

CAMINOS QUE CONECTAN

OPP

el futuro en
desarrollo



UN PROGRAMA NACIONAL DE APOYO A LA CAMINERÍA DEPARTAMENTAL

TREINTA Y TRES

PROGRAMA VIAL DEPARTAMENTAL



TREINTA Y TRES

PROGRAMA VIAL DEPARTAMENTAL
2018



OPP

el futuro en
desarrollo



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
TREINTA Y TRES	
Caracterización general del departamento	17
Caracterización demográfica	17
Caracterización social	22
Caracterización económica	27
Caracterización política.....	31
Caracterización vial del departamento.....	32
Descripción de la red	32
Caracterización del transporte que usa la caminería departamental	36
Capacidades del departamento para atender la red vial	39
Fondos disponibles para la caminería departamental.....	39
Programa Vial Departamental de Treinta y Tres	
Categorización de la red vial departamental	40
Prioridades surgidas en el taller.....	42
Consideraciones particulares.....	43
Plan de intervenciones en la red vial departamental	45
Camino del Medio	46
Arrozal 33 (Parao) / Arrozal 33 (Bomba) / El cementerio	47
Ruta 19 - Valentines.....	49
Ruta 19 - Passano.....	50
Puente Parao	51
Perinetti - Pdo. Alonso	52
Glosario	53
Gráficos, mapas y tablas.....	54

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

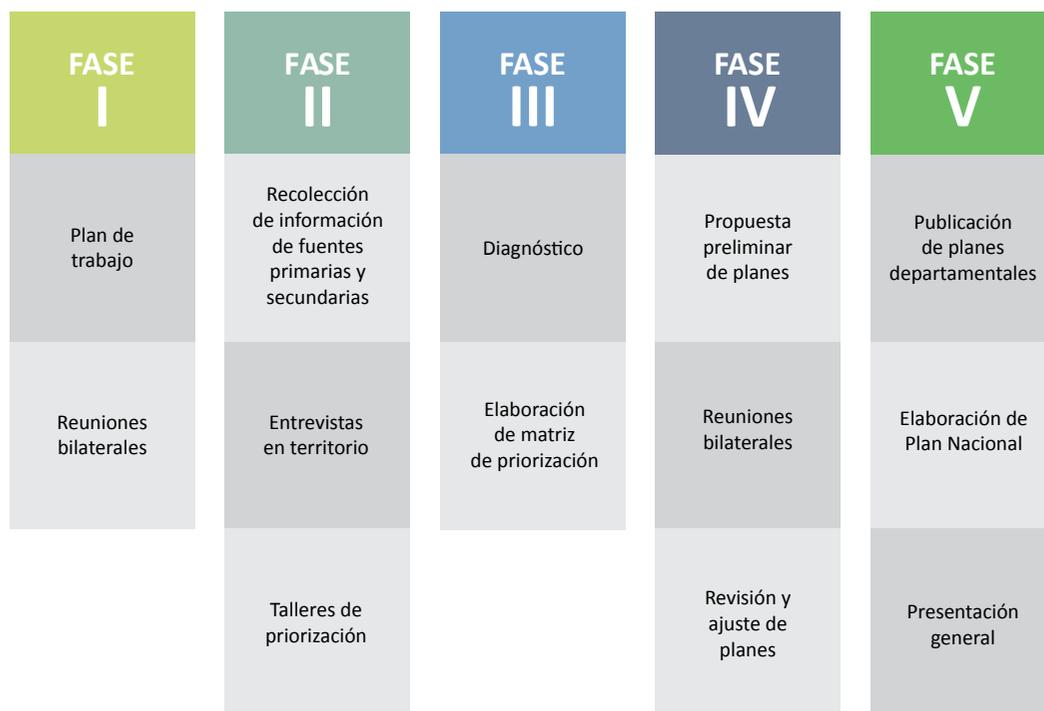
El enfoque que orienta este programa es participativo, se implementa a través de diferentes instancias que tienen como objetivo recibir los aportes y lograr el involucramiento de actores relevantes del sector público, privado y de la sociedad civil. Esto comprende una serie de herramientas tendientes 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.

$$I = pDs \times IDs + pDEs \times IDEs + pDEc \times IDEc$$

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 tránsitos 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.

TREINTA Y TRES

Caracterización general del departamento

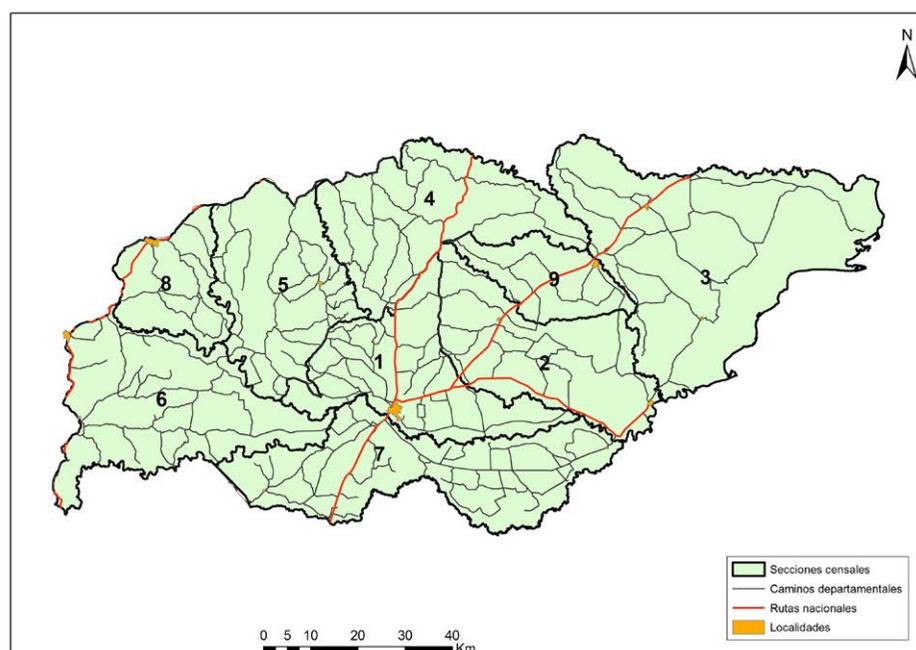
Caracterización demográfica

El departamento de Treinta y Tres está ubicado al este del país y tiene una superficie de 9.529 km² (5,9 % del total del país). Al Oeste limita con los departamentos de Durazno y Florida (a través de la Cuchilla Grande), al Este con el Brasil (a través de la Laguna Merín), al Sur con los departamentos de Lavalleja y Rocha (arroyo Corrales y río Cebollati), y al Norte con Cerro Largo (arroyo Parao y río Tacuarí).

Treinta y Tres cuenta con una población de 48.134 habitantes según datos del censo 2011. De esta población, el 93,4 % es urbana, apenas inferior al porcentaje del conjunto del país, que se ubica en 94,6 %. La población departamental está concentrada en una densidad de 5,1 habitantes por kilómetro cuadrado (h/km²), muy inferior a la registrada para el total país, que presenta un promedio de densidad de 18,7 h/km².

La capital departamental –ciudad de Treinta y Tres– y su micro región, tiene una población de 33.458 habitantes, de los cuales 25.477 corresponden a la ciudad, 6.782 al Ejido de Treinta y Tres y 1.199 a Villa Sara. El departamento cuenta con dos municipios, creados a partir de la Ley Nº 18.567: Santa Clara de Olimar y Vergara.

Mapa 1: Secciones censales de Treinta y Tres



Fuente: Elaboración propia en base a INE (2011)

Tabla 3: Población en hogares particulares por secciones y localidades censales, área rural y tasa anual de crecimiento

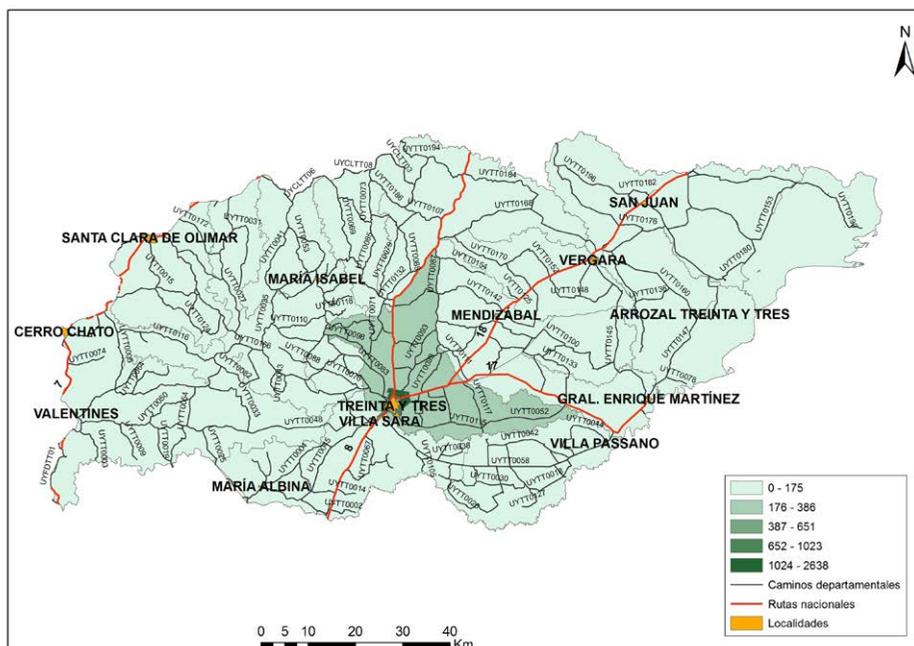
	Población en hogares particulares	Hogares particulares	Viviendas particulares	Tasa media anual de crecimiento 1996-2011
Total departamental	47.678	17.429	21.412	-0,18
Sección censal 1	32.768	12.146	14.162	0,24
Sección censal 2	1.943	676	915	-0,60
Sección censal 3	1.827	620	941	-2,31
Sección censal 4	270	108	224	-6,25
Sección censal 5	429	174	298	-2,71
Sección censal 6	2.112	718	922	-0,07
Sección censal 7	1.857	649	977	-1,35
Sección censal 8	2.470	900	1.225	-0,46
Sección censal 9	4.002	1.438	1.748	-0,49
Localidades censales				
Arrocera Procipa	55	16	19	NC
Arrocera Rincón	62	16	30	NC
Arrocera San Fernando	72	21	33	NC
Arrocera Zapata	116	37	39	NC
Arrozal Treinta y Tres	344	107	138	NC
Cerro Chato	1.638	538	612	1,01
El Bellaco	54	20	26	0,50
Estación Rincón	665	229	282	-0,55
Gral. Enrique Martínez	1.430	494	616	0,41
Isla Patrulla (María Isabel)	230	87	130	0,91
María Albina	68	27	35	-2,17
Mendizábal (El Oro)	82	24	44	0,41
Santa Clara de Olimar	2.326	843	1.122	-0,32
Treinta y Tres (agrupamiento)	33.101	12.204	14.130	
Treinta y Tres	25.120	9.492	10.938	-0,23
Ejido de Treinta y Tres	6.782	2.319	2.682	2,81
Villa Sara	1.199	393	510	1,36
Valentines	133	50	82	-0,43
Vergara	3.809	1.365	1.637	-0,29
Localidades menores	336	124	194	
Arrocera Bonomo	8	3	6	NC
Arrocera El Tigre	39	13	19	NC
Arrocera La Catumbera	34	12	25	NC
Arrocera La Querencia	29	10	11	NC
Arrocera Las Palmas	40	14	15	NC
Arrocera Los Ceibos	49	17	23	NC
Arrocera Los Teros	21	7	10	NC
Arrocera Mini	38	14	19	NC
Arrocera Santa Fe	25	7	11	NC
Poblado Alonzo	19	12	14	NC
Puntas del Parao	16	6	11	NC
Villa Passano	18	9	30	-7,01
Rural	3.157	1.227	2.243	-5,28

Fuente: INE-MIDES-UNFPA (2015)

Por secciones censales, las más pobladas son la 1 (capital departamental y alrededores) y la 9 (Vergara y alrededores). El departamento tiene una tasa de crecimiento negativa, lo que se repite en todas las secciones salvo la 1. Se destacan por su crecimiento negativo las secciones 3 (zona arrocera al noreste), 4 (norte, en el límite con Cerro Largo) y 5 (María Isabel, sección atravesada por la ruta 98 en su tramo más extenso). A nivel de localidades, Villa Pasano se destaca por su decrecimiento de -7,01 % anual y el área rural en su conjunto -5,28 %.

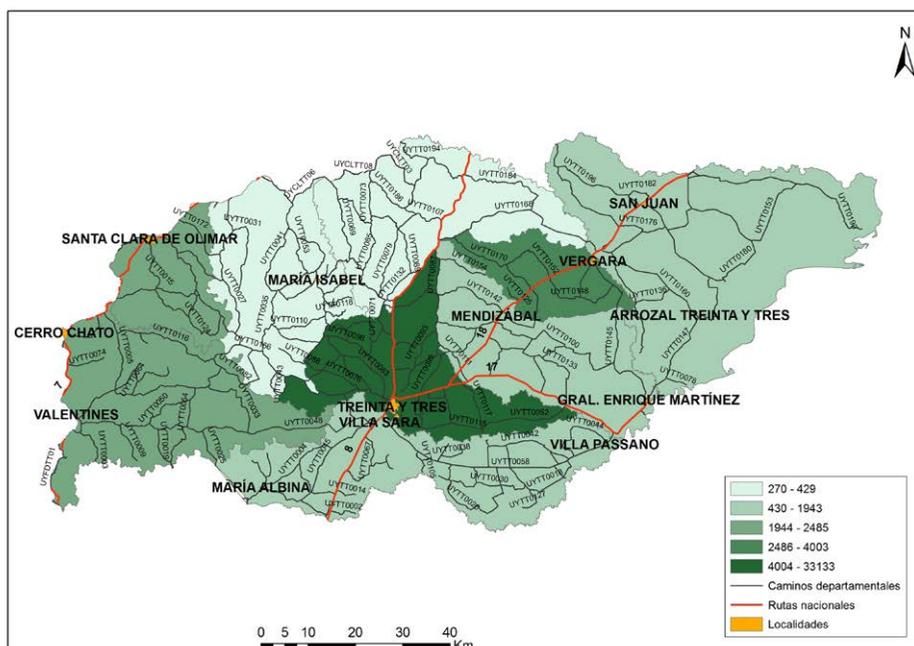
A nivel de segmentos, se aprecian los núcleos de concentración de población en el centro (capital y entorno y segmentos contiguos). Al Norte y al Este se encuentran los segmentos menos habitados.

Mapa 2: Población por segmentos censales de Treinta y Tres



Fuente: Elaboración propia en base a INE (2011)

Mapa 3: Población por secciones censales de Treinta y Tres



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 muestra la tabla 4.

A nivel de la población rural se observa que la ocupación del territorio es hacia el Este y el Sur, siendo el Norte y el Oeste donde están las secciones con menos población rural.

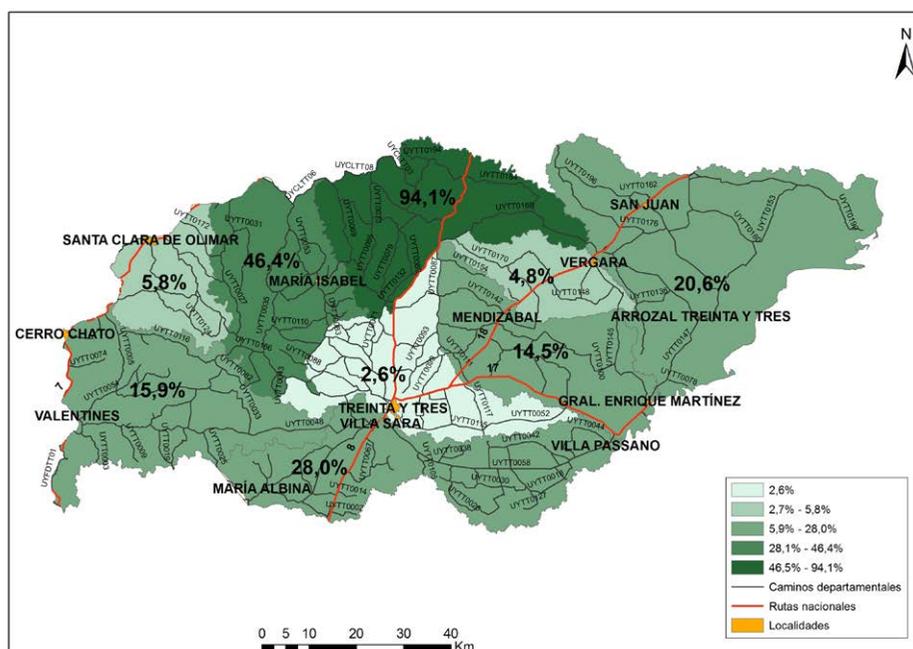
A su vez, estas últimas son las que concentran un mayor porcentaje de población rural en relación al total de la sección (especialmente las secciones 4, 5 y 7). Igualmente, son secciones escasamente pobladas y con tasas de crecimiento negativas, lo que augura la continuación de su despoblamiento en los próximos años.

