

CAMINOS QUE CONECTAN

OPP

el futuro en
desarrollo



UN PROGRAMA NACIONAL DE APOYO A LA CAMINERÍA DEPARTAMENTAL

DURAZNO

PROGRAMA VIAL DEPARTAMENTAL



DURAZNO

PROGRAMA VIAL DEPARTAMENTAL
2018



PRESIDENCIA
OFICINA DE PLANEAMIENTO
Y PRESUPUESTO

OPP

el futuro en
desarrollo



BID

Banco Interamericano
de Desarrollo



INTENDENCIA DE
DURAZNO

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

Eliás 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
DURAZNO	
Caracterización general del departamento	17
Caracterización demográfica	17
Caracterización social	21
Caracterización económica	26
Caracterización política.....	29
Caracterización vial del departamento.....	30
Descripción de la red	30
Caracterización del transporte que usa la caminería departamental.....	33
Capacidades del departamento para atender la red vial.....	34
Fondos disponibles para la caminería departamental.....	35
Programa Vial Departamental de Durazno	
Categorización de la red vial departamental	37
Prioridades surgidas en el taller.....	39
Plan de intervenciones en la red vial departamental	41
Ruta 42.....	43
Camino de los Paraguayos	44
Ruta 100.....	45
Camino a Feliciano.....	46
Glosario	47
Gráficos, mapas y tablas.....	48

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

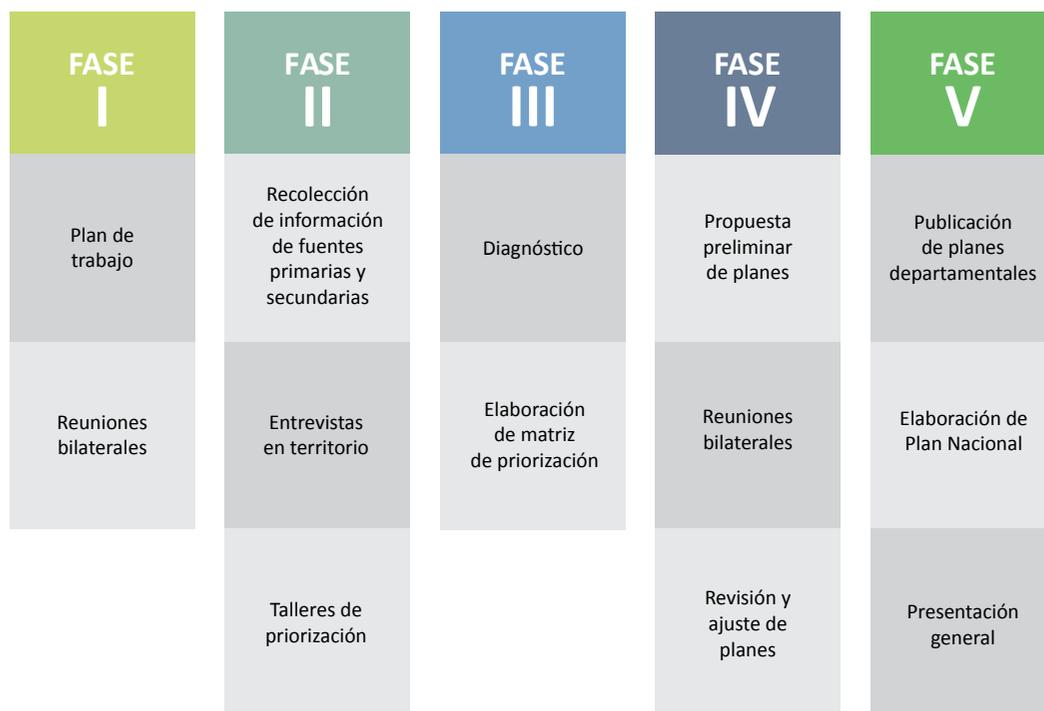
El enfoque que orienta este programa es participativo, se implementa a través de diferentes instancias que tienen como objetivo recibir los aportes y lograr el involucramiento de actores relevantes del sector público, privado y de la sociedad civil. Esto comprende una serie de herramientas tendientes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

DURAZNO

Caracterización general del departamento

Caracterización demográfica

El departamento de Durazno se ubica en el centro del país, limitado por los ríos Yí y Negro. Ocupa una superficie de 11.643 km², lo que representa el 6,64 % de la superficie total del país. En cuanto a los límites departamentales, el mismo está rodeado al norte por los departamentos de Río Negro y Tacuarembó, al este por el de Cerro Largo, al sureste por Treinta y Tres, al sur por Florida y al oeste por Flores.

De acuerdo al último censo realizado por el Instituto Nacional de Estadística (INE, 2011), la población total de Durazno alcanza los 57.084 habitantes, lo cual constituye un 1,7 % de la población total del país, siendo el 4º departamento menos poblado. La ciudad de Durazno, capital departamental, es la localidad más poblada, pues en ella reside el 60 % de la población total del departamento, 34.368 habitantes. Le siguen en importancia Sarandí del Yí (con el 13 % de la población total del departamento) y Villa del Carmen (con el 5 %).

En cuanto a la distribución de la población por sexo, la misma se ha repartido en partes prácticamente iguales en el período 1963-2011 (51 % hombres y 49 % mujeres, promedio anual). En cuanto a la desagregación de la población por áreas, la rural muestra una tendencia decreciente, pasando de representar el 16 % de la población total en 1996, al 12 % en 2004 y al 9 % en 2011. Para los años previos al censo de 1996 no se cuenta con información desagregada de esta forma (rural y urbana).

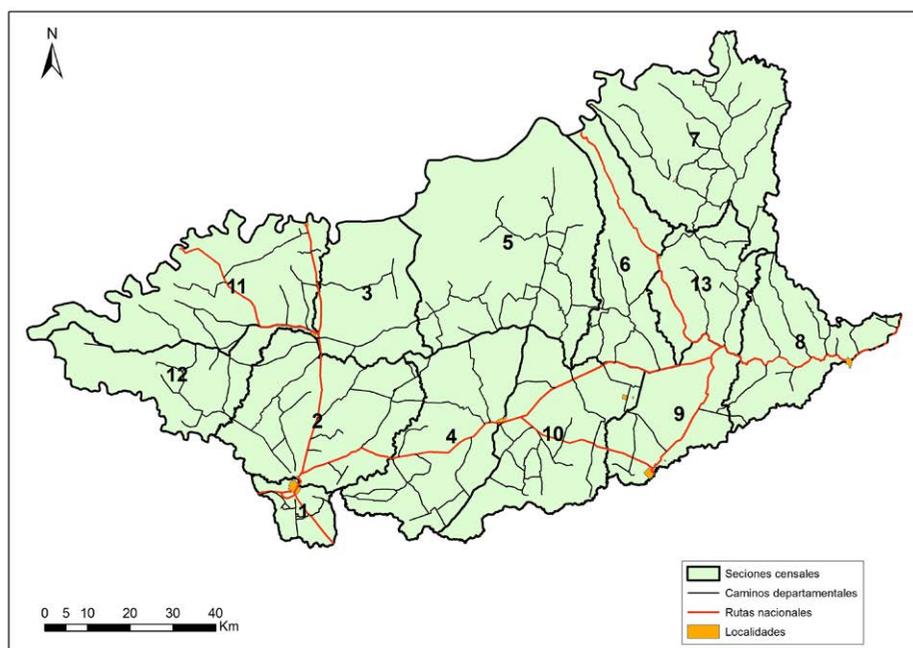
Tabla 3: Población por sexo y tramos de edad del departamento

	0-14	15-29	30-49	50-64	65 y +
Hombres	7.147	6.182	7.151	4.204	3.528
Mujeres	6.791	6.156	7.311	4.303	4.311
Total	13.938	12.338	14.462	8.507	7.839
Rural	1.057	963	1.372	931	628
Urbana	12.881	11.375	13.090	7.576	7.211
Total	13.938	12.338	14.462	8.507	7.839

Fuente: INE (2011)

Al analizar la distribución de la población del departamento de Durazno se observa que el 91 % reside en el medio urbano (52.133 personas). Las secciones censales más pobladas son la 1 (capital departamental y alrededores), la 9 (Sarandí del Yí y áreas rurales circundantes) y la 4 (Villa del Carmen). Todas las demás tienen menos de 2.000 habitantes, destacándose como escasamente pobladas varias con menos de mil habitantes (3, 6, y 13, ubicadas en el centro-norte del departamento). Además, 8 de las 13 tienen tasas de crecimiento intercensal negativas, con valores elevados en la 3 (Carlos Reyles) y la 5 (San Jorge).

Mapa 1: Secciones censales de Durazno



Fuente: Elaboración propia en base a INE (2011)

Tabla 4: Población en hogares particulares, viviendas y tasa anual de crecimiento según sección censal

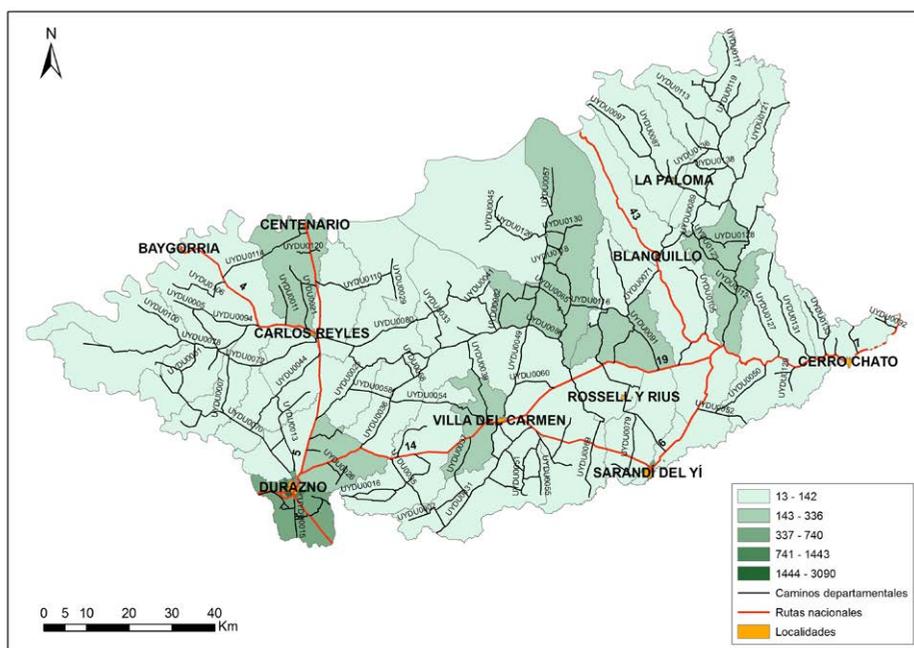
	Población en hogares particulares	Hogares particulares	Viviendas particulares	Tasa media anual de crecimiento 1996-2011
Total departamental	56.676	19.131	22.927	0,16
Sección censal 1	35.016	11.493	12.859	0,70
Sección censal 2	1.764	607	806	-1,72
Sección censal 3	161	64	95	-2,75
Sección censal 4	2.418	831	1.076	0,12
Sección censal 5	1.063	348	586	-1,80
Sección censal 6	944	321	442	0,32
Sección censal 7	1.941	666	854	-1,34
Sección censal 8	1.299	507	612	0,50
Sección censal 9	7.351	2.599	3.167	0,20
Sección censal 10	1.083	398	591	-1,48
Sección censal 11	1.648	583	875	-0,66
Sección censal 12	1.172	397	513	-1,47
Sección censal 13	816	317	451	-3,00

Fuente: INE-MIDES-UNFPA (2015)

Por su parte, el área rural cuenta con una población de 4.951 personas, representando el 9 % de la población total del departamento, lo cual se ubica por encima del promedio del porcentaje de población rural en el interior del país (8 %).

