



CAMINOS QUE CONECTAN

Un programa nacional de apoyo a la caminería departamental

PROGRAMA VIAL DEPARTAMENTAL TREINTA Y TRES

Julio 2018



Intendencia de
Treinta y Tres



CAPÍTULO 1

1. Marco General del Plan Nacional de Caminería Departamental

1.1 Fundamentación

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

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 en la demanda actual.

A estos factores económicos se han sumado fenómenos climáticos extremos, presentes de forma más recurrente 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 GdU y los GGDD pretenden implementar una nueva estrategia de gestión de esta que permita 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 Programa Vial Departamental (PVD) se plantea como una herramienta 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 a las situaciones encontradas. Esta iniciativa identificará las demandas de intervención y/o ampliación de la red existente, bajo una metodología participativa y técnica que contemple la priorización de las intervenciones en función de su importancia relativa en el desarrollo departamental y nacional, de acuerdo con los flujos de personas y mercancías que por ella circulen.

1.2 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 sólo implica ordenar los instrumentos de política o crear nuevos, sino fundamentalmente integrarlos en una estrategia de cambio de gestión de 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 sus condiciones de vida, reduciendo los costos de transporte, y mejorando la rentabilidad de las actividades productivas.

1.3 Metodología para el diseño del Plan Nacional de Caminería Departamental

1.3.1 Estrategia Global

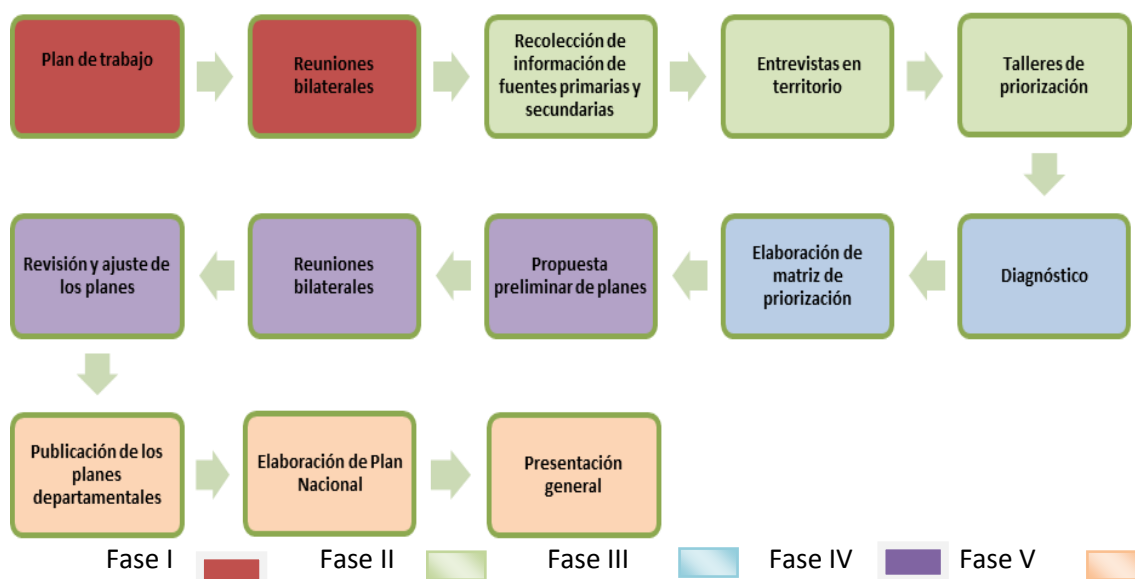
El enfoque que orienta este programa es participativo, se implementa a través de diferentes instancias que tienen como objetivo recibir los aportes y lograr el involucramiento de actores relevantes del sector público, privado y de la sociedad civil. Esto comprende una serie de herramientas tendientes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

En este proceso los GGDD y el GdU 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 multiactoral, con una lógica de intervención bottom-up (demandas y ventajas locales) que debe ser complementada con una intervención top-down (definiciones estratégicas). Ello 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, ha partido de la realización de acuerdos operativos en instancias de trabajo conjunta entre GGDD y GdU y finalizado con la elaboración de los contenidos de este a partir de los diferentes programas departamentales.

Gráfico 1.3.a Fases y momentos de la elaboración del PNCD



Fuente: elaboración propia

I Fase 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.

II Fase 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.

III Fase 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 panorama global de cada territorio y de las capacidades instaladas de los gobiernos departamentales en la materia, y elaborar una matriz de caracterización de los caminos. Ésta integra indicadores económicos (asociados al transporte de producción), sociales (vinculadas 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. 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). El objetivo de estos es complementar la caracterización de la red vial departamental hecha a partir de datos secundarios, identificar el grado en que la misma cumple sus principales funciones y seleccionar intervenciones que pueden contribuir a la mejora de la red.
- c. Entrevistas en profundidad: estuvieron 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 en su sector de actividad. Además, favorece la participación de estos en el taller con conocimiento previo de las dinámicas y de la información que podrían proveer para potenciar sus conclusiones.

IV Fase propositiva: es 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 contruidos a partir de las fuentes de información referidas han sido tratados para generar una *categorización* de los caminos, en función de su relevancia como atractores de carga, población y servicios. Esta tipificación permite clasificar la red vial por su importancia en esos aspectos, lo cual se contrasta con las *prioridades del gobierno departamental* y las definidas en los *talleres*. De esta manera se llega a un listado de caminos que integran cada PVD y son pasibles de ser intervenidos en el momento y con el tratamiento más adecuado.

V Fase de aprobación, difusión y publicación: constituye 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 en cada departamento, se integran los contenidos en el PNCD para su aprobación por el GdU y posterior difusión a nivel departamental y nacional.

1.3.2 Metodología para la categorización de la red vial departamental.

El PNCD es una herramienta de planificación estratégica orientado 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 de este. 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 sustantivamente 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: 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 de 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 3 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: 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 puntos de interés turísticos 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.

I2.3 – 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: Considera la importancia económica del camino teniendo en cuenta la carga de producción que transita por él.

El cálculo se realiza por separado para cadena productiva:

I3.1A – producción de granos

I3.1B – producción ganadera

I3.1C – producción de madera

I3.1D - producción de frutas y hortalizas

I3.1E – producción de leche

I3.1F – otros

I3.1i – 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 madereras, 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 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

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

de esta información, por su forma de construcción metodológica, garantiza representatividad, cobertura geográfica, confiabilidad y comparabilidad a nivel departamental.

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

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

El peso de las dimensiones en el índice se define en cada caso con cada Intendencia Departamental, a partir de una matriz multicriterio (ver anexo) 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 obtienen un puntaje que permite ubicarlos entre un valor máximo y uno mínimo del índice. En función del rango entre estos extremos, se agrupan los caminos en tres niveles de igual amplitud: categoría “alta”, categoría “media” y categoría “baja”.

Por otro lado, se realiza 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 circulan, los fondos asignados y la rentabilidad socioeconómica de la inversión.

1.3.3 Metodología para la definición de las intervenciones que conforman el PNCD

1.3.3.1 Estrategias de intervención

Como estrategias de intervención, se pueden diferenciar dos grupos: 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.

- 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.
- c. **Rehabilitación:** actividades que tienen por objeto reconstruir o recuperar las condiciones iniciales de la vía, de manera que se cumplan 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. Como ser ampliaciones de calzada, rectificaciones de trazado, construcción de obras de drenaje, construcción de estructuras de pavimento superior, estabilización de pavimentos granulares, tratamientos superficiales.
- e. **Obras nuevas:** construcción de infraestructuras no existentes, 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 tipo² de estructuras de pavimento, 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.

1.3.3.2 Criterios para definir intervenciones posibles.

² Ver Anexo técnico.

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 formen parte del PNCD deban cumplir 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, 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. El detalle del cálculo se encuentra en el anexo III

Tabla 1.3.c Parámetros de cálculo de TPDA

GENERADOR/ ATRACTOR	INDICADOR FUENTE	PARÁMETROS PARA CÁLCULO	ORIGEN DEL DATO	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

1.3.4 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 1.3.d Fuentes de financiamiento de vialidad rural

PROGRAMA PRESUPUESTAL	APORTE GN	APORTE GD	DESTINO
999 – 998	70%	30%	Conservación y mantenimiento.
994	70%	30%	Rehabilitación, mejoramiento, obras nuevas.
Recursos propios del GD	0%	100%	Libre disponibilidad

Los montos específicos para cada departamento se exponen más adelante.

1.3.5 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. Además de ello, define las siguientes estrategias de atención 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 sostenibilidad a 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 Gobierno Departamental.

Anualmente el Gobierno Departamental definirá los tramos de la red de caminería departamental que se atenderán con los fondos destinados al mantenimiento de esta, según los siguientes criterios:

- Deben incluirse todos los caminos en los que se realicen obras nuevas, de mejoramiento o rehabilitación, antes y después de finalizar las obras.
- En primer lugar, deben considerarse todos los caminos jerarquizados como de categoría “alta”, y luego los de categoría “media”.
- Los de categoría “baja” se atenderán si quedan recursos disponibles luego de asegurar el mantenimiento de los de mayor jerarquía, cuando por estarse atendiendo caminos de mayor jerarquía en la región, su la atención implique una gestión eficiente de los recursos o en caso de emergencia.

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

2.9 TREINTA Y TRES

2.9.1 Caracterización general

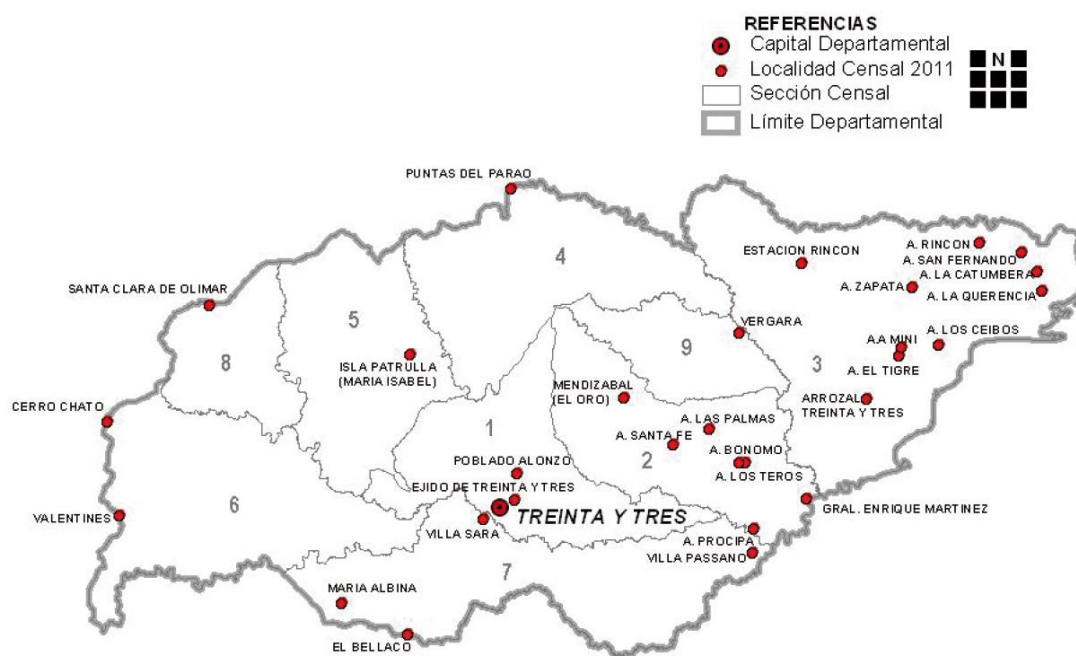
2.9.1.1 Caracterización demográfica

El departamento de Treinta y Tres está ubicado al este del país y tiene una superficie de 9529 km² (952.900 hectáreas; 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 Cebollatí), 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 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 (hab/km²), muy inferior a la registrada para el total país, que presenta un promedio de densidad de 18,7 hab/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 N° 18.567: Santa Clara de Olimar y Vergara.

Mapa 2.9.a: Secciones censales de Treinta y Tres



Fuente: INE-MIDES-UNPFA (2015)

Por secciones censales, las más pobladas son la 1 (capital departamental y alrededores) y la 9 (Vergara y alrededores). Globalmente 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 arrocería 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%.

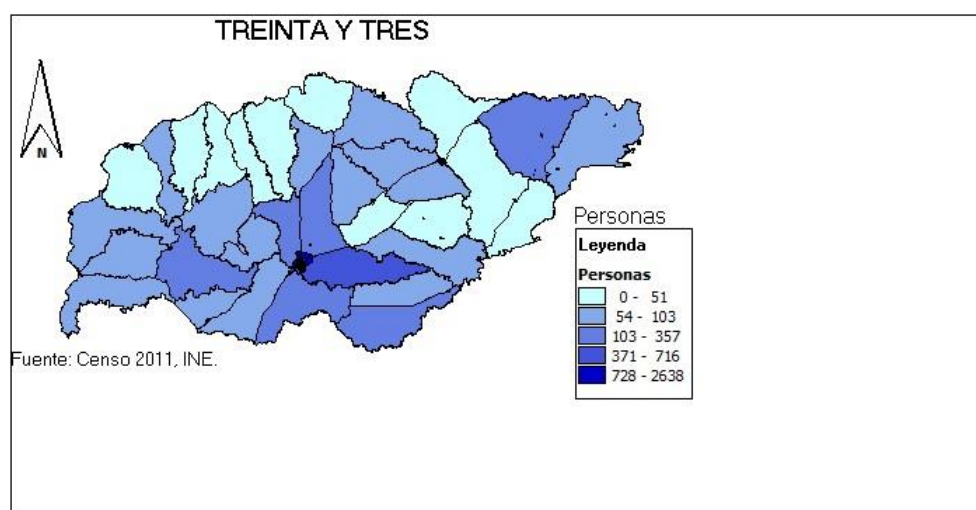
Mapa 2.9.a: Población en hogares particulares por secciones, localidades censales y área rural de Treinta y Tres y tasa anual de crecimiento de las mismas.

