

Proyecto UR-T1066
Support to Freight
Logistics ICTs in Uruguay

Ec. Juan José Calvo, con
el asesoramiento y
colaboración de la Arq.
Alicia Artigas

Alternativas de acceso universal a los servicios para localidades pequeñas y población rural del Uruguay

1. Objetivo del informe

1. El presente informe busca explorar alternativas de acceso a los servicios de la población radicada en pequeñas localidades y en el medio rural.
2. El análisis se basa en un enfoque de derechos. En el documento gubernamental “Visión, objetivos y lineamientos estratégicos para la implementación de políticas de población en Uruguay, la Comisión Sectorial de Población establece lineamientos vinculados a la distribución territorial”. En particular, afirma el derecho que tienen las personas de elegir dónde vivir, y “crear las condiciones para que la población pueda libremente ejercer su derecho al arraigo y permanecer, volver o radicarse por primera vez en el Interior del país o de un departamento, ya sea en otras ciudades, en pequeñas localidades o en el medio rural si así lo desea”.
3. A partir de estas premisas se entiende que lo fundamental es asegurarle a las personas el acceso a los servicios, así como localizar nuevos equipamientos colectivos donde éstos no existan.
4. Los servicios que se analizan son aquellos vinculados a la vivienda, servicios de salud, educación, recreación y comerciales, ya sean privados o públicos.

2. Introducción: las tendencias de la distribución de población¹

5. En nuestro país, la población se ha concentrado progresivamente en la franja costera, y en particular, en el área Metropolitana alrededor de Montevideo.

¹ Calvo, J: *Escenarios de dinámica demográfica de localidades pequeñas y población rural del Uruguay y de corrientes migratorias internas*, 2012. Proyecto UR-T1066 Support to Freight Logistics ICTs in Uruguay

6. El nivel de urbanización ha sido y es alto; 94,7% de la población del país, de acuerdo a los Censos 2011. La población se ha concentrado en el área metropolitana y en la franja costera, acorde a las tendencias mundiales de creciente urbanización y concentración de la población en áreas costeras.
7. Al analizar las principales corrientes migratorias internas interdepartamentales, se constata claramente que Montevideo continúa siendo el principal lugar de partida y destino de las mismas.
8. Los principales movimientos migratorios internos son de corte urbano – urbano. La migración rural – urbana, está prácticamente agotada. Montevideo continúa siendo el principal lugar de partida y destino de las principales corrientes migratorias internas, pero también se pueden observar otros circuitos migratorios, particularmente a lo largo del litoral del río Uruguay, y en la zona sur del país.
9. Sobre la faja costera sur, Maldonado se destaca como receptor de migrantes internos, por la atracción del enclave turístico Punta del Este y su área de influencia. Dos sectores de actividad (servicios y construcción), altamente intensivos en la demanda de trabajadores, explican ese dinamismo demográfico.
10. De acuerdo a las proyecciones realizadas a nivel departamental (Calvo, 2012), el crecimiento demográfico en las localidades de menos de 5.000 habitantes será casi nulo de este momento hasta el año 2030; en ese período, la población de las localidades de menos de 5000 habitantes, pasaría de 228.500 a 235.000 personas.
11. La migración del tipo rural – urbana se encuentra casi agotada desde hace tiempo. Los datos del Censo 2011 indican que el 94,7% de la población reside en localidades urbanas. La población rural continúa perdiendo peso respecto al conteo poblacional realizado en el año 2004, reiterando la tendencia observada en los últimos 5 censos de población. El modelo migratorio interno predominante y futuro es y será urbano – urbano.
12. Al observar las principales corrientes migratorias sin considerar a Montevideo, se constata la existencia de subsistemas migratorios: i) en el litoral; ii) en el sur, con centro en Canelones; iii) en el sureste, con centro en Maldonado; iv) en el noreste.

13. Siguiendo la tendencia mundial y nacional, es altamente probable que se profundice la concentración poblacional en el área metropolitana y en las zonas costeras, extendiéndose la mancha urbana particularmente hacia el este de Montevideo, y también expandiéndose el área de influencia de Maldonado/Punta del Este.
14. En ausencia de políticas de distribución territorial de la población, es esperable que se acentúe la tendencia de concentración en las áreas costeras. La mayor parte de la población uruguaya se ubicará en una fina franja de pocos kilómetros, especialmente el área metropolitana de Montevideo (con fuerte presión sobre Canelones) y el área de Punta del Este-Maldonado, con probables consecuencias negativas sobre el medio ambiente y la eficiencia de la inversión pública en infraestructura básica. El proceso de migración rural-urbano seguramente se agotará, e incluso es probable que se observe un leve incremento en el sentido inverso. Ciertos procesos de economías de enclave, vinculados a grandes inversiones, pueden incrementar transitoriamente la población en algunas localidades del interior del país.