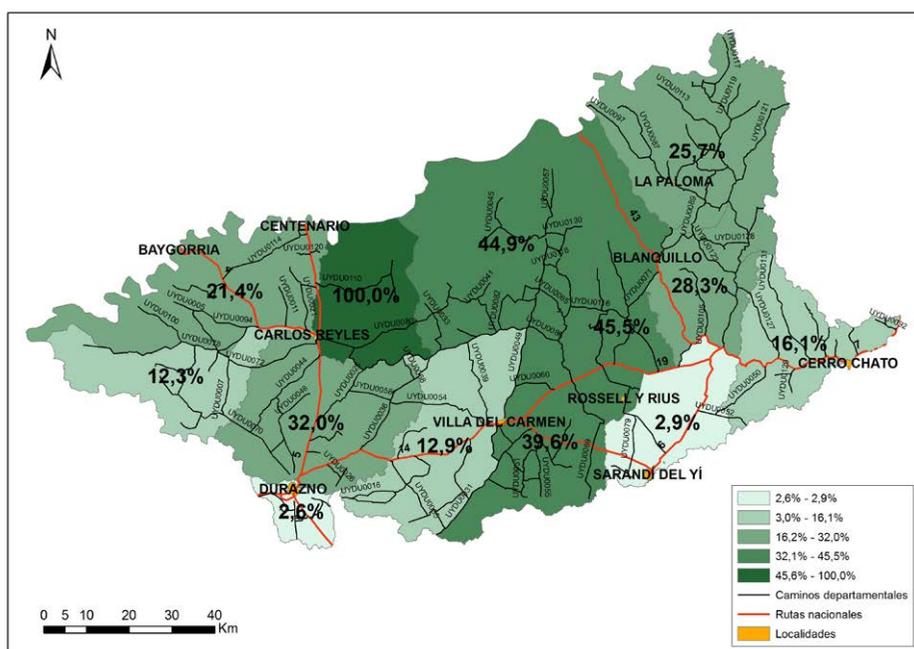
En el mapa 3 se observa la distribución de la población por segmento censal, apreciándose que es en el centro y noreste del departamento donde se ubican los segmentos con los valores más altos.

Mapa 2: Población por segmentos censales



Fuente: Elaboración propia en base a INE (2011)

Mapa 3: Porcentaje de población rural por secciones censales



Fuente: Elaboración propia en base a INE (2011)

Mientras que la distribución de la población por sexo en el medio urbano es homogénea (50 % y 50 %), en el medio rural prevalece la presencia de hombres con un 55 %, en relación a las mujeres (45 %).

Al analizar la población del departamento de Durazno por tramos de edades, se visualizan dos tramos en los cuales ésta disminuye: por un lado, entre los 15 y los 29 años y, por otro, de los 50 años en adelante, siendo la caída más pronunciada en este último caso.

A partir del tramo de los 30 años, los niveles de población no sólo se reestablecen sino que además se incrementan con respecto a los registrados en los años previos a la caída, lo cual podría explicarse por el retorno de las personas a su lugar de origen en una situación de pareja o familia ya constituida. En lo que respecta a la caída que se registra en la población de 50 años y más, ésta puede explicarse por la propia lógica del ciclo de vida de las personas.

En cuanto a la distribución de la población por sexo según tramos de edades, la misma no muestra grandes variaciones, manteniéndose en promedio una distribución de 49 % hombres y 51 % mujeres. En el tramo de edad de 65 años y más es donde se presenta un mayor desnivel, predominando la presencia de mujeres con respecto a los hombres, con una participación del 55 % y 45 % respectivamente.

La distribución de la población por áreas (entre rural y urbana), por su parte, se mantiene también prácticamente constante en todos los tramos de edades siendo, en promedio, del 9 % en el medio rural y del 91 % en el medio urbano. En el caso de la población rural, la misma alcanza su mayor proporción en el tramo de 50 a 64 años, con una participación del 11 %.

La tasa bruta de natalidad (número de nacimientos registrados en el año sobre la población proyectada por 1000 habitantes) fue de 15,05 por mil para Durazno en el año 2015, ubicándose por encima del promedio nacional que fue de 14,11 por mil. La tasa global de fecundidad en Durazno, por su parte, fue de 1,94 hijos por mujer en el año 2015, más alto que el promedio nacional que fue de 1,84 hijos por mujer.

En cuanto a la tasa bruta de mortalidad (número de defunciones registradas en el año sobre la población proyectada por 1000 habitantes), la misma fue de 9,19 para el departamento de Durazno en el año 2015, por debajo del total país que fue de 9,51. La esperanza de vida al nacer en Durazno fue de 77,23 años en el año 2015, igual que el promedio nacional.

Tabla 5: Población de localidades del departamento

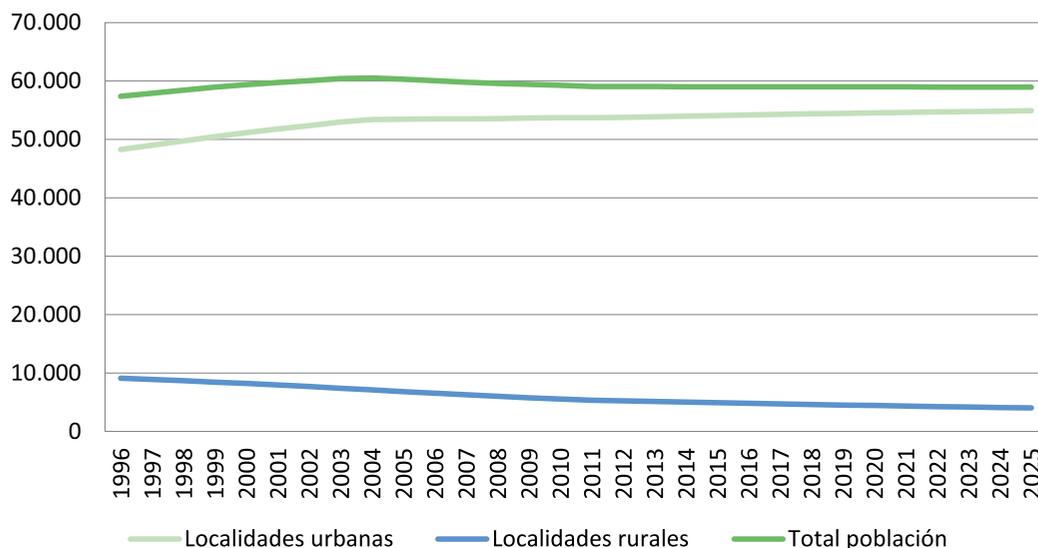
Área y localidad	Total	Hombres	Mujeres
Total departamental	57.084	28.212	28.872
Urbana	52.133	25.406	26.727
Aguas Buenas	86	48	38
Baygorria	161	84	77
Blanquillo	1.084	539	545
Carlos Reyles	976	486	490
Carmen	2.692	1.391	1.301
Centenario	1.136	564	572
Cerro Chato	1.124	550	574
Durazno	34.368	16.604	17.764
Santa Bernardina	1.094	544	550
Feliciano	77	39	38
La Paloma	1.443	706	737
Ombúes de Oribe	89	48	41
Rosell y Rius	72	36	36
San Jorge	502	256	246
Sarandí del Yí	7.176	3.486	3.690
Las Palmas	24	9	15
Pueblo de Álvarez	29	16	13
Rural	4.951	2.806	2.145

Fuente: INE (2011)

En cuanto a la evolución de la población del departamento, se observa que entre los años 1963 y 2011 la misma registró una tasa de crecimiento promedio anual del 1,3 %. Mientras que en el año 1963 habitaban unas 53.635 personas, para el siguiente censo de 1975 la población del departamento se había incrementado en un 3,8 %, alcanzando los 55.699 habitantes. Para los censos de 1985 y de 1996 la población se mantuvo en niveles casi constantes, con una variación negativa de 1,1 % en el primer caso, compensado por una variación positiva del 1,2 % en el segundo. En el censo de 2004 se registra una tasa de crecimiento del 5,6 %, alcanzando los 58.859 habitantes. Para el año 2011 la población del departamento registra una caída del 3 %.

Estos datos permiten proyectar la evolución de la población en los próximos años, como se aprecia en el gráfico 2. La tendencia robusta es la de un escaso crecimiento demográfico del departamento, en el medio urbano en detrimento del rural.

Gráfico 2: Proyección de la población del departamento



Fuente: INE (2011)

Caracterización social

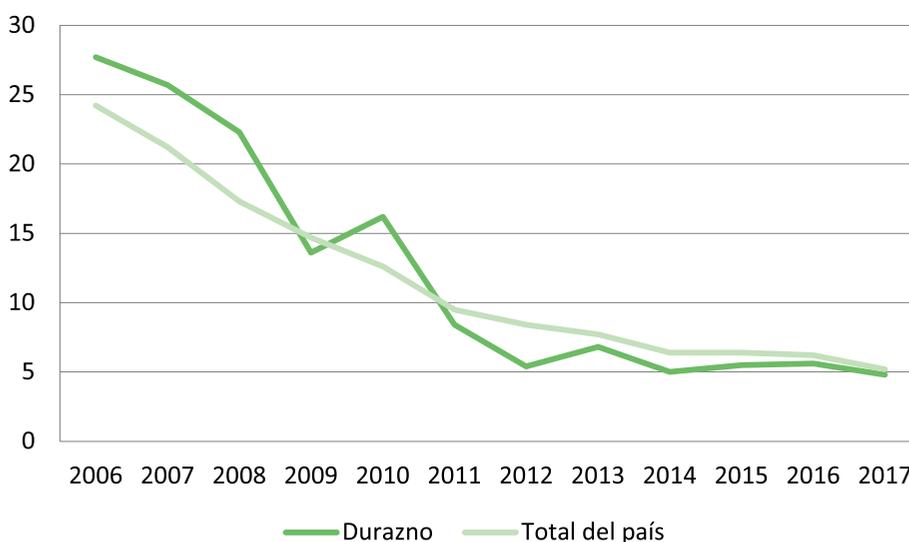
Según datos del INE, en el año 2017 la estimación puntual de la incidencia de la pobreza en los hogares fue de 5,2 % para el total del país y 4,8 % en Durazno. La tendencia desde 2006 ha sido de caída de la pobreza en hogares, medida por ingresos.

Tabla 6: Hogares en situación de pobreza (%), período 2006-2017, Durazno/total del país

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Durazno	27,7	25,7	22,3	13,6	16,2	8,4	5,4	6,8	5,0	5,5	5,6	4,8
Total del país	24,2	21,2	17,3	14,7	12,6	9,5	8,4	7,7	6,4	6,4	6,2	5,2

Fuente: OTU-OPP en base a ECH (2018)

Gráfico 3: Hogares en situación de pobreza (%), período 2006-2017, Durazno/total del país



Fuente: OTU-OPP en base a ECH (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 análisis por departamento permite observar que Durazno presenta un nivel de desigualdad 0,356 ubicándose por debajo del promedio nacional (0.384).

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

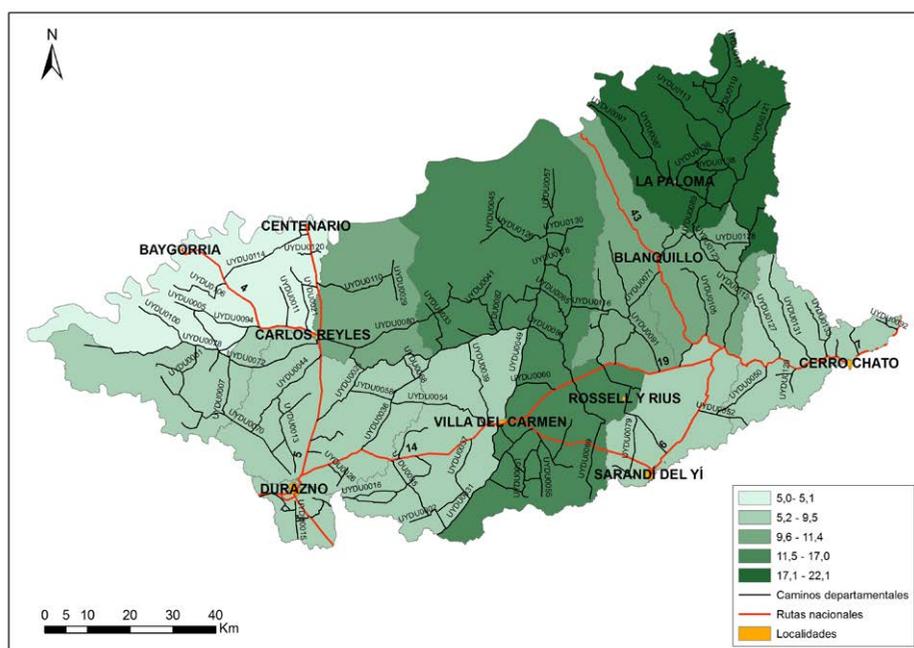
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Durazno	0,405	0,403	0,388	0,401	0,379	0,322	0,348	0,356
Total del país	0,455	0,456	0,439	0,438	0,425	0,403	0,379	0,384

Fuente: Elaboración propia en base a datos de OTU-OPP (2018)

El índice de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) mide la falta de acceso de la población a determinados bienes y servicios que se consideran críticos para el desarrollo humano, como son: el acceso a una vivienda decorosa, energía eléctrica, agua potable, servicios sanitarios, artículos de confort y acceso a la educación. El 42 % de la población que vive en hogares particulares en el departamento de Durazno se caracteriza por poseer al menos una NBI (38,4 % pertenece al medio urbano y el restante 3,6 % al medio rural). Por otra parte, el 37,5 % de los hogares particulares presenta al menos una NBI y el 7,7 % de los mismos al menos tres NBI.