Tabla 4: Población por sexo y tramos de edad por secciones y 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	5.720	5.467	14.733	15.468	2.889	3.779
Sección censal 1	3.755	3.664	9.855	10.858	2.020	2.903
Sección censal 2	231	257	660	594	112	89
Sección censal 3	261	229	673	581	53	42
Sección censal 4	21	29	104	77	26	13
Sección censal 5	42	52	154	111	41	29
Sección censal 6	269	275	705	680	118	126
Sección censal 7	251	217	603	581	107	100
Sección censal 8	358	303	710	756	169	189
Sección censal 9	532	441	1.269	1.230	243	288
Localidades censales						
María Albina	11	5	18	23	6	5
Mendizábal (El Oro)	11	9	29	28	1	4
Santa Clara de Olimar	344	291	655	720	154	177
Treinta y Tres (agrupamiento)	3.835	3.718	9.922	11.009	1.981	2.915
Treinta y Tres	2.801	2.664	7.422	8.363	1.640	2.509
Ejido de Treinta y Tres	869	895	2.125	2.260	288	345
Villa Sara	165	159	375	386	53	61
Valentines	19	12	41	40	11	10
Vergara	506	420	1.199	1.175	231	279
Localidades menores	49	49	131	97	7	6
Rural	349	321	1.203	866	281	152

Fuente: INE-MIDES-UNFPA (2015)

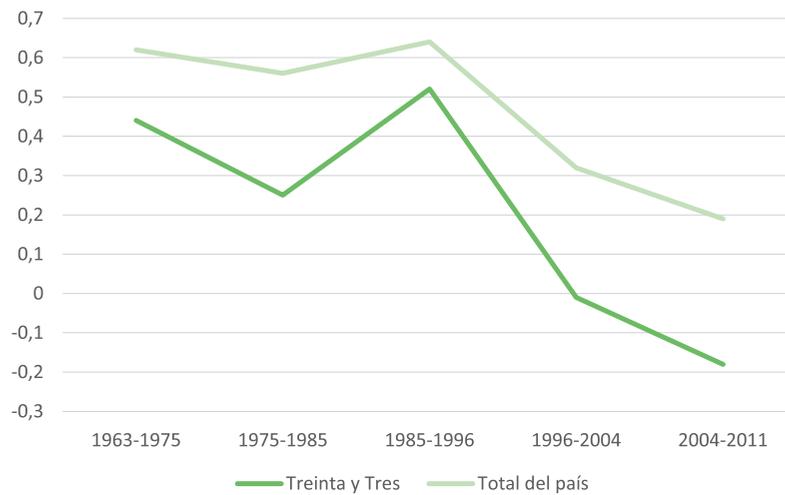
Mapa 4: Porcentaje de población rural por secciones censales de Treinta y Tres



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.

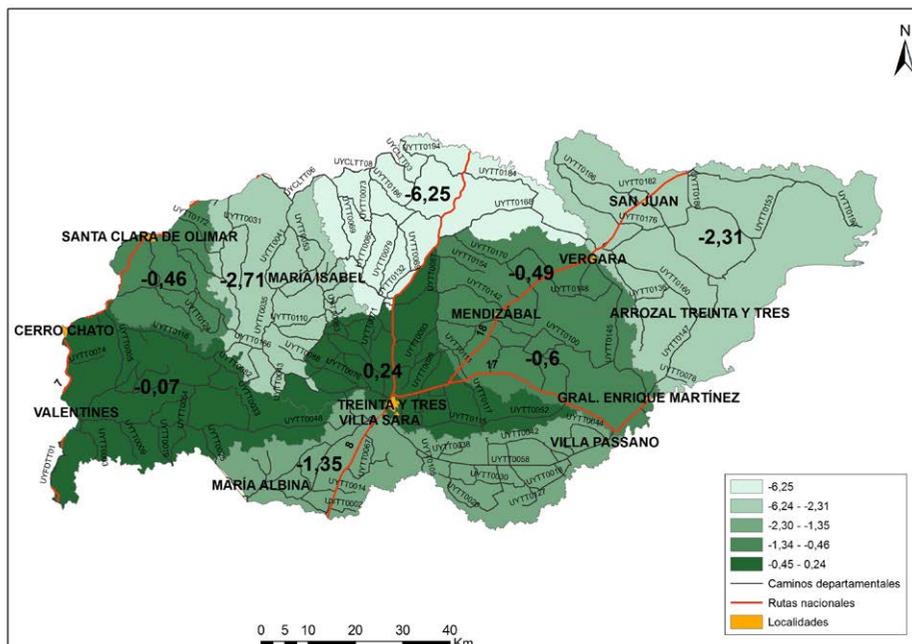
Gráfico 2: Tasa de crecimiento de la población (por cien) en períodos intercensales (1963-2011)



Fuente: INE (2011)

El mapa 5 muestra la tasa media anual de crecimiento de la población del departamento según sección censal. Si bien la mayoría de las secciones censales muestran saldo negativo, éste varía entre una tasa de -0,46 en el oeste del departamento a -6,25 al norte del mismo. Solo la sección que incluye a la capital muestra un valor positivo.

Mapa 5: Tasa media anual de crecimiento intercensal (1996-2011) según secciones censales



Fuente: Elaboración propia en base a INE (2011)

Caracterización social

En términos de pobreza medida por ingresos, el 6,09 % de los hogares de Treinta y Tres estaba en situación de pobreza en 2017, cifra superior al 5,24 % del total país. Este porcentaje de hogares por debajo de la línea de pobreza es uno de los más altos entre los diecinueve departamentos del Uruguay.

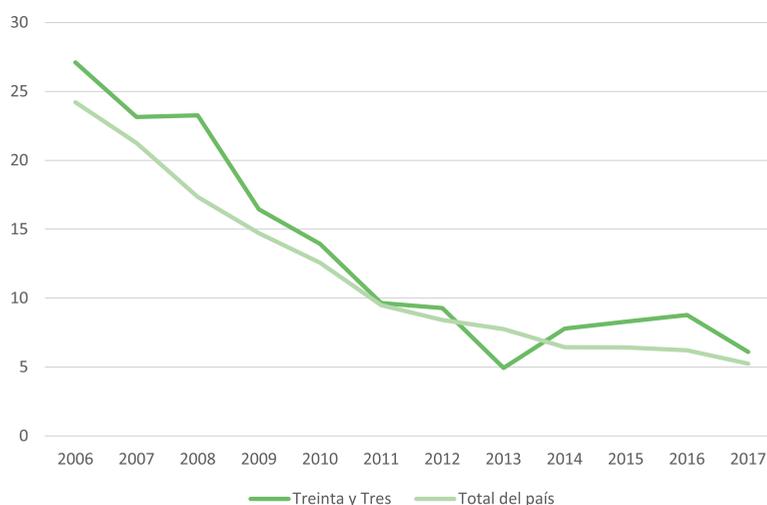
Tabla 5: Evolución de la pobreza medida por ingresos en Treinta y Tres y total del país (2006-2017)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Treinta y Tres	27,10	23,14	23,27	16,44	13,94	9,64	9,28	4,94	7,79	8,30	8,77	6,09
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 (2016)

En el gráfico 3 se visualiza la evolución de este indicador en los últimos años. Mientras que para el conjunto del país la reducción de la pobreza medida por ingresos de los hogares ha sido consistente, unívoca y sostenida en el tiempo, en el caso de Treinta y Tres ha habido fluctuaciones importantes. Al descenso marcado de la pobreza verificado entre 2011 y 2013, le siguió un abrupto cambio de tendencia que da cuenta de un aumento de varios puntos porcentuales entre 2013 y 2016, para caer en 2017, más cerca de los niveles de cuatro años antes.

Gráfico 3: Evolución de la pobreza medida por ingresos en Treinta y Tres y total del país (2006-2017)



Fuente: OTU-OPP (2018)

Otro indicador que mide la desigualdad es el índice de Gini.¹ Normalmente 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). La estimación puntual del índice en el total país fue de 0,386 en el año 2015, aumentando un 1,3 % respecto del año anterior. El índice de Gini muestra en el departamento valores inferiores al total del país, característica estable a lo largo del tiempo. La última medición registra un valor de 0,33 para el departamento y 0,38 para el país (OTU, 2013). La tendencia es a una reducción de la desigualdad, tanto en el país como en el departamento.

Tabla 6: Índice de Gini, Treinta y Tres y total del país 2006-2013

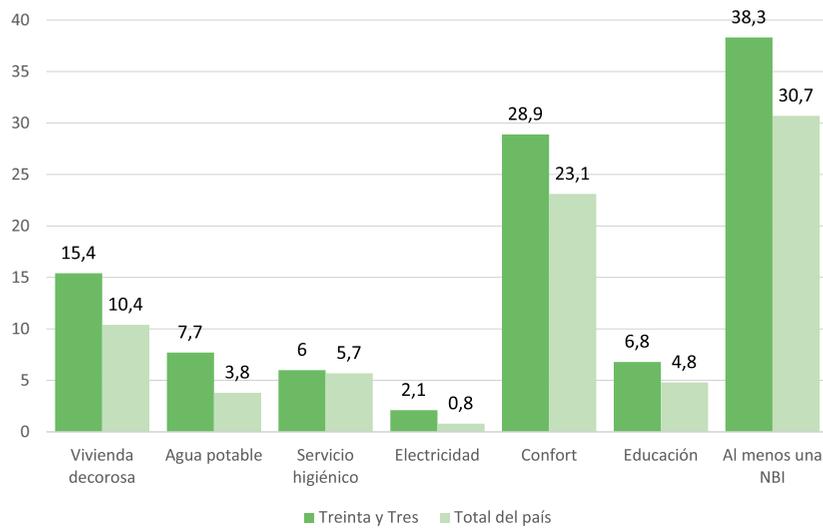
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Treinta y Tres	0,40	0,39	0,41	0,40	0,39	0,41	0,36	0,33
Total del país	0,46	0,46	0,44	0,44	0,43	0,40	0,38	0,38

Fuente: OTU-OPP

Haciendo foco en otras dimensiones de la pobreza, según datos del censo 2011, el 41,1 % de las personas del departamento tiene al menos una Necesidad Básica Insatisfecha (NBI), como se observa con mayor detalle en el gráfico 4.

¹ "Estimación de la pobreza por el Método del Ingreso" (marzo 2016), INE.

Gráfico 4: Porcentaje de hogares con al menos una NBI por dimensiones en Treinta y Tres

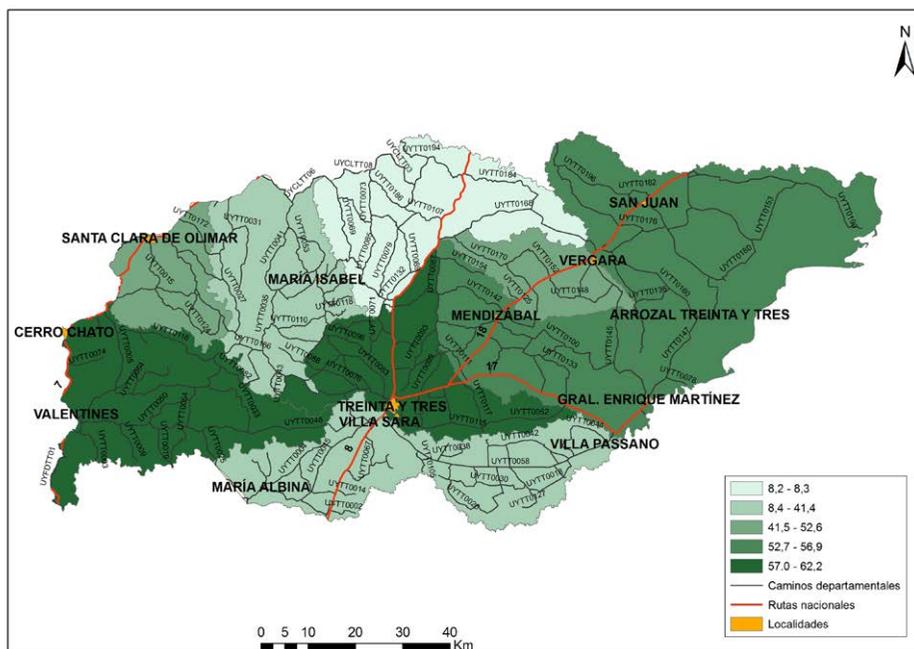


Fuente: OTU-OPP en base a INE (2011)

En el medio rural 71,3 % de los hogares tiene al menos una NBI, 25,1% una sola, 18,7% dos NBI y tres o más el 27,5 %. Los segmentos censales en los que menos de la mitad de la población rural tiene todas las necesidades básicas satisfechas, se ubican al norte (casi toda la sección 4, parte de la 3) y al Oeste.

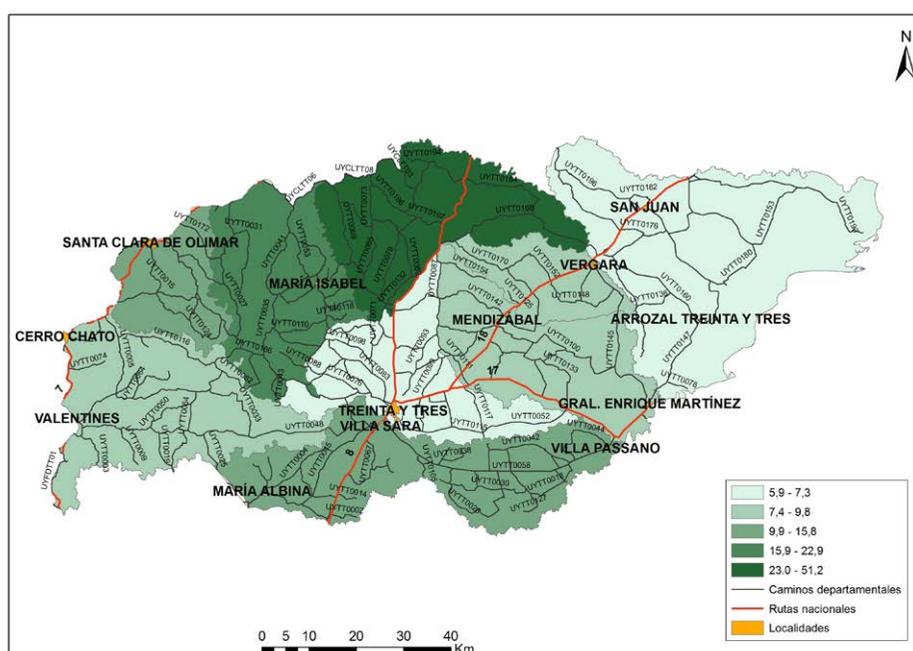
Por segmentos censales, los hogares rurales con al menos tres NBI se distribuyen en el norte y centro del departamento (sección 4) y en algunos al sur y este de la sección 5 (eje de la ruta 98). A la inversa, los segmentos donde mayor porcentaje de hogares rurales no presentan NBI se ubican al este (zona arrocerá).

Mapa 6: Porcentaje de hogares sin NBI por secciones censales



Fuente: Elaboración propia en base a INE (2011)

Mapa 7: Porcentaje de hogares con al menos tres NBI por secciones censales



Fuente: Elaboración propia en base a INE (2011)

En relación a variables educativas, el departamento de Treinta y Tres muestra una tasa de analfabetismo de 2,3 %, con valores notoriamente más altos en las secciones censales 2 y 5 (4,3 y 4,4 % respectivamente). El promedio de años de educación de las personas de 25 y más años es de 8, valor solo superado en la sección 1. Las personas de 15 y más años que tienen al menos primaria completa representan el 85,3 %, guarismo que es superior solo en la sección 1 y algo inferior en la sección 7. Las personas de 18 y más años con al menos ciclo básico completo son el 43,8 % en todo el departamento, porcentaje que sube a 49,5 % en la sección 1, mientras que las demás secciones el panorama es diverso, con el valor más bajo en la 3 con un 26,4 % (área arrocera).

Tabla 7: Principales indicadores de educación según sección censal y área rural de Treinta y Tres

	Tasa de 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	8,0	9,1	85,3	43,8
Sección censal 1	1,9	8,5	9,4	87,5	49,5
Sección censal 2	4,3	6,5	7,7	78,9	27,6
Sección censal 3	2,5	6,5	7,7	81,3	26,4
Sección censal 4	1,8	6,5	6,5	77,3	19,7
Sección censal 5	4,4	6,1	7,3	75,7	17,6
Sección censal 6	2,1	7,4	9,0	81,3	37,7
Sección censal 7	2,6	7,1	8,6	84,1	33,3
Sección censal 8	2,6	6,9	8,6	80,9	30,8
Sección censal 9	4	6,8	8,2	78,3	31,3
Rural	2,4	6,9	7,6	79,9	27,6

Fuente: INE-MIDES-UNFPA (2015)

En el medio rural el analfabetismo es de 2,4 %, el promedio de años de educación de las personas de 25 y más años es de 6,9, las personas de 15 y más años que tienen al menos primaria completa son el 79,9 %, y aquellas de 18 y más años con formación secundaria básica el 27,6 %.

A nivel de localidades censales, los porcentajes más bajos en esos cuatro indicadores se observan respectivamente en el Bellaco (analfabetismo 7 %), María Albina y Est. Rincón (años de educación 6), y María Isabel (primaria completa 71,7 y ciclo básico 14,9 %).