	Población en hogares particulares	Tasa media anual de crecimiento 1996-2011
Total departamental	47678	-0,18
Sección Censal 1	32768	0,24
Sección Censal 2	1943	-0,60
Sección Censal 3	1827	-2,31
Sección Censal 4	270	-6,25
Sección Censal 5	429	-2,71
Sección Censal 6	2112	-0,07
Sección Censal 7	1857	-1,35
Sección Censal 8	2470	-0,46
Sección Censal 9	4002	-0,49
Localidades censales		
Arrocera Procipa	55	NC
Arrocera Rincón	62	NC
Arrocera San Fernando	72	NC
Arrocera Zapata	116	NC
Arrozal Treinta y Tres	344	NC
Cerro Chato	1638	1,01
El Bellaco	54	0,50
Estación Rincón	665	-0,55
Gral. Enrique Martínez	1430	0,41
Isla Patrulla (María Isabel)	230	0,91
María Albina	68	-2,17
Mendizábal (El Oro)	82	0,41
Santa Clara de Olimar	2326	-0,32
Treinta y Tres (agrupamiento)	33101	
Treinta y Tres	25120	-0,23
Ejido de Treinta y Tres	6782	2,81
Villa Sara	1199	1,36
Valentines	133	-0,43
Vergara	3809	-0,29
Localidades menores		
Arrocera Bonomo	8	NC
Arrocera El Tigre	39	NC
Arrocera La Catumbra	34	NC
Arrocera La Querencia	29	NC
Arrocera Las Palmas	40	NC
Arrocera Los Ceibos	49	NC
Arrocera Los Teros	21	NC
Arrocera Mini	38	NC
Arrocera Santa Fe	25	NC
Poblado Alonzo	19	NC
Puntas del Parao	16	NC
Villa Passano	18	-7,01
Rural	3157	-5,28

Fuente: INE-MIDES-UNPFA (2015)

Si se observa a nivel de segmentos, se pueden apreciar los núcleos de concentración de población, en el centro (capital y entorno y segmentos contiguos). Al norte y este se encuentran los segmentos menos habitados.

Mapa 2.9.b: Población por segmentos censales de Treinta y Tres



Fuente: Elaboración propia en base a datos de INE (2011)

Tabla 2.9.b: Población por sexo y tramos de edad de Treinta y Tres según localidades censales y área rural

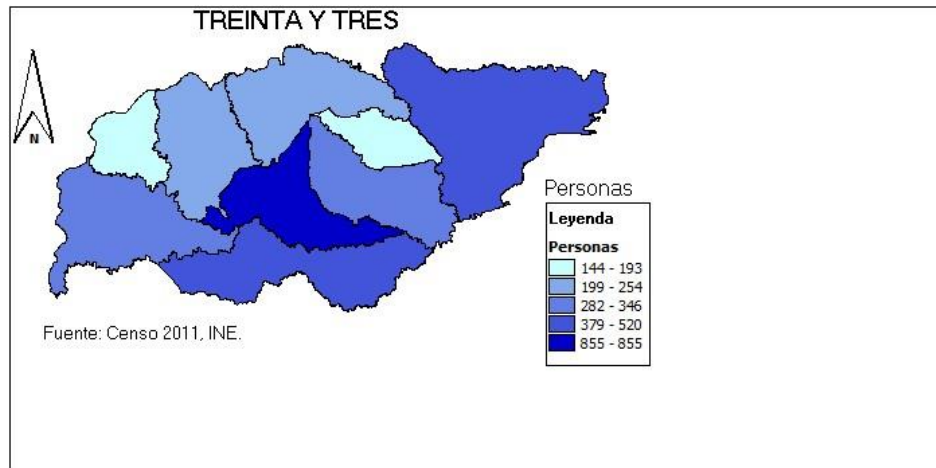
	Hombres 0 a 14 años	Mujeres 0 a 14 años	Hombres 15 a 64 años	Mujeres 15 a 64 años	Hombres 65 años y más	Mujeres 65 años y más
Localidades censales						
Arrocera Procipa	9	9	19	17	0	1
Arrocera Rincón	13	6	19	22	1	1
Arrocera San Fernando	13	10	22	25	1	1
Arrocera Zapata	20	17	46	32	0	1
Arrozal Treinta y Tres	48	47	134	111	4	0
Cerro Chato	210	233	530	544	75	102
El Bellaco	6	8	18	14	3	5
Estación Rincón	84	75	217	235	30	33
Gral. Enrique Martínez	167	199	461	450	85	68
Isla Patrulla (María Isabel)	26	38	69	60	18	19
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)	3835	3718	9922	11009	1981	2915
<i>Treinta y Tres</i>	2801	2664	7422	8363	1640	2509
<i>Ejido de Treinta y Tres</i>	869	895	2125	2260	288	345
<i>Villa Sara</i>	165	159	375	386	53	61
Valentines	19	12	41	40	11	10
Vergara	506	420	1199	1175	231	279
Localidades menores	49	49	131	97	7	6
Rural	349	321	1203	866	281	152

Fuente: INE-MIDES-UNPFA (2015)

La distribución de la población por sexo y tramos de edad muestra, al igual que 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 anterior.

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.

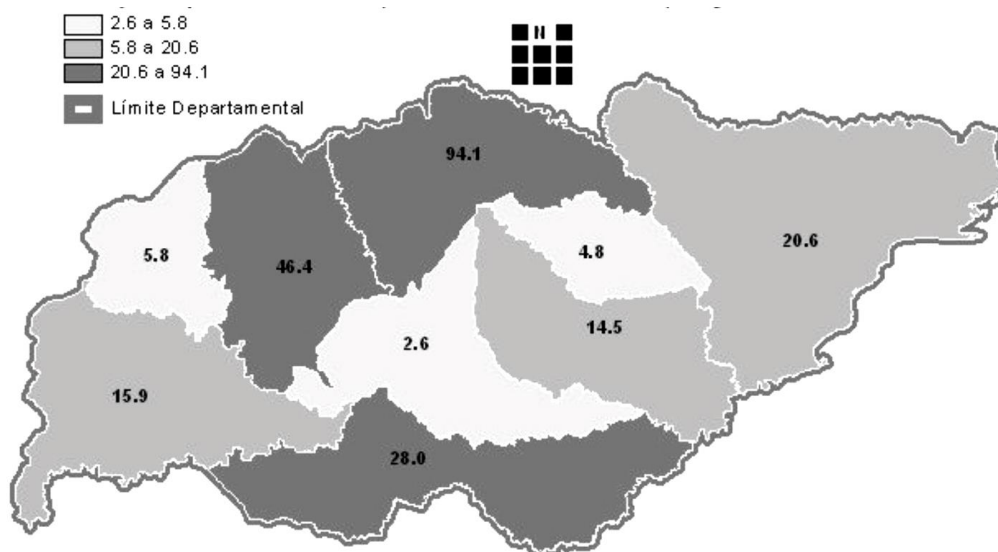
Mapa 2.9.c: Población por secciones censales de área rural de Treinta y Tres



Fuente: Elaboración propia en base a datos de INE (2011)

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

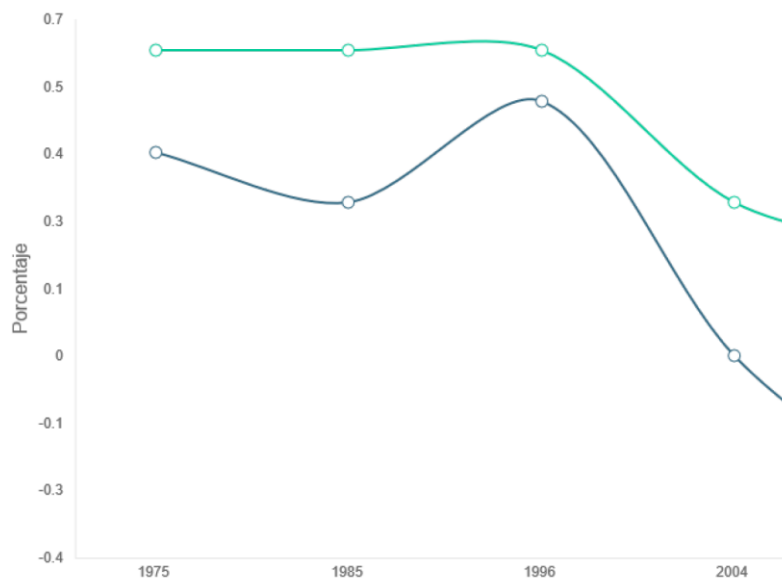
Mapa 2.9.d: Porcentaje de población rural por secciones censales de área rural de Treinta y Tres



Fuente: INE-MIDES-UNPFA (2015)

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

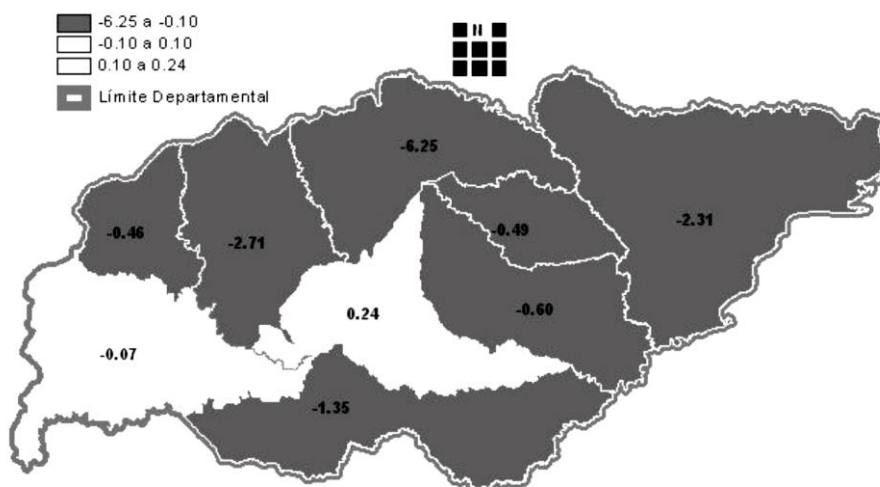
Gráfico 2.9.a: Tasa de crecimiento de la población (por cien) en períodos intercensales (1975 – 2011) del departamento de Treinta y Tres (azul) y total del país (verde)



Fuente: Elaboración propia en base a datos de INE (2011)

El siguiente mapa 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, este varía entre tasa de -0,46 en el oeste del departamento, y -6,25 al norte del mismo. Solo la que incluye a la capital muestra valor positivo.

Mapa 2.9.e: Tasa media anual de crecimiento intercensal (1996-2011) según sección censal,



Fuente: INE- MIDES- UNPFA (2015)

2.9.1.2 Caracterización social

En términos de pobreza medida por ingresos, el 6,09% de los hogares estaba en situación de pobreza en 2017 en el departamento de Treinta y Tres, 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.

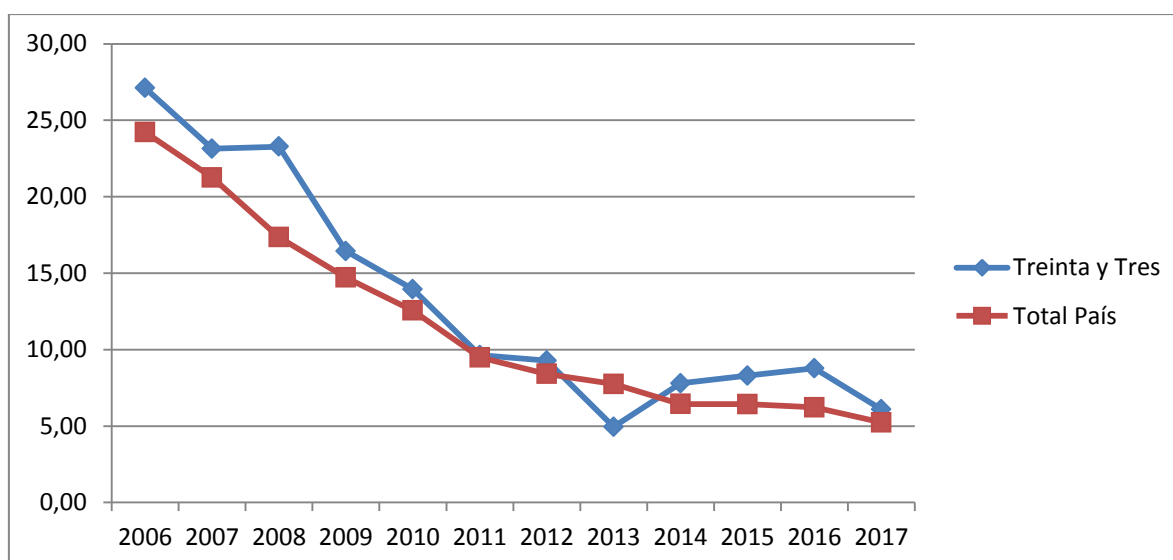
Tabla 2.9.c: Evolución de la pobreza medida por ingresos en Treinta y Tres y total del país (2006-2017)

	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 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: Elaboración propia en base a datos de INE (2016)

En el siguiente gráfico puede visualizarse cuál ha sido 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 la misma de varios puntos porcentuales entre 2013 y 2016, para caer en 2017, más cerca de los niveles de cuatro años antes.