En el medio rural, la mayor cantidad de segmentos censales en los cuales se concentran hogares con el menos tres NBI, se ubican en el centro y este del departamento, destacándose los pertenecientes a las secciones censales 13 (Las Palmas) y 7 (La Paloma).

Mapa 4: Porcentaje de hogares rurales con al menos tres NBI por secciones censales



Fuente: Elaboración propia en base a INE (2011)

Al analizar la población de Durazno por los principales indicadores educativos se encuentra que la tasa de analfabetismo para personas de 15 y más años es de 2,2 %, valor que llega a un máximo de 4,9 % en la sección censal 5 y un mínimo de 0,8 % en la 13 (Las Palmas). En el medio rural el valor es de 2,7 %, y a nivel de localidades el máximo se registra en La Paloma (5,9 %).

Respecto al promedio de años de escolarización de personas de 25 y más años, se aprecia que la media departamental es 7,9, con un rango de variación a nivel de secciones de 6,0 (en la sección 5) y 8,5 (en la 1 y la 2). En el medio rural el valor alcanzado es 6,9, y a nivel de localidades el máximo se registra en Santa Bernardina (9,2) y el mínimo en Rosell y Rius (5,3).

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

En cuanto al porcentaje de personas de 15 y más años con al menos primaria completa, el promedio departamental llega a 84,6 %, alcanzando el mínimo en la sección 7 (La Paloma, 70,4 %) y el máximo en la 1 (capital departamental y alrededores, 88,1 %). En el medio rural el promedio es 77,1 % y a nivel de localidades el valor más bajo se registra en La Paloma (68,2 %) y el más alto en Baygorria (95,5 %).

Tabla 8: Principales indicadores de educación según sección censal de Durazno

	Tasa analfabetismo (personas de 15 años y más)	Promedio de años de educación (personas de 25 años y más)	Promedio de años de educación (personas de 25 a 29 años)	% personas de 15 años y más con al menos primaria completa	% personas de 18 años y más con al menos ciclo básico completo
Total departamental	2,2	7,9	8,9	84,6	43,8
Sección censal 1	1,6	8,5	9,3	88,1	50,8
Sección censal 2	1,6	8,5	9,7	86,1	45,7
Sección censal 3	2,2	6,2	8,3	78,4	15,9
Sección censal 4	2,8	6,9	8,3	81,7	29,2
Sección censal 5	4,9	6,0	7,5	78,3	17,9
Sección censal 6	2,7	6,7	7,8	79,4	28,6
Sección censal 7	5,3	6,1	7,8	70,4	25,5
Sección censal 8	3,9	6,4	8,7	73,0	29,4
Sección censal 9	3,1	7,2	8,6	79,4	38,1
Sección censal 10	3,6	6,1	7,6	76,3	19,9
Sección censal 11	2,0	7,1	7,7	82,7	34,7
Sección censal 12	2,4	6,5	7,6	78,4	26,4
Sección censal 13	0,8	6,6	8,1	77,1	29,9

Fuente: INE-MIDES-UNFPA (2015)

Finalmente, el promedio departamental de personas de 18 años o más con al menos Ciclo Básico completo, es de 43,8 %. Es en este indicador donde se observa mayor variabilidad a nivel de las secciones y localidades. Todas las secciones censales a excepción de la 1, se ubican por debajo del promedio departamental, en un rango que va desde 15,9 % (sección 3) hasta 41,7 (sección 2). Las localidades que están muy por debajo de este porcentaje y no llegan a la mitad de la media global son: Rosell y Rius y poblaciones menores (12,8 %), Aguas Buenas (14 %), San Jorge (18,2 %). En el medio rural el valor del indicador es 28,5 %.

Tabla 9: Principales indicadores de educación por localidad censal del área rural de Durazno

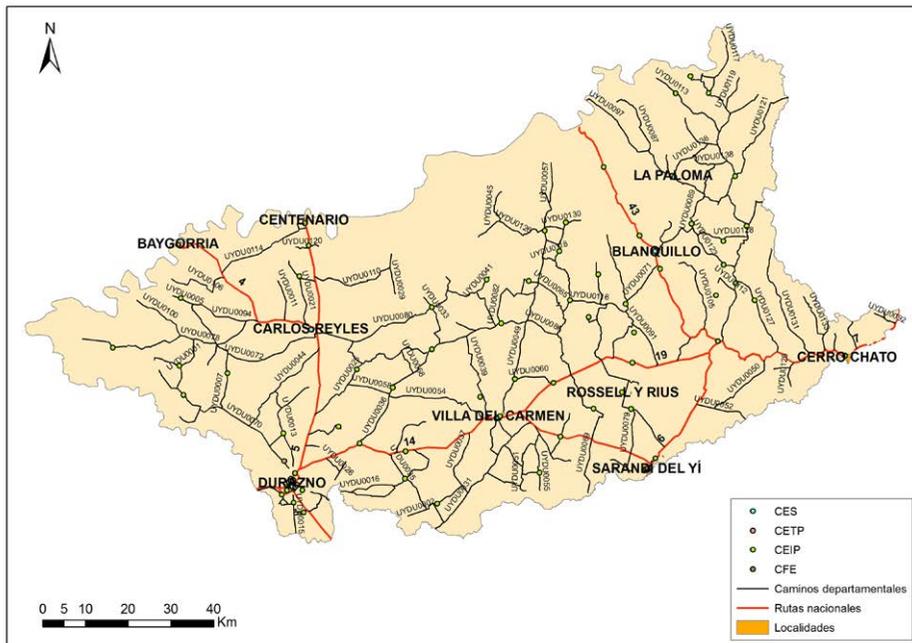
	Tasa analfabetismo (personas de 15 años y más)	Promedio de años de educación (personas de 25 años y más)	Promedio de años de educación (personas de 25 a 29 años)	% personas de 15 años y más con al menos primaria completa	% personas de 18 años y más con al menos ciclo básico completo
Aguas Buenas	0,0	6,0	6,7	87,1	14,0
Baygorria	0,7	8,7	9,1	95,5	62,1
Blanquillo	1,7	6,8	8,1	78,3	32,7
Carlos Reyles	1,9	6,4	7,7	78,0	25,9
Carmen	3,3	6,7	8,0	79,5	27,5
Centenario	2,2	7,0	7,7	82,4	34,2
Cerro Chato	4,2	6,4	8,8	71,5	29,0
Durazno (agrupamiento)	1,6	8,5	9,4	88,2	51,1
Durazno	1,6	8,5	9,3	88,2	51,0
Santa Bernardina	1,0	9,2	10,1	89,7	54,4
Feliciano	5,7	6,4	8,2	84,9	29,2
La Paloma	5,9	5,8	7,4	68,2	23,8

	Tasa analfabetismo (personas de 15 años y más)	Promedio de años de educación (personas de 25 años y más)	Promedio de años de educación (personas de 25 a 29 años)	% personas de 15 años y más con al menos primaria completa	% personas de 18 años y más con al menos ciclo básico completo
Ombúes de Oribe	5,8	7,1	6,8	85,5	36,1
Rosell y Rius	8,2	5,3	5,3	69,4	12,8
San Jorge	6,2	5,8	7,5	76,2	18,2
Sarandí del Yí	3,0	7,2	8,6	79,4	38,4
Localidades menores	0,0	5,5	8,0	68,3	12,8
Rural	2,7	6,9	8,3	80,8	28,5

Fuente: INE-MIDES-UNFPA (2015)

El departamento cuenta con 84 establecimientos de educación primaria, de los cuales el 95 % son públicos. Una particularidad a destacar en este punto es que el 69 % de los establecimientos de educación primaria públicos son rurales. A su vez, el departamento cuenta con 19 centros educativos para Ciclo Medio Básico, 15 para Ciclo Medio Superior y cuenta con la UTEC a nivel terciario universitario. Un aspecto a destacar en este punto es la presencia de 1 escuela con Ciclo Básico Rural, 8 escuelas técnicas para Ciclo Básico y 4 escuelas técnicas para Ciclo Medio Superior.

Mapa 5: Centros educativos del departamento



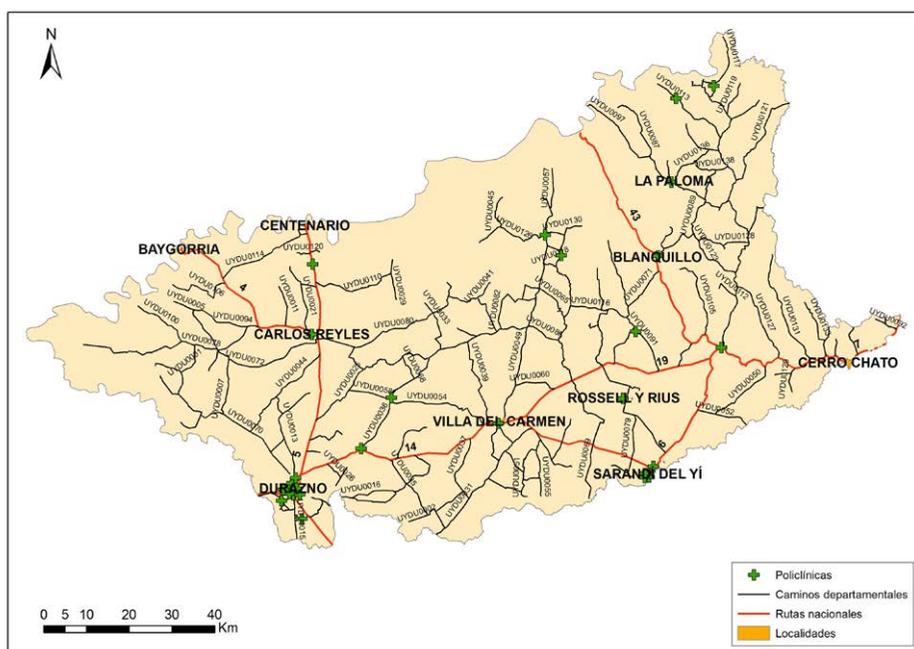
Fuente: Elaboración propia en base a ANEP (2015)

La mayor parte de los estudiantes matriculados en el departamento pertenecen a la administración pública: en Primaria el 89 % (y, de estos últimos, el 91 % pertenecen al medio urbano); en Ciclo Medio Básico el 59 %; en Ciclo Medio Superior el 74 % y en el nivel Terciario Universitario el 100 % (ya que el único establecimiento que hay es público). Por otra parte, la cantidad de estudiantes matriculados en la escuela con Ciclo Básico Rural son 28.

En lo que respecta a los servicios de salud del departamento, la Administración de los Servicios de Salud del Estado (ASSE) es responsable del Hospital de Durazno “Dr. Emilio Penza”, ubicado en la ciudad de Durazno. El hospital tiene aproximadamente 28.000 afiliados; posee cinco salas de internación con una capacidad de 80 camas, entre ellas, 12 asignadas al Servicio de Salud Mental. Asimismo, cuenta con un servicio de emergencia con 4 boxes para atención, área crítica, área de reanimación y área para oxigenoterapia.