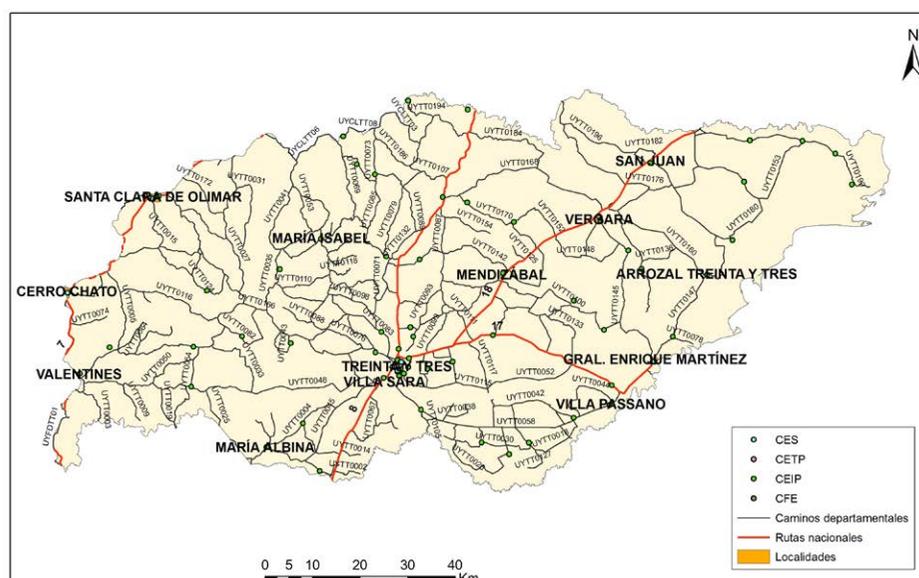
Tabla 8: Principales indicadores de educación según localidad censal y área rural de Treinta y Tres

	Tasa de 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
Arrocera Procipa	2,7	6,7	7,8	89,2	30,3
Arrocera Rincón	0,0	6,5	8,0	81,4	21,6
Arrocera San Fernando	2,0	6,4	7,4	87,8	16,3
Arrocera Zapata	0,0	6,4	7,2	88,6	25,4
Arrozal Treinta y Tres	0,8	7,5	8,7	90,8	36,3
Cerro Chato	2,1	7,4	9,3	82,1	39,9
El Bellaco	7,5	6,8	18,0	82,5	27,0
Estación Rincón	4,5	6,0	8,2	75,8	24,7
Gral. Enrique Martínez	4,8	6,4	7,5	77,9	28,1
Isla Patrulla (María Isabel)	4,6	5,7	7,4	71,7	14,9
María Albina	3,8	6,0	7,8	73,1	22,4
Mendizábal (El Oro)	4,8	6,2	6,6	85,5	27,5
Santa Clara de Olimar	2,7	6,9	8,6	80,8	31,0
Treinta y Tres (agrupamiento)	1,9	8,5	9,5	87,6	49,5
Treinta y Tres	1,8	8,6	9,7	87,6	51,4
Ejido de Treinta y Tres	2,3	7,9	8,9	88,0	43,8
Villa Sara	3,0	7,3	8,7	85,1	38,4
Valentines	2,0	6,7	8,3	79,4	30,9
Vergara	4,1	6,8	8,2	78,3	31,7
Localidades menores	2,9	6,7	7,7	80,5	24,0
Rural	2,4	6,9	7,6	79,9	27,6

Fuente: INE-MIDES-UNFPA (2015)

Los centros educativos se distribuyen por todo el departamento, con una concentración mayor en la zona Este.

Mapa 8: Centros educativos del departamento de Treinta y Tres



Fuente: Elaboración propia en base a ANEP (2015)

La política de salud en el Uruguay está a cargo del Ministerio de Salud Pública (MSP). La cobertura de la población en estos temas corresponde a ASSE y a los centros de salud privados en cada uno de los niveles de atención.

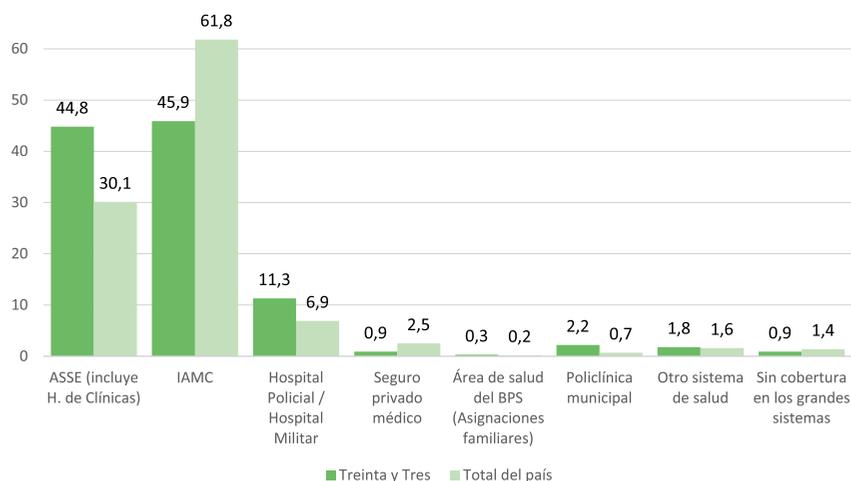
Para la caracterización del acceso a cobertura de salud se observa la distribución del porcentaje de la población que tiene derecho a asistencia en cada una de las instituciones de salud: ASSE, instituciones de asistencia médica colectiva (IAMC), seguro privado, Hospital Militar/Policial, área salud del BPS, policlínica municipal u otro, que se ve plasmada en la tabla 9 y en el gráfico correspondiente.

Tabla 9: Porcentaje de personas por tipo de cobertura de salud

	ASSE	IAMC	Policial / Militar	Seguro privado médico	BPS	Policlínica municipal	Otro	Sin cobertura
Treinta y Tres	48,8	42,8	8,2	0,8	0,16	5,1	3,5	1,1
Total del país	29,6	61,8	6,9	2,2	0,24	1,4	2,3	1,6

Fuente: OTU-OPP en base a INE (ECH, 2016)

Gráfico 5: Porcentaje de personas por tipo de cobertura de salud

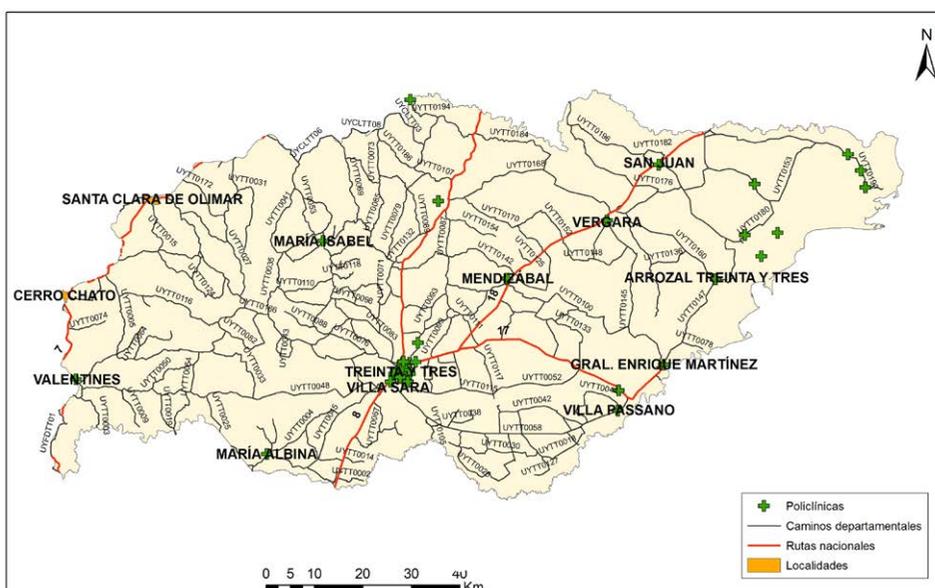


Fuente: OTU-OPP en base a INE (ECH, 2016)

El aspecto más sobresaliente de esta distribución es que casi la mitad de la población de Treinta y Tres (48,8 %) se atiende en ASSE, superando ampliamente al promedio del país, que se sitúa en 29,6 %. Como contracara, la atención en IAMC en el total país es de 61,8 %, casi veinte puntos porcentuales por encima del registro departamental (42,8 %).

Otro dato sobresaliente es la proporción de usuarios que utilizan las policlínicas municipales, que en Treinta y Tres representan el 5,1 %, en relación al 1,4 % del conjunto del país, y cuya representación ha crecido sostenidamente durante los últimos años en el departamento, mientras que se ha mantenido estable o decrecido en términos nacionales

Mapa 9: Centros de salud en el departamento de Treinta y Tres



Fuente: Elaboración propia en base a MSP (2015)

Caracterización económica

El Producto Interno Bruto (PIB) departamental de Treinta y Tres contribuye con un 1,3 % al PIB nacional (2011), representado un 2,8 % del total generado por los departamentos del interior, y siendo junto con Flores los dos departamentos de menor participación en el PIB del conjunto del país. La composición sectorial del Valor Agregado Bruto (VAB) del departamento es un indicador de la estructura productiva, que muestra el peso porcentual de cada sector de actividad en el total del VAB producido en el departamento. Si se analiza esta estructura productiva, Treinta y Tres presenta una especialización en el sector primario (37,1 %) y tiene un desarrollo industrial y de servicios por debajo de la media.

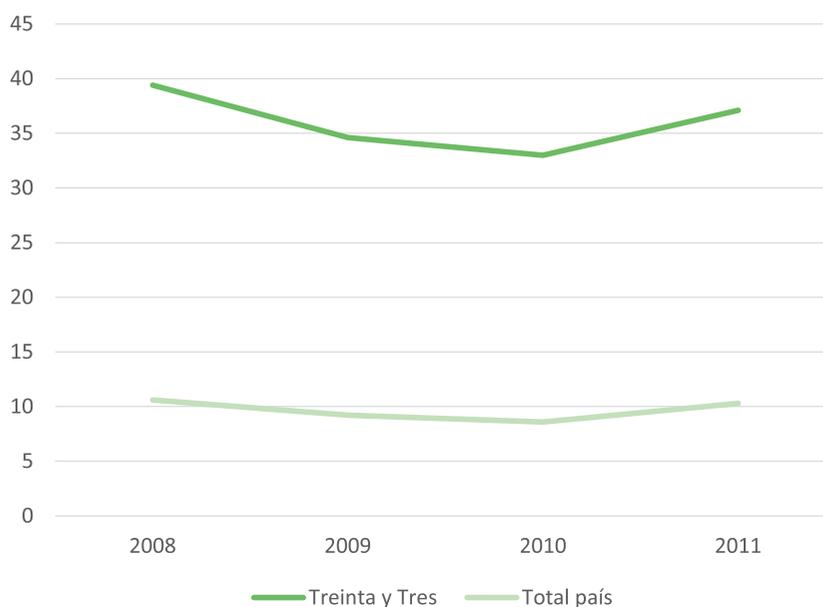
Tabla 10: Composición sectorial del VAB 2011

	Primarias %	Secundarias %	Terciarias %	Total
Treinta y Tres	37,1	18,6	44,3	100
Total del país	10,3	25	64,7	100

Fuente: OTU-OPP (2017)

La evolución de cada una de estas ramas de actividad en el periodo 2008-2011, marca que las actividades primarias a nivel del país y del departamento sufrieron una caída, producto de la crisis económico-financiera global de la época, para repuntar a finales del periodo a niveles similares a los del comienzo, con la particularidad de que este proceso fue mucho más pronunciado a nivel departamental que nacional.

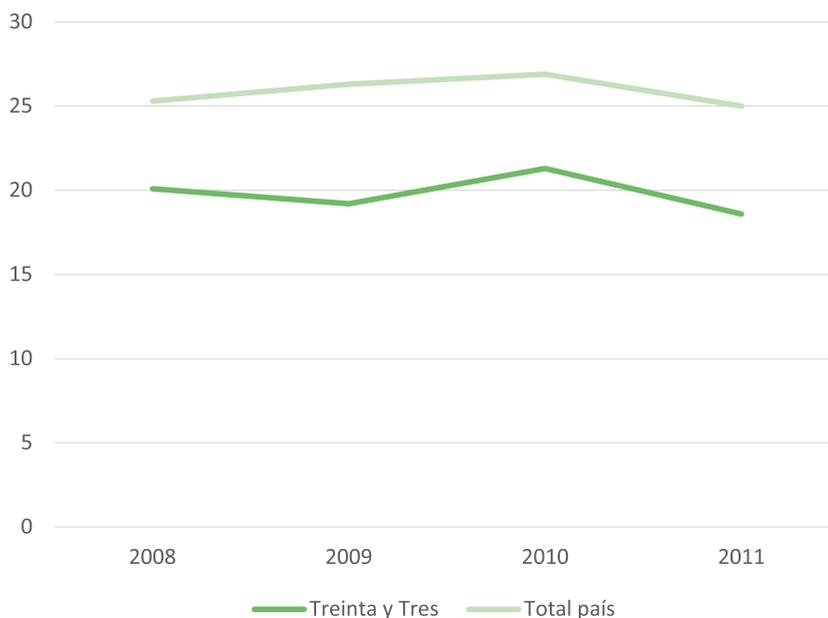
Gráfico 6: Evolución de las actividades primarias, Treinta y Tres y total del país (2008-2011)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del OTU-OPP

En torno a las actividades secundarias, las curvas presentan un movimiento opuesto, ocurriendo leves ascensos hacia la mitad del periodo que se acompañan con caídas hacia el final del mismo, para arribar a niveles inferiores a los del comienzo.

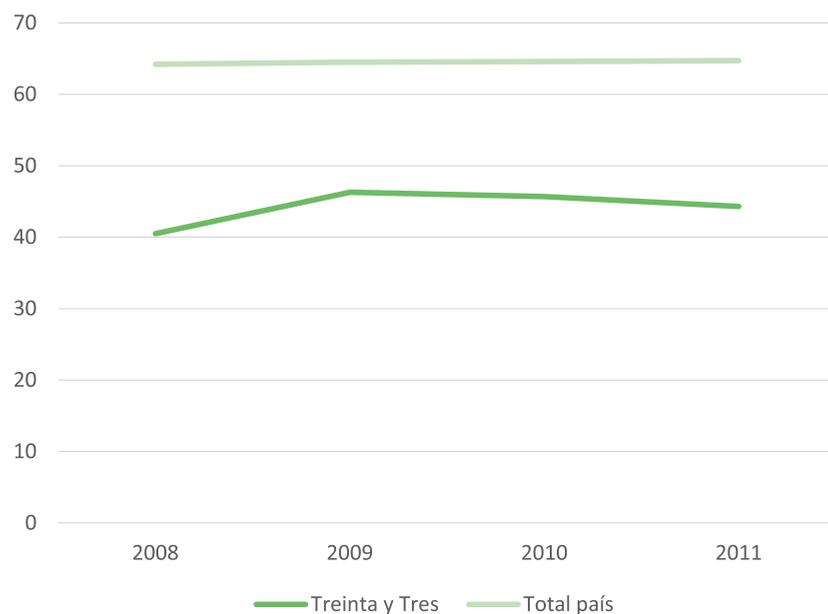
Gráfico 7: Evolución de las actividades secundarias, Treinta y Tres y total del país (2008-2011)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del OTU-OPP

Finalmente, en las actividades terciarias, mientras el total país mantiene una clara estabilidad, el departamento tiene un aumento importante al comienzo del periodo que se compensa por un paulatino descenso hacia el final, hasta un nivel cercano al inicial.

Gráfico 8: Evolución de las actividades terciarias, Treinta y Tres y total del país (2008-2011)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del OTU-OPP

Complementariamente, puede analizarse el Producto Interno Bruto Regional (PIBR), como el valor monetario de todos los bienes y servicios finales que se producen en una economía –departamento en este caso– a lo largo de un período de tiempo determinado. En la gráfica siguiente se representa el PIBR de Treinta y Tres, aportando un mayor desglose a la clasificación entre sectores primario, secundario y terciario:

Gráfico 9: PIBR de Treinta y Tres por cada actividad (en millones de pesos constantes, 2005)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del OTU-OPP

Al observar con mayor detenimiento las explotaciones agropecuarias de extensión igual o mayor a una hectárea, con datos del censo 2011, se encuentra que en un total de 871.646 hectáreas de superficie explotada en el departamento 642.429 se dedican a la cría de vacunos de carne, 128.239 al cultivo de arroz y 58.375 a la forestación, 19.339 a la cría de ovinos y 14.763 al cultivo de cereales y oleaginosos.

En los últimos años, se ha dado un incremento significativo de la forestación y de las áreas de siembra de cultivos de secano, básicamente del cultivo de soja, actividades que repercuten de diferente manera en la economía del departamento. Las plantaciones de olivos son otra actividad en desarrollo en el departamento, con importantes superficies plantadas y con proyectos de instalación de plantas de producción de aceite de oliva. Dada la proximidad de algunos de estos emprendimientos a la ciudad de Treinta y Tres, de donde proviene la mayor parte de la mano de obra ocupada, se considera que la misma tiene una estrecha relación económica y social con este territorio.

Existe un escaso desarrollo de las actividades relacionadas con la horticultura y la granja, con un espacio de mercado local, que para la ciudad de Treinta y Tres y su microrregión representa, aproximadamente, tan solo el 8 % de la demanda. El resto de los productos provienen fundamentalmente de Montevideo. En el sector hortícola, la Cooperativa Yermalito nuclea a productores hortícolas que comercializan su producción en un puesto de venta directa a público, ubicado en la ciudad de Treinta y Tres. La actividad lechera muestra valores muy bajos con respecto al resto del país, de muy poca importancia a nivel departamental. El porcentaje de productores alcanza el 0,1 % y la superficie destinada a lechería es de tan solo el 0,1 % (OPYPA, 2001).

La actividad apícola viene siendo apoyada por la Dirección de Desarrollo de la Intendencia de Treinta y Tres, con el Programa Desarrollo de la Apicultura Departamental, mediante un fondo de materiales apícolas, salas de extracción de miel de uso comunitario, capacitación y asistencia técnica. Según un relevamiento realizado en el año 2007, aproximadamente 200 productores del rubro se benefician con uno o varios componentes del programa. Estos productores son muy pequeños, tienen un promedio de 20-25 colmenas cada uno y su producción se estimó en unos 15 kg de miel por colmena. En su mayoría, la venta de miel la realizan a granel a acopiadores-exportadores del sur del país, siendo muy poco el volumen que se vende fraccionado y dentro del departamento.

