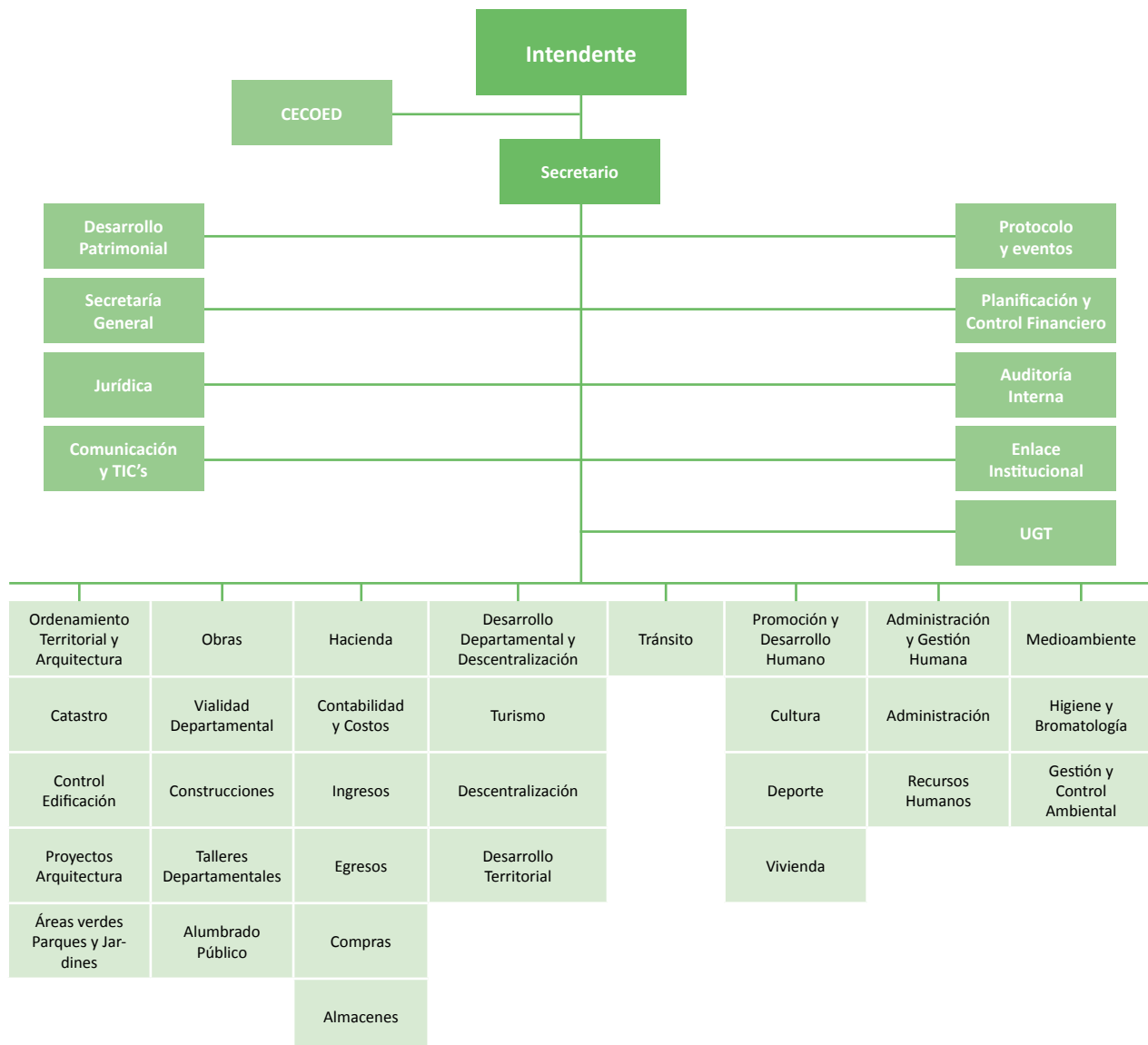


Fuente: Intendencia de Río Negro (2018)

Caracterización política

En el período de administración 2015-2020 Río Negro es gobernado por el Frente Amplio (FA), siendo el intendente el Ing. Agr. Oscar Julio Terzaghi. La Junta Departamental de Río Negro tiene una conformación para el período de administración 2015-2020 de tres bancadas con 16 ediles del FA, 13 electos por el Partido Nacional (PN) y dos por el Partido Colorado (PC).

Gráfico 4: Organigrama de la Intendencia Departamental de Río Negro

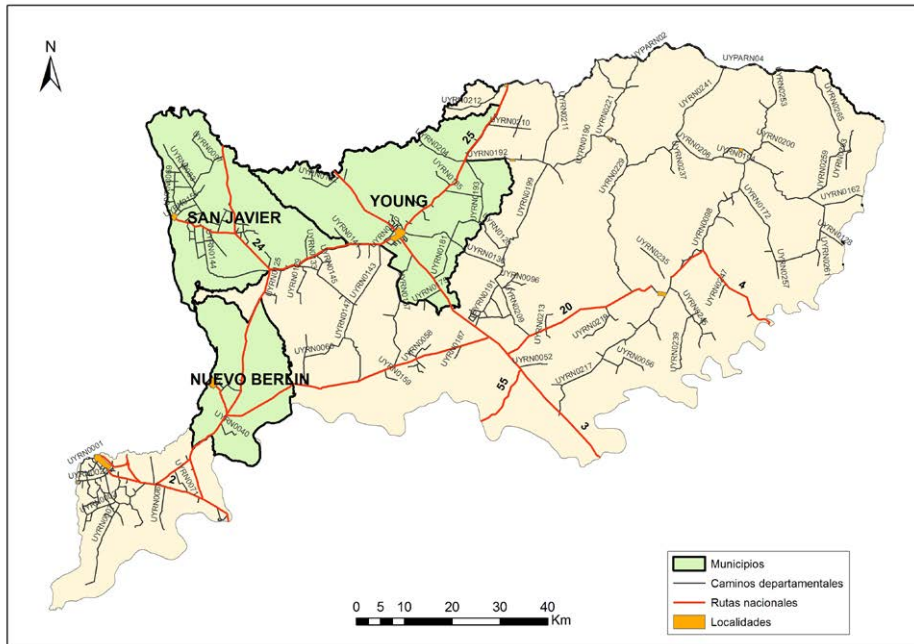


Fuente: IDRN (2017)

Río Negro cuenta con tres municipios (Young, Nuevo Berlín y San Javier) y una región no municipalizada con Juntas Locales. Los municipios de Young y Nuevo Berlín fueron creados en 2010, el de San Javier lo fue en 2013.

En el mapa que se presenta a continuación pueden observarse los límites administrativos de cada municipio.

Mapa 13: Municipios de Río Negro



Fuente: Elaboración propia

Los alcaldes de los tres municipios de Río Negro para el período 2015-2020, fueron electos por el PN.