Gráfico 2.9.b: Evolución de la pobreza medida por ingresos en Treinta y Tres y total del país (2006-2017)



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

En lo que refiere a la medición de la desigualdad, el índice de Gini muestra valores inferiores al total del país, característica estable a lo largo del tiempo. La última medición registra un valor de 0.33 para Treinta y Tres 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.

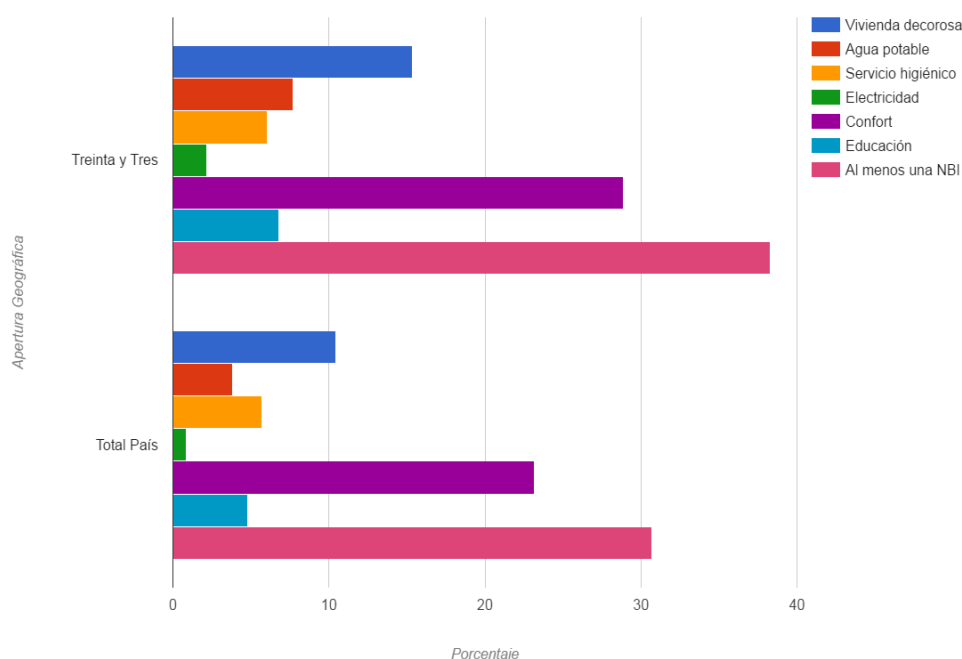
Tabla 2.9.d: Índice de Gini, Treinta y Tres y total del país 2006-2013

	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 País	0,46	0,46	0,44	0,44	0,43	0,40	0,38	0,38

Fuente: Elaboración propia en base a datos de 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 siguiente.

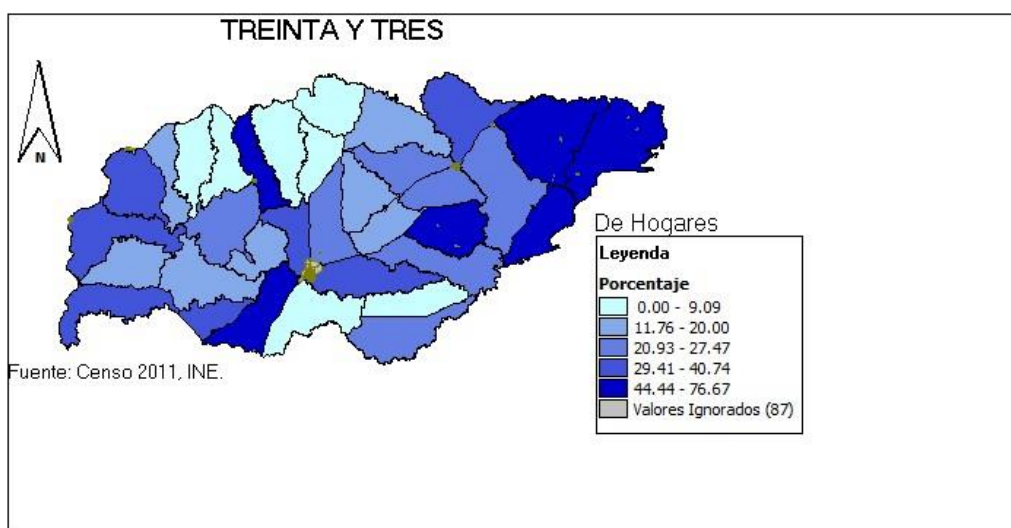
Gráfico 2.9.c. Porcentaje de hogares con al menos una NBI por dimensiones en Treinta y Tres



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

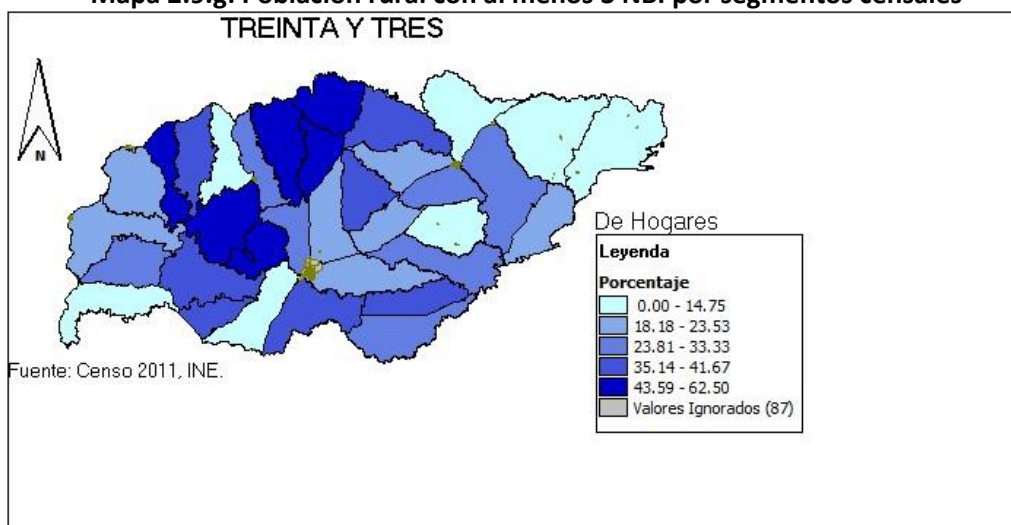
En el medio rural 71.3% de los hogares tiene al menos una NBI, 25.1% una sola, 18.7% dos NBI y tres o más el 27.5%.

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.

Mapa 2.9.f: Población rural sin NBI por segmentos censales

Fuente: Elaboración propia en base a datos de INE (2011)

Por segmentos censales, los hogares rurales con al menos 3 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 carece de NBI se ubican al este (zona arrocerá).

Mapa 2.9.g: Población rural con al menos 3 NBI por segmentos censales

Fuente: Elaboración propia en base a datos de 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 8.0, valor solo superado en la sección 1, e inferior en todas las demás. En el caso de personas de 15 y más años, tiene al menos primaria completa el 85.3%, guarismo que es superior solo en la 1 y algo inferior en la 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 1, mientras que las demás secciones el panorama es diverso, con el valor más bajo en la 3 con un 26.4% (área arrocerá).

Tabla 2.9.e: Principales indicadores de educación según sección censal y área rural, Treinta y Tres

	Tasa analfabetismo (personas de 15 años y más)	Promedio de años de educación (personas de 25 años y más)	Promedio de años de educación (personas de 25 a 29 años)	% personas de 15 años y más con al menos Primaria completa	% personas de 18 años y más con al menos Ciclo Básico completo
Total departamental	2,3	8,0	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	4,0	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 (7.0%), María Albina y Est. Rincón (6.0%), y María Isabel (71.7% y 14.9 respectivamente).

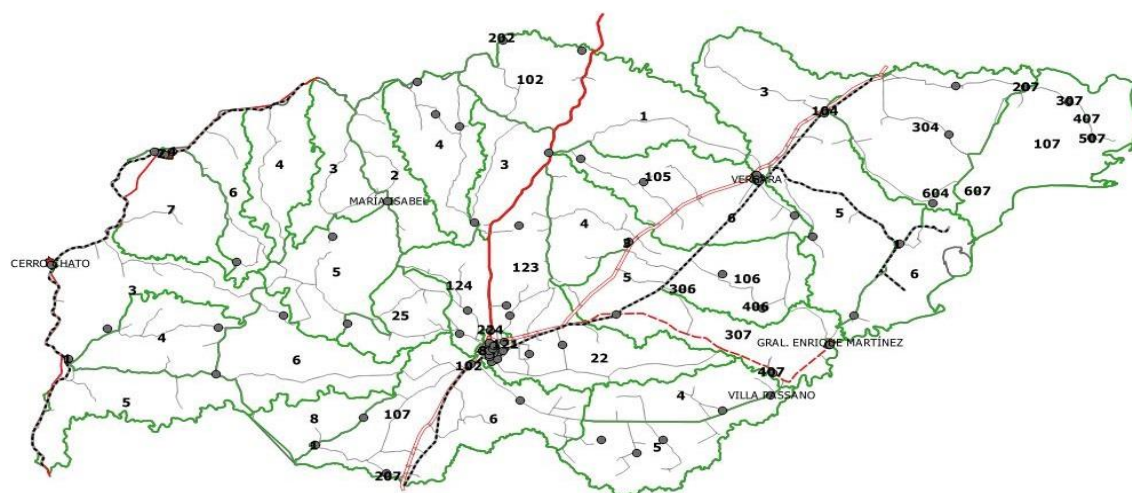
Tabla 2.9.f: Principales indicadores de educación según localidad censal y área rural, Treinta y Tres

	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
Localidades censales					
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 (Maria Isabel)	4,6	5,7	7,4	71,7	14,9
Maria 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
<i>Treinta y Tres</i>	1,8	8,6	9,7	87,6	51,4
<i>Ejido de Treinta y Tres</i>	2,3	7,9	8,9	88,0	43,8
<i>Villa Sara</i>	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

Fuente: INE- MIDES- UNFPA (2015)

Los centros educativos se distribuyen por todo el departamento, con una concentración mayor en la parte este del mismo.

Mapa 2.9.h: Centros educativos del departamento de Treinta y Tres



Fuente: elaboración propia a partir de datos del OTU- OPP (2017)

La política de salud en el Uruguay está a cargo del Ministerio de Salud. 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.

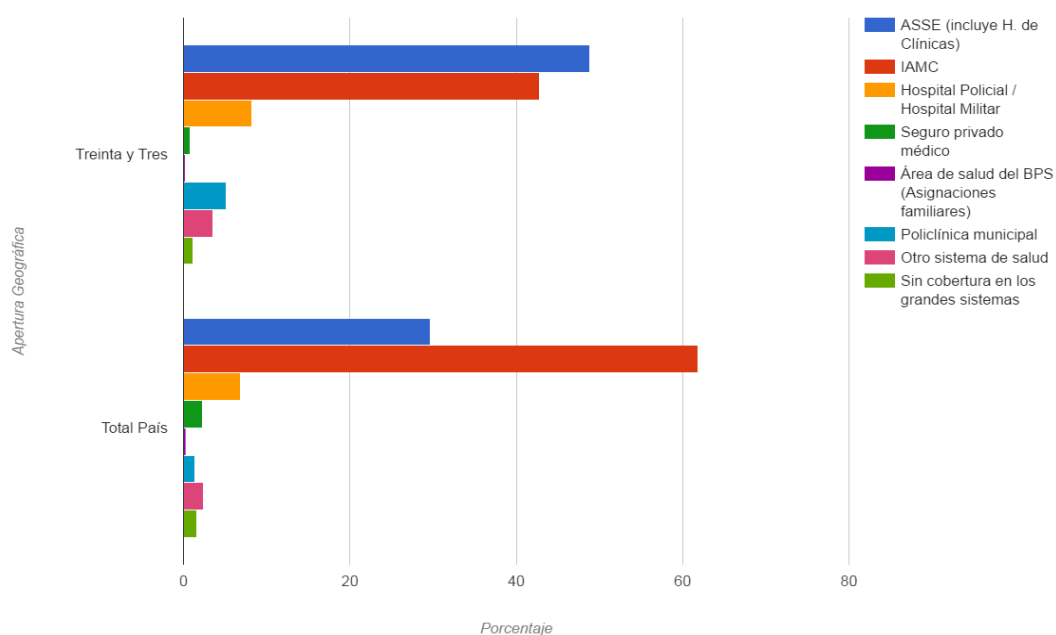
La caracterización del acceso a cobertura de salud puede ser iniciada observando la distribución de personas por tipo de atención, a través del porcentaje de la población que tiene derecho a asistencia en cada una de las instituciones de salud: MSP/ASSE, IAMC, seguro privado, Hospital Policial / Militar, Área salud del BPS, Policlínica municipal u otro, que se ve plasmada en la siguiente tabla, y en el gráfico correspondiente.