Además del hospital público, Durazno cuenta con una gran cantidad de policlínicos dispersos a lo largo del territorio. Respecto de los policlínicos dependientes de la Red de Atención Primaria (RAP) se pueden distinguir entre urbanos y rurales. Los policlínicos rurales, son Puesto de Ronda Rural La Alegría, Puesto de Ronda Rural Cuchilla de Ramírez, Policlínica La Paloma, Policlínica Blanquillo, Puesto de Ronda Rural Chileno, Policlínica Rossell y Rius, Puesto de Ronda Rural Puntas de Malbajar, Policlínica San Jorge, Puesto de Ronda Rural Aguas Buenas, Policlínica Villa del Carmen, Puesto de Ronda Rural Ombúes de Oribe, Puesto de Ronda Rural Pueblo Álvarez, Policlínica Centenario, Policlínica Carlos Reyes, Puesto de Ronda Rural La Lanera, Puesto de Ronda Rural La Curva, Puesto de Ronda Rural Batoví.

Mapa 6: Centros de salud del departamento



Fuente: Elaboración propia en base a MSP (2015)

En lo que respecta a Instituciones de Asistencia Médica Colectiva (IAMC), en el departamento de Durazno se encuentra el Centro de Asistencia Médica de Durazno (CAMEDUR). El mismo cuenta con presencia en todos los centros poblados del departamento y en el país a través de la cobertura FEMI. Al respecto, dentro del departamento de Durazno cuenta con locales de atención en policlínicas centralizadas de Durazno, el Sanatorio Durazno y las policlínicas de Sarandí del Yí, Villa del Carmen, Blanquillo, La Paloma, Carlos Reyes, Centenario y San Jorge.

Caracterización económica

Durazno muestra un perfil productivo poco diversificado, con una alta concentración en actividades primarias (como la ganadería, forestación y agricultura) y algunas pocas agroindustrias, que en su mayoría están constituidas por una única empresa relevante, como el caso de la industria lanera y la industria frigorífica.

Si bien la estructura de participación del producto interno bruto (PIB) de Durazno sobre el PIB total del país es de las más bajas en el ranking departamental (1,3 % promedio anual), ocupando la posición 17 en el año 2011, es de destacar que se ha mantenido estable durante el período, e incluso su participación ha incrementado un 0,1 % en el último año, a pesar de la variación positiva (del 5,2 %) registrada en el PIB total ese mismo año. Ello se puede explicar al analizar el comportamiento de los departamentos durante el período 2008-2011, donde se observa que hay un grupo de ellos que crecen por encima de la media (18,2 %), entre ellos, Durazno, presentando una variación del índice de Volumen Físico del PIB departamental acumulada del 21,4 %.

La composición sectorial del Valor Agregado Bruto (VAB) es un indicador de la estructura productiva de cada departamento. Muestra el peso porcentual de cada sector de actividad en el total del VAB producido en el departamento. Es así que para analizar la estructura productiva de cada uno de los sectores de actividad así como su evolución, se toma como referencia el VAB sectorial del departamento. Durazno presenta una estructura productiva especializada en el sector primario, ya que más del 30 % del VAB es de origen primario (31,5 %). El sector secundario es muy reducido (22,5 %) y el sector terciario cuenta con una participación más baja (46 %) que la media del país (64,7 %).

A pesar del escaso desarrollo industrial que presenta Durazno, se posicionó entre los departamentos con mayor crecimiento del PBI entre los años 2008 y 2011, con un aumento del 21,4 %. La mayor incidencia la tuvo el sector terciario gracias al dinamismo del comercio, transporte, hoteles y restaurantes (32,9 %). El sector secundario, por su parte, creció un 28 %, y las actividades primarias un 19 %.

Tabla 10: Aportes de cadenas al PIB departamental

Sectores	Aporte al PIB
Primarias	31,5
Secundarias	22,5
Comercio, transporte, hoteles y restaurantes	13,0
Administración pública, enseñanza y salud	18,2
Otros servicios	14,8
Total	100

Fuente: OPP (2017)

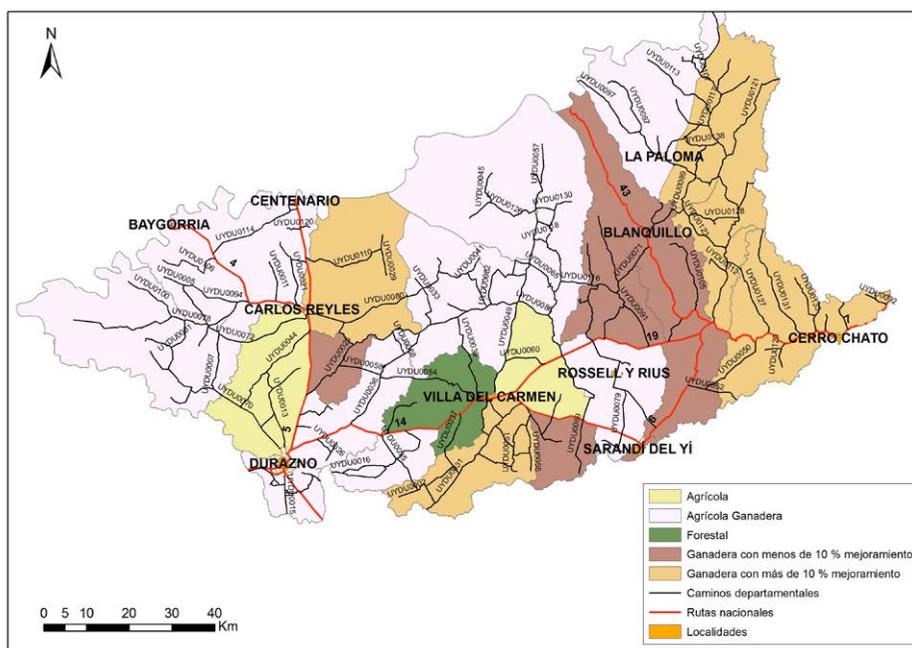
Según datos publicados por el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca (MGAP), la actividad agropecuaria ganadera ocupa casi la totalidad de su territorio. En el año 2015 Durazno ocupa la 5ª posición del ranking departamental en cantidad de cabezas de ganado vacuno (con un total de 854 mil cabezas) y también la 5ª en cantidad de cabezas de ovinos (con un total de 463 mil cabezas). En ambos casos representa el 7 % del stock de vacunos y ovinos de todo el país.

Según datos del Censo General Agropecuario 2011, la superficie total del país dedicada a la forestación es del orden de las 1.200.000 hectáreas. El departamento de Durazno, por su parte, cuenta con unas 60.000 hectáreas plantadas, lo que equivale a un 5 % del total (ocupando el 7º lugar a nivel nacional en cantidad de hectáreas dedicadas a la actividad forestal).

Asimismo, Durazno muestra una alta concentración de servicios vinculados a las actividades del agro. Cuando se analizan diversas regiones agrupadas por actividades de producción, se observa la distribución entre las regiones ganaderas, agrícolas extensivas de secano, arroceras, lecheras, forestal y de agricultura intensiva. La superficie que acumula cada región indica la importancia absoluta y relativa de las mismas dentro de cada departamento del país. En la región suroeste del departamento se desarrollan actividades en el sector textil (destacándose en este último caso la empresa Lanás Trinidad).

El mapa 7 muestra la distribución de la producción agropecuaria en el departamento de Durazno.

Mapa 7: Regiones agropecuarias de Durazno



Fuente: Elaboración propia en base a MGAP (2016)

En el caso de las regiones agrícolas extensivas de secano² –básicamente cereales y oleaginosas– el criterio de inclusión para esta actividad se condiciona a porcentajes de área agrícola superiores a 5 %. En el caso de Durazno, la proporción de superficie agrícola, si bien ha aumentado en la última década, presenta en su mayor parte registros por debajo del 20 %.

El carácter ganadero está determinado por una baja proporción de las áreas de los demás rubros, tanto para extensivos (lechería menos de 20 %, forestación menos de 15 %, agricultura secano menos de 5 %), y los intensivos menos del 3 %. La de mayor dimensión corresponde a la actividad ganadera con más de 10 % de mejoramientos forrajeros: presenta asociación con el arroz o la agricultura de secano. Le sigue la ganadería vacuna extensiva, con bajos niveles de mejoramientos forrajeros (menos de 10 %).

Las regiones forestales son aquellas cuya superficie forestada supera el 15 % de lo agropecuario y los demás rubros agrícolas intensivos sumados acumulan menos del 10 %.

Muchas de las actividades relacionadas al servicio se concentran en la zona suroeste del departamento. Entre ellas se destacan las relacionadas al turismo, a los servicios de transporte de carga y de pasajeros, así como centros comerciales.

En relación a la dotación de capital humano y social, el estudio de Rodríguez Miranda (2014)³ muestra los siguientes datos para Durazno.

Tabla 11: Indicadores de capital social departamental

Indicadores de capacidad endógena para el desarrollo local	Posición en el ranking	Desempeño relativo	Valor alcanzado
Capital social e institucional local			
Organización gremial y sindical (Gre)	10º	Intermedio	11,0 %
Cultura, deporte y esparcimiento (CDE)	9º	Intermedio	8,3 x 1.000 hab.
Órganos de publicaciones periódicas (Pub)	7º	Bueno	1,01 x 1.000 hab.
Medios de comunicación radial (Rad)	16º	Medio-bajo	0,07 x 50 km ²
Menores condiciones de deterioro del capital social (DKS)	10º	Intermedio	0,52

Fuente: Rodríguez Miranda (2014)

² Regiones Agropecuarias (2015, MGAP)

³ 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)

Según el estudio de referencia, las condiciones de capital social, en general, sitúan a Durazno en posiciones intermedias en el ranking entre departamentos, salvo en el caso de órganos de publicaciones periódicas en el que se posiciona algo mejor (entre los departamentos con mejor desempeño) y en cobertura de medios radiales en el que se ubica entre los últimos lugares.

Tabla 12: Indicadores de capital humano departamental

Indicadores de capacidad endógena para el desarrollo local	Posición en el ranking	Desempeño relativo	Valor alcanzado	Promedio país
Capital humano				
Capital Humano básico (KHb)	14º	-	0,66	-
Asistencia a la educación	8º	Bueno	77,0 %	76,9 %
Población que alcanza segundo ciclo de secundaria o nivel similar	18º	Malo	36,5 %	48,1 %
Población con primaria completa	12º	Medio-bajo	84,3 %	87,5 %
Capital humano especializado				
Dotación relativa de personas con formación terciaria (KHe1)	19º	Muy malo	28,3 x 1,000 hab.	-
Dotación relativa de personas con formación técnica (KHe2)	8º	Bueno	64,1 x 1,000 hab.	-
Dotación relativa de personas con formación en ciencias "duras" (KHe2)	14º	Medio-bajo	2,6 x 1,000 hab.	-

Fuente: Rodríguez Miranda (2014)

Como se desprende de la tabla 12, el departamento muestra ciertas restricciones dentro del contexto nacional. Si bien se destaca el buen resultado obtenido con la tasa de asistencia a la educación, no obstante se ubica en el último lugar en el indicador de la población que alcanza segundo ciclo de secundaria. En lo que respecta a la población con primaria completa, se ubica en un lugar intermedio-bajo. Por su parte, el indicador dotación relativa de personas con formación terciaria ocupa el último lugar. Sin embargo, en dotación relativa de personas con formación técnica muestra un buen desempeño. Por otro lado, es uno de los departamentos con menor cantidad de profesionales formados en ciencia "duras" por mil habitantes, mostrando una posición de intermedia a baja.

Finalmente, dentro de esta caracterización económica del departamento, se hará mención a los puntos de interés turístico en el medio rural. Según datos del Ministerio de Turismo para el año 2015, la zona centro del país (que incluye a los departamentos de Durazno, Flores y Florida) como destino, es la que presenta los niveles más bajos de visitantes (223.060), representando un 6 % del total de visitantes en el año.

La oferta de turismo en el departamento de Durazno está orientada básicamente hacia el turismo rural vinculado a las estancias ecológicas, una modalidad pensada para personas que disfrutan del contacto con la naturaleza, la vida rural y la cultura autóctona del país.

Caracterización política

En mayo del año 2015 es elegido intendente de Durazno por tercera vez el Lic. Carmelo Vidalín Aguirre, perteneciente al Partido Nacional(PN).