Tabla 13: Población de cada municipio y alcaldes por partido

Municipio	Alcalde	Partido	Población
Young	Inés Mercedes Long	Partido Nacional	17.550
Nuevo Berlín	Carlos Eduardo Camelo	Partido Nacional	2.604
San Javier	Aníbal Daniel Facchin	Partido Nacional	2.830

Fuente: OTU-OPP (2018)

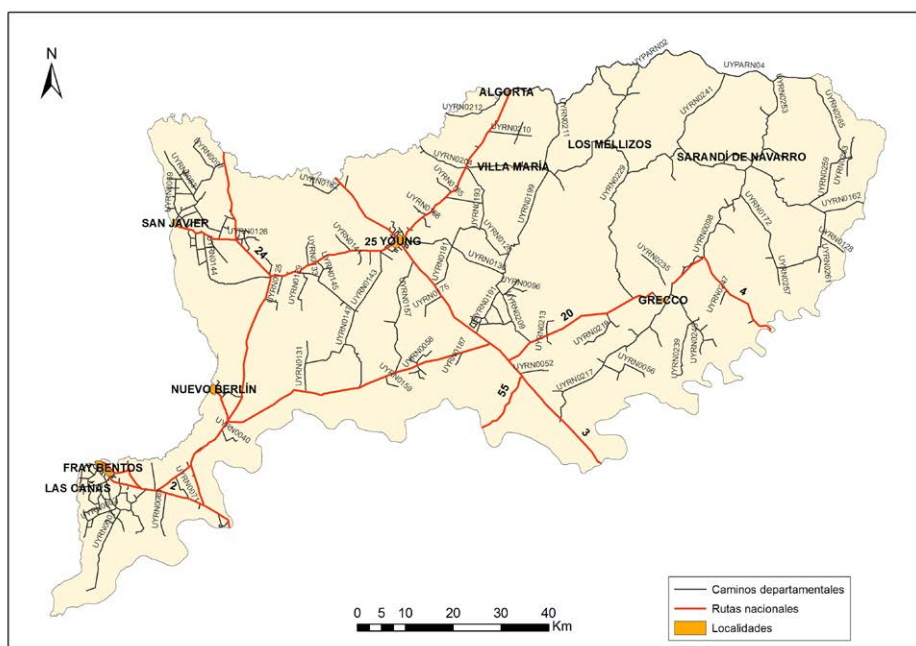
Los representantes por Río Negro a la Cámara de Diputados en la 48ª Legislatura (2015-2020) son los diputados Omar Lafluf (PN) y Constante Mendiondo (FA).

Caracterización vial del departamento

Descripción de la red

El departamento de Río Negro es atravesado por siete rutas nacionales (2, 3, 4, 20, 24, 25 y 55) aunque de manera parcial, dejando una porción importante del departamento, la región noreste, sin buena conectividad vial con los demás departamentos del país. La situación es sensiblemente mejor en la región oeste y suroeste del departamento donde se ubica la capital departamental. Los caminos departamentales de la zona noreste son mayormente utilizados para el movimiento de personas y cargas.

Mapa 14: Red vial del departamento de Río Negro



Fuente: Elaboración propia

Si se analiza esta red de acuerdo con el tipo de vía, el total de 455 km, se divide en un 24 % de corredores internacionales, un 20 % en red primaria, un 49 % pertenece a la red secundaria, y un 7% a la red terciaria. Si bien la cantidad de kilómetros de la red nacional es importante dada la superficie del departamento, hay una importante porción clasificada como red secundaria, que está afectada por el creciente aumento de tráfico generado por la instalación de las plantas papeleras en las inmediaciones de Fray Bentos y Punta Pereira. El aumento de tráfico ha generado un acelerado deterioro en las rutas que atraviesan el departamento, especialmente la ruta 24 que se encuentra en reconstrucción.

En cuanto a tránsito promedio, las rutas de Río Negro poseen valores diferentes a los promedios nacionales, en la cantidad de autos (menor que el promedio nacional) y en la cantidad de camiones semipesados y pesados (aproximadamente un 90 % más de tráfico que el promedio nacional). Esto se debe a tres motivos principales: a) en las inmediaciones de Fray Bentos se ubica una de las plantas de fabricación de celulosa, b) el departamento es un gran productor de granos y c) es atravesado por el tráfico de camiones que se dirigen a los puertos de Fray Bentos, Nueva Palmira y a la planta de celulosa de Punta Pereira.

Por último, las rutas nacionales que atraviesan Río Negro han tenido un más que considerable aumento de tráfico en los últimos diez años, pasando de 558 millones de toneladas/km en el 2005 a más de 1.400 millones en el 2015. Dicho aumento es sensiblemente mayor a la media nacional y se debe en parte, al aumento en el transporte de madera. Esto explica la sobrecarga y deterioro que ha sufrido particularmente la ruta 24 en los últimos años y la necesidad de obras de mejora en varias de las rutas que atraviesan el departamento.

Río Negro posee una red vial departamental bastante extensa, pero con una distribución no uniforme; la región al oeste tiene una densidad de caminería más alta que el resto del departamento. La red se hace menos densa desde el centro del departamento (zona de Young), y al Este. A esta caminería se le realizan mantenimientos periódicos y extraordinarios por parte de la IDRN y municipios de acuerdo con los planes quinquenales y anuales que se establecen a priori.

Para los principales indicadores de la caminería del departamento se tienen los siguientes valores:

Tabla 14: Características de caminería departamental de Río Negro

Indicador	Unidad	Río Negro
Longitud de caminos	km	1.379
Densidad de caminos	km/km ²	0,149
Área por km caminería	km/km ²	6,731
Densidad rutas incluidas	km ² /km	0,198
Área por km con rutas	km	5,061

Fuente: Elaboración propia con datos de OPP-IDRN

La siguiente tabla muestra la composición de la red de acuerdo con el tipo de pavimento.

Tabla 15: Tipo de pavimento en la caminería departamental de Río Negro (km)

Tipo de pavimento					
Hormigón	Mezcla asfáltica	Tratamiento bituminoso	Imprimación reforzada	Tosca	Total km
-	-	60	0	1.319	1.379

Fuente: IDRN (2017)

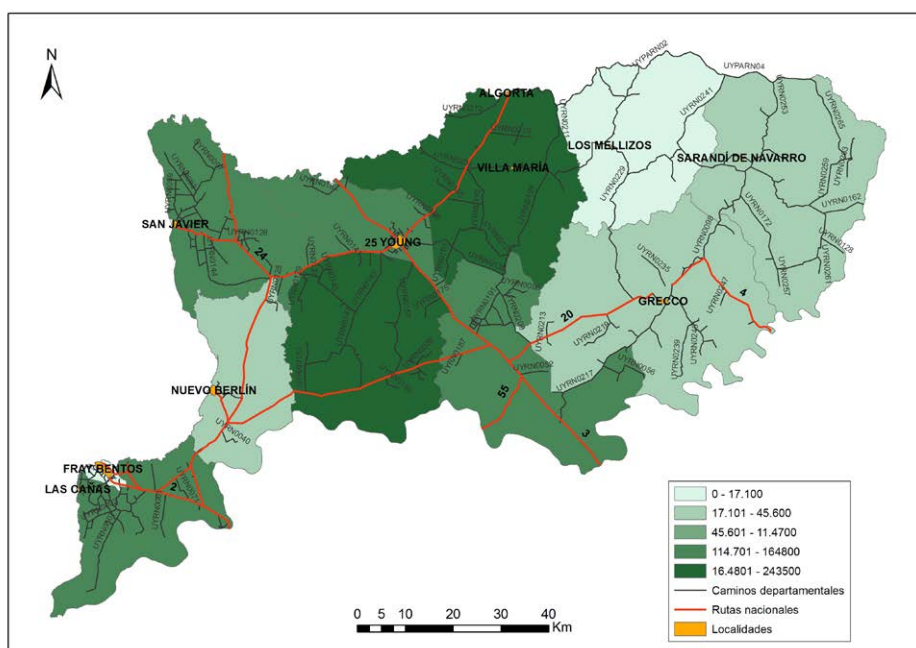
Caracterización del transporte que usa la caminería departamental

Los servicios de transporte de pasajeros en la caminería departamental rural hacen un recorrido cerrado, que conectan Young, Villa María (UYRN0200), Mellizos (UYRN0198), Sarandí de Navarro (UYRN0214), Grecco (UYRN0106) y Fray Bentos (vía ruta 20). También hay transporte público desde Mellizos hasta Guichón a través del camino UYRN0225.