La actividad industrial que presenta la mayor relevancia en el ámbito de la ciudad de Treinta y Tres es la relacionada con el cultivo de arroz, presentando una fase industrial muy desarrollada. En la microrregión de la ciudad de Treinta y Tres, se destaca ARROZUR (sociedad de los molinos SAMAN, COOPAR, CASARONE, PROCIPA y Arrozal Treinta y Tres), dedicada a la producción de arroz parboilizado y aceite de arroz. En esta misma zona se encuentra emplazado un molino de arroz, GLENCORE.

La actividad frigorífica no es relevante, existiendo en la ciudad de Treinta y Tres un frigorífico de carne equina, Frigorífico del Este. A su vez, cuenta con una fábrica de elaboración de bebidas no alcohólicas, LYDA, fundada en 1929.

Existen en el ámbito de la ciudad de Treinta y Tres actividades vinculadas con la diversificación de la matriz energética, GALOFER (empresa dedicada a la producción de energía a partir de la quema de la cáscara de arroz) y LUMIGANOR S.A.,

que actualmente está llevando a cabo las obras para la construcción de otra planta de producción de energía a partir de biomasa forestal.

La industria de la construcción cuenta con recursos humanos de gran especialización, siendo un importante aporte al desarrollo económico de la ciudad. El departamento presenta un gran potencial para desarrollar la actividad minera (hierro) y extractiva (calizas), las cuales pueden llegar a ser de gran impacto económico y social en la región y contribuir de una manera significativa con la economía de la ciudad de Treinta y Tres y su microrregión.

Existen también empresas dedicadas a la fabricación de materiales de construcción: ticholos, bloques, caños de hormigón, comederos para animales de hormigón, entre otros. Se pueden observar en diferentes barrios de la ciudad la presencia de hornos para la fabricación y secado de ladrillos. Dentro de esta microrregión, se encuentra localizada una cooperativa (AGROPATT) dedicada a la fabricación de raciones balanceadas.

En la ciudad de Treinta y Tres, se encuentra emplazada una planta regional de ANCAP, con distribución de combustible para toda la región. También se localiza la sede del Instituto Nacional de Investigación Agropecuaria (INIA) Treinta y Tres, la cual integra la red de centros regionales del INIA, y dos unidades experimentales: Unidad Paso de la Laguna con dedicación a investigación en arroz y producción arrocera-ganadera y la Unidad Palo a Pique, con dedicación a investigación en ganadería de cría vacuna y ovina, plantas forrajeras y rotaciones ganadero agrícolas. Dentro del predio de INIA se ha construido la sede Treinta y Tres de la región este de la Universidad de la República.

En resumen, el departamento tiene una economía muy especializada en la cadena arrocera, además de la ganadera. No tiene otras actividades con dinamismo propio, salvo el consumo interno, que depende del nivel de actividad en el arroz y la ganadería. Es uno de los departamentos desfavorecidos por las economías de aglomeración urbana, en el contexto nacional. Es débil su estructura empresarial y es altamente dependiente del empleo público. (Rodríguez Miranda, 2014)²

Treinta y Tres, a pesar de situarse en una posición medio-alta del ranking entre departamentos, presenta problemas de capital humano básico. A pesar de que muestra un desempeño intermedio en cuanto a la población con primaria completa y un relativo buen desempeño en los indicadores educativos que miden población que alcanza secundaria de segundo ciclo, el valor absoluto del indicador en ambos casos es inferior al promedio del país. El peor desempeño relativo, es el de la tasa de asistencia a educación en menores de 18 años, con un valor inferior al promedio nacional, que ocupa el penúltimo lugar en el país. En cuanto al capital humano especializado, la dotación relativa de técnicos no se destaca nacionalmente y evidencia un rezago importante en la dotación relativa de profesionales formados en ciencias «duras» con potencial de aplicación tecnológica-productiva.

Tabla 11: Capital humano de Treinta y Tres (indicadores)

Indicadores	Valores
Básico	KHb = 0,68 (máx. teórico 1)
Especializado	KHe1 = 48,1 x mil hab. (terciaria) KHe2 = 63,7 x mil hab. (técnica) ciencias “duras” KHe3 = 2,7 x mil

Fuente: Rodríguez Miranda (2014)

Este panorama no se compensa por un mejor desempeño respecto al capital social e institucional. Treinta y Tres es el departamento del interior que muestra las peores condiciones relativas de deterioro del capital social e institucional, aspectos que son recogidos en el indicador DKS. En el resto de los indicadores (a excepción de una posición intermedio-baja en organizaciones de cultura, deporte y esparcimiento) muestra posiciones destacadas por el rezago, siendo uno entre los tres departamentos con peor desempeño (en organización gremial, órganos de publicación periódica y cobertura de radios locales).

Tabla 12: Capital social e institucional de Treinta y Tres (indicadores)

Indicadores	Valor
Organización gremial y sindical: Gre	7,4 %
Cultura, deporte y esparcimiento: CDE	7,8 x mil hab.
Órganos de publicaciones periódicas: Pub	0,20 por mil habitantes
Medios de comunicación radial: Rad	0,07 x 50 km ²
Menores condiciones de deterioro del capital social: DKS	0,36

Fuente: 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)

En relación al turismo, Treinta y Tres tiene como principales ofertas el ecoturismo y el turismo cultural. El Festival del Olimar constituye el mayor evento del departamento. Dentro de la opción de ecoturismo, la Quebrada de los Cuervos y la Charqueada son los principales puntos de recepción de visitantes. En relación al turismo interno los datos del Ministerio de Turismo ubican a Treinta y Tres con valores modestos en su recepción (2010). Ocupa el décimo séptimo lugar en preferencia nacional con 26.532 visitantes anuales.

La Quebrada de los Cuervos se ubica sobre el camino rural 34 (Cno. Quebrada de los Cuervos), al norte de la ciudad de Treinta y Tres y al oeste de la ruta 8. Es la única área protegida del departamento y es el mayor atractivo turístico de su interior.

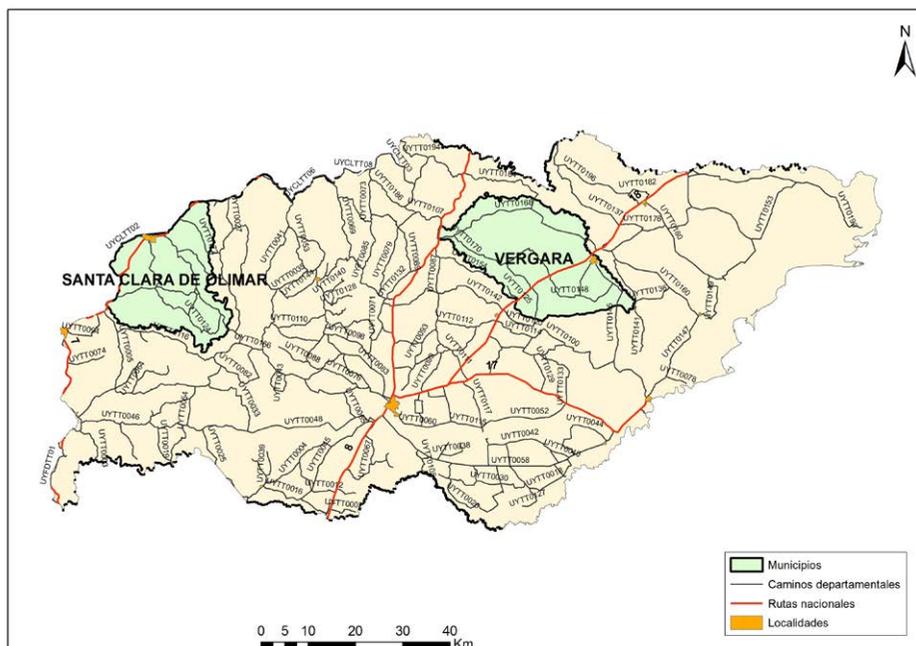
Caracterización política

El Gobierno Departamental está a cargo del intendente Dardo Sánchez Cal perteneciente al Partido Nacional (PN). Los representantes por Treinta y Tres a la Cámara de Diputados en la 48ª Legislatura (2015- 2020) son los diputados Edgardo Mier (PN) y Sergio Mier (Frente Amplio, FA).

La Junta Departamental tiene a su cargo funciones legislativas y de control, estando integrada por 20 representantes del PN y 11 del FA.

El departamento de Treinta y Tres tiene dos municipios, Vergara y Santa Clara de Olimar.

Mapa 10: Municipios de Treinta y Tres



Fuente: Elaboración propia

El Municipio de Santa Clara de Olimar comprende un área total de 482.4 km², y tiene una población de 2.485 habitantes de acuerdo a datos del censo del año 2011. Su alcalde es Oscar Alfredo Viera (PN).

El Municipio de Vergara abarca un territorio de 622.5km², y alberga una población de 4.064 habitantes de acuerdo a datos del censo del año 2011. Su alcalde es el Sr. Fidencio González (PN).

Tabla 13: Municipios, población y alcaldes

Municipio	Población	Alcalde	Partido
Vergara	4.064	Fidencio González	Partido Nacional
Santa Clara	2.485	Oscar Alfredo Viera	Partido Nacional

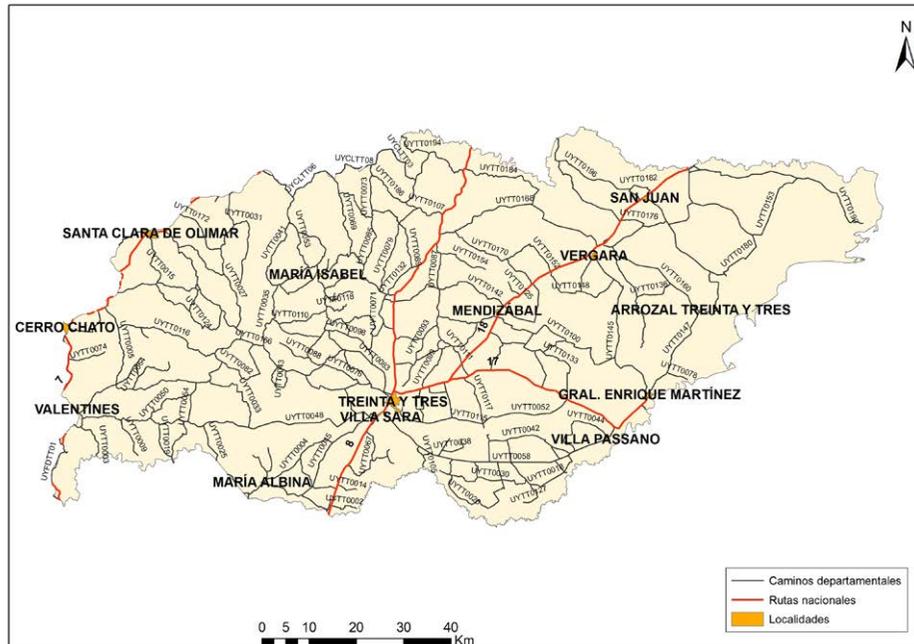
Fuente: OTU-OPP (2017)

Caracterización vial del departamento

Descripción de la red

Según datos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP) del año 2007, el departamento posee una extensión de 271 km de rutas nacionales. Esta red se puede categorizar como: superior (hormigón o concreto asfáltico) con el 24 %, medio (imprimación reforzada o tratamiento bituminoso) con el 25 %, e inferior (tosca) con el restante 51 %.

Mapa 11: Red vial del departamento



Fuente: Elaboración propia

Por el medio del departamento, en dirección N-S y pasando por la ciudad de Treinta y Tres, se extiende la ruta nacional número 8 (Brig. Gral. Juan Antonio Lavalleja). Al sur de la capital se caracteriza como corredor internacional y al norte como ruta primaria. Esta ruta toma relevancia a partir de la construcción del puente sobre el Olimar a mediados del siglo XX, al permitir la interconexión fluida de la ciudad de Melo con Montevideo, pasando por la ciudad de Treinta y Tres. La vía férrea de la línea José Pedro Varela-Río Branco (LRB) acompaña el trazado de la ruta 8 al sur de la capital departamental y fue el primer medio utilizado para el transporte de cargas y pasajeros hacia Montevideo (desde 1915). Actualmente este ramal ferroviario se encuentra activo solo para el transporte de cargas (principalmente arroz).

Al oeste del departamento, sobre el límite con Florida y Durazno, está la ruta nacional secundaria número 7 (Gral. Aparicio Saravia). La misma se ubica, con trazado zigzagueante, por la zona topográficamente más alta de la región, que se corresponde con la divisoria de aguas de la Cuchilla Grande y acompaña además la vía férrea de la línea Nico Pérez-Melo (actualmente sin actividad). Seguramente este trazado tenga concordancia con la ruta que desde el siglo XVIII comunicaba a Montevideo con la villa de Melo y la frontera noreste del país. Sobre esta frontera interdepartamental se desarrollaron diversas localidades (y/o estaciones) separadas entre sí 20 km aproximadamente (Valentines, Cerro Chato y Santa Clara).

Es importante señalar que no hay interconexión entre las rutas 7 y 8 a través de rutas nacionales (solo por caminería departamental) y que tampoco hay núcleos urbanos importantes en esta región.

El corredor internacional continúa desde la ciudad de Treinta y Tres por la ruta 17 (Padre Vicente Monte Leone) y luego por la ruta 18 (Ricardo Ferrés), hasta la frontera con Brasil (ciudad de Río Branco en el departamento de Cerro Largo). Las rutas 8 y 18 se interconectan a través de caminería rural (tres caminos). La vía férrea LRB acompaña –aunque no exactamente– el corredor vial desde el nacimiento de la ruta 18 hasta la localidad de Vergara. Cerca de esta última hay una conexión férrea hacia la localidad de Arrozal 33, la cual es parte de una extensión que estaba prevista hasta el puerto de La Charqueada. Las estaciones de Vergara y Treinta y Tres representan el 6,5 % del movimiento ferroviario total de mercancías del país, mientras que la de José Pedro Varela (departamento de Lavalleja) representa el 2,5 % (MTOP, 2006).

Hacia el Este y desde el nacimiento de la ruta 18, la ruta 17 pasa a ser ruta terciaria y continúa hasta la localidad de Enrique Martínez (puerto La Charqueada). Todo el territorio comprendido al oeste del corredor internacional se encuentra sobre llanuras, observándose una red de caminería rural que atiende la producción arrocerá fundamentalmente y que no tiene ninguna conexión directa con el departamento de Rocha (solo el sistema de balsas de La Charqueada).

En relación a la caminería departamental se tienen los siguientes indicadores.

Tabla 14: Indicadores de la caminería rural de Treinta y Tres

Indicador	Unidad	Valor
Longitud de caminos	km	1.947
Densidad de caminos	km/km ²	0,204
Área por km caminería	km/km ²	4,89
Densidad rutas incluidas	km ² /km	0,233
Área por km con rutas	km	4,30

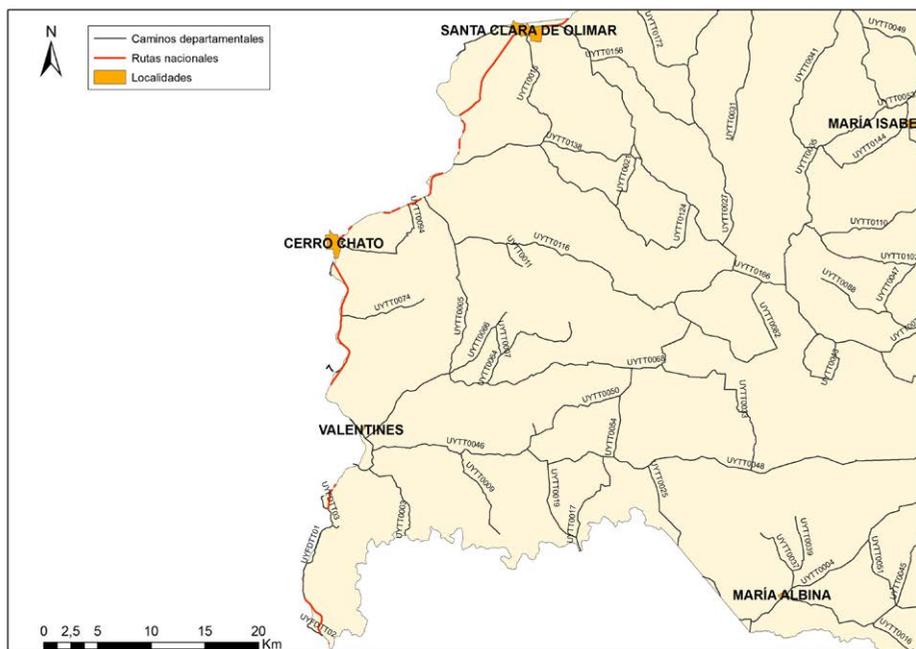
Fuente: Elaboración propia

Dentro del departamento se pueden distinguir las siguientes regiones.

a) Zona Oeste

Destaca en esta zona, el camino que se corresponde con la antigua ruta 19 y conecta la ruta 8, al sur del río Olimar y muy cerca de la ciudad de Treinta y Tres, con la localidad de Valentines, sobre la ruta 7. Sobre este camino se encuentra la escuela N° 78 (Rincón de Urtubey). La parte este del camino transcurre sobre un relieve relativamente llano y atraviesa el valle inundable del río Olimar Grande (paso de Palo a Pique a 18 km de la ciudad de Treinta y Tres). Dos veces al año, en forma regular, se produce la inundación del valle, cortando la ruta por varias horas o días. La parte oeste, en la región de sierras, tiene más energía de relieve y es donde hay más emprendimientos forestales.