Tabla 2.9.g: Porcentaje de personas por tipo de cobertura de salud, Treinta y Tres

	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 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 2.9.d: Porcentaje de personas por tipo de cobertura de salud, Treinta y Tres



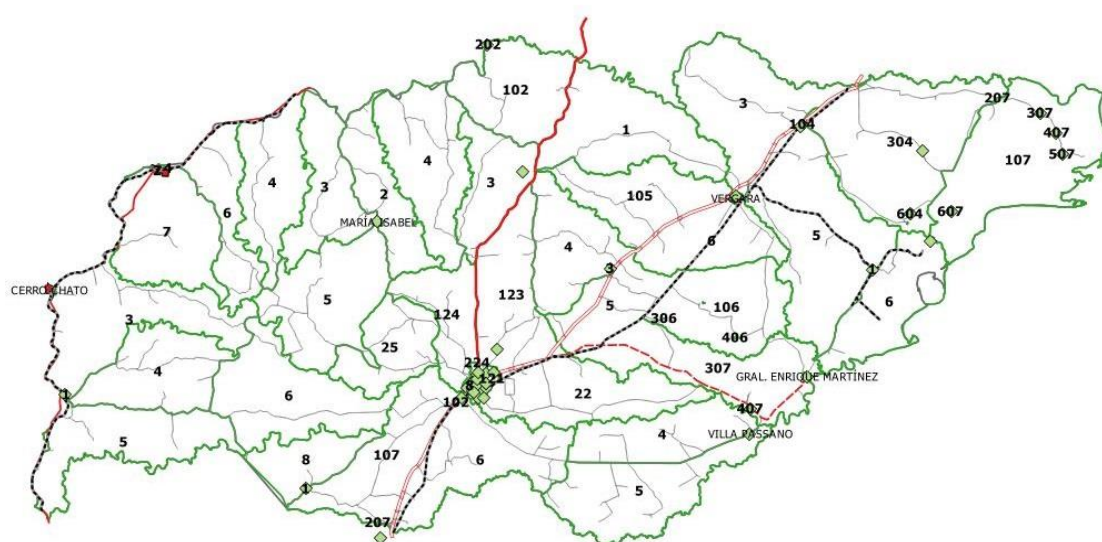
Fuente: OTU - OPP en base a INE (ECH, 2016)

El aspecto más saliente de esta distribución es que en el departamento bajo estudio, casi la mitad de la población (48,8%) se atiende en ASSE, superando largamente al promedio del país, que se sitúa en 29,6%.

Como contracara, la atención en IAMC (“mutualistas”) en el total país es de 61,8%, casi veinte puntos porcentuales por encima de este tipo de atención a nivel departamental (42,8%).

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

Mapa 2.9.i: centros salud de atención pública en el departamento de Treinta y Tres



Fuente: elaboración propia a partir de datos del OTU- OPP (2017)

2.9.1.3 Caracterización económica del departamento

El PBI departamental de Treinta y Tres contribuye con un 1,3% del 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 valor agregado bruto 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 2.9.h: Composición sectorial del VAB 2011

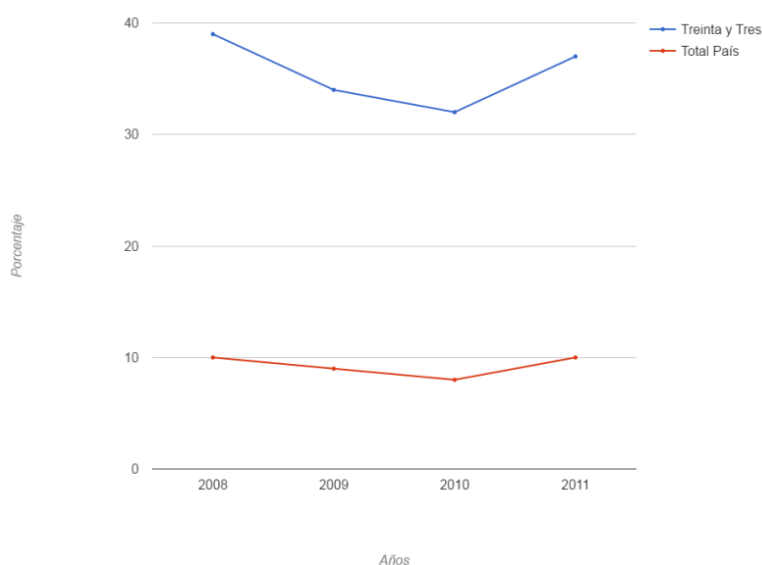
Departamento	Primarias	Secundarias	Terciarias	Total
--------------	-----------	-------------	------------	-------

Treinta y Tres	37.1	18.6	44.3	100
Total, 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 2.9.e: Evolución de las actividades primarias, Treinta y Tres y total del país (2008-2011)

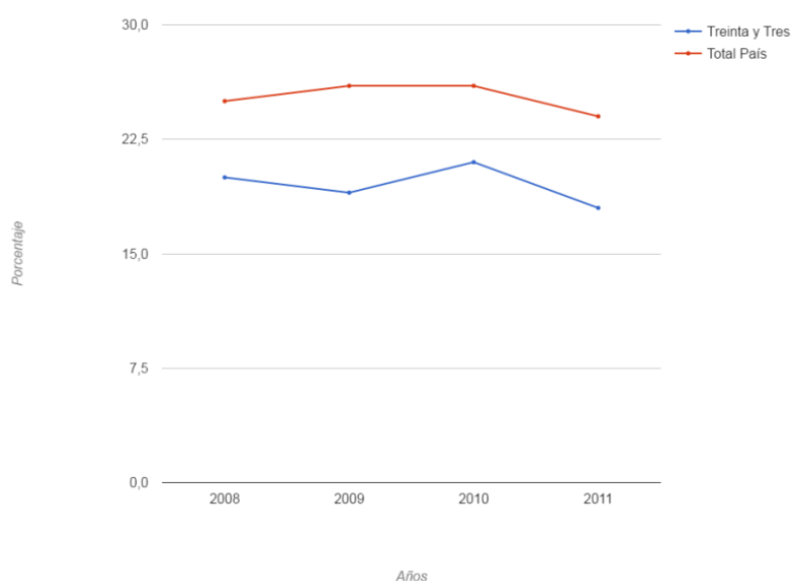


Fuente: elaboración propia a partir de datos del OTU- OPP

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 2.9.f: Evolución de las actividades secundarias, Treinta y Tres y total del país

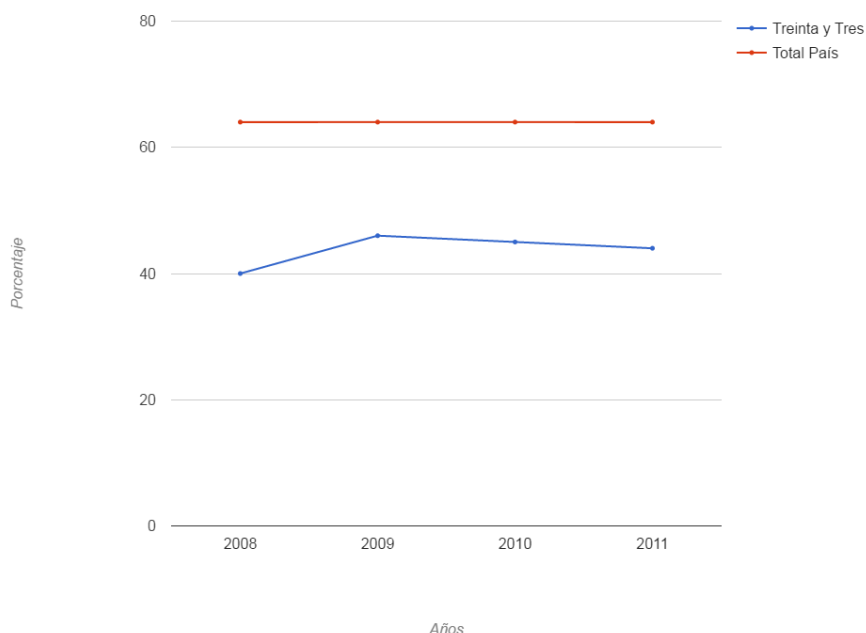
(2008-2011)



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 hasta niveles cercanos al inicio hacia el final.

Gráfico 2.9.g: Evolución de las actividades terciarias, Treinta y Tres y total del país (2008-



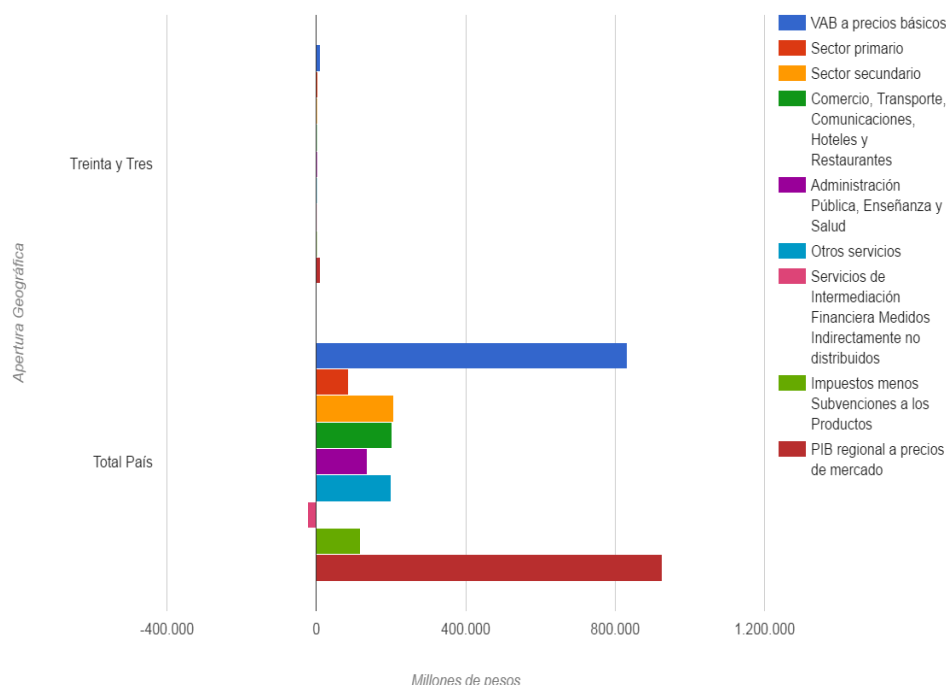
2011)

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 2.9.h: PIBR de Treinta y Tres por cada actividad



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 en las áreas de siembra de cultivos de secano, básicamente del cultivo de soja, actividades estas que repercuten de diferente manera en la economía del departamento. Las plantaciones de olivos es otra actividad que ha venido desarrollándose 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, donde la mayor parte de la mano de obra ocupada proviene de la ciudad, 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, existiendo 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 Municipal 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 relevamiento realizado en el año 2007, unos 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 micro región de la ciudad de Treinta y Tres, se destaca ARROZUR (es una 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, la cual fue 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 micro región.

Existen también empresas dedicadas a la fabricación de materiales de construcción: ticholos, block, 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 a toda la región. También se localiza la sede 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 arroz-ganadería, 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 arrocerá, 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).

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 2.9.i: 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) CC “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 2.9.j: Capital social e institucional de Treinta y Tres (indicadores)

Indicadores	Valor
Gre.	7.4 %
CDE	7.8 x mil hab.
Pub	0.20 por mil habitantes
Rad	0.07x 50 km ²
DKS	0.36

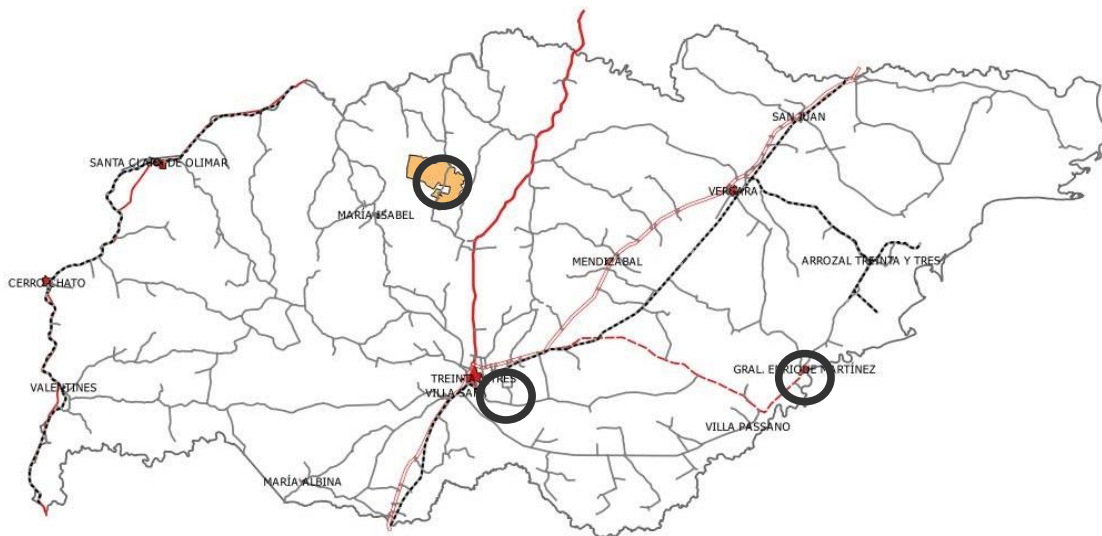
Fuente: Rodríguez Miranda (2014)

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 para el año 2010 ubican a Treinta y Tres con valores modestos en su recepción. Ocupa el décimo séptimo lugar en preferencia con 26.532 visitantes anuales.

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

Mapa 2.9.j: Puntos de interés turístico en Treinta y Tres



Fuente: elaboración propia

2.9.1.4 Caracterización política del departamento

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

La Junta Departamental tiene a su cargo funciones legislativas y de control, estando integrada por 20 representantes del Partido Nacional y 11 del Frente Amplio.

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

El Municipio de Santa Clara de Olimar comprende un área total de 482.4km², y tiene una población de 2485 habitantes de acuerdo a datos del censo del año 2011. Su alcalde es Oscar Alfredo Viera del Partido Nacional.

El municipio de Vergara abarca un territorio de 622.5km², y alberga una población de 4064 habitantes de acuerdo a datos del censo del año 2011. Su alcalde es el Sr. Fidencio González del mismo partido.