De acuerdo con la ubicación de los centros de generación y atracción de cargas de las distintas cadenas productivas, se pueden distinguir cuatro situaciones diferentes para las producciones de granos, madera, leche y ganadería. Los mapas 19 a 22 muestran la distribución de la producción por sección policial en los cuatro sectores recién mencionados, correspondiendo los tonos más oscuros a aquellas zonas de mayor producción según los datos del 2011 del MGAP.

Como se puede ver en el mapa, la producción de granos se desarrolla en la parte central y oeste del departamento, sobre todo en las inmediaciones de San Javier, Paso de la Cruz y Pueblo Sauce. Si bien cada zona posee terminales de acopio de granos, el destino final de la producción es, por lo general, el puerto de Nueva Palmira. Los principales accesos a dicho puerto son las rutas 20 y 25 al oeste y seguida de la ruta 24 al sur.

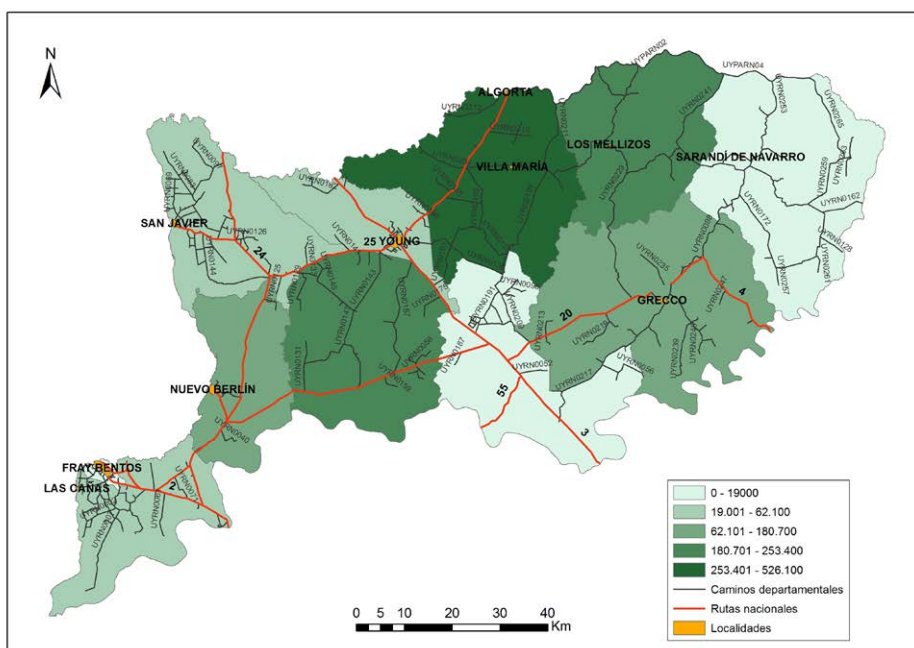
Mapa 15: Producción de granos en Río Negro (toneladas anuales/sección policial)



Fuente: Elaboración propia

Con respecto a la producción forestal, las zonas con más desarrollo son las del noreste y el centro del departamento. El destino de esta producción son las plantas de UPM y Montes del Plata a orillas del río Uruguay y Río de la Plata respectivamente. Los principales caminos que se utilizan para transportar la madera son el UYRN0161 al sur, el UYRN0133 al sur, el UYRN0200 al oeste y el UYRN0233 al sur.

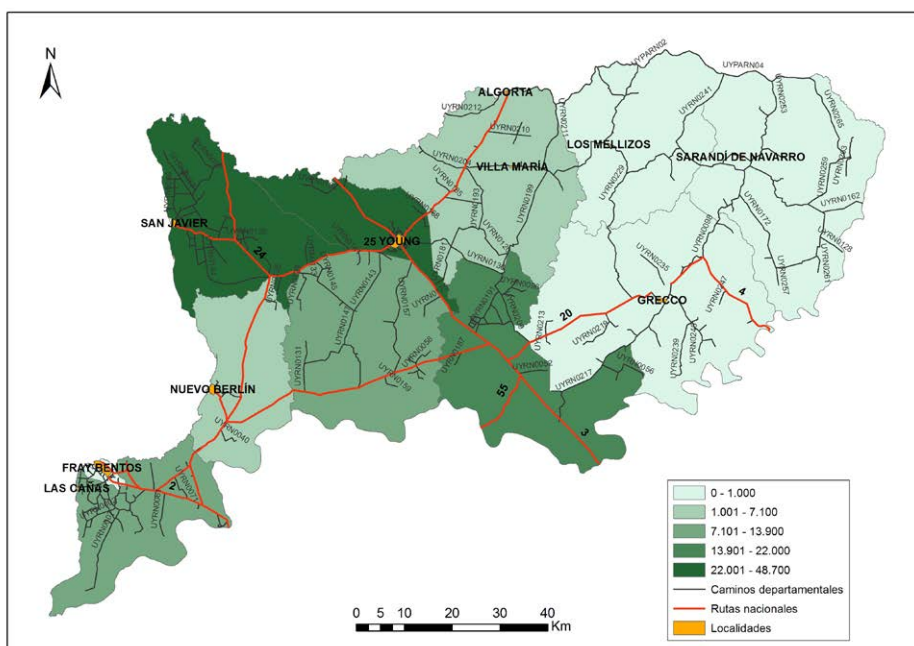
Mapa 16: Producción forestal en Río Negro (toneladas anuales/sección policial)



Fuente: Elaboración propia

La industria láctea tiene como principal zona de producción los alrededores de San Javier, la zona de Young y la zona de El Ombú.

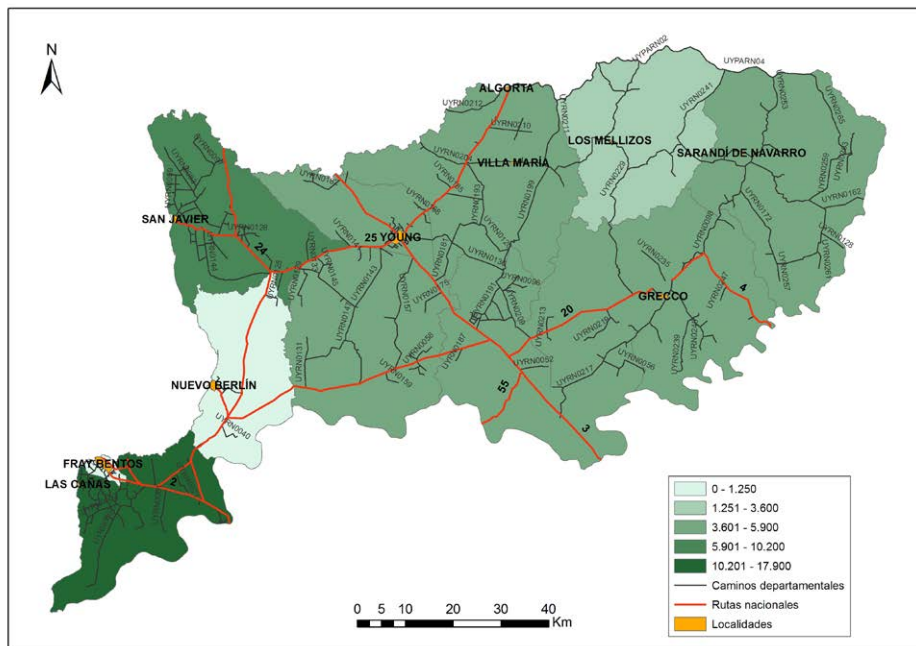
Mapa 17: Producción lechera en Río Negro (toneladas anuales/sección policial)



Fuente: Elaboración propia

Con respecto a la producción ganadera, al igual que en la mayor parte del país, la misma se extiende por todo el territorio del departamento. con zonas en donde presenta mayor relevancia. En el caso del departamento de Río Negro, la zona noroeste desde San Javier hasta Young y suroeste (en los alrededores de Fray Bentos) son las que concentran la mayor producción.