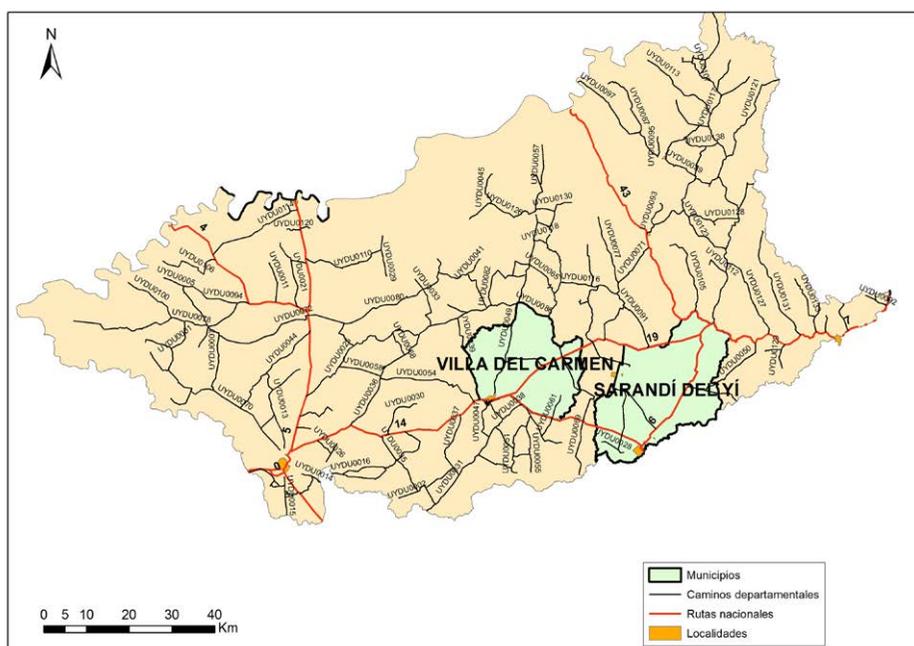
La Junta Departamental está integrada por 21 ediles del PN, 9 del Frente Amplio (FA) y uno del Partido Colorado (PC).

Por otra parte, los representantes del departamento de Durazno ante la Cámara de Diputados de la República Oriental del Uruguay son el Ing. Benjamín Irazábal (PN) y el Sr. Martín Tierno (FA).

El organigrama de la Intendencia de Durazno (IDD) está compuesto por el intendente Departamental como autoridad máxima. Le siguen, en orden de jerarquía, el Secretario General y, por debajo de éste se encuentran, al mismo nivel las direcciones de los departamentos de Administración, Hacienda, Servicios y Medio Ambiente, Obras, Promoción Social, Desarrollo y Coordinación General.

En el departamento de Durazno hay dos municipios, el de Sarandí del Yí y el de Villa del Carmen.

Mapa 8: Municipios del departamento



Fuente: Elaboración propia

Tabla 13: Municipios, población y alcaldes

Municipio	Población	Alcalde	Partido
Sarandí del Yí	7.389	Mario César Pereyra Pérez	Partido Nacional
Villa del Carmen	2.891	Núber Omar Medina Carrasco	Partido Nacional

Fuente: OPP (2017)

El municipio Sarandí del Yí se encuentra localizado en la zona sureste del territorio. Tiene una superficie total de 656,2 km² y una población de 7.389 habitantes, lo que lleva a que la densidad de población sea de 11,3 hab/km². Un 97,1 % de la población del municipio es urbana. La única localidad de este municipio es la ciudad de Sarandí del Yí.

El municipio Villa del Carmen, por su parte, se encuentra localizado en la zona central del departamento de Durazno. Tiene una superficie total de 479,2 km² y una población de 2.891 habitantes, lo que lleva a que la densidad de población sea de 6 hab/km². Un 93,1 % de la población del municipio es urbana. La única localidad de este municipio es Villa del Carmen.

Caracterización vial del departamento

Descripción de la red

El departamento de Durazno es atravesado por seis rutas nacionales de la red de carreteras a cargo del MTOP, tanto la capital como los dos municipios del departamento reciben rutas nacionales desde al menos dos direcciones.

Tabla 14: Clasificación de la Red Vial Nacional (RVN) en Durazno (km)

Corredor internacional	Red primaria	Red secundaria	Red terciaria	Total
79	0	281	0	360

Fuente: MTOP (2016)

La ruta nacional número 5 es el componente principal de esta red, conectando a la capital departamental hacia el norte con las localidades de Carlos Reyles y Centenario y las ciudades de Paso de los Toros, Tacuarembó y Rivera y subsecuentemente con la República Federativa del Brasil, mientras que tomando por la ruta 30 conecta con la ciudad de Tranqueras y con Artigas y luego tomando por la 26 hacia el litoral del país. Hacia el sur esta ruta provee conectividad con Florida, Canelones y finalmente Montevideo.

El departamento es también atravesado de sur a norte por la ruta 6, que nace en Montevideo y llega hasta Sarandí del Yí, en el límite entre Florida y Durazno. En el empalme entre las rutas 6 y 19 nace la ruta 43 que conecta a Blanquillo con San Gregorio de Polanco (mediante una balsa del MTOP) y luego hacia la ruta 5 nuevamente.⁴

Tabla 15: Clasificación RVN en Durazno según tipo de pavimento (km)

Hormigón	Concreto asfáltico	Tratamiento bituminoso	Imprimación reforzada	Tosca	Total
2	121	112	0	125	360

Fuente: MTOP (2016)

De forma transversal recorre el departamento la ruta 19 desde Cerro Chato hasta el empalme con la ruta 14, en las cercanías de la localidad de El Carmen, mientras que la ruta 14 también lo hace desde Sarandí del Yí, pasando por El Carmen, la ciudad de Durazno y luego continuando hacia Trinidad, luego de la cual se extiende hasta el litoral del río Uruguay a través del departamento de Soriano y posteriormente la ruta 21.

La ruta 4 conecta a la localidad de Carlos Reyles con el departamento de Río Negro.

El departamento posee una red vial rural con una distribución relativamente uniforme, con una ligera tendencia a ser más densa sobre el sur; básicamente son caminos de tosca que articulan la red de rutas nacionales que atraviesan el departamento.

Tabla 16: Características de caminería rural de Durazno

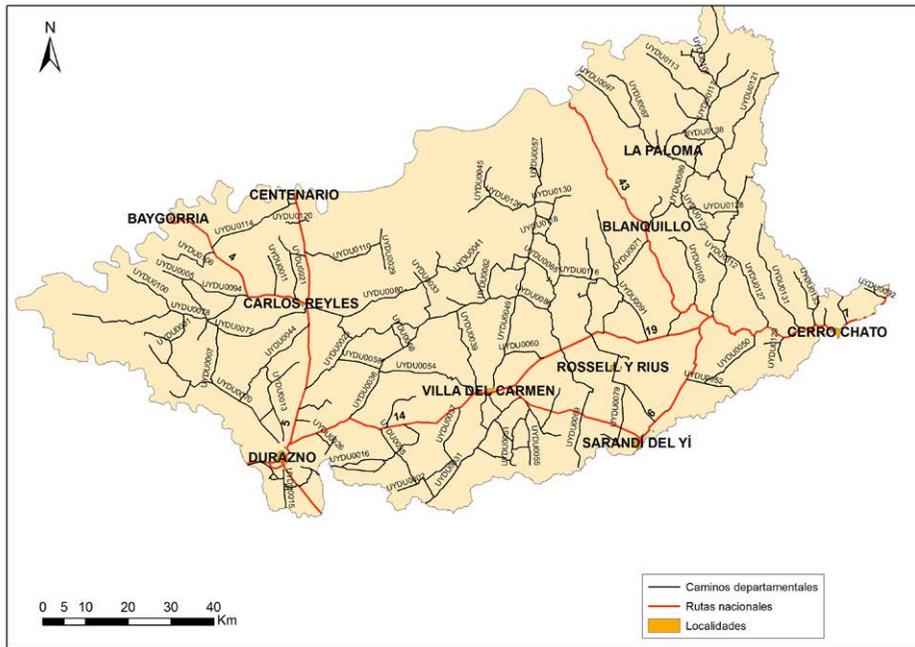
Indicador	Unidad	Valor
Longitud de caminos	km	2.314
Densidad de caminos	km/km ²	0,217
Área por km caminería	km ² /km	4,61
Densidad rutas incluidas	km/km ²	0,248
Área por km con rutas	km ² /km	4,03

Fuente: Elaboración propia

En cuanto a la jerarquización de la red, la IDD tiene clasificados los caminos en “departamentales”, que son los más importantes de la red, debido a que son los que canalizan más tránsito y de “penetración” los restantes.

⁴ Actualmente la ruta 6 desde Sarandí del Yí en adelante es jurisdicción departamental.

Mapa 9: Red vial de Durazno



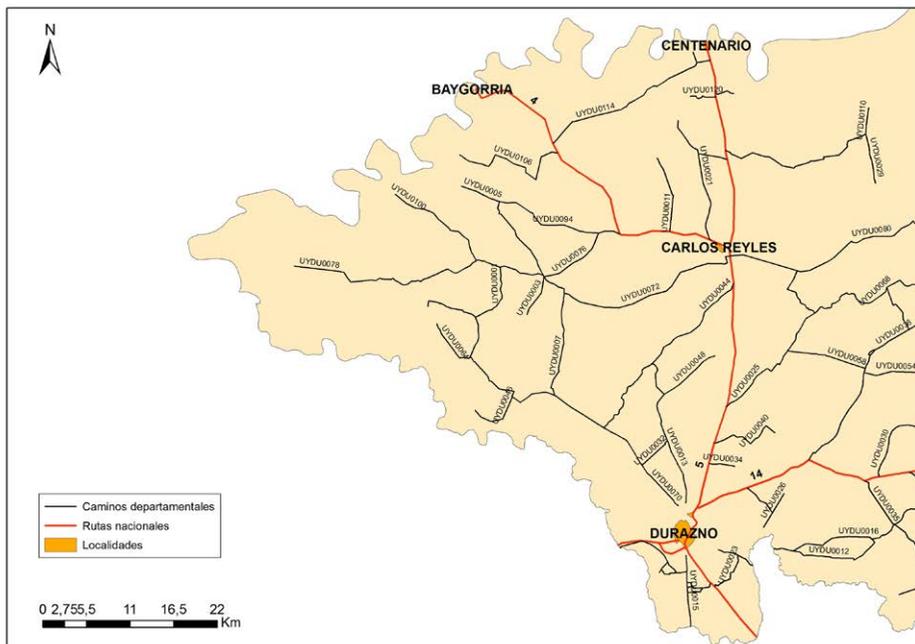
Fuente: Elaboración propia

Para un mejor estudio de la caminería, se divide el departamento en distintas zonas geográficas que permiten abordar cada una de acuerdo a sus particularidades.

a) Caminería al oeste de la ruta nacional número 5

La caminería en esta zona del departamento se presenta con una densidad similar a la del resto del departamento pero tiene la particularidad de estar confinada por el río Negro, el río Yí y la ruta nacional número 5.

Mapa 10: Red de caminería departamental y nacional al oeste de la ruta nacional número 5

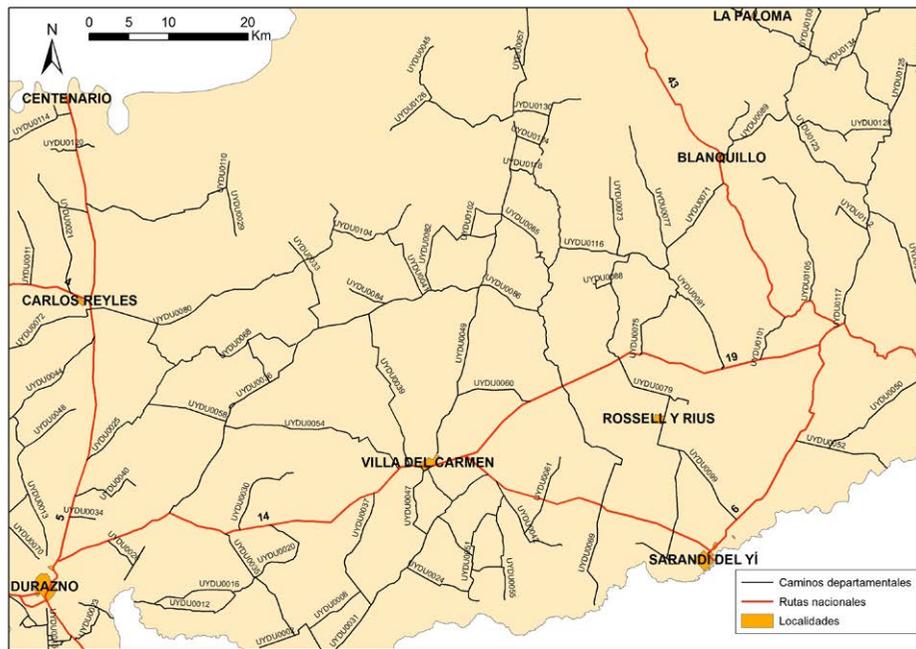


Fuente: Elaboración propia

b) Caminería en la zona central del departamento

La caminería en esta zona se caracteriza por configurar una red que confluye a las diversas rutas nacionales que la atraviesan, y, en cierta forma, delimitan: las rutas 5, 6, 14, 19 y 43. Su densidad es más marcada hacia el sur, pues hacia el norte el lago de la represa Gabriel Terra impide una configuración especialmente densa.