Tabla 2.9.k: Municipios, población y alcaldes

Municipio	Población	Alcalde	Partido
Vergara	4064	Fidencio González	Partido Nacional
Santa Clara	2485	Oscar Alfredo Viera	Partido Nacional

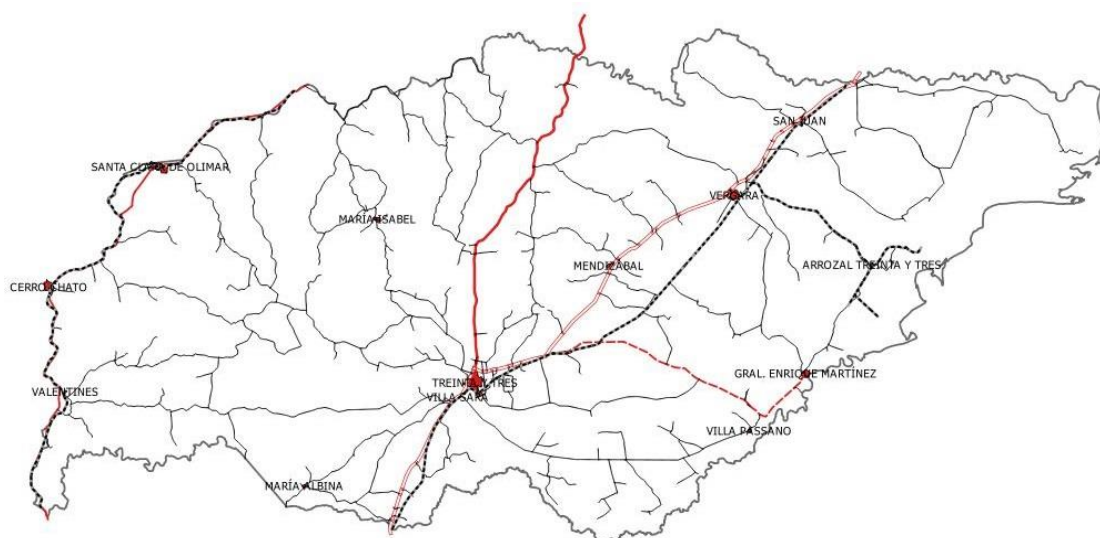
Fuente: Elaboración propia a partir de datos OTU-OPP (2017)

2.9.2 Caracterización Vial del Departamento

2.9.2.1 Descripción de la red

En el mapa siguiente se muestran las rutas nacionales (jurisdicción del MTOP-Vialidad) en rojo, categorizándose además con distinto trazo según sea corredor internacional (dos líneas paralelas), ruta primaria (trazo continuo grueso), ruta secundaria (trazo continuo) y ruta terciaria (trazo cortado). Con trazo continuo negro se muestra la red de caminería rural, de jurisdicción departamental, y con trazo discontinuo negro se muestra la red de vías férreas, activas y no-activas, que atraviesa el departamento de Treinta y Tres.

Mapa 2.9.k: Rutas nacionales, caminos rurales y vías férreas del departamento.



Fuente: elaboración propia

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% restante.

Por el medio del departamento, en dirección N-S y pasando por la ciudad de Treinta y Tres, se tiene a la ruta nacional Nº8 (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, permitiendo 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 Nº8 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 Nº7 (Gral. Aparicio Saravia). La misma transcurre con trazado zigzagueante por la zona topográficamente más alta de la región, que se corresponde con la divisoria de aguas de la Cuchilla Grande, acompañando 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 kms. aproximadamente, (Valentines, Cerro Chato y Santa Clara).

Es importante señalar que no hay interconexión entre las rutas Nº7 y Nº8 a través de rutas nacionales (solo por caminería departamental) y que tampoco hay núcleos urbanos importantes en esta región.

El Corredor Internacional continua desde la ciudad de Treinta y Tres por la ruta Nº17 (Padre Vicente Monte Leone) y luego por la ruta Nº18 (Ricardo Ferrés), hasta la frontera con Brasil (ciudad de Río Branco en el departamento de Cerro Largo). Las rutas Nº8 y Nº18 se interconectan a través de caminería rural (tres caminos). La vía férrea LRB no acompaña exactamente el corredor vial desde el nacimiento de la ruta Nº18 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 Nº18, la ruta Nº17 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 las llanuras, observándose una red de caminería rural que atiende la producción

arrocería 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 tenemos los siguientes indicadores.

Tabla 2.9.I: 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 ² /km	4,89
Densidad rutas incluidas	Km/km ²	0,233
Área por km con rutas	Km ² /Km	4,30

Fuente: Elaboración propia

Dentro del departamento se pueden distinguir las siguientes regiones

a) Zona Oeste

Destaca en esta zona, el Camino N°1, que se corresponde con la antigua ruta N°19 y conecta la ruta N°8, al sur del río Olimar y muy cerca de la ciudad de Treinta y Tres, con la localidad de Valentines, sobre la ruta N°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 kms. de la ciudad de Treinta y Tres). Regularmente, dos veces al año 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.

El camino N°2, denominado como Cno. a María Albina, conecta a la ruta N°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 lechería, agricultura y ganadería.

El camino N°3 (Cno. Varela) une a la Ruta N°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. Los caminos N°2 y N°3 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 N°8 (Cno. Del Medio) conecta a la ciudad de Treinta y Tres con la localidad y municipio de Santa Clara del Olimar. Hay 3 escuelas rurales directamente asociadas a este camino, cerca de la capital está la N°26 (Bañado de los Olivera); en su parte media

y conectado por un camino de 3 km. está la N°37 (Rincón de los Francos); y la escuela N°56 (El rosario) conectada mediante un camino de 8km. 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.

El camino N°P8 se corresponde a la antigua ruta 98, conecta a la capital con la ruta N°7 en sentido norte-sur, y pasa por la localidad de Villa María Isabel (Isla Patrulla). Conecta las escuelas N°49 (Verde Alto) y N°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 de la planta de cal hacia la ruta N°8 en Treinta y Tres.

Finalmente el camino N°34, Cno. Quebrada de los Cuervos, que va desde la ruta N°8 hasta la ruta N°98 (camino P8), acceso al atractivo turístico del mismo nombre. Conecta numerosas escuelas rurales: N°59 (Rincón de Quintana), N°10 (Yerbal Chico), N°44 (Sierras del Yermal) y N°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 ruta N°8 y N°18)

En esta zona destacan, los siguientes caminos. El camino N°7 (Cno. Perinetti) conecta la ruta N°17, muy cerca de la ciudad de Treinta y Tres, con la ruta N°8. Sobre este camino y cerca de la capital se encuentra la escuela N°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.

El camino N°14 (Cno. La Calavera) conecta la ruta N°8 con la N°18. Sobre este camino se encuentran las escuelas N°12 (Puntas de Leoncho) y N°46 (Cuchilla Olmos). En la salida por ruta N°8, y sobre esta última, se encuentra la escuela N°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.

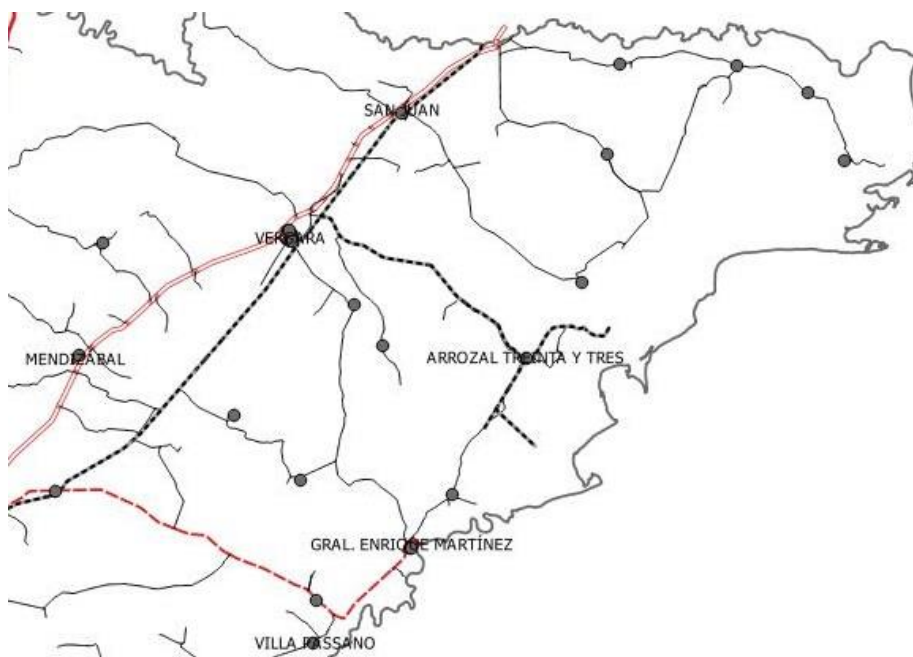
El camino N°275 (Cno. La Trinidad), conecta a la ruta N°18, cerca de la localidad de San Juan (Rincón) con zonas rurales del sur del departamento de Cerro Largo. Circula por una zona de relieve suavemente ondulado entre los arroyos de Sarandí Grande y Tacuarí (contra la frontera con Cerro Largo). En su parte oeste existen fuertes emprendimientos forestales, mientras que en el este está asociado a la producción arrocería.

c) Zona sureste (llanuras)

En esta zona destacan, los siguientes caminos. El camino N°218 (antigua ruta N°19 al este de ruta N°8), denominado Cno. A Villa Pasano conecta la ruta N°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 5 escuelas rurales dependientes de él. Ellas son: N°43 (Olimar Grande), N°62 (Arrayanes de Corrales de Cebollatí), N°58 (C.I.P.A. Cebollatí), N°41 (Arrayanes de Cebollatí) y N°15 (Cañada Chica). La principal producción asociada es la arrocería.

Caminos arroceros: a continuación se muestran los caminos rurales de la zona este del departamento (entre la ruta N°18 y ruta N°17). Todos ellos se encuentran en la llanura este del departamento donde la producción es arrocería y ganadera principalmente. En la actualidad ha aumentado la producción de soja en esta zona, existiendo cierta complementación con la producción arrocería 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 la construcción y reparación de los mismos; largos períodos de suelos saturados muy superficiales (provocan el cambio de consistencia y la deformación bajo cargas).

Mapa 2.9.h2: Caminos de la región arrocería al este del departamento



Fuente: elaboración propia

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

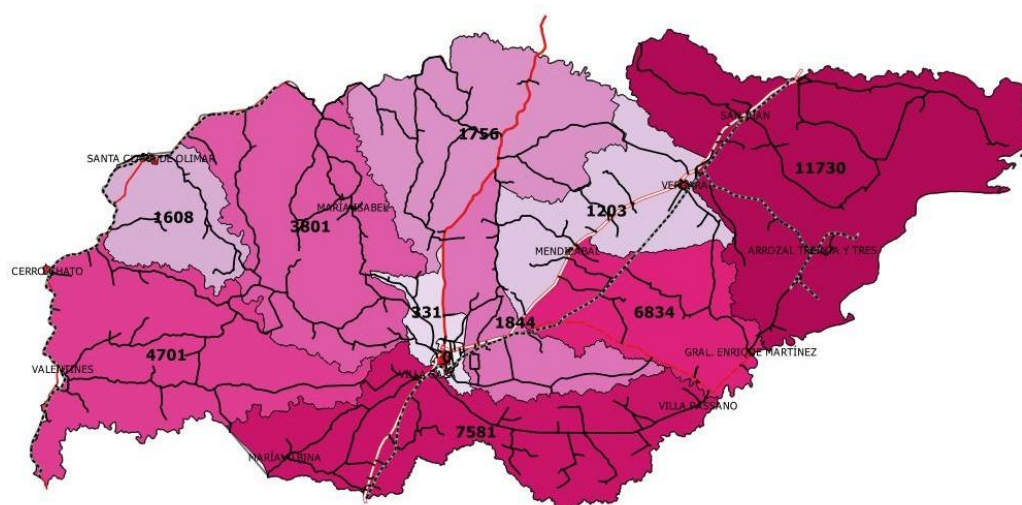
2.9.2.2 Caracterización del transporte que usa la caminería departamental

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 circulen por caminería rural y que conectan las localidades que se encuentran sobre la ruta N°7 con la capital departamental se destaca la Empresa González. Cuenta con dos frecuencias diarias que recorren el camino P8 (ruta 98) desde Treinta y Tres, luego sigue por ruta nacional N°7 pasando por las localidades de Tupambaé, Santa Clara, Cerro Chato y Valentines; y finalmente vuelve a Treinta y Tres por el camino N°1 (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 N°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 del departamento. En el mapa siguiente se presenta el mapeo de 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 arrocerero. 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.