Mapa 18: Producción ganadera en Río Negro (toneladas anuales/sección policial)



Fuente: Elaboración propia

Capacidades del departamento para atender la red vial

Dentro de la estructura institucional del Gobierno Departamental, la caminería rural es atendida técnicamente por un director general de obras, un director de proyectos y un encargado ejecutivo. El equipo técnico supervisa al personal de obra que se compone de ayudantes de laboratorio, capataces y personal involucrado en las cuadrillas directamente. Existe un solo laboratorio de suelos en Fray Bentos.

El mantenimiento de los equipos se realiza en los talleres de la IDRN que están dentro de la órbita del director de obras.

Las estrategias de mantenimiento utilizadas en relación con los caminos de tosca son las normalmente utilizadas por las distintas intendencias del país: mantenimiento ordinario mediante reperfilamiento de los caminos y limpieza de cunetas y alcantarillas, así como mantenimiento extraordinario a través del recargo de material granular.

Para el diseño y construcción tanto de los caminos como de las obras de arte se utilizan los criterios usuales a nivel nacional, tomando como referencia el manual de la DINAGUA, así como las recomendaciones de la Dirección Nacional de Vialidad del MTOP. Los proyectos son formulados tanto por técnicos de la Dirección General de Obras como por técnicos externos, dependiendo de las cargas de trabajo en cada caso.

Fondos disponibles para la caminería departamental

Actualmente los fondos que aplica la IDRN para el mantenimiento y desarrollo de la red de caminería, mediante programa en conjunto con el gobierno nacional son los siguientes:

Tabla 16: Fondos para caminería rural montos (en \$) asignados para el año 2017

RÍO NEGRO			
DESTINO	GOBIERNO NACIONAL	GOBIERNO DEPARTAMENTAL	TOTAL
CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO	28.238.269	12.102.115	40.340.385
REHABILITACIÓN, MEJORA Y OBRAS NUEVAS	18.486.720	7.922.880	26.409.600
TOTAL	46.724.989	20.024.995	66.749.985

Fuente: OPP

A esto se suman los recursos de origen departamental.

Programa Vial Departamental de Río Negro

Categorización de la red vial departamental

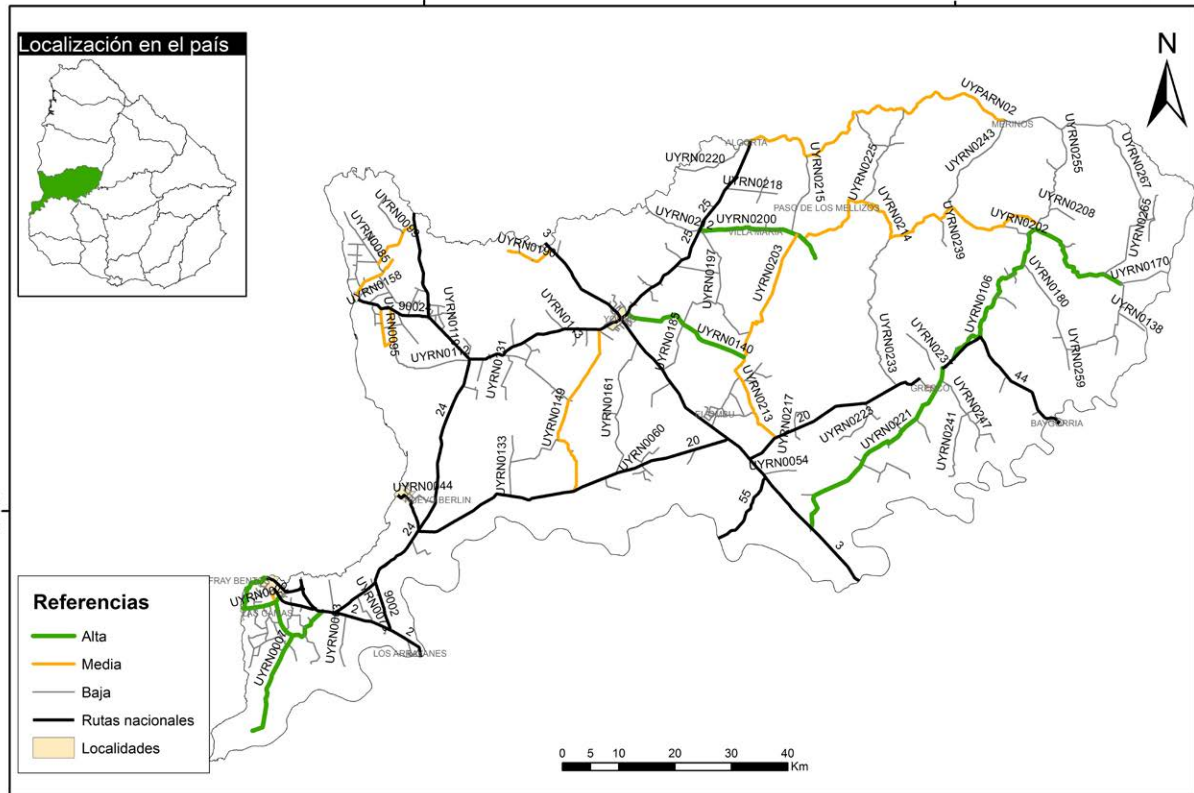
A continuación, se presenta el resultado de la jerarquización y categorización de la red vial departamental. Se detallan los caminos que resultaron con categoría “alta” y “media”, en el entendido de que el resto son de categoría “baja”.

Tabla 17: Categorización de la red vial departamental

TRAMO	Dim. social 48 %	Dim. espacial 4 %	Dim. económica 48 %	Puntaje indicadores	CATEGORÍA
UYRN0200	59,02	77,3	94,8	76,9	Alta
UYRN0014	35,98	4,5	100,0	65,5	Alta
UYRN0022	74,92	75,0	46,2	61,1	Alta
UYRN0106	62,53	72,7	51,7	57,7	Alta
UYRN0041	50,91	4,5	68,4	57,5	Alta
UYRN0140	25,03	22,7	89,0	55,6	Alta
UYRN0007	41,76	4,5	70,9	54,2	Alta
UYRN0221	40,97	27,3	67,7	53,2	Alta
UYRN0198	47,25	68,2	44,6	46,8	Media
UYRN0149	67,39	4,5	29,0	46,4	Media
UYRN0166	51,76	52,3	40,5	46,4	Media
UYRN0214	41,31	47,7	32,0	37,1	Media
UYRN0190	5,30	4,5	70,8	36,7	Media
UYRN0025	32,33	36,4	34,2	33,4	Media
UYRN0203	14,90	4,5	52,1	32,4	Media
UYRN0213	21,10	4,5	45,6	32,2	Media
UYPARN02	16,84	65,9	42,5	31,1	Media
UYRN0155	30,05	4,5	33,9	30,9	Media
UYRN0147	30,49	22,7	31,1	30,5	Media
UYRN0184	20,28	27,3	37,6	28,9	Media
UYRN0095	24,86	4,5	31,0	27,0	Media
UYRN0001	47,07	75,0	1,7	26,4	Media

Fuente: Elaboración propia

Mapa 19: Categoría de caminos de Río Negro



Fuente: Programa Vial Departamental, OPP-IDRN (2017-2018)

Prioridades surgidas en el taller

Las prioridades surgidas en el taller fueron diferenciadas en categorías alta, media y baja según la cantidad de menciones que tuvieron por parte de los grupos conformados en cada caso.