Mapa 12: Red de rutas nacionales y caminería rural en zona Oeste de Treinta y Tres



Fuente: Elaboración propia

El denominado como Cno. a María Albina, conecta a la ruta 8, muy próximo a la ciudad de Treinta y Tres, con esa localidad. Continúa luego hacia el sur, cruzando al departamento de Lavalleja, hasta la localidad de Zapicán. En su parte media se encuentra la escuela N° 40 (Molles de Olimar Chico). En general esta zona tiene un relieve llano, el camino pasa muy próximo a la llanura de inundación del río Olimar. La producción asociada es la de lechería, agricultura y ganadería.

El camino Varela une a la ruta 8, cerca del límite con Lavalleja, con la localidad de María Albina. Sobre este se encuentra la escuela N° 38 (Costa de Corrales). Circula en una zona llana próxima al valle de inundación del arroyo Corrales. Estos caminos son dos opciones complementarias para llegar a la localidad de María Albina durante periodos de inundaciones. La producción asociada es la forestación, lechería, agricultura y ganadería.

El camino del Medio conecta a la ciudad de Treinta y Tres con la localidad y municipio de Santa Clara del Olimar. Hay tres escuelas rurales directamente asociadas a este camino, cerca de la capital está la Nº 26 (Bañado de los Olivera), en su parte media y conectado por un camino de 3 km está la Nº 37 (Rincón de los Francos) y la escuela Nº 56 (El Rosario) conectada mediante un camino de 8 km. Este camino es muy importante para la interconexión este-oeste del departamento, observándose que se le conectan numerosos caminos al norte y sur. Cruza numerosos arroyos y circula por zonas de fuerte energía de relieve. Se observan importantes zonas de producción forestal. Sufre dos cortes por año en promedio debido a inundación de pasos de arroyos.

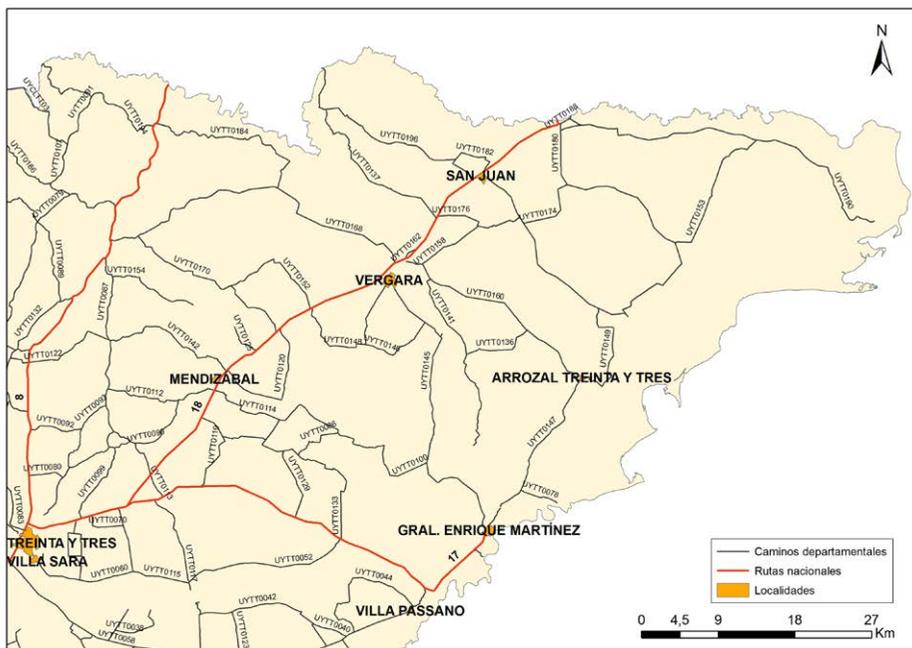
La antigua ruta 98, conecta la capital con la ruta 7 en sentido norte-sur, y pasa por la localidad de Villa María Isabel (Isla Patrulla). Conecta las escuelas Nº 49 (Verde Alto) y Nº 3 (Villa María Isabel). Circula por una región de fuerte energía de relieve, pasando por importantes emprendimientos forestales y por la Planta de Cal (calera) de la empresa Cementos del Plata (ANCAP). Debido a estas industrias este camino tiene un importante tránsito pesado, sobre todo desde la planta de cal hacia la ruta 8.

Finalmente el camino Quebrada de los Cuervos, va desde la ruta 8 hasta la ruta 98 (camino P8), y sirve de acceso al atractivo turístico del mismo nombre. Conecta numerosas escuelas rurales: Nº 59 (Rincón de Quintana), Nº 10 (Yerbal Chico), Nº 44 (Sierras del Yerbal) y Nº 123 (Puntas de Quebracho). Circula por una zona de muy fuerte energía de relieve. Es el camino que pasa por el centro del área protegida (y de exclusión minera) de la Quebrada de los Cuervos. La producción asociada a este camino es la forestal y la ganadera.

b) Zona Norte (entre rutas 8 y 18)

En esta zona destacan, los siguientes caminos. El camino Perinetti conecta la ruta 17, muy cerca de la ciudad de Treinta y Tres, con la ruta 8. Sobre este camino y cerca de la capital se encuentra la escuela Nº 20 (Cañada de las Piedras). Con fuerte energía de relieve, este camino circula por la divisoria de aguas de la sierra existente. Conjuntamente con los caminos laterales, en esta vía se observa que la principal producción asociada es la forestal.

Mapa 13: Red de rutas nacionales y caminería rural en zona Norte de Treinta y Tres



Fuente: Elaboración propia

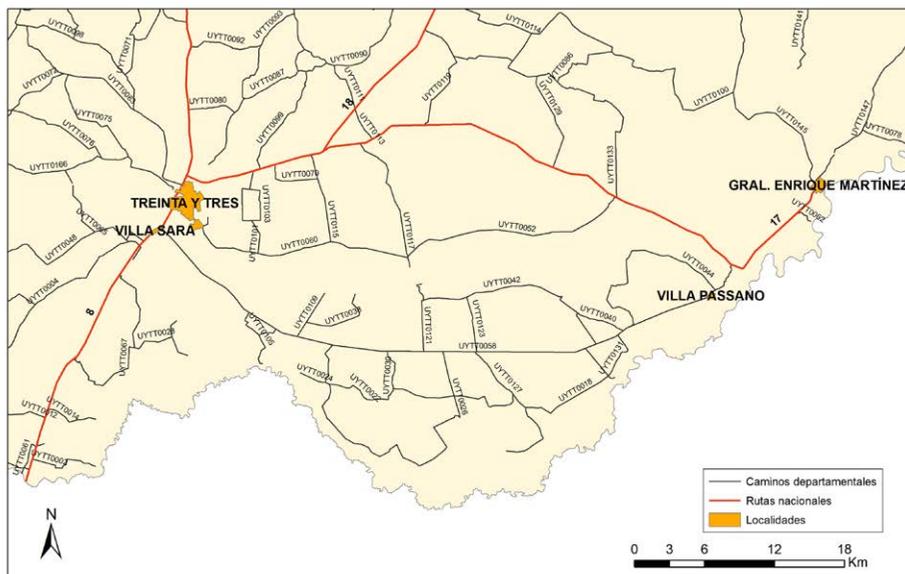
El camino La Calavera conecta la ruta 8 con la 18. Sobre este camino se encuentran las escuelas Nº 12 (Puntas de Leoncho) y Nº 46 (Cuchilla Olmos). En la salida por ruta Nº 8, y sobre esta última, se encuentra la escuela Nº 67 (Cerro de Amaro). Circula por una zona con fuerte energía de relieve entre los arroyos Leoncho y Corrales del Parao. La producción fundamental asociada es la forestal.

El camino La Trinidad conecta a la ruta 18, cerca de la localidad de San Juan (Rincón) con zonas rurales del sur del departamento de Cerro Largo. Circula por una zona de relieve suavemente ondulado entre los arroyos de Sarandí Grande y Tacuarí (contra la frontera con Cerro Largo). En su parte oeste existen grandes emprendimientos forestales, mientras que en el este está asociado a la producción arrocerá.

c) Zona Sureste (llanuras)

En esta zona destaca la antigua ruta 19 al este de ruta 8, denominado Cno. A Villa Pasano, que conecta la ruta 8, cerca de la ciudad de Treinta y Tres, con esa localidad. Este camino y los numerosos caminos laterales se encuentran sobre el valle de inundación del arroyo Corrales (río Cebollatí) y el río Olimar Grande. Hay cinco escuelas rurales dependientes de él: la Nº 43 (Olimar Grande), Nº 62 (Arrayanes de Corrales de Cebollatí), Nº 58 (C.I.P.A. Cebollatí), Nº 41 (Arrayanes de Cebollatí) y Nº 15 (Cañada Chica). La principal producción asociada es la arrocerá.

Mapa 14: Red de rutas nacionales y caminería rural en zona Sureste de Treinta y Tres

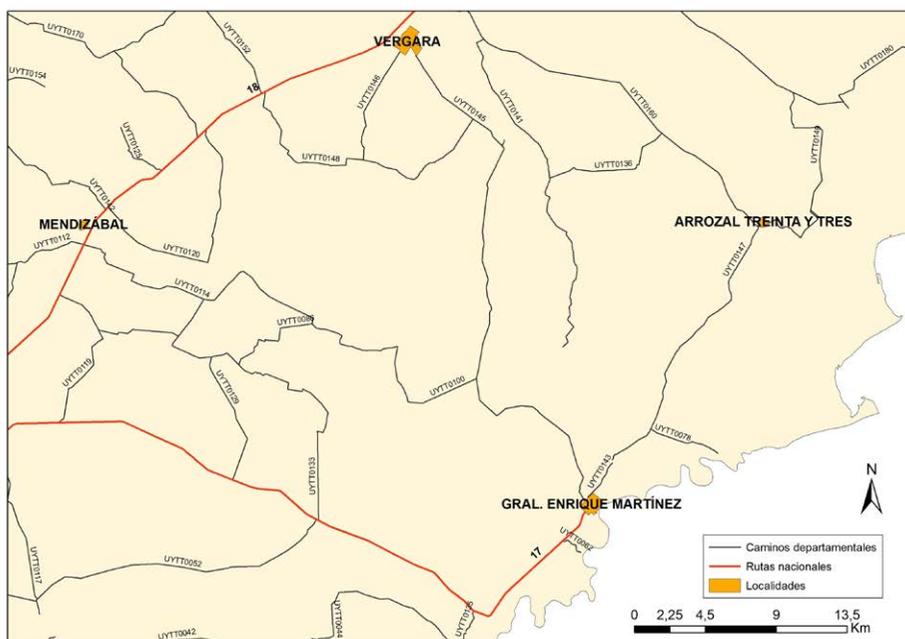


Fuente: Elaboración propia

Caminos arroceros: en el mapa 15 se muestran los caminos rurales de la zona Este del departamento (entre la ruta 18 y ruta 17). Todos ellos se encuentran en la llanura este donde la producción es arrocerá y ganadera principalmente. En la actualidad ha aumentado la producción de soja en esta zona, existiendo cierta complementación con la producción arrocerá en el uso de infraestructuras (molinos, caminos, etc.). Los problemas de estos caminos son la gran distancia desde las canteras y préstamos de material para su construcción y reparación; largos períodos de suelos saturados muy superficiales (provocan el cambio de consistencia y la deformación bajo cargas).

Además, estos caminos presentan puentes y alcantarillas antiguos y de madera, lo que hace necesario un gran esfuerzo para su mantenimiento y/o sustitución.

Mapa 15: Caminos de la región arrocerá al este del departamento



Fuente: Elaboración propia

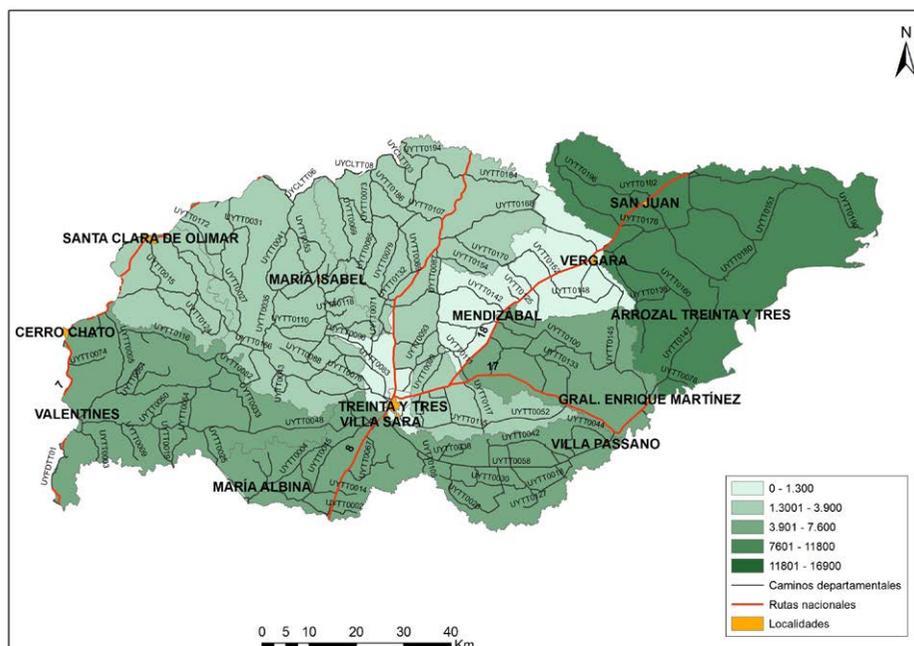
Caracterización del transporte que usa la caminería departamental

En cuanto al transporte de personas, existe servicio de transporte colectivo a través de ómnibus interdepartamentales, departamentales y con servicio urbano, a cargo de las empresas EGA, Núñez, Rutas del Plata, EMTUR, TURESTE y El Tala que comunican con Montevideo y demás departamentos de la región este del país, usando rutas nacionales.

Respecto a servicios de ómnibus de línea que circulan por caminería rural y que conectan las localidades que se encuentran sobre la ruta 7 con la capital departamental se destaca la Empresa González. Cuenta con dos frecuencias diarias que recorren la ruta 98 desde Treinta y Tres, luego por ruta nacional número 7 pasando por las localidades de Tupambaé, Santa Clara, Cerro Chato y Valentines; y regresa a Treinta y Tres por ruta 19. Una de las frecuencias hace el recorrido indicado anteriormente por la mañana, y la otra hace el trayecto en sentido contrario por la tarde. Esta empresa tiene también una frecuencia diaria que une Treinta y Tres con ruta 7 por el camino Del Medio. Estos servicios trasladan aproximadamente 100 personas por día, incluyendo personal y docentes de varias escuelas rurales.

En cuanto al transporte de cargas, el mismo está asociado a la especialización de cada área. En el mapa 16 se presentan las toneladas de carne generadas en cada sección policial del departamento. Como se observa, la mayor cantidad de producción de carne de este departamento, históricamente ganadero, se encuentra en la región de llanuras al Este y Sur, donde se comparte producción con el sector arrocero. La misma complementación entre las producciones arroceras y ganaderas se observa en el otro departamento que comparte la región de las llanuras de la Laguna Merín, el departamento de Rocha.

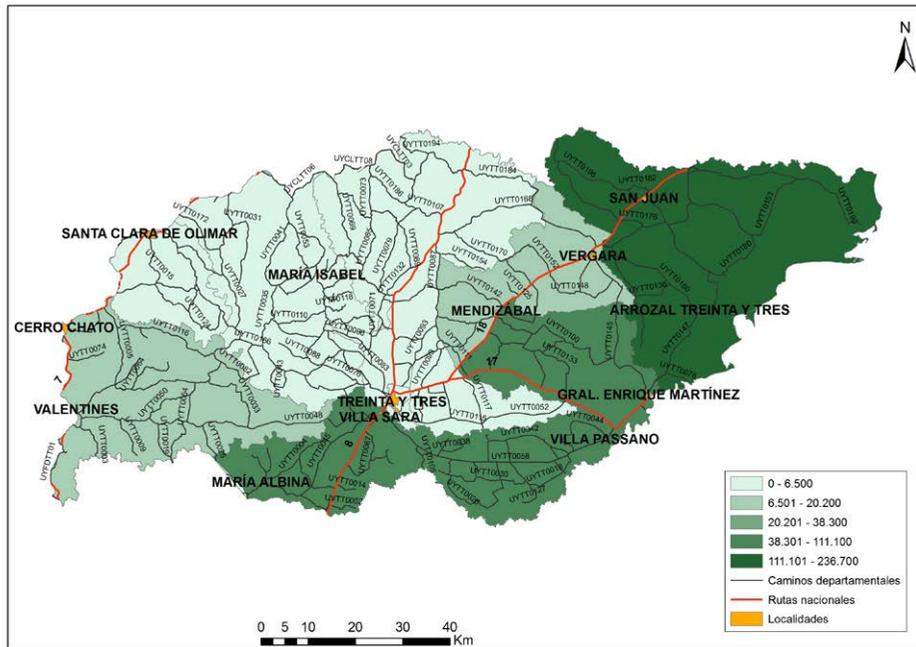
Mapa 16: Producción ganadera en Treinta y Tres (toneladas anuales/sección policial)



Fuente: Elaboración propia

En el mapa 17 se presenta la producción de granos, de muy importante producción en la zona arrocera. Actualmente hay un aumento en la producción de soja en la zona arrocera, existiendo cierta complementación entre ambas producciones agrícolas.