Mapa 11: Red de caminería departamental y nacional en la zona central de Durazno

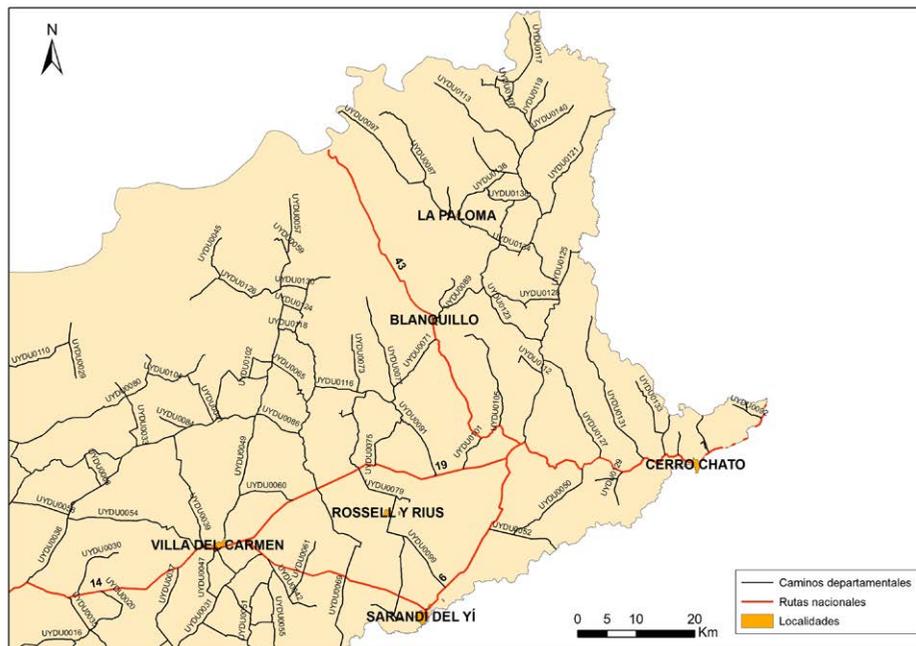


Fuente: Elaboración propia

c) Caminería en la zona este del departamento

Esta zona, al este de las rutas 43 y 19, presenta características similares a la de la zona central, salvo que hacia el norte se encuentra con un menor espejo de agua en el río Negro, lo que permite una mejor penetración en el territorio.

Mapa 12: Red de caminería departamental y nacional al este de la ruta nacional número 5



Fuente: Elaboración propia

Caracterización del transporte que usa la caminería departamental

El transporte colectivo público tiene una relevancia media para la caminería rural de Durazno, se estima que son unas doscientas cincuenta personas las que utilizan el servicio diariamente.

Las redes de cargas que atraviesan el departamento se articulan en torno a diferentes ejes según el tipo de producción, de la siguiente forma:

La producción de granos del departamento se canaliza hacia Nueva Palmira por las rutas 5 al norte, 14 y 19 (además de usar los tramos necesarios de caminería), mientras que al puerto de Montevideo lo hacen de la misma forma pero tomando hacia el sur por la ruta 5 en vez de hacia el norte.

En cuanto a la producción de madera para celulosa, actualmente ésta se transporta hacia el litoral del río Uruguay y Río de la Plata por las rutas 5, 14, 19 y 43, para concentrarse luego en la ruta 14 a la altura de la ciudad de Durazno.

La producción de leche tiene como eje la ruta nacional número 5 y se luego deriva a la planta de CONAPROLE pocos kilómetros al norte de la ciudad de Florida.

Las rutas mencionadas en el punto anterior son a su vez alimentadas por la red departamental. Para el caso de la silvicultura la producción es más intensa en las zonas este y sur del departamento, siguiendo los ejes de las rutas 14 y 43 respectivamente.

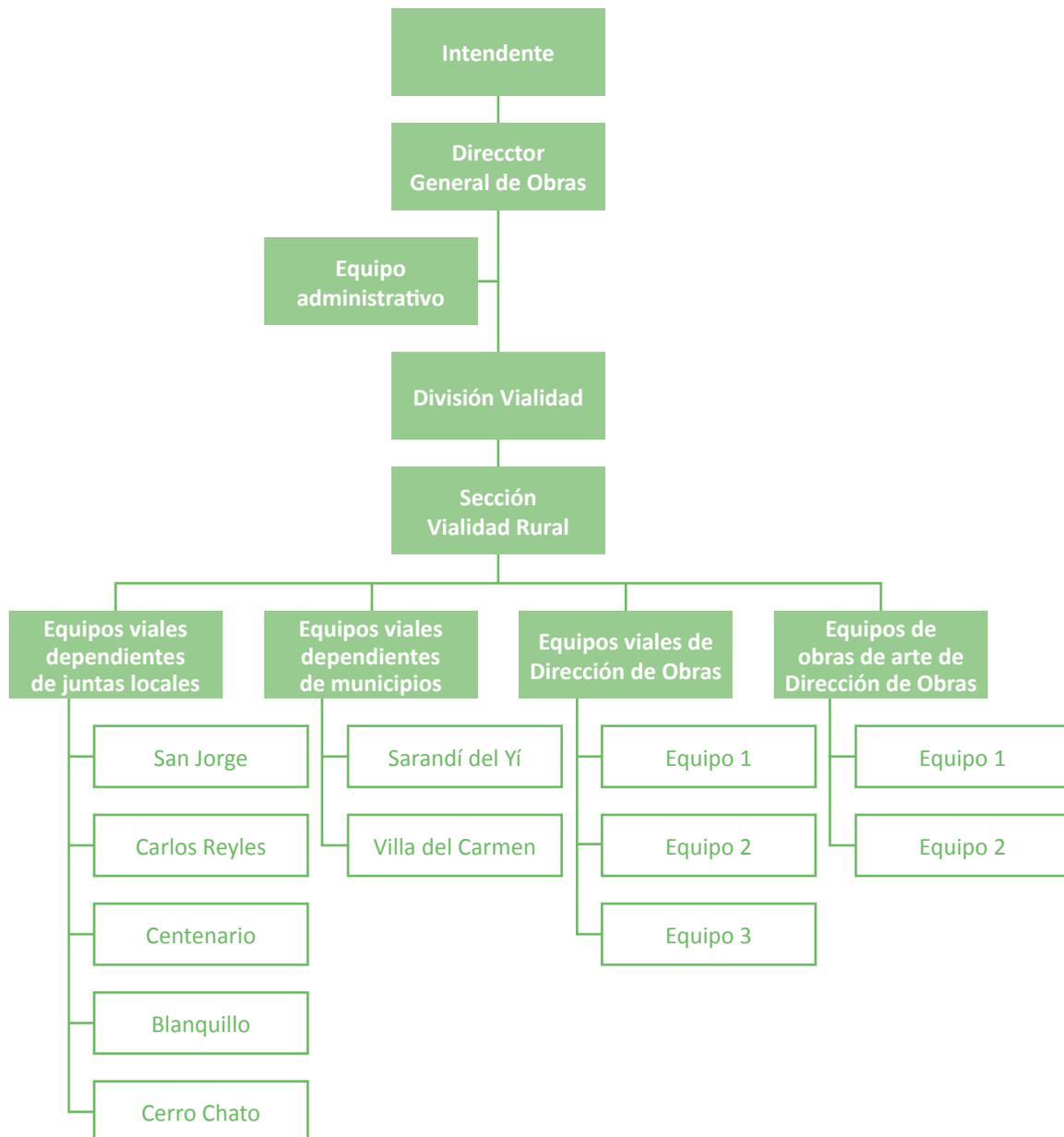
Capacidades del departamento para atender la red vial

La estructura institucional que sostiene las políticas de caminería rural en el departamento está constituida por la Dirección General de Obras, que es la responsable de la planificación, desarrollo y gestión de la red de caminería rural del departamento.

Dentro de ésta existe una división específica destinada a la vialidad, tanto urbana como rural, de la cual depende una sección que tiene bajo su responsabilidad el mantenimiento de la red constituida por pavimentos granulares, con los equipos de la IDD. Las obras por contratación externa se gestionan por su parte como proyectos correspondientes a la Dirección General de Obras.

Todos los municipios y juntas locales tienen equipos de mantenimiento de caminos granulares asignados, los cuales dependen operativamente de éstos, pero técnicamente de la Dirección General de Obras de la IDD.

Gráfico 4: Organigrama de gestión de caminería rural IDD



Fuente: IDD (2017)

No todos los trabajos de mantenimiento ordinario y extraordinario los realizan los equipos de la IDD, sino que también se contratan a privados, siendo esto válido tanto para el mantenimiento y la construcción de pavimentos granulares como de pavimentos con base granular y capa de rodadura en tratamiento bituminoso doble.

El mantenimiento de los equipos se realiza en los propios talleres de la IDD, los cuales conforman una dirección específica que depende directamente del intendente. Esto implica que se deba de realizar una coordinación entre ambas direcciones generales para lograr una alineación en las prioridades respecto de los procesos de mantenimiento del parque de maquinaria.

La IDD utiliza una serie de canteras distribuidas por todo el departamento, la gestión de las cuales está enmarcada en el actual proceso de revisión entre los Gobiernos Departamentales y el Gobierno Nacional.

Para el control de calidad la IDD no cuenta con un laboratorio de análisis de suelos por lo que se utiliza el laboratorio de la DNV ubicado en la capital departamental. A su vez, el control de las obras tercerizadas es realizado por los propios profesionales y sobrestantes de la IDD según lo antes mencionado.

Las estrategias de mantenimiento utilizadas en relación a los caminos de tosca son las soluciones usuales que se utilizan en todo el país: mantenimiento ordinario mediante repafilamiento de los caminos y limpieza de cunetas y alcantarillas, así como mantenimiento extraordinario a través del recargo de material granular.

Los materiales disponibles para estos trabajos son, según la zona del departamento de la que se trate, de origen basáltico (en la zona norte), granítico (en la zona sur) o sedimentario (en lugares puntuales).

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

Respecto de la normativa aplicable a la circulación de camiones en la red, si bien al día de hoy existe y fue aprobada por la Junta Departamental, aún no ha sido aplicada, pues previamente se está consultando con los actores que más carga circulan en la red respecto de la mejor forma de implementarla.

Para del departamento de Durazno se identifican las siguientes empresas que pueden realizar tanto obras viales como obras de arte y registran antecedentes de haber trabajado con la IDD:

- Bamilir S.A.
- Lubinfox S.A.
- Conval S.A.
- Idamil S.A.

El proyecto del Ferrocarril Central, consistente en la renovación de todo el tramo de vía férrea entre Paso de los Toros y el puerto de Montevideo, puede traer afectaciones a la red de caminería rural tanto en materia de volumen y rutas a utilizar por la carga, así como en la necesidad de construcción de pasos a nivel y desnivel.

De la misma forma, el proyecto de construcción de una segunda planta de producción de pasta de celulosa por parte de la empresa finlandesa UPM tendría un impacto relevante en la red de caminería rural del departamento, ya que implica un plan específico de infraestructura a desarrollar conjuntamente por la empresa y el Gobierno Nacional.