Tabla 18: Prioridades surgidas del taller

Tramos	Intervención propuesta/problema a solucionar	Prioridad taller
UYRN0106	Cambio de estándar	Alta
UYRN0214	Cambio de estándar	Alta
UYRN0200	Cambio de estándar	Media
UYRN0198	Cambio de estándar	Media
UYRN0166	Cambio de estándar	Media
UYRN0213	Cambio de estándar	Media
UYRN0184	Cambio de estándar	Media
UYRN0070	Cambio de estándar	Media
UYRN0093	Cambio de estándar	Media
UYRN0195	Cambio de estándar	Media
UYRN0090	Cambio de estándar	Media
UYRN0076	Cambio de estándar	Media
UYRN0086	Cambio de estándar	Media
UYRN0205	Cambio de estándar	Media
UYRN0199	Cambio de estándar	Media
UYRN0082	Cambio de estándar	Media
UYRN0041	Cambio de estándar	Baja
UYRN0007	Cambio de estándar	Baja
UYRN0149	Cambio de estándar	Baja
UYRN0025	Cambio de estándar	Baja
UYRN0136	Cambio de estándar	Baja
UYRN0233	Mejora de 2 puentes	Baja
UYRN0119	Cambio de estándar	Baja
UYRN0117	Cambio de estándar	Baja

Fuente: Elaboración propia

Consideraciones particulares

El Gobierno Departamental incluyó, además de las intervenciones contempladas en los criterios de elegibilidad definidos, una intervención identificada como estratégica para el departamento, en el Plan Local de Fray Bentos (Artículo 69, Continuidad borde rural costero).

En particular se trata del puente sobre el arroyo Caracoles Chico que vincula el balneario Las Cañas con el Potrero del Burro, disminuyendo el recorrido para acceder a este sitio de valor natural, e integra una opción en la diversificación de la oferta turística manteniendo el paisaje rural de la zona, sin dejar de promover su integración.

Plan de intervenciones en la red vial departamental

Tabla 19: Plan de intervenciones en la red vial departamental

RÍO NEGRO					
CAMINO		TRAMOS PVD	Categoría Matriz	Prioridad Taller	Rango TPDA estimado
RN001	Menafra - Paso Cruz - Doble S	UYRN0200	Alta	Media	300
RN002	Doble S - Paso Mellizos	UYRN0198	Media	Media	200
RN003	Mellizos - Sarandi - Cam. Cuchilla	UYRN0214	Media	Alta	150
RN004	Puente sobre Arroyo Caracoles	UYRN0005 / UYRN0003	Estratégico		100

1 Tipo de intervención en pavimentos: A0 Granular, A1 Estabilizado, A2 Tratamiento bituminoso sobre base granular, A3 Tratamiento bituminoso sobre base estabilizada, A4 Carpeta asfáltica sobre base granular, A5 Carpeta asfáltica sobre base estabilizada.

2 Tipo de intervención en obras de arte: CP Construcción de puente, CA Construcción de alcantarilla, AP Ampliación de puente, AA Ampliación de alcantarilla, RP Reparación de puente, RA Reparación de alcantarilla.

Fuente: Elaboración propia

Tabla 20: Cronograma de inversiones 2018-2027

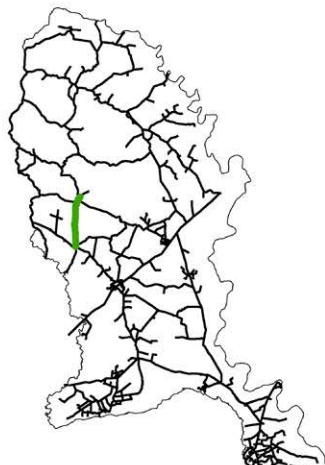

CAMINO		TRAMOS PVD	MONTO TOTAL \$
RN001	Menafra - Paso Cruz - Doble S	UYRN0200	75.818.954
RN002	Doble S - Paso Mellizos	UYRN0198	82.912.466
RN003	Mellizos - Sarandí - Cam. Cuchilla	UYRN0214	91.102.752
RN004	Puente sobre Arroyo Caracoles	UYRN0005 / UYRN0003	12.000.000
TOTAL \$			

Fuente: Elaboración propia

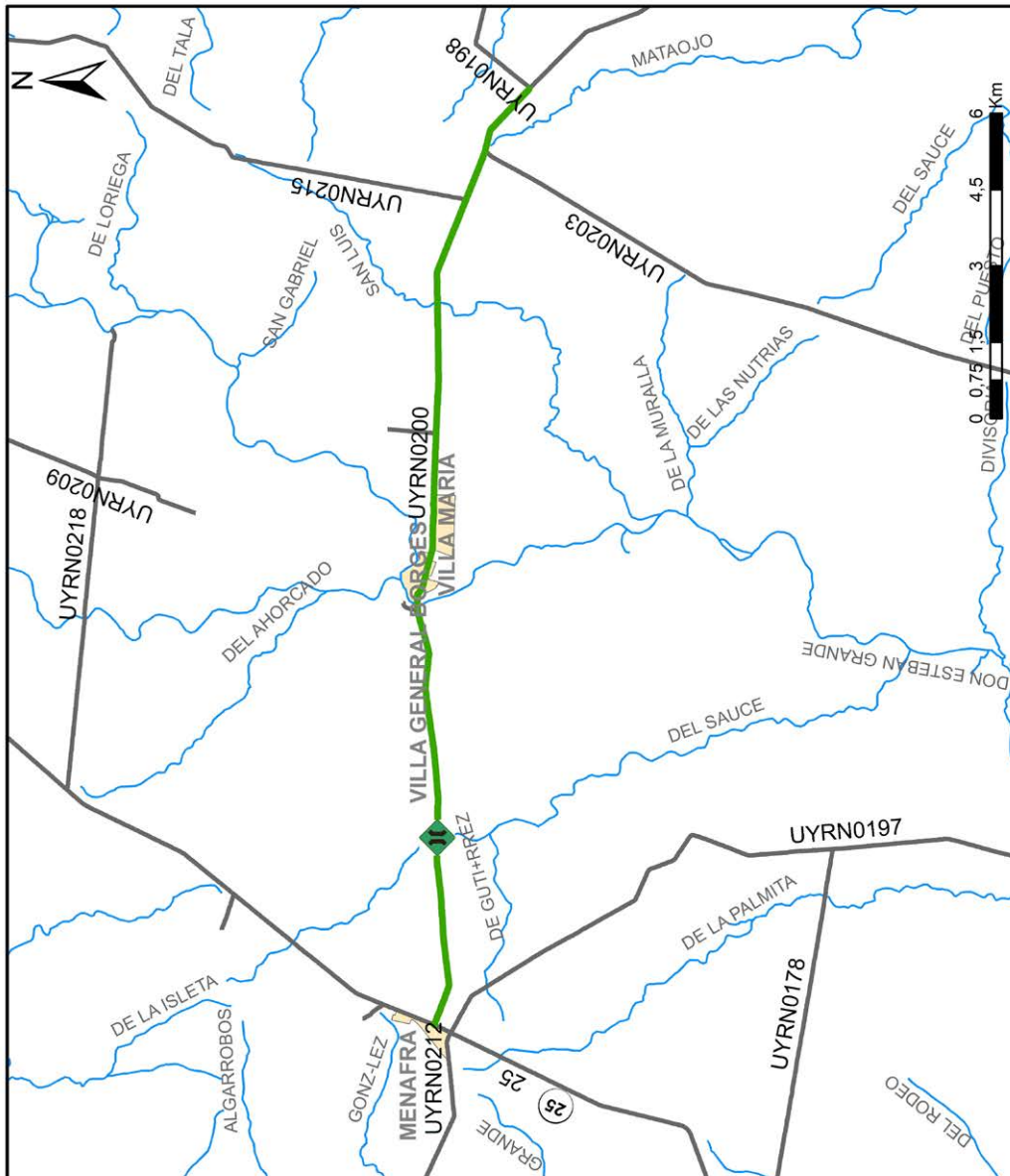
PAVIMENTOS					OBRAS HIDRÁULICAS				TOTAL
Intervenciones	Tipo ¹	Largo (km)	Monto intervención \$	Monto pavimentos \$	Intervenciones	Tipo ²	Monto intervención \$	Monto obras hidráulicas \$	Monto total \$
Interv. 1	A3	19,0	65.318.954	65.318.954	Interv. 1	CA	10.500.000	10.500.000	75.818.954
Interv. 2			-		Interv. 2				
Interv. 3			-		Interv. 3				
Interv. 1	A3	18,3	62.912.466	62.912.466	Interv. 1	CP	20.000.000	20.000.000	82.912.466
Interv. 2			-		Interv. 2				
Interv. 3			-		Interv. 3				
Interv. 1	A3	26,5	91.102.752	91.102.752	Interv. 1			-	91.102.752
Interv. 2			-		Interv. 2				
Interv. 3			-		Interv. 3				
Interv. 1			-	-	Interv. 1	CP	12.000.000	12.000.000	12.000.000
Interv. 2			-		Interv. 2				
Interv. 3			-		Interv. 3				
			TOTAL \$	219.334.172				42.500.000	261.834.172