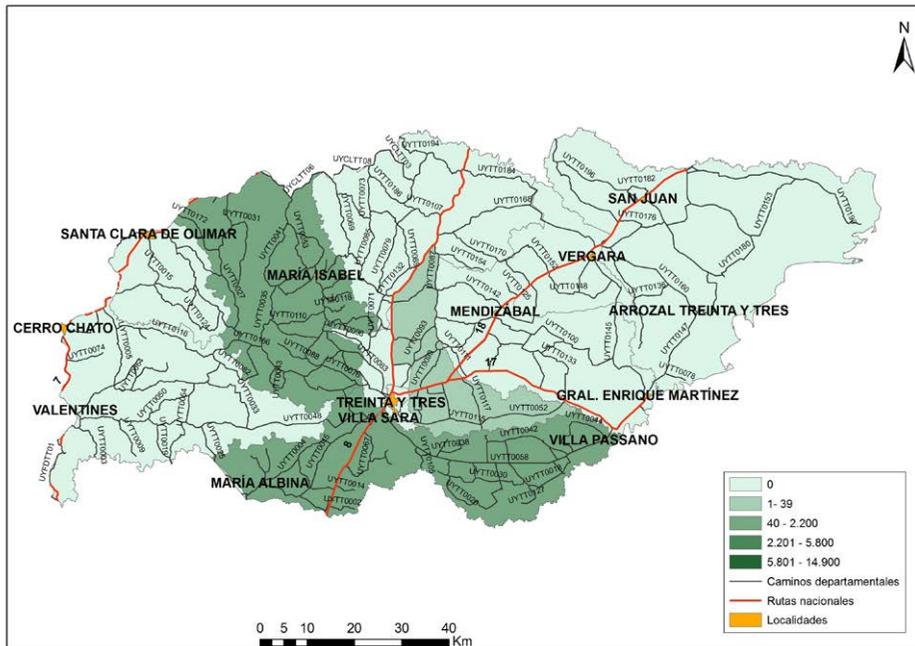
Mapa 17: Producción de granos en Treinta y Tres (toneladas anuales/sección policial)



Fuente: Elaboración propia

El mapa 18 presenta la producción de leche en cada sección policial. Esta producción es muy escasa en este departamento, observándose una zona lechera en los alrededores de la ciudad de Treinta y Tres.

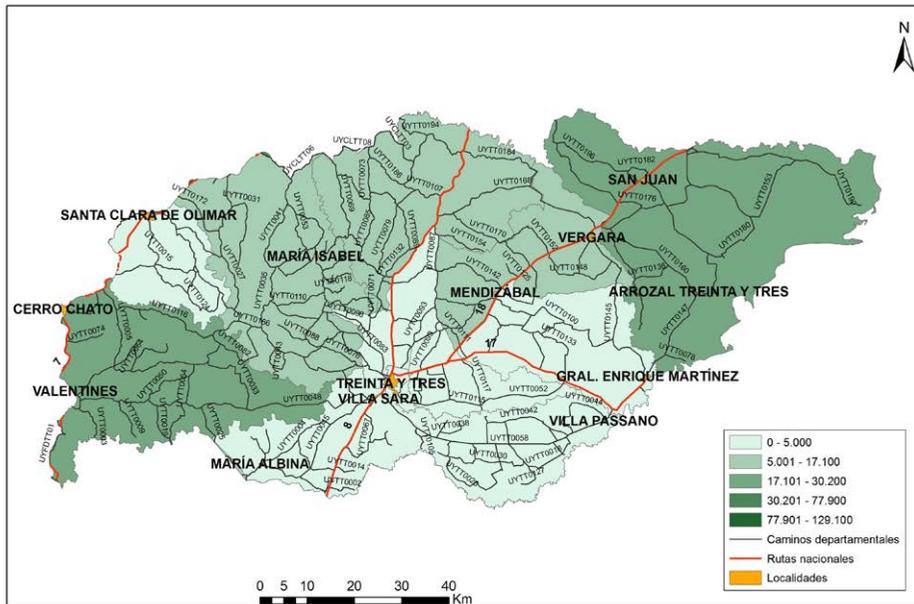
Mapa 18: Producción lechera en Treinta y Tres (toneladas anuales/sección policial)



Fuente: Elaboración propia

El mapa 19 presenta las toneladas de madera generadas en cada sección policial. Se observa que todas las secciones tienen producción, destacándose la zona en torno a la localidad de Valentines, la zona al oeste de la localidad de Rincón y los alrededores del este y noreste de la capital. Se puede observar que toda la producción forestal sale necesariamente por las rutas nacionales, en particular la rutas 7 y 8.

Mapa 19: Producción forestal en Treinta y Tres (toneladas anuales/sección policial)



Fuente: Elaboración propia

Otra producción importante en el departamento es la de cal. La producción está concentrada en la cantera de cal de Cementos del Plata, al oeste de la ciudad de Treinta y Tres, sobre la antigua ruta 98. Dicha producción es enteramente utilizada en el Brasil, atraviesa la capital y sale hacia el norte por las rutas 8 y 18, o hacia ruta 7 o la antigua ruta 98 cuando alguna circunstancia impide el pasaje por la capital (por ejemplo, la rotura del puente de ruta 98 en el Yermal Chico).

Capacidades del departamento para atender la red vial

Actualmente, en términos de caminería rural, la Intendencia de Treinta y Tres (IDTT) realiza casi la totalidad de las tareas bajo la modalidad de administración, incluyendo obras de arte menores, perfilados, mantenimientos ordinarios y extraordinarios. Los funcionarios de la IDTT realizan tanto los proyectos como los controles de ejecución de obras y mantienen en funcionamiento los talleres y las canteras a cargo del Gobierno Departamental.

Para realizar obras de arte mayores (perfiles sumergibles, alcantarillas de gran porte y puentes), así como pavimentación de caminos con carpeta asfáltica, es necesario reforzar los equipos y recursos materiales existentes.

Fondos disponibles para la caminería departamental

Actualmente los fondos que aplica la IDTT para el mantenimiento y desarrollo de la red de caminería mediante programa en conjunto con el Gobierno Nacional son los siguientes:

Tabla 15: Fondos para caminería rural, montos asignados (en \$) para el año 2017

TREINTA Y TRES			
DESTINO	GOBIERNO NACIONAL	GOBIERNO DEPARTAMENTAL	TOTAL
CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO	20.573.805	8.817.345	29.391.150
REHABILITACIÓN, MEJORA Y OBRAS NUEVAS	18.646.598	7.991.399	26.637.997
TOTAL	39.220.403	16.808.744	56.029.147

Fuente: OPP

A esto se suman los recursos de origen departamental.

Programa Vial Departamental de Treinta y Tres

Categorización de la red vial departamental

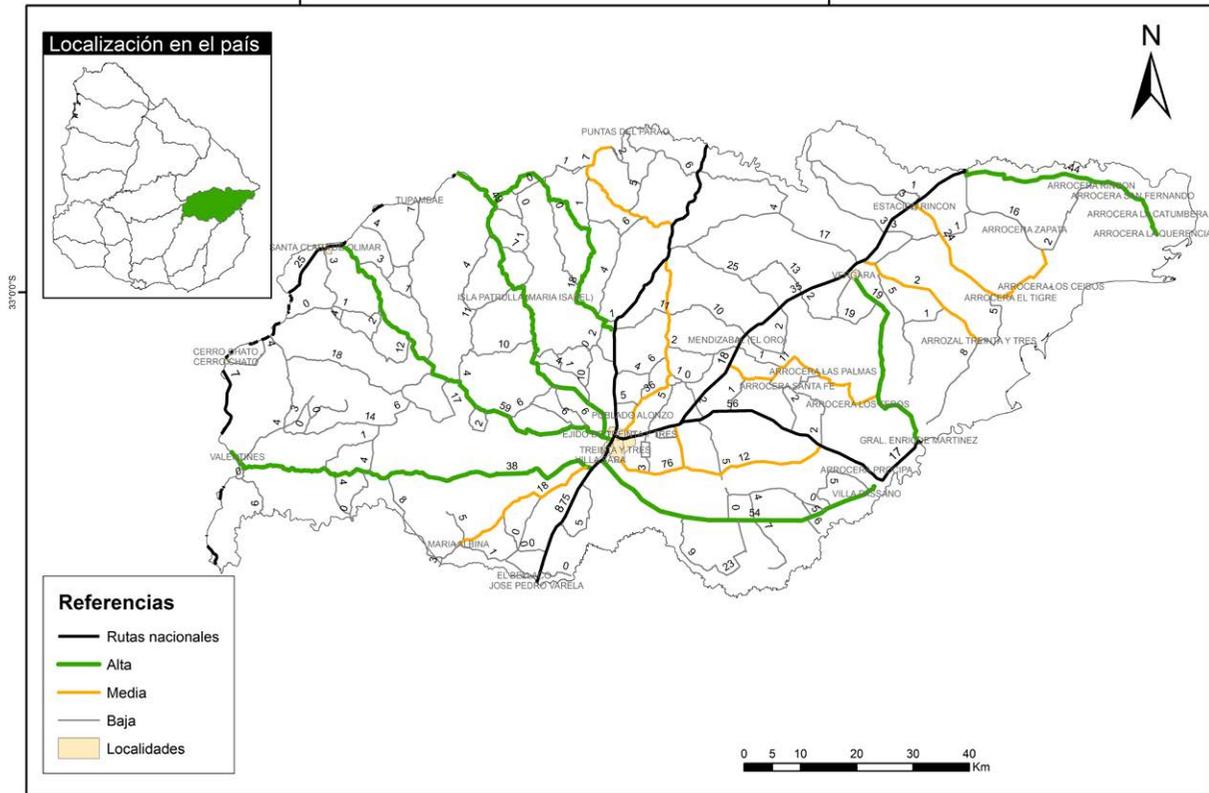
A continuación, se presenta el resultado de la jerarquización y categorización de la red vial departamental. Se detallan los caminos que resultaron con categoría “alta” y “media”, en el entendido de que el resto son de categoría “baja”.

Tabla 16: Categorización de la red vial departamental

TRAMO	Camino	Dim. social 33,3 %	Dim. espacial 33,3 %	Dim. económica 33,3 %	Puntaje indicadores	CATEGORÍA
P8	Ruta 98	71,38	95,8	48,4	76,1	Alta
218	Ruta 19 a Villa Passano	52,51	50,0	74,3	57,4	Alta
11	Costas de Tacuarí	49,49	29,2	100,0	54,2	Alta
224	Ruta 91	17,60	83,3	42,0	53,9	Alta
1	Ruta 19 a Valentines	40,05	54,2	60,0	51,9	Alta
8	Del Medio	47,12	75,0	18,4	51,8	Alta
34	Quebrada de los Cuervos	23,82	70,8	4,6	39,7	Alta
226	Arrozal 33	7,07	33,3	71,2	36,5	Media
228	Rincón-Zapata	16,97	33,3	46,6	32,5	Media
7	Perinetti	28,05	45,8	11,0	31,4	Media
2	Calzada de Barrios	8,79	41,7	19,9	26,6	Media
6	Paso La Laguna	20,25	37,5	7,8	24,6	Media
270	Las Pampas	13,50	20,8	36,0	23,0	Media
16	Del Mensajero	17,55	33,3	2,2	20,4	Media

Fuente: Elaboración propia

Mapa 20: Categoría de caminos de Treinta y Tres



Fuente: Programa Vial Departamental, OPP-IDTT (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 17: Prioridades surgidas del taller

Camino	Intervención propuesta / Problema a solucionar	Prioridad taller
Ruta 98	Cambio de tipo de pavimento	Alta
Ruta 19	Mejorar pavimento y solucionar cortes	Alta
Ruta 91	Solucionar problemas del puente y mejorar drenajes	Alta
Camino 8 (Cno. Del Medio)	Resolver cortes causados por Olimar y Yerbal	Media
Costas del Tacuarí	Levantar y realizar más alcantarillas, badenes y puentes	Media
Rincón de Ramírez Zapata	Reparación o sustitución de puentes de madera o en mal estado	Baja
Camino 7	Mejorar drenajes, resolver cortes	Baja
Camino 1	Mejorar drenajes, resolver cortes	Baja

Fuente: Elaboración propia

Consideraciones particulares

El Gobierno Departamental incluyó en el programa, además de las intervenciones contempladas en los criterios de elegibilidad definidos, tres intervenciones identificadas como estratégicas para el departamento.

Las directrices de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible aprobadas por la Junta Departamental de Treinta y Tres señalan la necesidad de “ordenar el territorio departamental desde una perspectiva de desarrollo, contribuyendo a salvaguardar los equilibrios de los ecosistemas, la calidad de vida de la población, la integración social en el territorio y el uso y aprovechamiento ambientalmente sostenible de los recursos naturales y culturales”. (IDTyT, 2013)

Estas orientaciones señalan además como líneas de acción estratégica la mejora de la infraestructura vial y planificar el desarrollo integrado y ambientalmente sostenible del territorio departamental, mediante el ordenamiento del suelo y la previsión de los procesos de transformación de éste. El Art. 12 en particular, señala la necesidad de “mejorar a red de caminos rurales”, construir “red vial faltante” y “coordinar con el Gobierno Nacional la construcción y el mantenimiento de las rutas nacionales y departamentales”. A su vez, se señala como estratégico promover “la conectividad con departamentos vecinos”.

En primer lugar, dos de las intervenciones planteadas se fundamentan en la intención de mejorar la comunicación de la red vial de una vasta zona fundamentalmente arrocerera. Se trata de obras hidráulicas que pretenden disminuir los días de interrupción de tránsito por crecientes de cursos de agua.

La zona arrocerera que incluye las principales localidades (Treinta y Tres, Vergara, Rincón, Pueblo General Enrique Martínez), es el área más densamente poblada del departamento. El desarrollo del sector más dinámico de la economía del departamento, y la conectividad que facilite el desarrollo integral del departamento se ven afectados por el estado de los puentes y de los caminos del área. Se entienden por tales los caminos rurales de la zona este del departamento (entre las rutas 18 y 17).

Los caminos que el Plan de Caminería Departamental de Treinta y Tres incluye son Arrozal 33 (Parao, 226.2), Arrozal 33 (Bomba, 226.1) y El Cementerio (228). Si bien individualmente cada camino no tiene relevancia por sí mismo, cuando se los toma colectivamente, las mejoras de estándar y de los puentes que atraviesan producirían un cambio significativo en la conectividad de la zona con el resto del departamento y la región en la facilitación del transporte, reduciendo costos en tiempo y en desgaste de vehículos.

La restante intervención (Camino Perinetti) se fundamenta por la importancia del camino como principal vía de acceso a la capital departamental desde una zona muy poblada cercana (Poblado Alonso), dedicada principalmente a la producción agrícola ganadera.

Plan de intervenciones en la red vial departamental

Tabla 18: Plan de intervenciones en la red vial departamental

TREINTA Y TRES					
	CAMINO	TRAMOS PVD	Categoría Matriz	Prioridad Taller	Rango TPDA estimado
TT001	Camino del Medio	P8	Alta	Media	450
TT002	Arrozal 33 (Parao) / Arrozal 33 (Bomba) / El cementerio	226.2 / 226.1 / 228	Estratégico		200
TT003	Quebrada de los Cuervos	34	Alta	Sin mención	150
TT004	Ruta 19 - Valentines	1	Alta	Alta	300
TT005	Ruta 19 - Passano	218	Alta	Alta	350
TT006	Puente Parao	226.2	Estratégico		N/A
TT007	Perinetti - Pdo. Alonso	7	Estratégico		250

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 19: Cronograma de inversiones 2018-2027

	CAMINO	TRAMOS PVD	MONTO TOTAL \$
TT001	Camino del Medio	P8	78.072.408
TT002	Arrozal 33 (Parao) / Arrozal 33 (Bomba) / El cementerio	226.2 / 226.1 / 228	54.500.000
TT003	Quebrada de los Cuervos	34	25.000.000
TT004	Ruta 19 - Valentines	1	23.954.181
TT005	Ruta 19 - Passano	218	7.745.318
TT006	Puente Parao	226.2	55.000.000
TT007	Perinetti - Pdo. Alonso	7	12.392.508
	TOTAL \$		