Fondos disponibles para la caminería departamental

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

Tabla 17: Fondos para caminería rural, montos (en \$) para el año 2017

DURAZNO			
DESTINO	GOBIERNO NACIONAL	GOBIERNO DEPARTAMENTAL	TOTAL
CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO	29.522.698	12.652.585	42.175.283
REHABILITACIÓN, MEJORA Y OBRAS NUEVAS	24.875.539	10.660.945	35.536.485
TOTAL	54.398.238	23.313.530	77.711.768

Fuente: OPP

Programa Vial Departamental de Durazno

Categorización de la red vial departamental

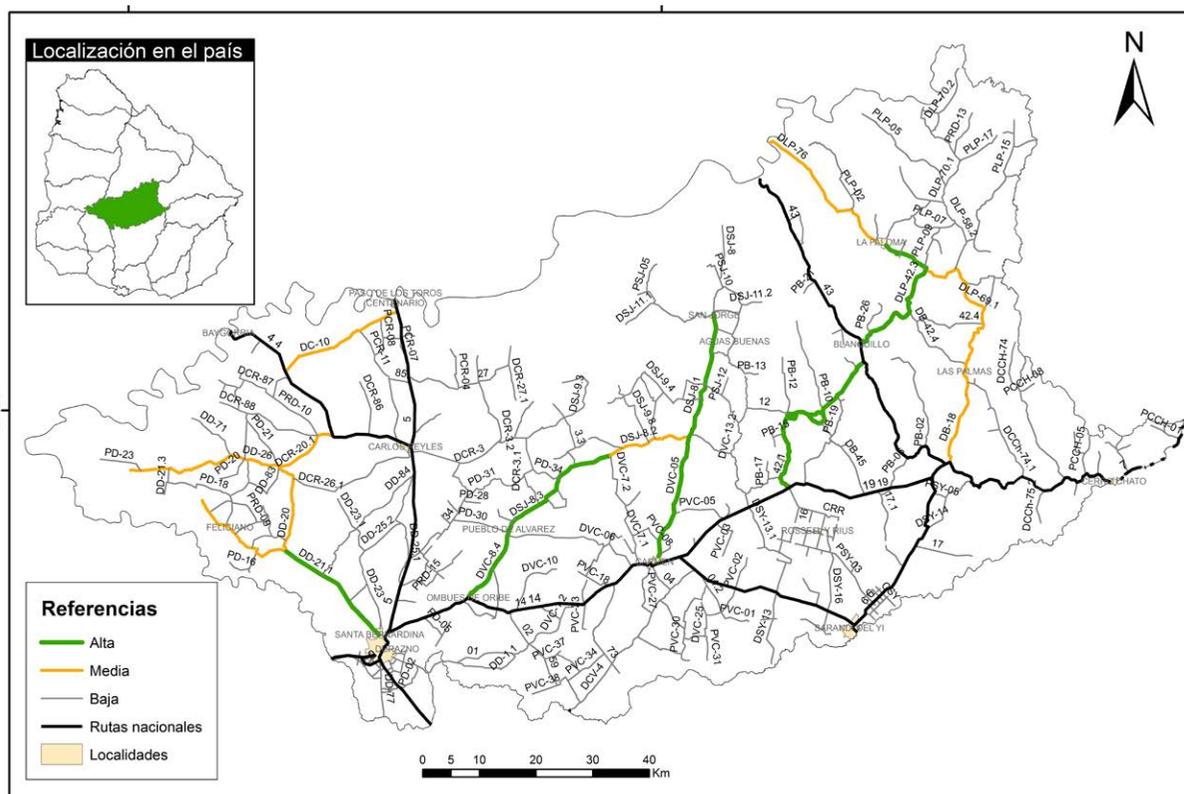
A continuación, se presenta el resultado de la jerarquización y categorización de la red vial departamental. Se detallan los caminos que resultaron con categoría “alta” y “media”, en el entendido de que el resto son de categoría “baja”.

Tabla 18: Categorización de la red vial departamental

TRAMO	Camino	Dim. Social 20 %	Dim. Espacial 30 %	Dim. Económica 50 %	Puntaje indicadores	CATEGORÍA
DLP-42.3	Ruta 42	82,89	88,89	62,11	74,30	Alta
DD-21.1	Camino a Feliciano	23,9	50,0	100,0	69,8	Alta
42.1	Ruta 42	71,7	38,9	76,2	64,1	Alta
DSJ-8.1	Ruta 100	41,6	59,2	71,6	61,9	Alta
DVC-8.4	Ruta 100	41,8	38,9	71,2	55,6	Alta
DSJ-8.3	Ruta 100	49,8	38,9	67,3	55,3	Alta
DVC-05	Camino de los Paraguayos	27,6	64,8	49,8	49,8	Alta
DD-26	Camino de Tapes - Camino Santa María	13,1	5,6	84,8	46,7	Media
DSJ-8.2	Ruta 100	29,6	38,9	47,9	41,5	Media
DB-18	Ruta 6 IDD	25,3	33,3	51,6	40,9	Media
DLP-76	Camino a La Balsa	6,0	11,1	66,3	37,7	Media
DCR-20.1	Camino de Tapes - Camino Santa María	6,9	5,6	68,0	37,0	Media
DLP-58.1	Corredor forestal zona este	12,4	5,6	61,7	35,0	Media
DC-10	Camino del Tala	5,0	58,3	29,7	33,3	Media
DLP-69.1	Ruta 6 IDD	16,1	5,6	49,1	29,4	Media
DD-20	Camino de Tapes - Camino Santa María	12,4	5,6	49,1	28,7	Media
DD-21.2	Camino a Feliciano	7,5	50,0	18,4	25,7	Media

Fuente: Elaboración propia

Mapa 13: Categoría de caminos de Durazno



Fuente: Programa Vial Departamental, OPP-IDD (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 19: Prioridades surgidas del taller

Tramos	Camino - Paso curso de agua	Intervención Propuesta/ Problema a solucionar	Prioridad taller
42.1 - DLP - 42.3	Camino entre La Paloma y Blanquillo	Construcción de puentes	Alta
DSJ 8.1 - DSJ 8.2 - DSJ 8.3 - DVC-8.4	Ruta 100	Construcción de puente	Alta
DD-21.1 - DD-21.2	Camino a Feliciano	Recuperación de tramo y construcción de alcantarillas	Alta
DB-18 - DLP-69.1 - DLP-69.2	Ruta 6 IDD	Mejora de tramo	Media
04 - DCV-4	Ruta 42 al Sur del Carmen	Mejora de tramo	Media
DSY-16	Camino Colonia Rossell y Rius	Mejora de tramo y alcantarillas	Media
DLP-76	Camino a La Balsa	Mejora de tramo	Media
DC-10	Camino El Tala	Mejora de tramo	Baja
DVC 05	Camino de los Paraguayos	Construcción de alcantarillas	Baja
DCR-20.1 - DD-26 - DD-20	Camino de Tapes y Santa María	Mejora de tramo	Baja

Fuente: Elaboración propia

Plan de intervenciones en la red vial departamental

Tabla 20: Plan de intervenciones en la red vial departamental

DURAZNO					
	CAMINO	TRAMOS PVD	Categoría Matriz	Prioridad Taller	Rango TPDA estimado
DU001	Ruta 42	42.1 - DLP 42.3	Alta	Alta	500
DU002	Camino de los Paraguayos	DVC-05	Alta	Baja	300
DU003	Ruta 100	DSJ 8.1 - DSJ 8.2 - DSJ 8.3	Alta	Alta	350
DU004	Camino a Feliciano	DD-21.1	Alta	Alta	450

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 21: Cronograma de inversiones 2018-2027

	CAMINO	TRAMOS PVD	MONTO TOTAL \$
DU001	Ruta 42	42.1 - DLP 42.3	26.235.953
DU002	Camino de los Paraguayos	DVC-05	61.348.060
DU003	Ruta 100	DSJ 8.1 - DSJ 8.2 - DSJ 8.3	151.343.311
DU004	Camino a Feliciano	DD-21.1	83.012.430
	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	9,0	23.235.953	23.235.953	Interv. 1	RA	3.000.000	3.000.000	26.235.953
Interv. 2			-		Interv. 2				
Interv. 3			-		Interv. 3				
Interv. 1	A2	22,6	58.348.060	58.348.060	Interv. 1	RA	3.000.000	3.000.000	61.348.060
Interv. 2			-		Interv. 2				
Interv. 3			-		Interv. 3				
Interv. 1	A2	47,0	121.343.311	121.343.311	Interv. 1	CA	15.000.000	30.000.000	151.343.311
Interv. 2			-		Interv. 2	CA	15.000.000		
Interv. 3			-		Interv. 3				
Interv. 1	A2	22,5	58.012.430	58.012.430	Interv. 1	CA	25.000.000	25.000.000	83.012.430
Interv. 2			-		Interv. 2				
Interv. 3			-		Interv. 3				
			TOTAL \$	260.939.754				61.000.000	321.939.754

AÑO 2018	AÑO 2019	AÑO 2020	AÑO 2021	AÑO 2022	PERÍODO 2018-2022 (\$)	PERÍODO 2023-2027 (\$)	TOTAL \$
-	13.117.977	13.117.977	-	-	26.235.953	-	26.235.953
-	-	30.674.030	30.674.030	-	61.348.060	-	61.348.060
-	-	-	-	75.671.655	75.671.655	75.671.655	151.343.311
-	-	-	-	-	-	83.012.430	83.012.430
-	13.117.977	43.792.007	30.674.030	75.671.655	163.255.669	158.684.085	321.939.754

Ruta 42

Categoría	Alta
Prioridad en taller	Alta
Longitud	9 km
Tramos que comprende	42.1 – DLP 42.3
Monto total (\$)	26.235.953
Ejecución estimada	2019 - 2020
Descripción	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	23.235.953
Obras hidráulicas	3.000.000

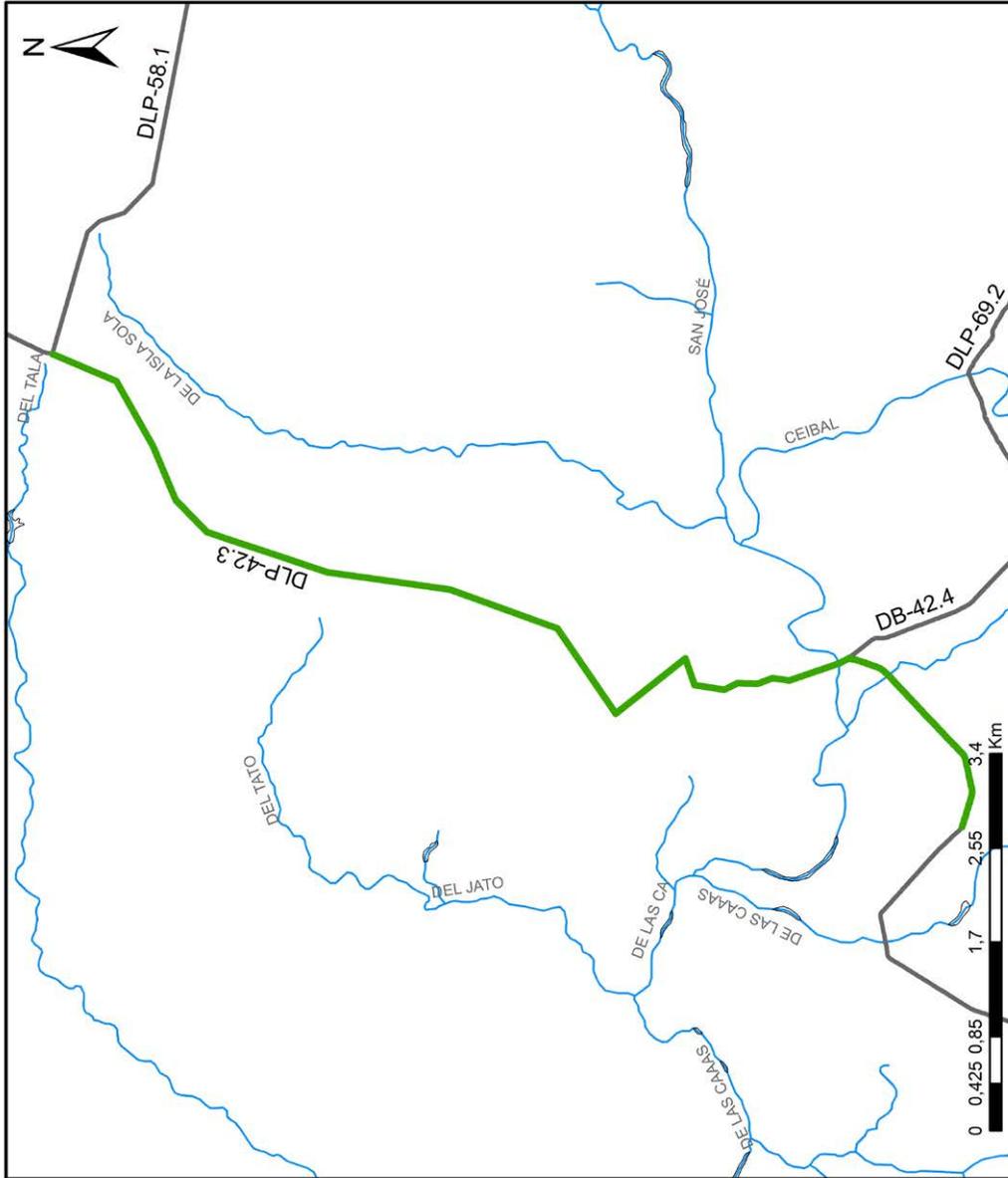
Localización en el Departamento



Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año 2018



Referencias

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

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

Ruta 100

Categoría	Alta
Prioridad en taller	Alta
Longitud	47 km
Tramos que comprende	DSJ 8.1 - DSJ 8.2 - DSJ 8.3
Monto total (\$)	151.343.311
Ejecución estimada	2021 - 2022
Descripción	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	121.343.311
Obras hidráulicas	30.000.000