AÑO 2018	AÑO 2019	AÑO 2020	AÑO 2021	AÑO 2022	PERÍODO 2018-2022 (\$)	PERÍODO 2023-2027 (\$)	TOTAL \$
15.163.791	60.655.163	-	-	-	75.818.954	-	75.818.954
-	-	16.582.493	-	37.310.610	53.893.103	29.019.363	82.912.466
-	-	-	-	-	-	91.102.752	91.102.752
-	-	-	-	-	-	12.000.000	12.000.000
15.163.791	60.655.163	16.582.493	-	37.310.610	129.712.057	132.122.115	261.834.172





Menafra - Paso Cruz - Doble S

Categoría	Alta
Prioridad en taller	Media
Longitud	19 km
Tramos que comprende	UYRN0200
Monto total (\$)	75.818.954
Ejecución estimada	2018 - 2019
Descripción	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	65.318.954
Obras hidráulicas	10.500.000
Localización en el Departamento	
	
Fotos del camino	
	

Fuente: Google Street View. Año 2018



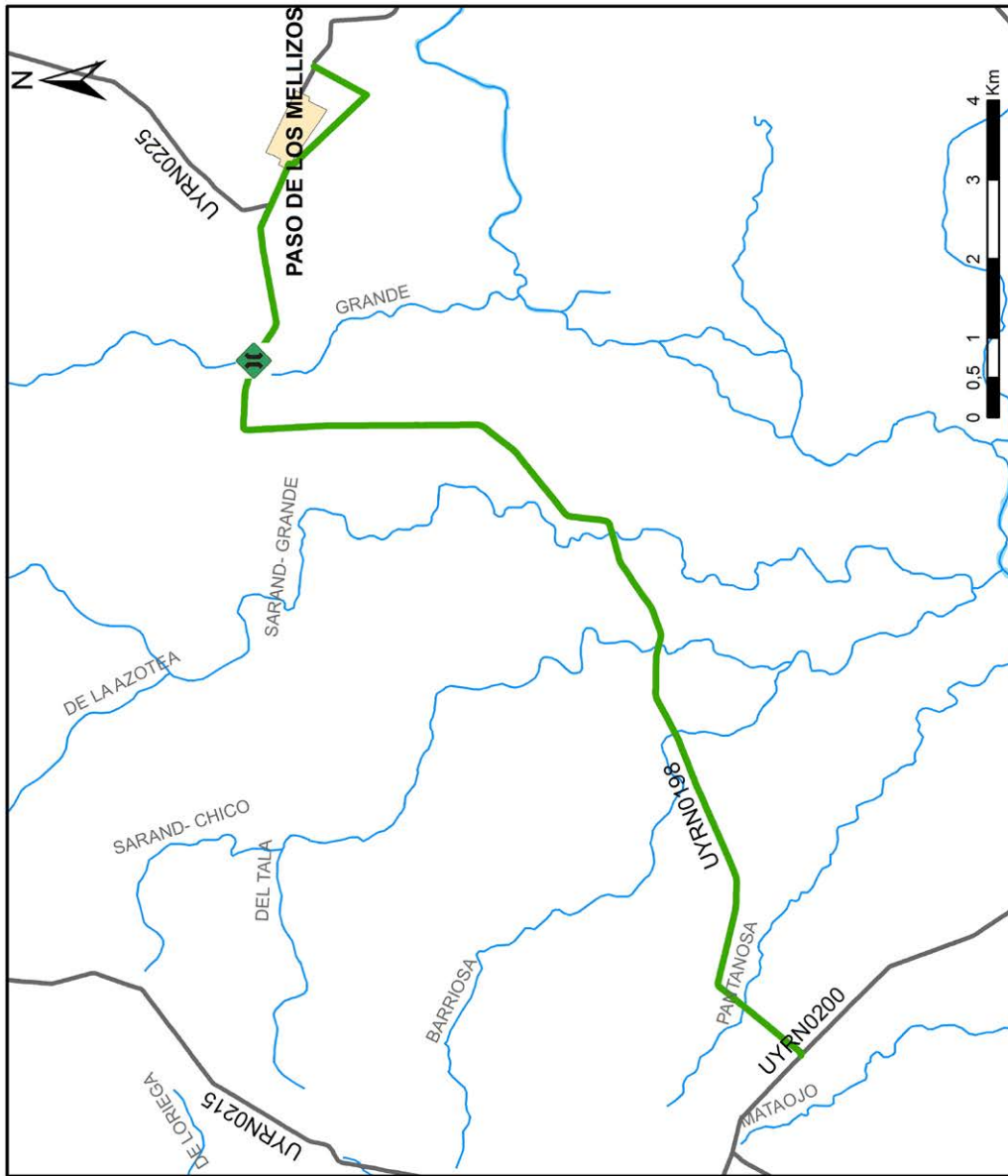
Referencias

-  Intervención en pavimento
-  Rutas nacionales
-  Cursos de agua
-  Intervención en obras hidráulicas
-  Caminos departamentales
-  Localidades

Fuente: Programa Vial Departamental - OPP/Intendencia Departamental. Año: 2017-2018

Doble S - Paso Mellizos

Categoría	Media
Prioridad en taller	Media
Longitud	18,3 km
Tramos que comprende	UYRN0198
Monto total (\$)	82.912.466
Ejecución estimada	2020 (25 %) - segundo quinquenio (75 %)
Descripción	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	62.912.466
Obras hidráulicas	20.000.000
Localización en el Departamento	