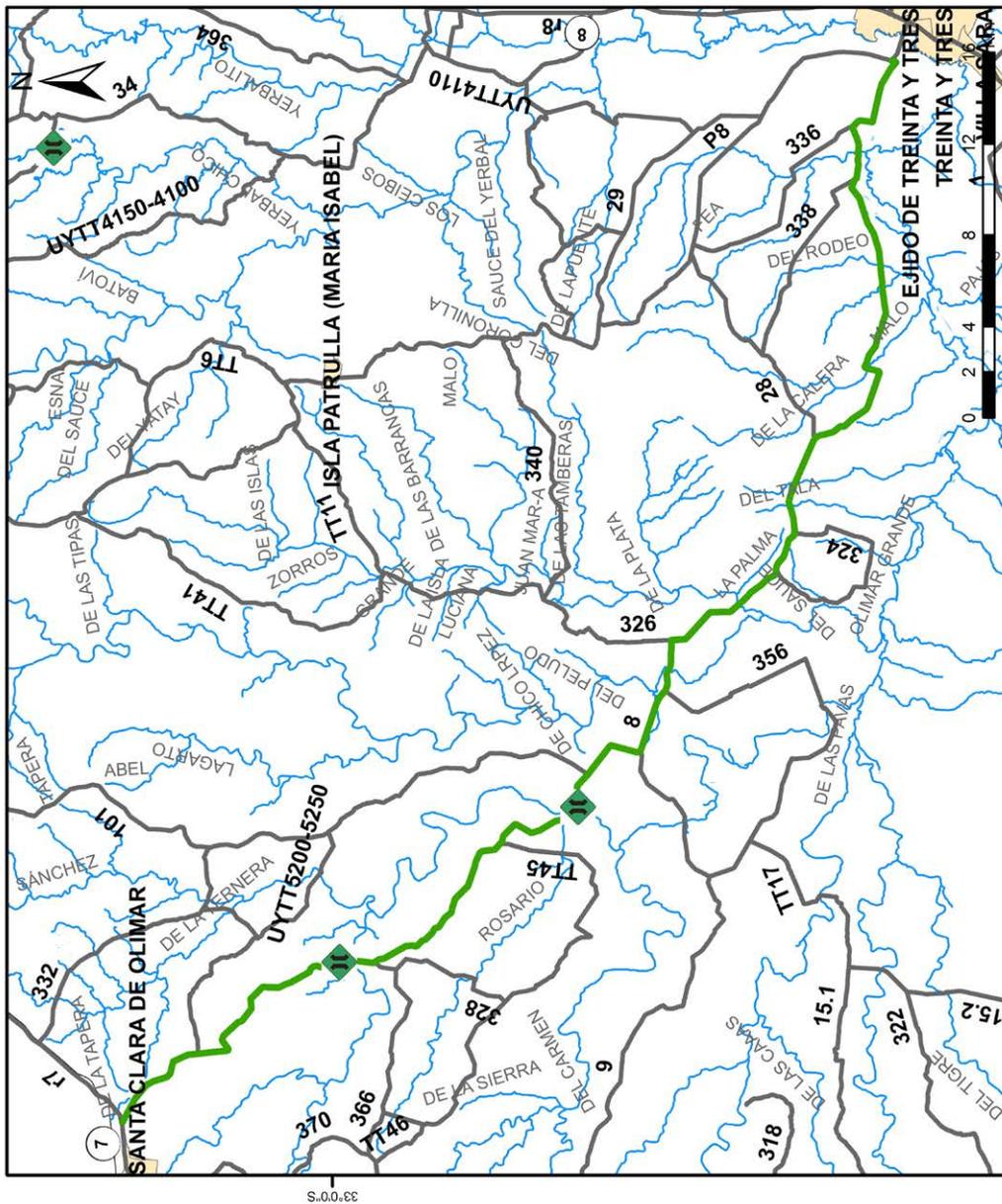
Fuente: Elaboración propia

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	A2	7,0	18.072.408	18.072.408	Interv. 1	CP	13.000.000	60.000.000	78.072.408
Interv. 2		-	Interv. 2		CP	22.000.000			
Interv. 3		-	Interv. 3		CP	25.000.000			
Interv. 1			-		Interv. 1	CP	18.000.000	54.500.000	54.500.000
Interv. 2			-		Interv. 2	CP	18.000.000		
Interv. 3			-		Interv. 3	CP	6.500.000		
Interv. 4			-		Interv. 4	CP	12.000.000		
Interv. 1			-	-	Interv. 1	CP	25.000.000	25.000.000	25.000.000
Interv. 2			-		Interv. 2				
Interv. 3			-		Interv. 3				
Interv. 1	A2	8,0	20.654.181	20.654.181	Interv. 1	CP	3.300.000	3.300.000	23.954.181
Interv. 2			-		Interv. 2				
Interv. 3			-		Interv. 3				
Interv. 1	A2	3,0	7.745.318	7.745.318	Interv. 1			-	7.745.318
Interv. 2			-		Interv. 2				
Interv. 3			-		Interv. 3				
Interv. 1			-	-	Interv. 1	CP	55.000.000	55.000.000	55.000.000
Interv. 2			-		Interv. 2				
Interv. 3			-		Interv. 3				
Interv. 1	A2	4,8	12.392.508	12.392.508	Interv. 1			-	12.392.508
Interv. 2			-		Interv. 2				
Interv. 3			-		Interv. 3				
TOTAL \$				58.864.415				197.800.000	256.664.415

AÑO 2018	AÑO 2019	AÑO 2020	AÑO 2021	AÑO 2022	PERÍODO 2018-2022 (\$)	PERÍODO 2023-2027 (\$)	TOTAL \$
-	15.614.482	31.228.963	31.228.963	-	78.072.408	-	78.072.408
-	21.800.000	32.700.000	-	-	54.500.000	-	54.500.000
-	-	-	-	-	-	25.000.000	25.000.000
-	-	-	-	-	-	23.954.181	23.954.181
-	-	-	-	-	-	7.745.318	7.745.318
-	-	-	-	-	-	55.000.000	55.000.000
-	-	-	-	-	-	12.392.508	12.392.508
-	37.414.482	63.928.963	31.228.963	-	132.572.408	124.092.007	256.664.415

Camino del Medio

Categoría	Alta
Prioridad en taller	Media
Longitud	7 km
Tramos que comprende	P8
Monto total (\$)	78.072.408
Ejecución estimada	2019 - 2021
Descripción	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	18.072.408
Obras hidráulicas	60.000.000
Localización en el Departamento	



Referencias

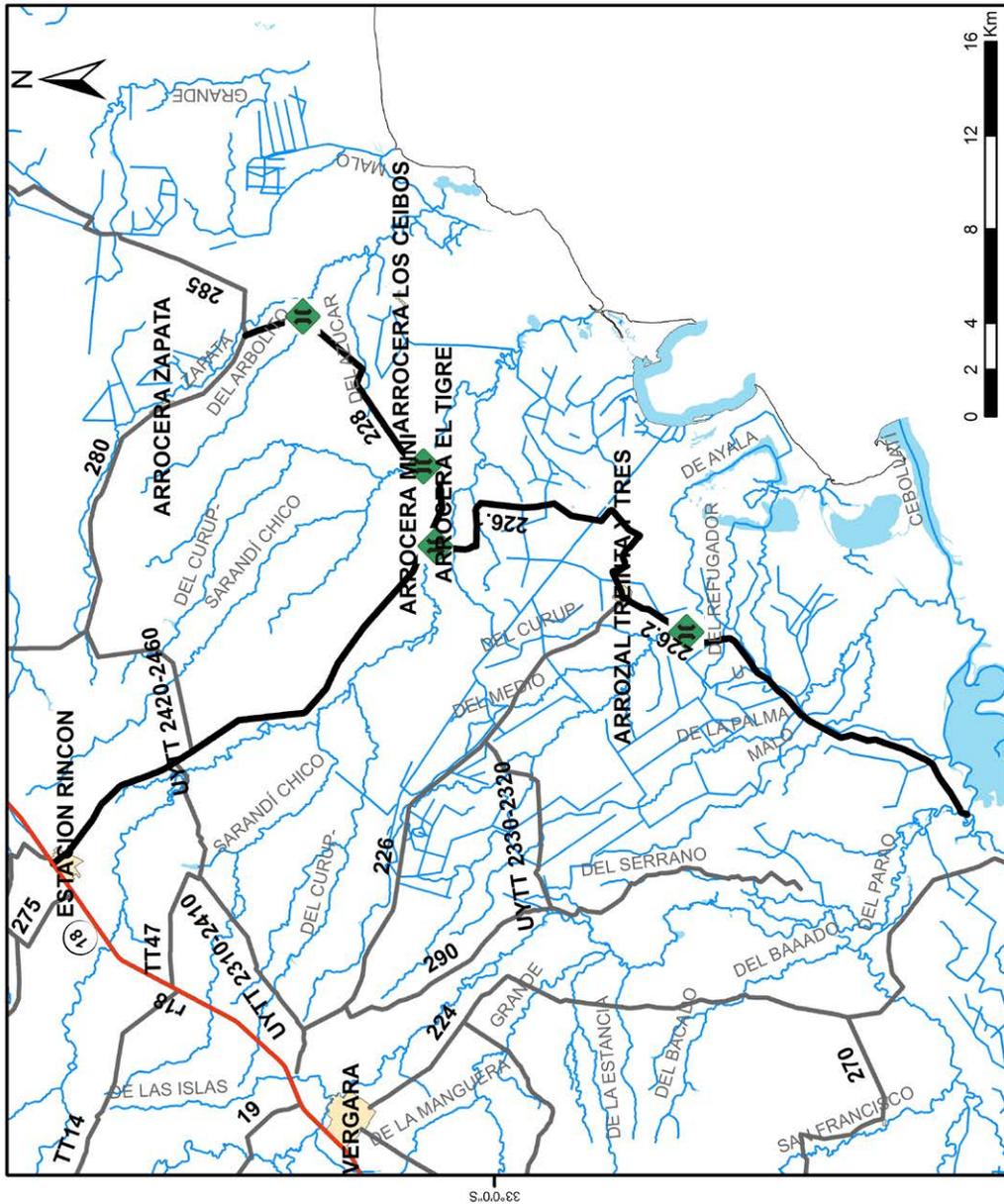
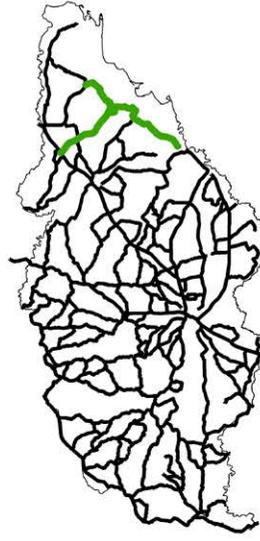
- Intervención en pavimento
- Rutas nacionales
- Intervención en obras hidráulicas
- Cursos de agua
- Caminería departamental
- Localidades

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

Arrozal 33 (Parao) / Arrozal 33 (Bomba) / El cementerio

Categoría	Estratégico
Prioridad en taller	Baja
Longitud	0
Tramos que comprende	226.2/ 226.1/ 228
Monto total (\$)	54.500.000
Ejecución estimada	2019 - 2020
Descripción	Monto (\$)
Obras hidráulicas	54.500.000

Localización en el Departamento



Referencias

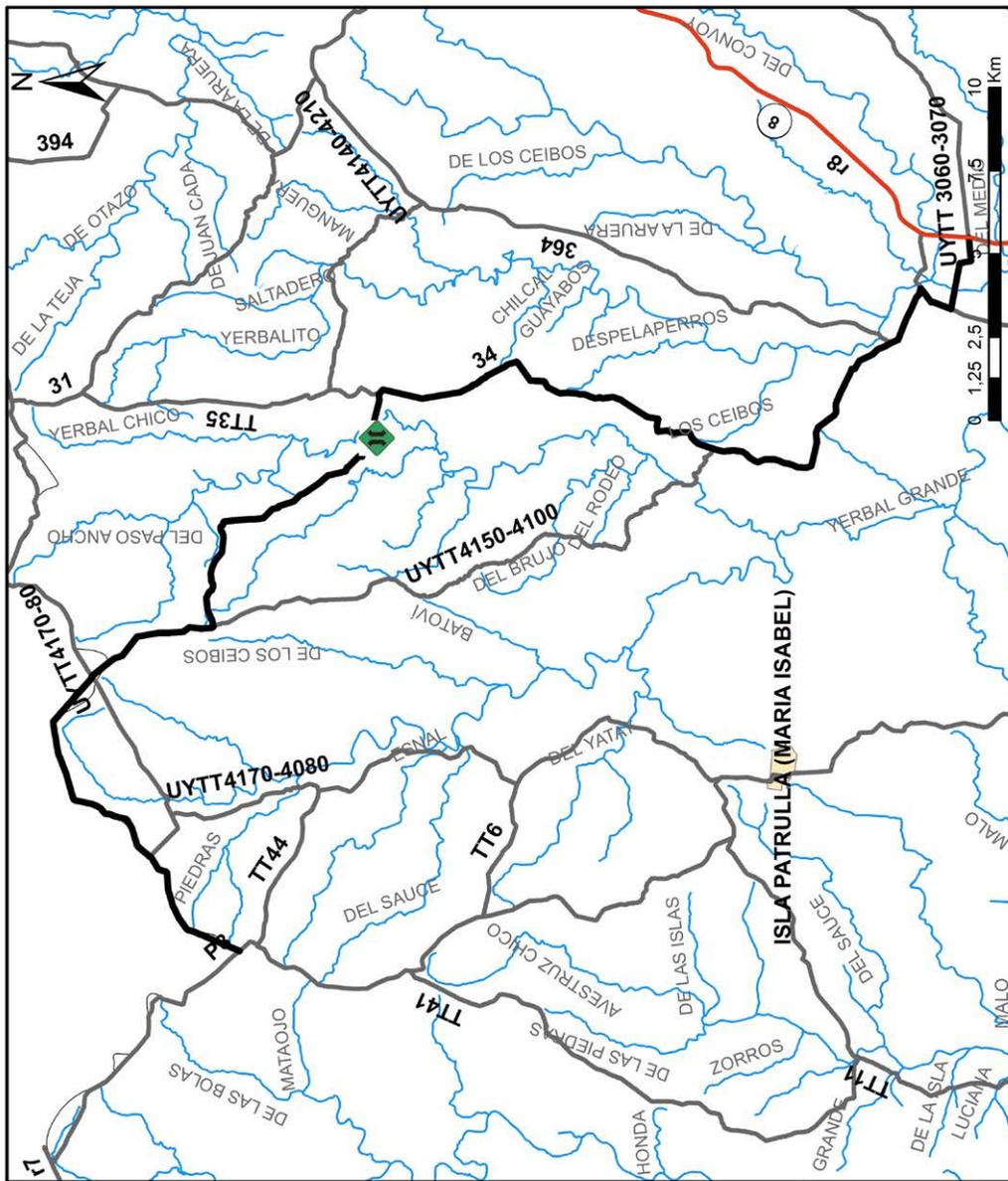
- Intervención en pavimento
- Rutas nacionales
- Intervención en obras hidráulicas
- Cursos de agua
- Caminería departamental
- Localidades

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

Quebrada de los Cuervos

Categoría	Alta
Prioridad en taller	No aplica
Longitud	0
Tramos que comprende	34
Monto total (\$)	25.000.000
Ejecución estimada	Segundo quinquenio
Descripción	Monto (\$)
Obras hidráulicas	25.000.000

Localización en el Departamento



Referencias

- Intervención en pavimento
- Intervención en obras hidráulicas
- Caminería departamental
- Rutas nacionales
- Cursos de agua
- Localidades

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

Ruta 19 - Valentines

Categoría	Alta
Prioridad en taller	Alta
Longitud	8 km
Tramos que comprende	1
Monto total (\$)	23.954.181
Ejecución estimada	Segundo quinquenio
Descripción	
Cambio de estándar de pavimento	20.654.181
Obras hidráulicas	3.300.000