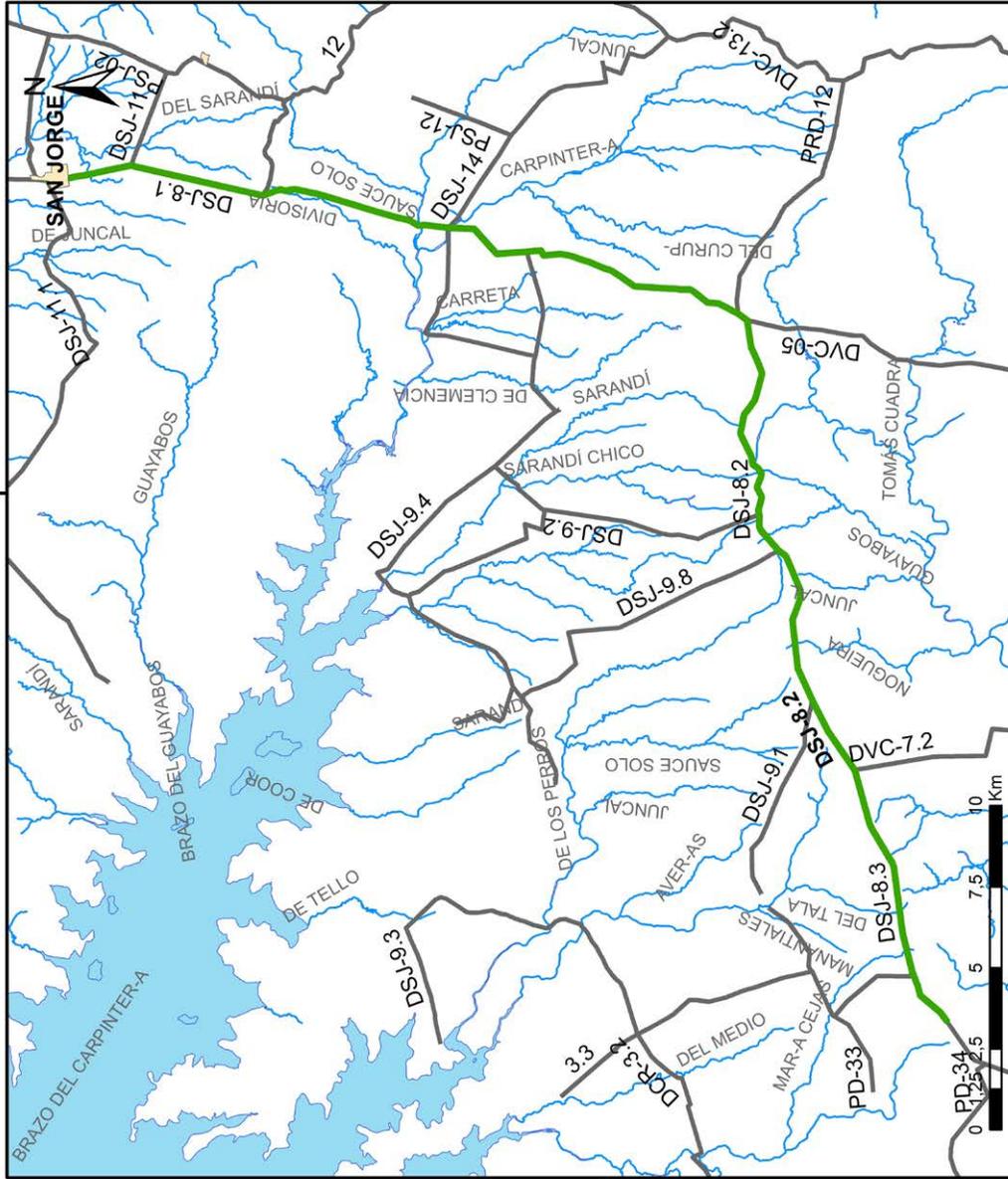
Localización en el Departamento



Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año 2018



Referencias

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

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

Camino a Feliciano

Categoría	Alta
Prioridad en taller	Alta
Longitud	22.5 km
Tramos que comprende	DD-21.1
Monto total (\$)	83.012.430
Ejecución estimada	Segundo quinquenio
Descripción	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	58.012.430
Obras hidráulicas	25.000.000

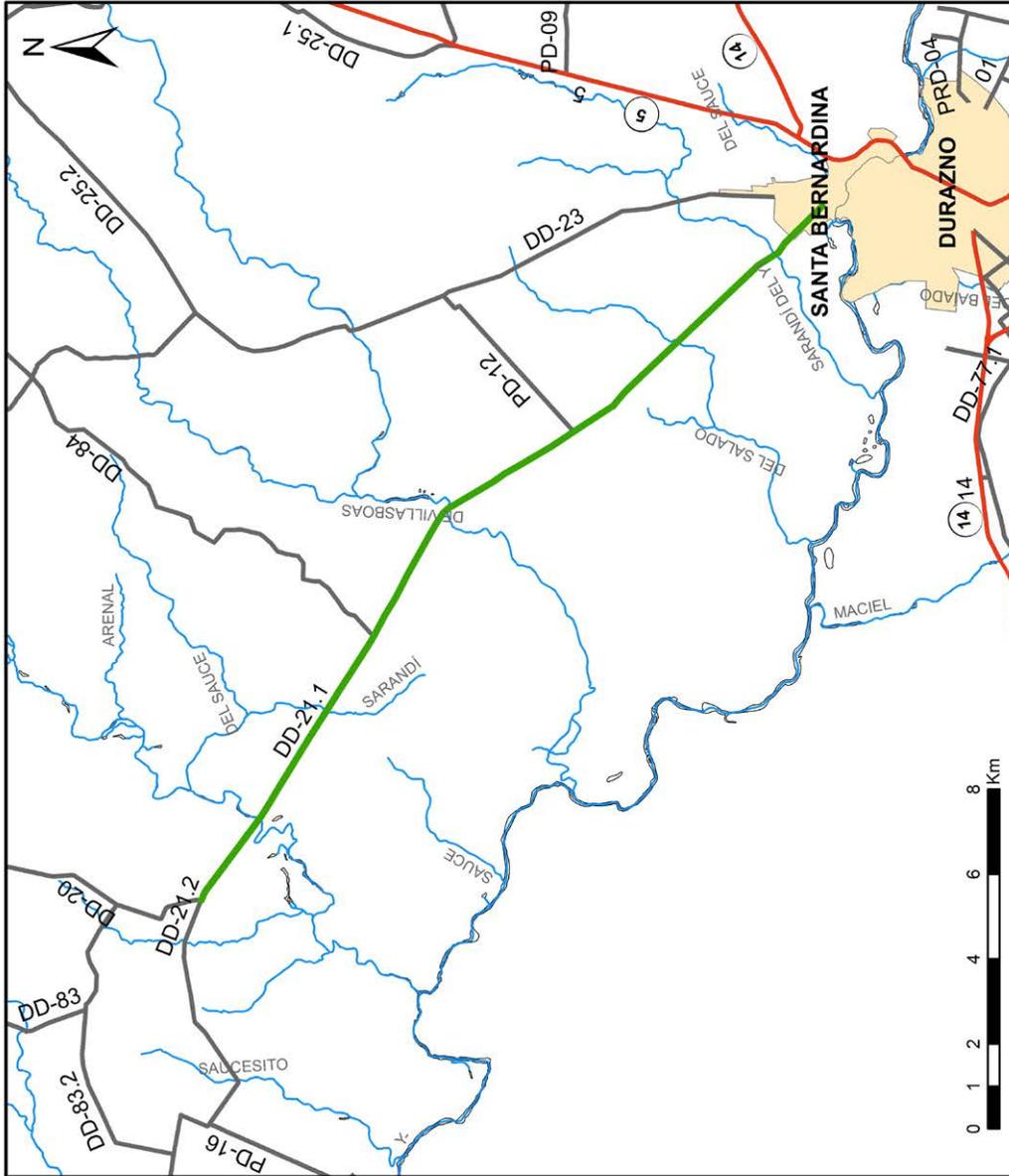
Localización en el Departamento



Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año 2018



Referencias

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

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

Glosario

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

Gráficos, mapas y tablas

Gráfico 1: Fases y momentos de la elaboración del PNCD	11
Gráfico 2: Proyección de la población del departamento	21
Gráfico 3: Hogares en situación de pobreza (%), período 2006-2017, Durazno/total del país.....	21
Gráfico 4: Organigrama de gestión de caminería rural IDD	34
Mapa 1: Secciones censales de Durazno	18
Mapa 2: Población por segmentos censales	19
Mapa 3: Porcentaje de población rural por secciones censales.....	19
Mapa 4: Porcentaje de hogares rurales con al menos tres NBI por secciones censales.....	22
Mapa 5: Centros educativos del departamento	24
Mapa 6: Centros de salud del departamento.....	25
Mapa 7: Regiones agropecuarias	27
Mapa 8: Municipios del departamento.....	29
Mapa 9: Red vial de Durazno.....	31
Mapa 10: Red de caminería departamental y nacional al oeste de la ruta nacional número 5	31
Mapa 11: Red de caminería departamental y nacional en la zona central de Durazno	32
Mapa 12: Red de caminería departamental y nacional al este de la ruta nacional número 5	32
Mapa 13: Categoría de caminos de Durazno.....	38
Tabla 1: Parámetros de cálculo de TPDA	15
Tabla 2: Fondos anuales para caminería rural, montos asignados para el año 2017	15
Tabla 3: Población por sexo y tramos de edad del departamento	17
Tabla 4: Población en hogares particulares, viviendas y tasa anual de crecimiento según sección censal	18
Tabla 5: Población de localidades del departamento	20
Tabla 6: Hogares en situación de pobreza (%), período 2006-2017, Durazno/total del país.....	21
Tabla 7: Índice de Gini, Durazno y total del país 2006-2013.....	22
Tabla 8: Principales indicadores de educación según sección censal de Durazno.....	23
Tabla 9: Principales indicadores de educación por localidad censal del área rural de Durazno.....	23
Tabla 10: Aportes de cadenas al PIB departamental	26
Tabla 11: Indicadores de capital social departamental.....	27
Tabla 12: Indicadores de capital humano departamental	28
Tabla 13: Municipios, población y alcaldes	29
Tabla 14: Clasificación de la Red Vial Nacional (RVN) en Durazno (km)	30
Tabla 15: Clasificación RVN en Durazno según tipo de pavimento (km)	30
Tabla 16: Características de caminería rural de Durazno.....	30
Tabla 17: Fondos para caminería rural, montos (en \$) para el año 2017	35
Tabla 18: Categorización de la red vial departamental.....	37
Tabla 19: Prioridades surgidas del taller.....	39
Tabla 20: Plan de intervenciones en la red vial departamental.....	41
Tabla 21: Cronograma de inversiones 2018-2027	41



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