Referencias

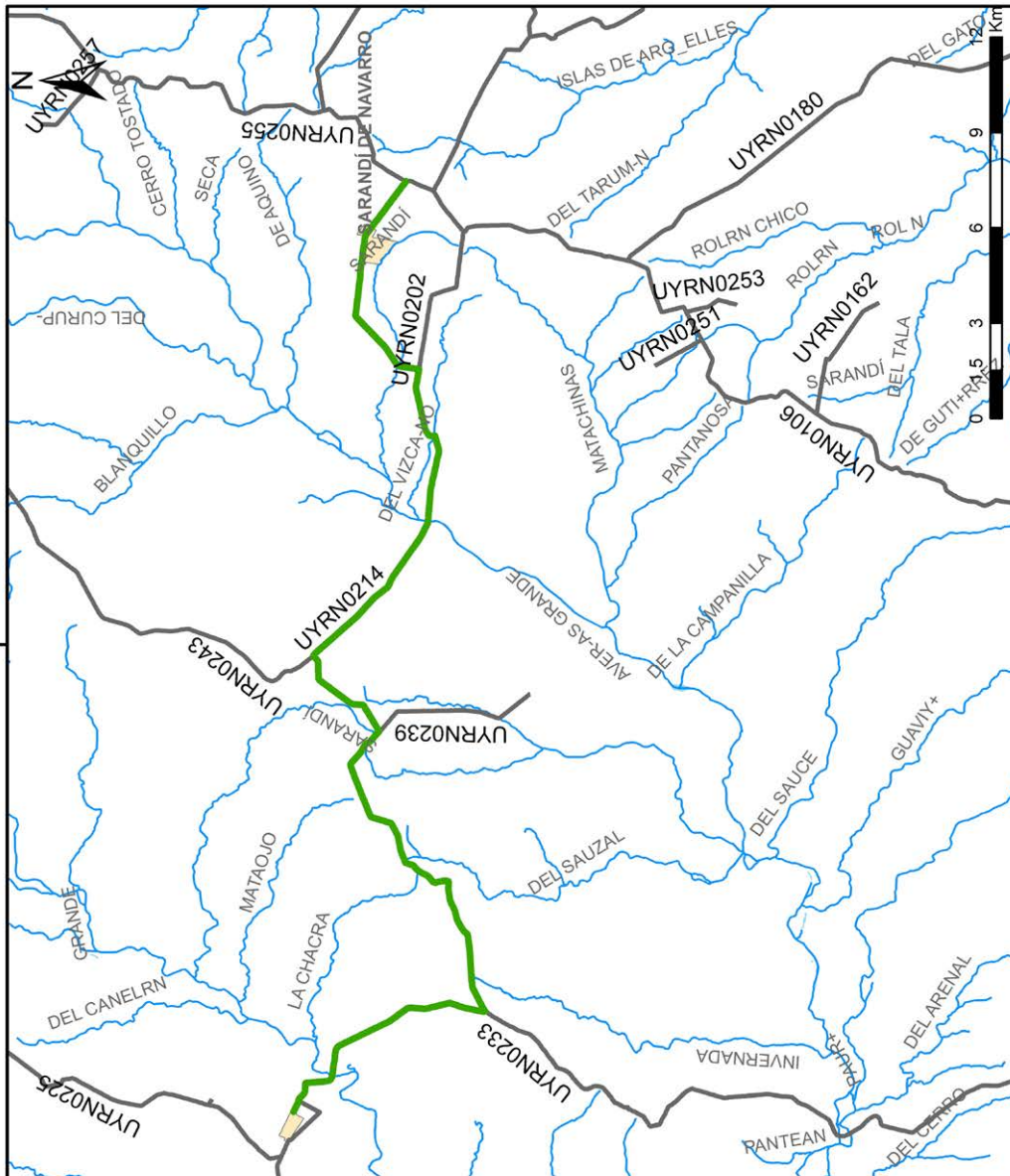
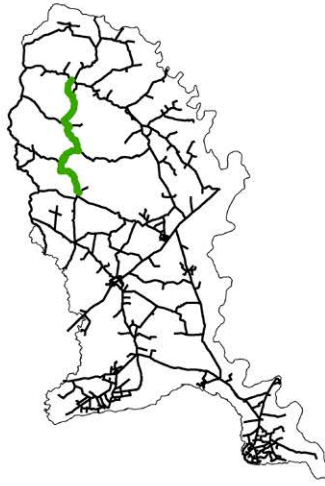
- Intervención en pavimento
- Rutas nacionales
- Intervención en obras hidráulicas
- Cursos de agua
- Caminos departamentales
- Localidades

Fuente: Programa Vial Departamental - OPP/Intendencia Departamental. Año: 2017-2018

Mellizos - Sarandí - Cam. Cuchilla

Categoría	Media
Prioridad en taller	Alta
Longitud	26,5 km
Tramos que comprende	UYRN0214
Monto total (\$)	91.102.752
Ejecución estimada	Segundo quinquenio
Descripción	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	91.102.752

Localización en el Departamento



Referencias

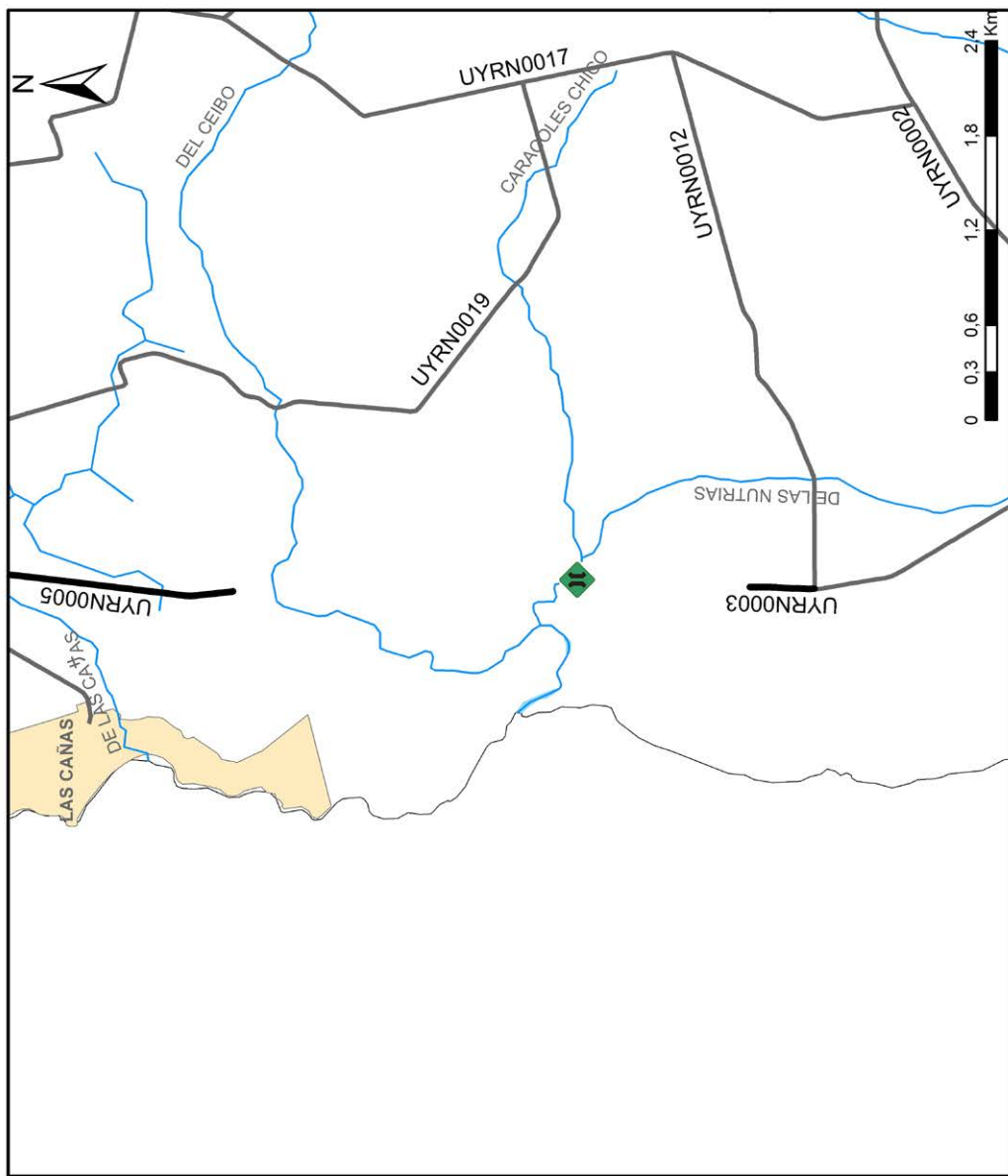
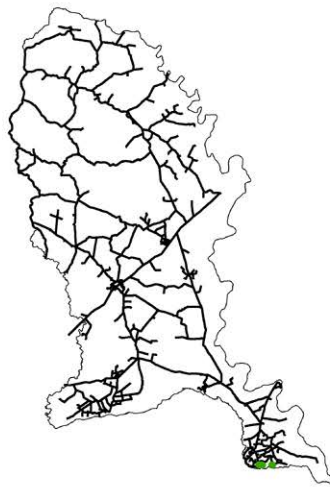
- Intervención en pavimento
- Rutas nacionales
- Intervención en obras hidráulicas
- Cursos de agua
- Caminos departamentales
- Localidades