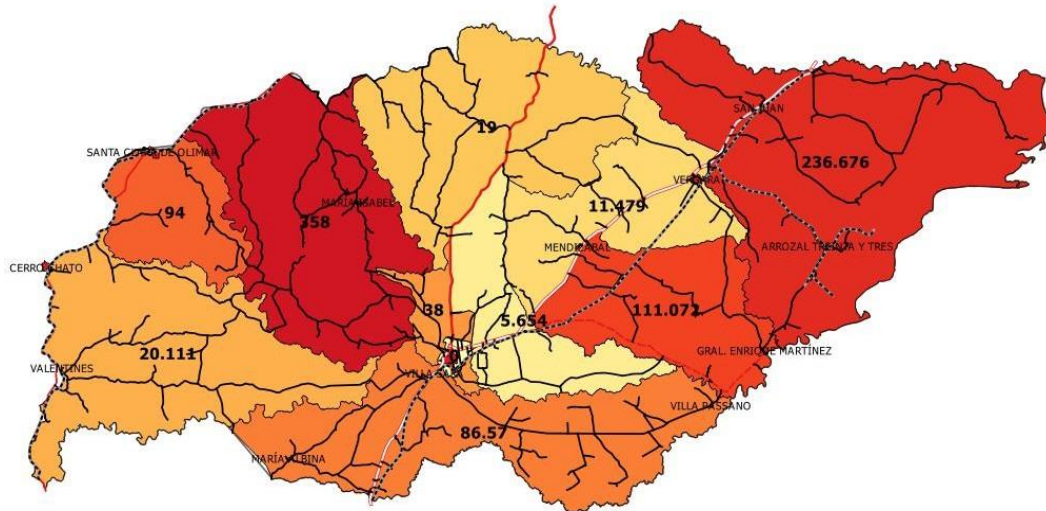
Mapa 2.9.i2: Toneladas de carne generadas en cada sección policial



Fuente MGAP (2011)

A continuación se observa la producción de granos, siendo muy importante la producción en la zona arrocerá. Actualmente hay un aumento en la producción de soja en la zona arrocerá, existiendo cierta complementación entre ambas producciones agrícolas.

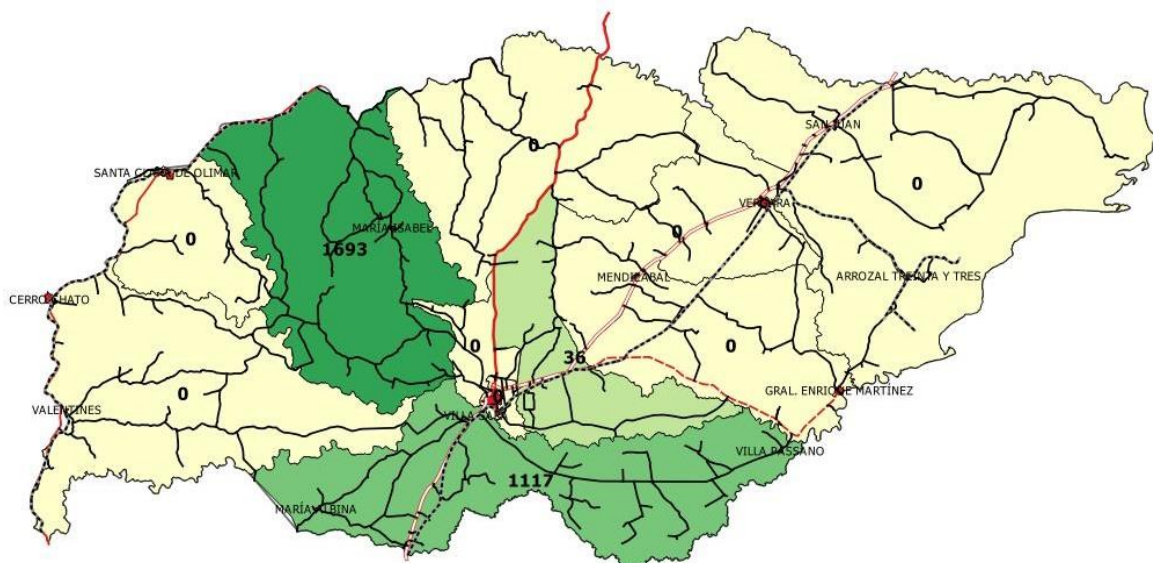
Mapa 2.9.j2: Toneladas de granos generadas en cada sección policial



Fuente MGAP (2011)

Seguidamente se 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.

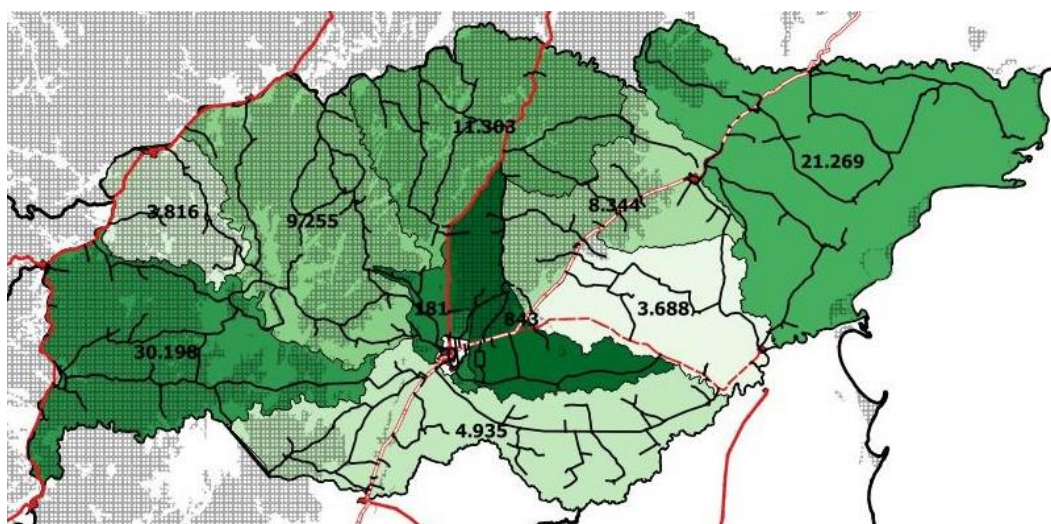
Mapa 2.9.k2: Toneladas de leche generadas en cada sección policial



Fuente MGAP (2011)

El mapa a continuación presenta las toneladas de madera generadas en cada sección policial, junto con la zona de suelos de prioridad forestal del MGAP (zona sombreada). 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 N°7 y N°8.

Mapa 2.9.I2: Toneladas de madera generadas en cada sección policial



Fuente MGAP (2011)

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 N°98 (camino P8). Dicha producción es enteramente utilizada en el Brasil, atravesando la capital y saliendo hacia el norte por las rutas N°8 y N°18, o saliendo hacia la ruta N°7 por la ruta N°98 cuando alguna circunstancia impide el pasaje por la capital (p.ej. la rotura del puente de ruta N°98 en el Yermal Chico).

2.9.2.3 Capacidades del departamento para atender la red vial

Actualmente, en términos de caminería rural, la Intendencia 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 Intendencia realizan tanto los proyectos como los controles de ejecución de obras, el funcionamiento de 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 probable que sea necesario reforzar los equipos y recursos materiales existentes.

2.9.2.4 Fondos disponibles para la caminería departamental

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

Tabla 2.9.m: Fondos para caminería rural, montos asignados 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: elaboración propia a partir de datos de OPP

A esto se suman los recursos de origen departamental.

2.9.3 Programa vial departamental de Treinta y Tres

2.9.3.1 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”.

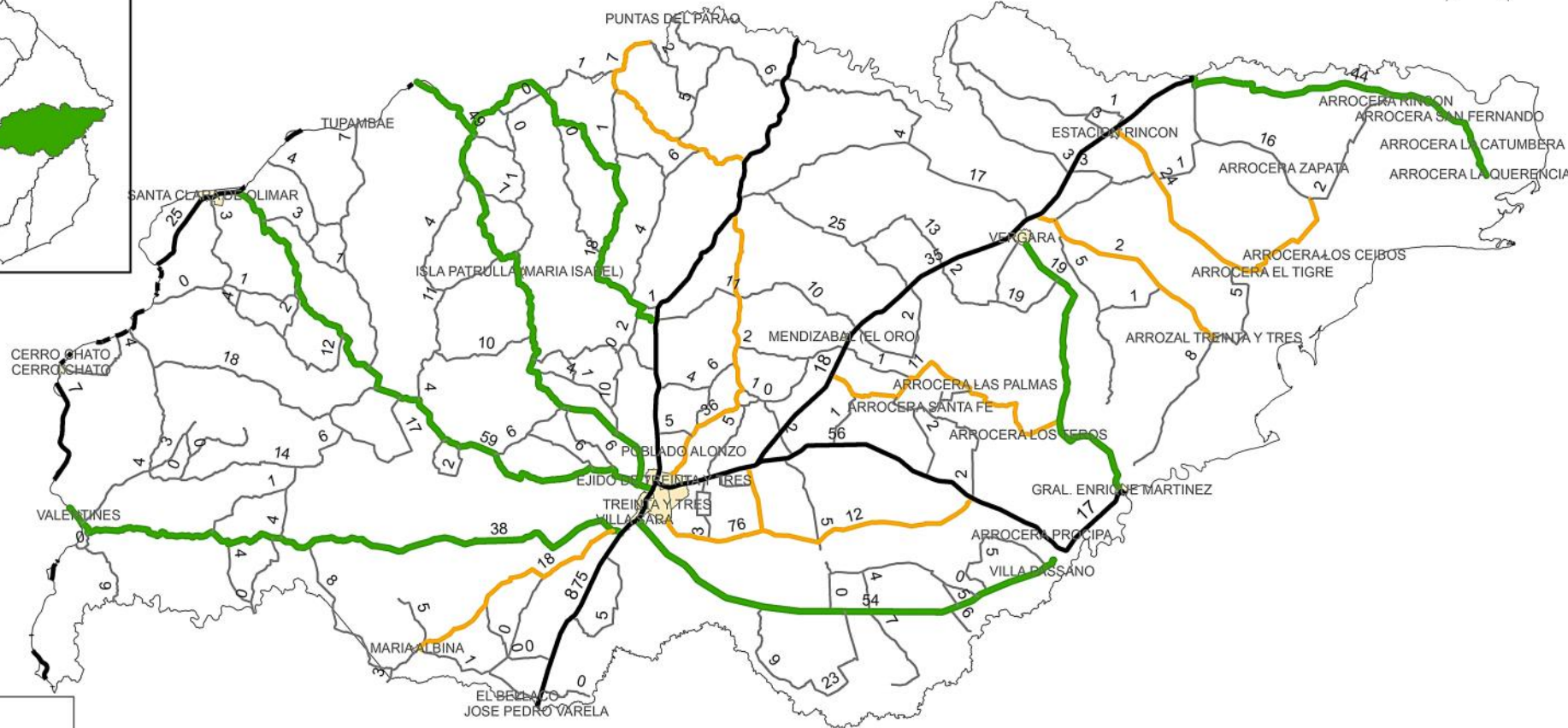
Tabla 2.9.n: Categorización de la red vial departamental

Tramo	Camino	Dim. Social 33,3%	Dim. Espacial 33,3%	Dim. Económica 33,3%	Puntaje Matriz	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

Categoría de caminos - Treinta y Tres

Localización en el país



Referencias

- Rutas nacionales
- Alta
- Media
- Baja
- Localidades



2.9.3.2 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 2.9.o: Prioridades surgidas del taller

Camino	Intervención Propuesta/ Problema que 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 Yermal.	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

2.9.3.3. 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 este. 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 arrocerá. Se trata de obras hidráulicas que pretenden disminuir los días de interrupción de tránsito por crecientes de cursos de agua.

La zona arrocerá que incluye las principales localidades (Treinta y Tres, Vergara, Rincón, Po. General Enrique Martínez), es el área más densamente poblada del departamento. El desarrollo del sector más dinámico de la economía treintaytresina, 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 la ruta N°18 y ruta N°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 solo, cuando se los toma colectivamente, las mejoras de estándar y de los puentes en los mismos producirían un cambio significativo en la conectividad de la zona con el resto del departamento y la región, y en la facilitación del transporte, reduciendo costos en tiempo y en desgaste de vehículos.

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

2.9.3.4. Plan de intervenciones en la red vial departamental

PLAN DE INTERVENCIONES EN LA RED VIAL DEPARTAMENTAL

TREINTA Y TRES						PAVIMENTOS					OBRAS HIDRÁULICAS				TOTAL
Camino		Tramos PVD	Categoría Matriz	Prioridad Taller	Rango TPDA estimado	Intervenciones	Tipo ¹	Largo (KM)	Monto intervención	Monto pavimentos	Intervenciones	Tipo ²	Monto intervención	Monto obras hidráulicas	Monto total
TT001	Camino del Medio	P8	Alta	Media	450	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		
TT002	Arrozal 33 (Parao)/Arrozal 33 (Bomba)/El cementerio	226.2/ 226.1/ 228	Estratégico		200	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		
TT003	Quebrada de los Cuervos	34	Alta	Sin mención	150	Interv. 1			-	-	Interv. 1	CP	25.000.000	25.000.000	25.000.000
						Interv. 2			-		Interv. 2				
						Interv. 3			-		Interv. 3				
TT004	Ruta 19 - Valentines	1	Alta	Alta	300	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				
TT005	Ruta 19 - Passano	218	Alta	Alta	350	Interv. 1	A2	3,0	7.745.318	7.745.318	Interv. 1			-	7.745.318
						Interv. 2			-		Interv. 2				
						Interv. 3			-		Interv. 3				
TT006	Puente Parao	226.2	Estratégico		N/A	Interv. 1			-	-	Interv. 1	CP	55.000.000	55.000.000	55.000.000
						Interv. 2			-		Interv. 2				
						Interv. 3			-		Interv. 3				
TT007	Perinetti - Pdo. Alonso	7	Estratégico		250	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