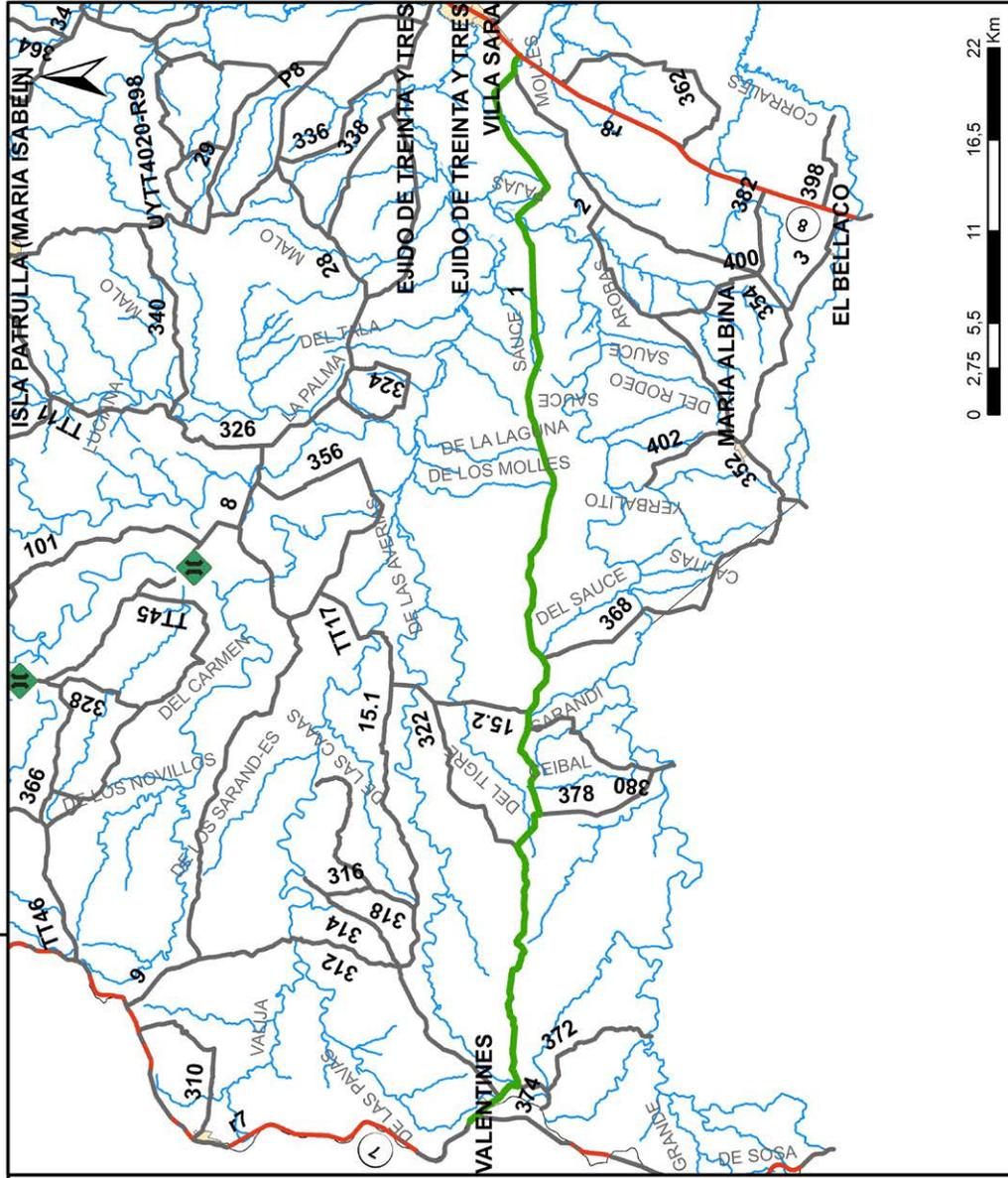
Localización en el Departamento



Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año 2018



Referencias

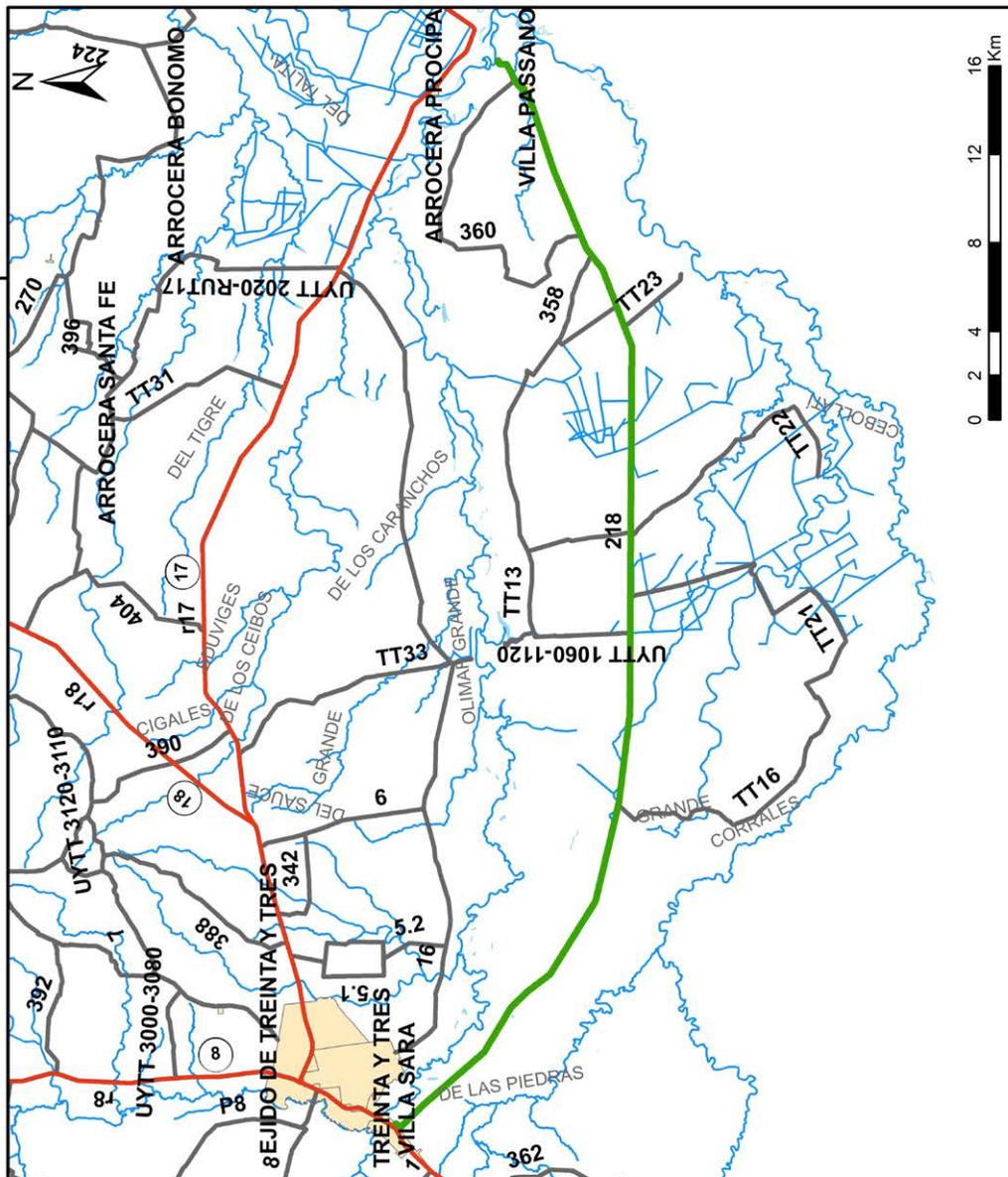
- Intervención en pavimento
- Rutas nacionales
- Intervención en obras hidráulicas
- Cursos de agua
- Caminería departamental
- Localidades
- ◆ Localidades

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

Ruta 19 - Passano

Categoría	Alta
Prioridad en taller	Alta
Longitud	3 km
Tramos que comprende	218
Monto total (\$)	7.745.318
Ejecución estimada	Segundo quinquenio
Descripción	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	7.745.318

Localización en el Departamento

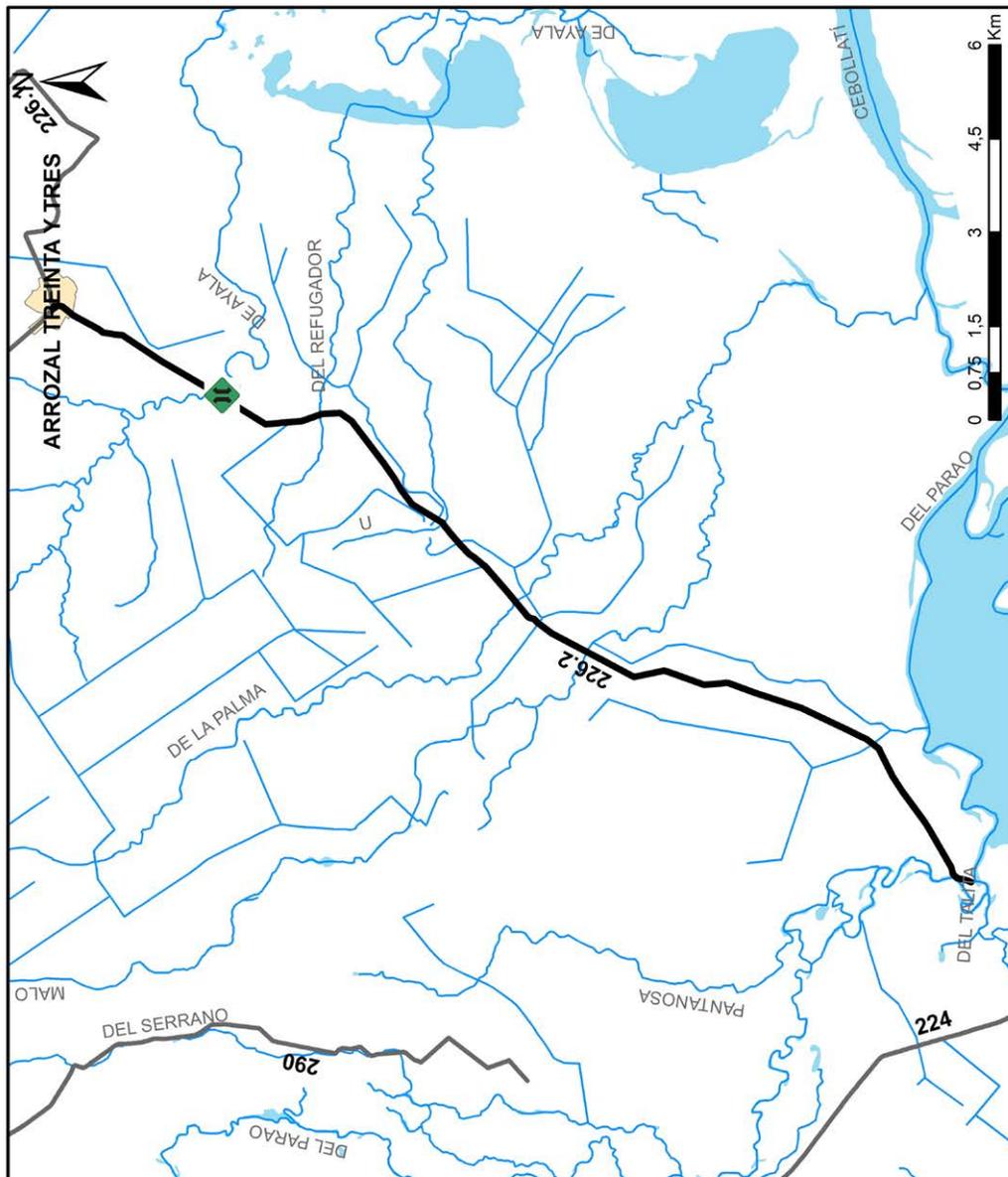


-  Intervención en pavimento
-  Rutas nacionales
-  Intervención en obras hidráulicas
-  Cursos de agua
-  Caminería departamental
-  Localidades

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

Puente Parao

Categoría	Estratégico
Prioridad en taller	No aplica
Longitud	0
Tramos que comprende	226.2
Monto total (\$)	55.000.000
Ejecución estimada	Segundo quinquenio
Descripción	Monto (\$)
Obras hidráulicas	55.000.000
Localización en el Departamento	
	



Referencias

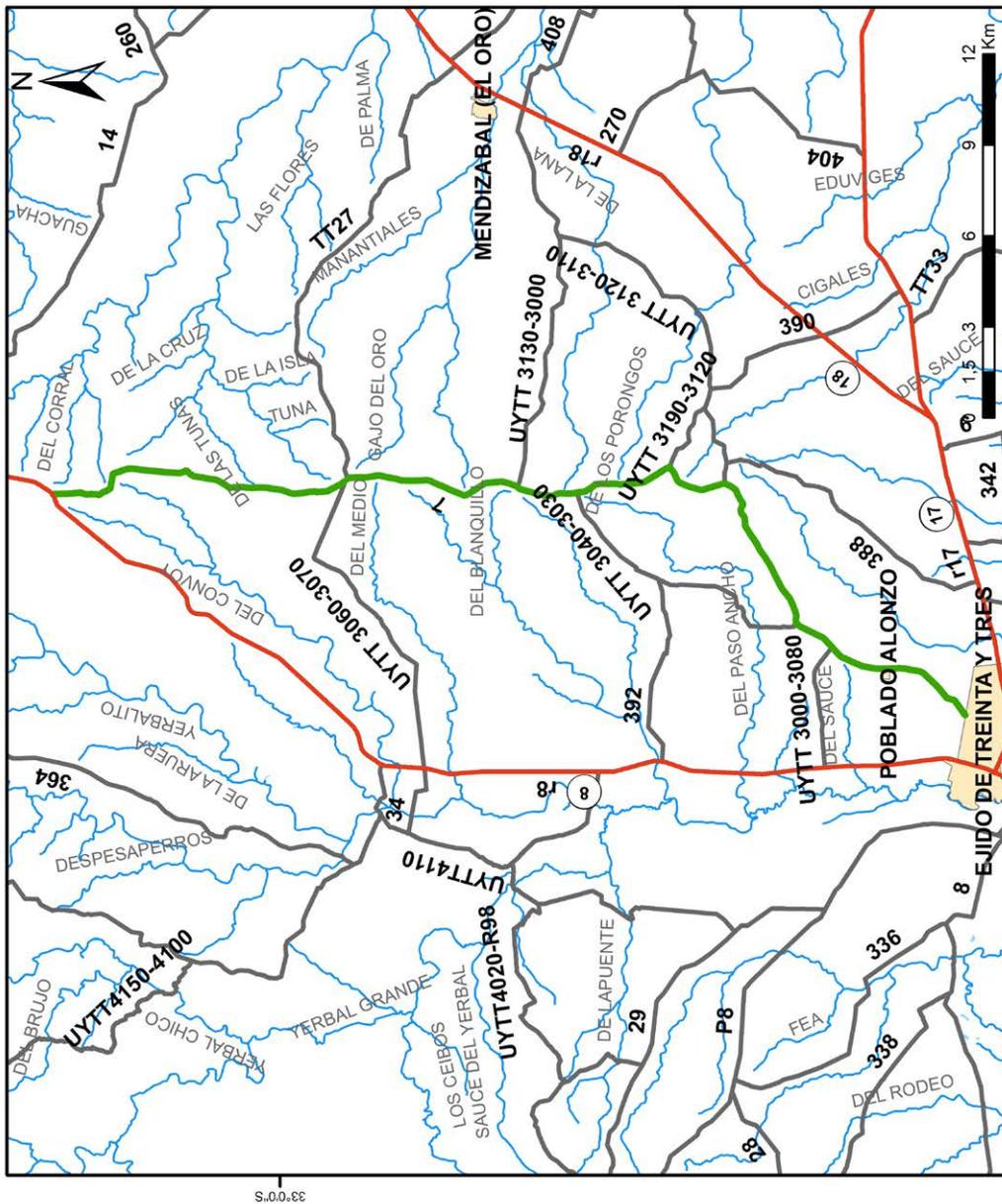
- Intervención en pavimento
- ◆ Intervención en obras hidráulicas
- Caminería departamental
- Rutas nacionales
- Cursos de agua
- Localidades

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

Perinetti - Pdo. Alonso

Categoría	Estratégico
Prioridad en taller	Baja
Longitud	4,8 km
Tramos que comprende	7
Monto total (\$)	12.392.508
Ejecución estimada	Segundo quinquenio
Descripción	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	12.392.508

Localización en el Departamento



Referencias

- Intervención en pavimento
- Rutas nacionales
- Intervención en obras hidráulicas
- Cursos de agua
- Caminería departamental
- 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 (MTOPE)
DINAPYME	Dirección Nacional de Artesanías, Pequeñas y Medianas Empresas (MIEM)
DINOT	Dirección Nacional de Ordenamiento Territorial (MVOTMA)
DNV	Dirección Nacional de Vialidad (MTOPE)
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
MTOPE	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 (por cien) en períodos intercensales (1963-2011)	21
Gráfico 3: Evolución de la pobreza medida por ingresos en Treinta y Tres y total del país (2006-2017)	22
Gráfico 4: Porcentaje de hogares con al menos una NBI por dimensiones en Treinta y Tres	23
Gráfico 5: Porcentaje de personas por tipo de cobertura de salud	26
Gráfico 6: Evolución de las actividades primarias, Treinta y Tres y total del país (2008-2011).....	27
Gráfico 7: Evolución de las actividades secundarias, Treinta y Tres y total del país (2008-2011).....	28
Gráfico 8: Evolución de las actividades terciarias, Treinta y Tres y total del país (2008-2011)	28
Gráfico 9: PIBR de Treinta y Tres por cada actividad (en millones de pesos constantes, 2005)	29
Mapa 1: Secciones censales de Treinta y Tres	17
Mapa 2: Población por segmentos censales de Treinta y Tres	19
Mapa 3: Población por secciones censales de Treinta y Tres	19
Mapa 4: Porcentaje de población rural por secciones censales de Treinta y Tres.....	20
Mapa 5: Tasa media anual de crecimiento intercensal (1996-2011) según secciones censales.....	21
Mapa 6: Porcentaje de hogares sin NBI por secciones censales	23
Mapa 7: Porcentaje de hogares con al menos tres NBI por secciones censales.....	24
Mapa 8: Centros educativos del departamento de Treinta y Tres	25
Mapa 9: Centros de salud en el departamento de Treinta y Tres.....	26
Mapa 10: Municipios de Treinta y Tres.....	31
Mapa 11: Red vial del departamento	32
Mapa 12: Red de rutas nacionales y caminería rural en zona Oeste de Treinta y Tres.....	33
Mapa 13: Red de rutas nacionales y caminería rural en zona Norte de Treinta y Tres.....	34
Mapa 14: Red de rutas nacionales y caminería rural en zona Sureste de Treinta y Tres	35
Mapa 15: Caminos de la región arrocera al este del departamento	35
Mapa 16: Producción ganadera en Treinta y Tres (toneladas anuales/sección policial)	36
Mapa 17: Producción de granos en Treinta y Tres (toneladas anuales/sección policial).....	37
Mapa 18: Producción lechera en Treinta y Tres (toneladas anuales/sección policial).....	37
Mapa 19: Producción forestal en Treinta y Tres (toneladas anuales/sección policial)	38
Mapa 20: Categoría de caminos de Treinta y Tres.....	41
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 en hogares particulares por secciones y localidades censales, área rural y tasa anual de crecimiento.....	18
Tabla 4: Población por sexo y tramos de edad por secciones y localidades censales y área rural	20
Tabla 5: Evolución de la pobreza medida por ingresos en Treinta y Tres y total del país (2006-2017).....	22
Tabla 6: Índice de Gini, Treinta y Tres y total del país 2006-2013.....	22
Tabla 7: Principales indicadores de educación según sección censal y área rural de Treinta y Tres.....	24
Tabla 8: Principales indicadores de educación según localidad censal y área rural de Treinta y Tres	25
Tabla 9: Porcentaje de personas por tipo de cobertura de salud	26
Tabla 10: Composición sectorial del VAB 2011.....	27
Tabla 11: Capital humano de Treinta y Tres (indicadores).....	30
Tabla 12: Capital social e institucional de Treinta y Tres (indicadores).....	30
Tabla 13: Municipios, población y alcaldes	31
Tabla 14: Indicadores de la caminería rural de Treinta y Tres.....	33
Tabla 15: Fondos para caminería rural, montos asignados (en \$) para el año 2017	39
Tabla 16: Categorización de la red vial departamental.....	40
Tabla 17: Prioridades surgidas del taller.....	42
Tabla 18: Plan de intervenciones en la red vial departamental.....	45
Tabla 19: Cronograma de inversiones 2018-2027	45



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