Fuente: Programa Vial Departamental - OPP/Intendencia Departamental. Año: 2017-2018

Puente sobre Arroyo Caracoles

Categoría	Estratégico
Prioridad en taller	Sin mención
Longitud	0
Tramos que comprende	UYRN0003 - UYRN0005
Monto total (\$)	12.000.000
Ejecución estimada	Segundo quinquenio
Descripción	Monto (\$)
Obras hidráulicas	12.000.000

Localización en el Departamento



Referencias

- Intervención en pavimento
- Intervención en obras hidráulicas
- Caminos departamentales
- Rutas nacionales
- Cursos de agua
- Localidades

Fuente: Programa Vial Departamental - OPP/Intendencia Departamental. Año: 2017-2018

Glosario

ANEP	Administración Nacional de Educación Pública
ASSE	Administración de los Servicios de Salud del Estado
BCU	Banco Central del Uruguay
BPS	Banco de Previsión Social
CAIF	Centro de Atención a la Infancia y la Familia
CBT	Ciclo Básico Tecnológico (UTU)
CEIP	Consejo de Educación Inicial y Primaria
CES	Consejo de Educación Secundaria
CETP	Consejo de Educación Técnico Profesional (UTU)
CFE	Consejo de Formación en Educación
CPHV	Censo de Población, Hogares y Viviendas (INE)
DIEA	Dirección de Estadísticas Agropecuarias (MGAP)
DINAGUA	Dirección Nacional de Aguas (MVOTMA)
DINAPLO	Dirección Nacional de Planificación y Logística (MTOP)
DINAPYME	Dirección Nacional de Artesanías, Pequeñas y Medianas Empresas (MIEM)
DINOT	Dirección Nacional de Ordenamiento Territorial (MVOTMA)
DNV	Dirección Nacional de Vialidad (MTOP)
ECH	Encuesta Continua de Hogares (INE)
FA	Frente Amplio
FONASA	Fondo Nacional de Salud (BPS)
GD	Gobierno Departamental
GN	Gobierno Nacional
IAMC	Instituciones de Asistencia Médica Colectiva
ID	Intendencia Departamental
IDH	Índice de Desarrollo Humano
INE	Instituto Nacional de Estadística
LP	Línea de Pobreza
MEC	Ministerio de Educación y Cultura
MGAP	Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca
MIDES	Ministerio de Desarrollo Social
MIEM	Ministerio de Industria, Energía y Minería
MSP	Ministerio de Salud Pública
MTOP	Ministerio de Transporte y Obras Públicas
MVOTMA	Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente
NBI	Necesidades Básicas Insatisfechas
OPP	Oficina de Planeamiento y Presupuesto
OPYPA	Oficina de Programación y Política Agropecuaria (MGAP)
OTU	Observatorio Territorio Uruguay
PC	Partido Colorado
PIB	Producto Interno Bruto
PN	Partido Nacional
PNCD	Plan Nacional de Caminería Departamental
PVD	Programa Vial Departamental
RAP	Red de Atención Primaria (ASSE)
RVN	Red Vial Nacional
SIG	Sistema de Información Geográfica
SNIS	Sistema Nacional Integrado de Salud
SNAP	Sistema Nacional de Áreas Protegidas (MVOTMA)
TPDA	Tránsito Promedio Diario Anual
UDELAR	Universidad de la República
UNFPA	Fondo de Población de las Naciones Unidas
UTEC	Universidad Tecnológica del Uruguay
UTU	Universidad del Trabajo del Uruguay
VAB	Valor Agregado Bruto

Gráficos, mapas y tablas

Gráfico 1: Fases y momentos de la elaboración del PNCD	11
Gráfico 2: Tasa de crecimiento de la población (%) en períodos intercensales (1963- 2011)	21
Gráfico 3: Evolución de la pobreza (%) por ingresos en Río Negro y total del país (2006-2017)	22
Gráfico 4: Organigrama de la Intendencia Departamental de Río Negro	31
Mapa 1: Secciones censales de Río Negro	17
Mapa 2: Población por segmentos censales de Río Negro.....	18
Mapa 3: Población rural por secciones censales de Río Negro	20
Mapa 4: Porcentaje de población rural por secciones censales	20
Mapa 5: Tasa media anual de crecimiento intercensal (1996-2011) según sección censal.....	21
Mapa 6: Porcentaje de hogares sin NBI por sección censal	23
Mapa 7: Cantidad de hogares con al menos tres NBI por segmentos censales	23
Mapa 8: Centros educativos del departamento de Río Negro	26
Mapa 9: Centros de salud del departamento de Río Negro	27
Mapa 10: Regiones agrupadas por actividades de producción agropecuaria	28
Mapa 11: Localización de núcleos económicos y atractores de carga.....	29
Mapa 12: Localización de puntos de interés turístico	30
Mapa 13: Municipios de Río Negro	32
Mapa 14: Red vial del departamento de Río Negro	33
Mapa 15: Producción de granos en Río Negro (toneladas anuales/sección policial)	35
Mapa 16: Producción forestal en Río Negro (toneladas anuales/sección policial).....	36
Mapa 17: Producción lechera en Río Negro (toneladas anuales/sección policial)	36
Mapa 18: Producción ganadera en Río Negro (toneladas anuales/sección policial).....	37
Mapa 19: Categoría de caminos de Río Negro	39
Tabla 1: Parámetros de cálculo de TPDA	15
Tabla 2: Fondos anuales para caminería rural, montos asignados para el año 2017	15
Tabla 3: Población por secciones censales de Río Negro y tasa anual de crecimiento.....	18
Tabla 4: Población por sexo y tramos de edad según secciones censales, localidades censales y área rural.....	19
Tabla 5: Tasa de crecimiento de la población (%) en períodos intercensales (1963-2011)	21
Tabla 6: Evolución de la pobreza (%) medida por ingresos, Río Negro y total del país.....	22
Tabla 7: Índice de Gini, Río Negro y total del país 2006-2013	22
Tabla 8: Principales indicadores de educación según sección censal de Río Negro	24
Tabla 9: Principales indicadores de educación según localidad censal y área rural de Río Negro.....	24
Tabla 10: Centros educativos por niveles y áreas geográficas (menos de 5.000 hab)	25
Tabla 11: Indicadores de capital humano departamental	29
Tabla 12: Indicadores de capital social departamental.....	30
Tabla 13: Población de cada municipio y alcaldes por partido	32
Tabla 14: Características de caminería departamental de Río Negro	34
Tabla 15: Tipo de pavimento en la caminería departamental de Río Negro (km)	34
Tabla 16: Fondos para caminería rural montos (en \$) asignados para el año 2017	37
Tabla 17: Categorización de la red vial departamental.....	38
Tabla 18: Prioridades surgidas del taller	40
Tabla 19: Plan de intervenciones en la red vial departamental.....	43
Tabla 20: Cronograma de inversiones 2018-2027	43



Dirección de Descentralización e Inversión Pública
Oficina de Planeamiento y Presupuesto

Torre Ejecutiva Sur, piso 7 | Liniers 1324, Montevideo - Uruguay
Tel. (+598 2) 150 | www.opp.gub.uy