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

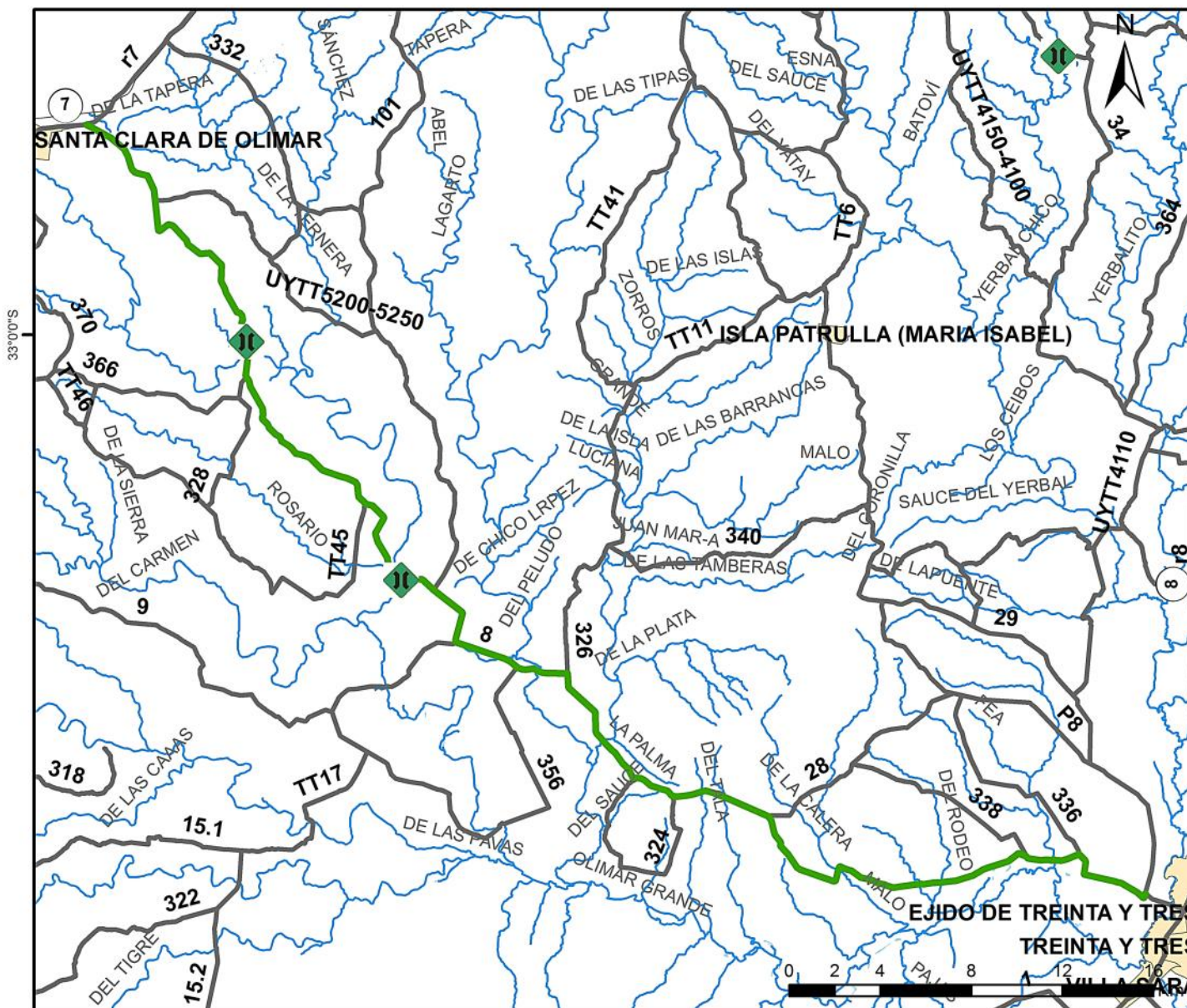
2 – Tipo de Intervención en obras de arte: Construcción de puente CP, construcción de alcantarilla CA, ampliación de puente AP, ampliación de alcantarilla AA, reparación de puente RP, reparación de alcantarilla RA

TREINTA Y TRES				CRONOGRAMA DE INVERSIONES 2018 - 2027							
CAMINO		TRAMOS PVD	MONTO TOTAL \$	AÑO 2018	AÑO 2019	AÑO 2020	AÑO 2021	AÑO 2022	PERÍODO 2018-2022 (\$)	PERÍODO 2023-2027 (\$)	TOTAL \$
TT001	Camino del Medio	P8	78.072.408	-	15.614.482	31.228.963	31.228.963	-	78.072.408	-	78.072.408
TT002	Arrozal 33 (Parao)/Arrozal 33 (Bomba)/El cementerio	226.2/ 226.1/ 228	54.500.000	-	21.800.000	32.700.000	-	-	54.500.000	-	54.500.000
TT003	Quebrada de los Cuervos	34	25.000.000	-	-	-	-	-	-	25.000.000	25.000.000
TT004	Ruta 19 - Valentines	1	23.954.181	-	-	-	-	-	-	23.954.181	23.954.181
TT005	Ruta 19 - Passano	218	7.745.318	-	-	-	-	-	-	7.745.318	7.745.318
TT006	Puente Parao	226.2	55.000.000	-	-	-	-	-	-	55.000.000	55.000.000
TT007	Perinetti - Pdo. Alonso	7	12.392.508	-	-	-	-	-	-	12.392.508	12.392.508
TOTAL				-	37.414.482	63.928.963	31.228.963	-	132.572.408	124.092.007	256.664.415

Camino del Medio

CAMINOS QUE CONECTAN

Un programa nacional de apoyo a la caminería departamental



Referencias

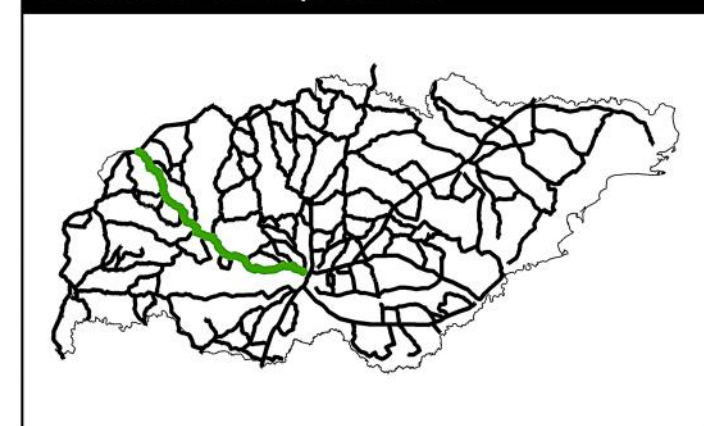
- Intervención en pavimento
- Rutas nacionales
- H Intervención en obras hidráulicas
- Cursos de agua
- Caminería departamental
- Localidades

Categoría	Alta
Prioridad en taller	Media
Longitud	7 km
Tramos que comprende	P8
Monto total (\$)	78.072.408
Ejecución estimada	2019 - 2021

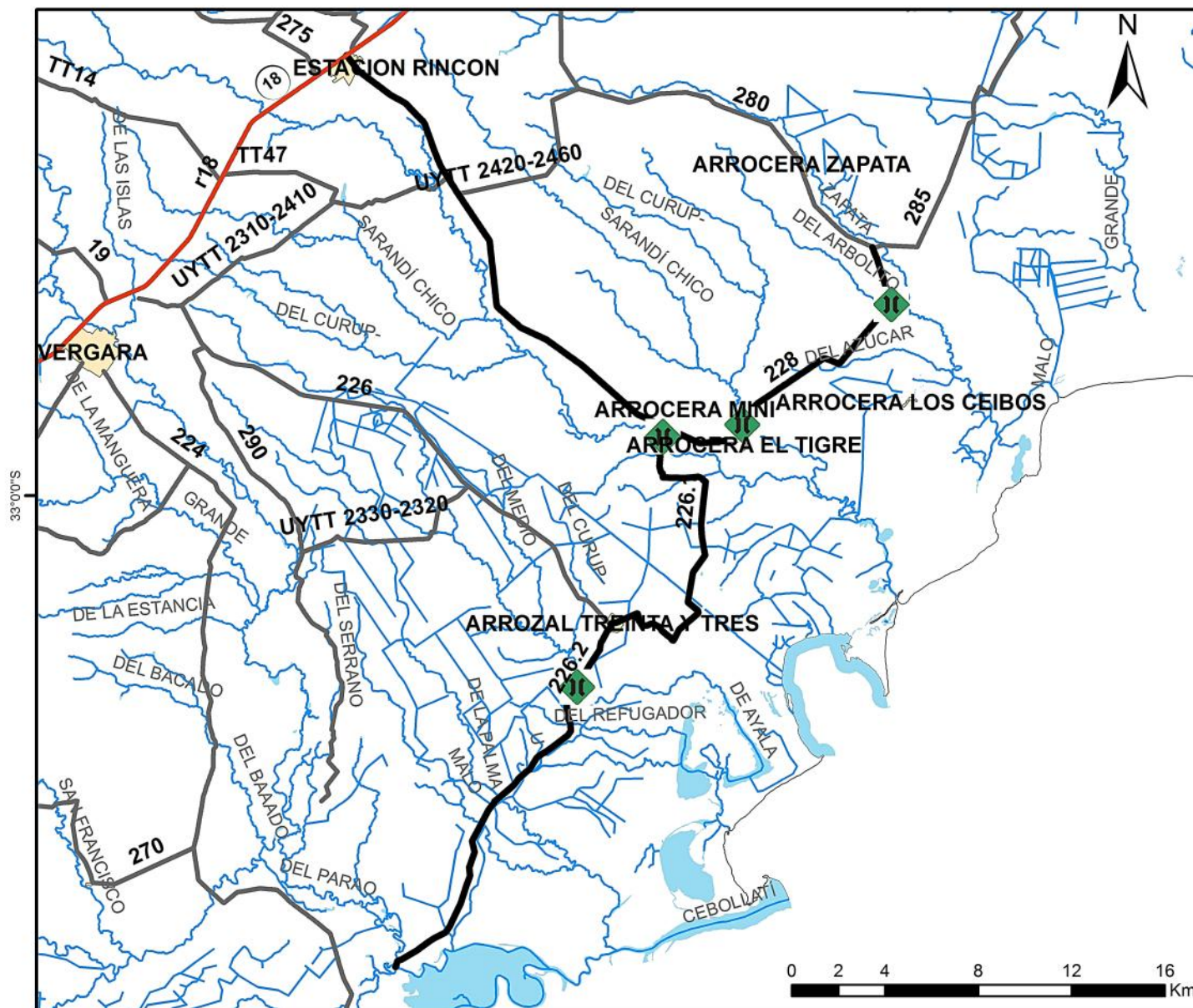
Descripción	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	18.072.408
Obras hidráulicas	60.000.000

--

Localización en el Departamento



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



Referencias

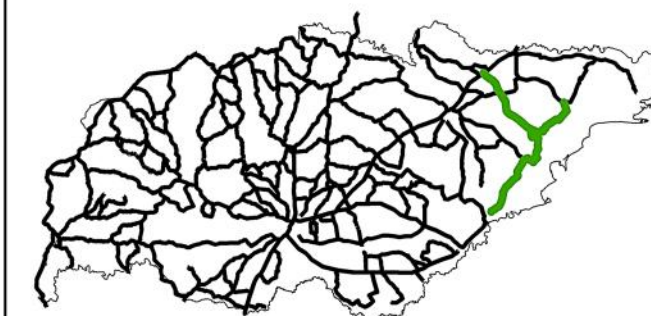
- Intervención en pavimento
- Rutas nacionales
- ♦ Intervención en obras hidráulicas
- Cursos de agua
- Caminería departamental
- Localidades

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

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



CAMINOS QUE CONECTAN
Un programa nacional de apoyo a la caminería departamental



 Intervención en pavimento
 Rutas nacionales

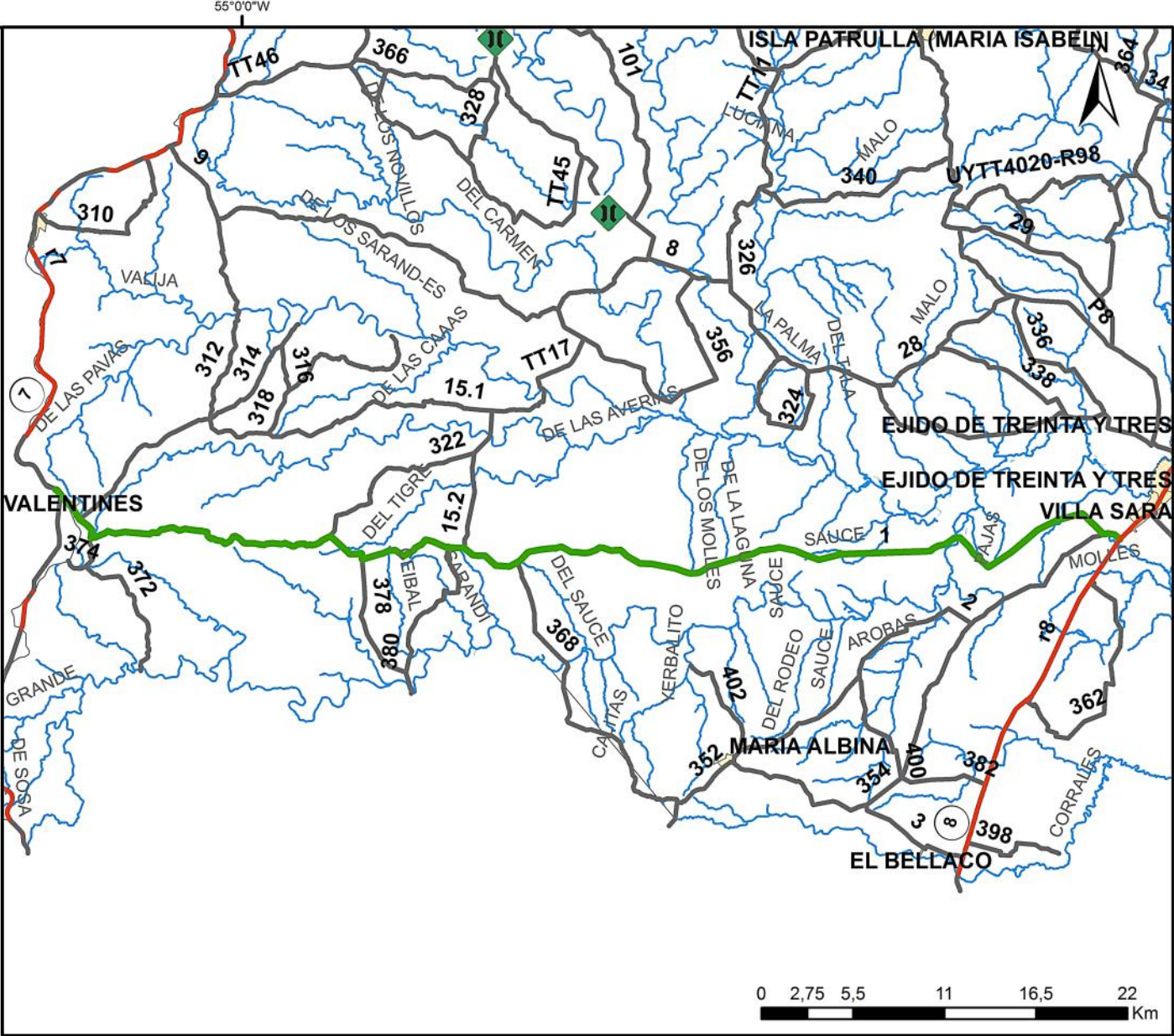
 Intervención en obras hidráulicas
 Cursos de agua

 Caminería departamental
 Localidades

Localización en el Departamento



Ruta 19 - Valentines



Referencias

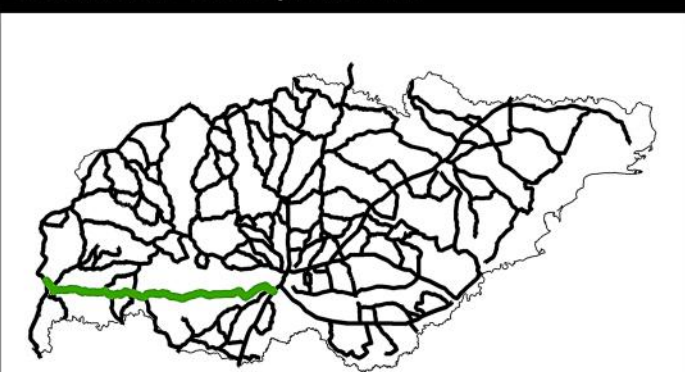
- Intervención en pavimento
- Intervención en obras hidráulicas
- Caminería departamental
- Rutas nacionales
- Cursos de agua
- Localidades

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

Categoría	Alta
Prioridad en taller	Alta
Longitud	8 km
Tramos que comprende	1
Monto total (\$)	23.954.181
Ejecución estimada	Segundo quinquenio

Descripción	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	20.654.181
Obras hidráulicas	3.300.000

Localización en el Departamento

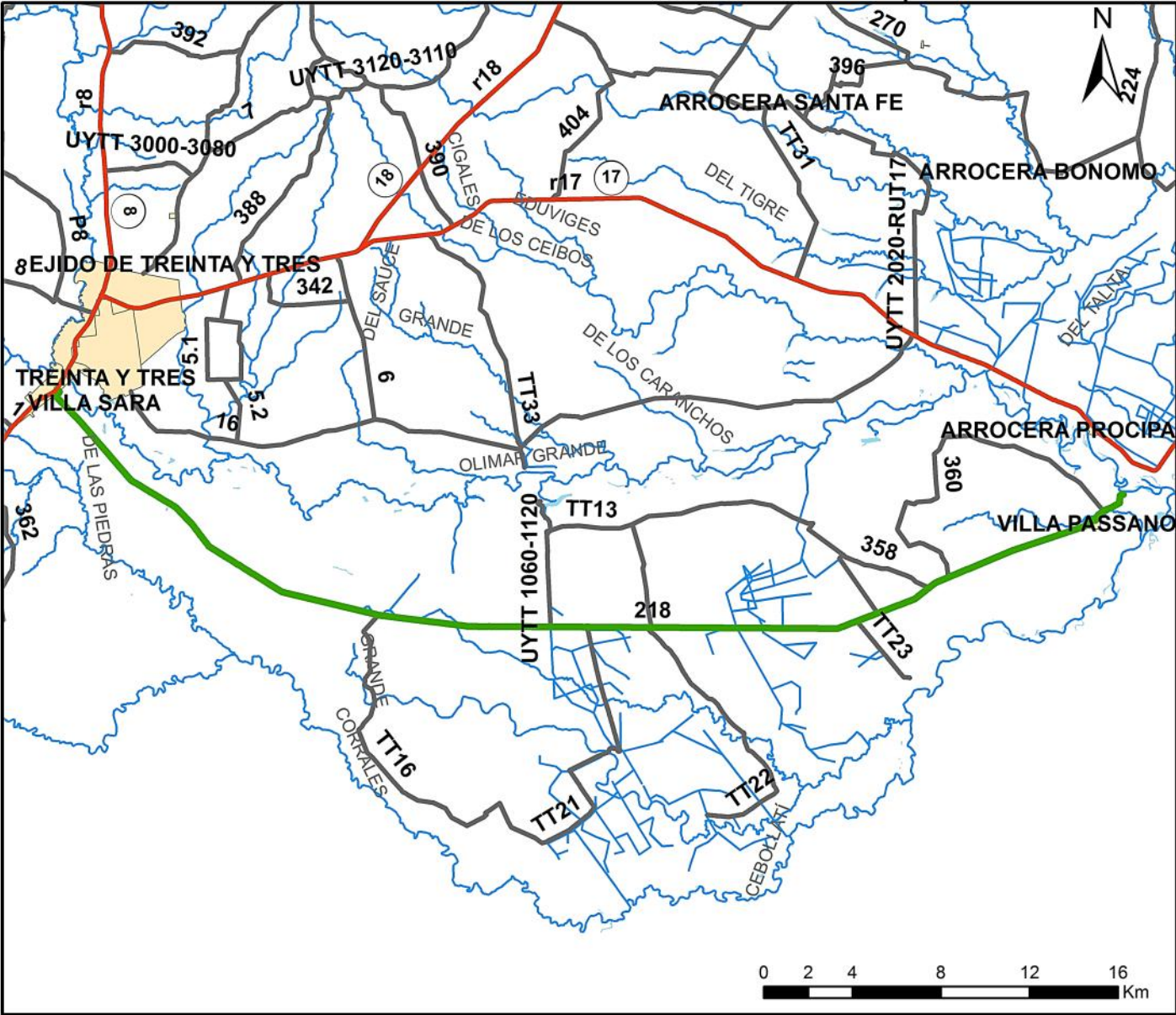


Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año 2018

Ruta 19 - Passano



Referencias

Intervención en pavimento

Intervención en obras hidráulicas

Caminería departamental

Rutas nacionales

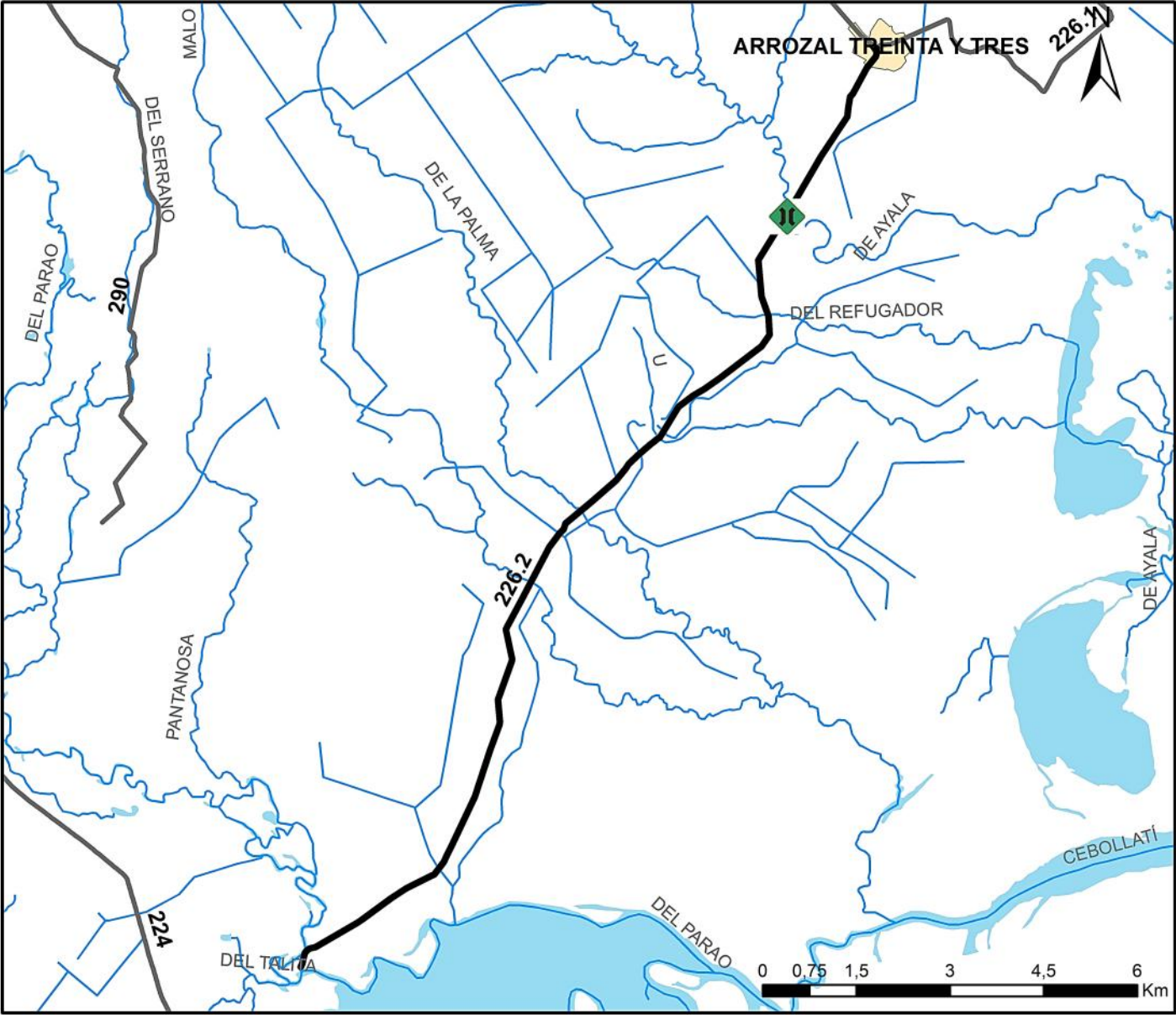
Cursos de agua

Localidades

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

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	
	

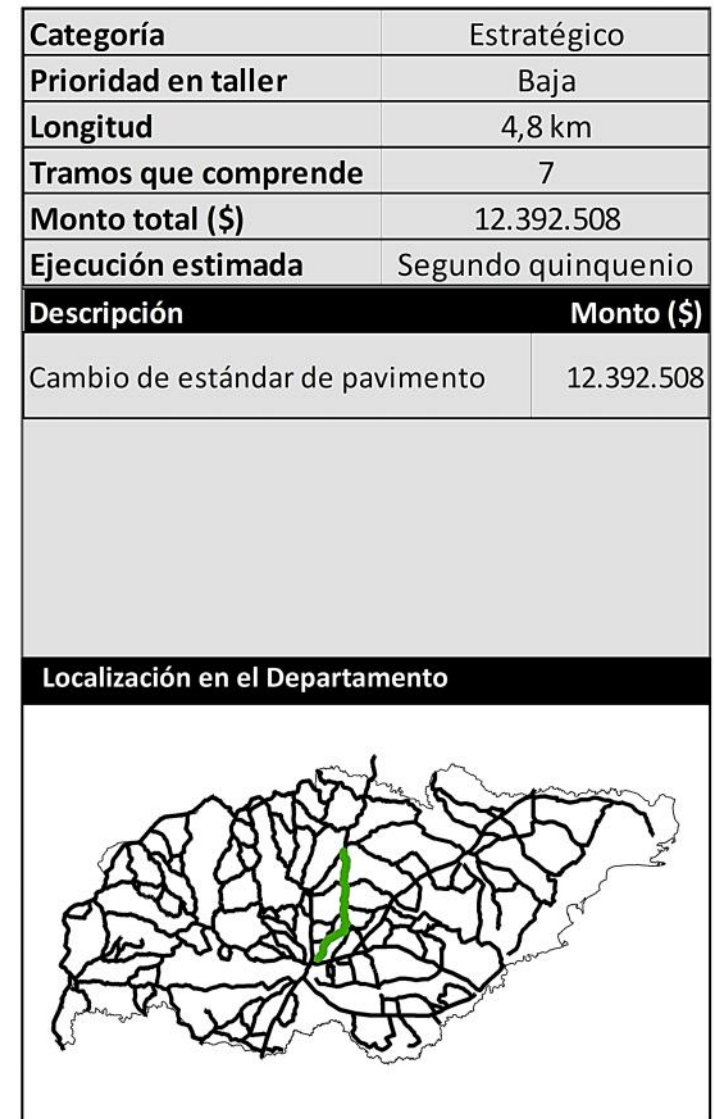
Puente Parao



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

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

CAMINOS QUE CONECTAN
Un programa nacional de apoyo a la caminería departamental



 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