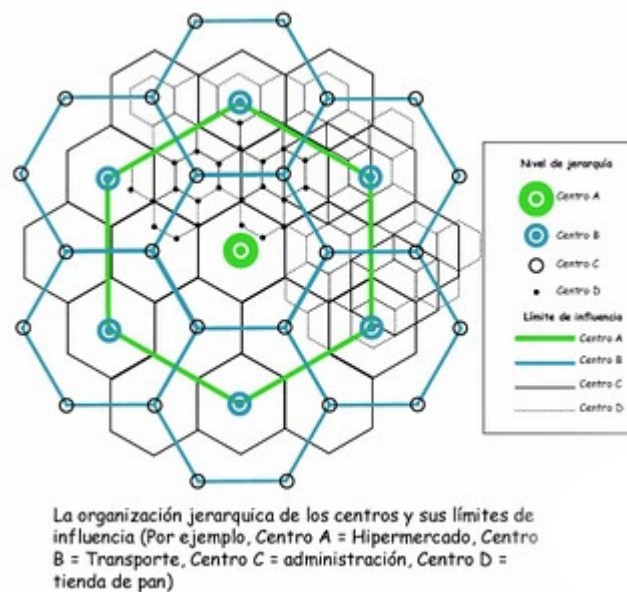
3. Marco conceptual

15. La ciudad se distingue de lo rural morfológica y funcionalmente. Las actividades que se desarrollan en la ciudad, tienen en común el hecho que no explotan directamente del suelo.
16. A mediados del siglo XX, se desarrollaba en la geografía, el principio de organización espacial “territorial”, sintetizado por el modelo gravitatorio y por el modelo jerárquico de Walter Christaller y otros autores como August Lösch. Este modelo, basado en la relación centro-área considera a las ciudades como proveedoras de servicios de las áreas tributarias. En esta misma línea, el Instituto de Teoría y Urbanismo de la Facultad de Arquitectura² desarrolló su teoría Distancia-Tiempo, estimando las

² Gómez Gavazzo, C et alts., *Movilidad Locacional de la Población*, 1987 - ITU FARQ

distancias admisibles entre el usuario y los agrupamientos-tipos de servicio, de acuerdo al nivel medio de confort.

17. Según Christaller, para que los asentamientos urbanos minimicen los costos, el núcleo urbano se ubica en el centro geométrico de un área que se supone teóricamente un hexágono.



18. En base a esta línea teórica, clasifica los centros de la máxima categoría a la más pequeña, según su alcance territorial, área de mercado o influencia. Los modelos de Christaller y los desarrollados posteriormente permiten medir el alcance funcional de los equipamientos comunitarios y su cobertura.

19. A este enfoque de centros y áreas de influencia, se añade más recientemente, el principio de organización “en red”, fundamentado sobre relaciones selectivas no jerárquicas entre centros poblados. Ambos modelos no son contradictorios sino complementarios.

20. En este sentido, se definen las “redes de ciudades”³ como aquellos sistemas de relaciones y de flujos entre centros urbanos que tienen justificación económica en la consecución de economías de

³ Camagni, R., *Economía Urbana*, 2005

complementariedad o de sinergia para los centros urbanos que los conforman.

21. Hoy en día, el sector terciario urbano cumple, entre otras, la función de garantizar progreso técnico e innovación a la producción industrial-rural. Probablemente, la contradicción ciudad-campo se diluya en el futuro, cuando la progresiva homogeneización de la producción y el desarrollo de las telecomunicaciones, provean la misma cantidad y calidad de información y el acceso a ella en cualquier punto del territorio.
22. La más reciente y más abarcativa concepción de Nueva Ruralidad⁴, trata de superar estas contradicciones ciudad-campo, pensando el territorio como una continuidad, aunque las políticas aplicadas siguen siendo predominantemente sectoriales. Esta nueva concepción le da mayor importancia a aspectos donde la continuidad es más importante que la distinción u oposición de las categorías: i) la dimensión territorial en oposición a la sectorial, así como a las funciones y servicios prestados por la agricultura más allá del aspecto productivo; ii) los vínculos entre las pequeñas ciudades y el campo circundante, y la relación entre desarrollo urbano y rural; iii) la complementariedad entre la agricultura y otras ocupaciones; iv) la función residencial de las áreas rurales; v) la integración de las áreas rurales a los mercados y los procesos de globalización, lo que destaca la importancia de la competitividad territorial frente a la puramente empresarial o sectorial; vi) el potencial económico que ofrecen los activos ligados al territorio, de tipo geográfico, histórico, cultural, etc.; y vii) la participación en las políticas y programas de desarrollo rural de los diversos agentes involucrados y la concertación entre ellos.
23. Es desde este enfoque que trataremos el acceso universal a los servicios de la población rural y de pequeñas localidades, considerando específicamente el territorio como un continuo de población rural y urbana donde el flujo de bienes y servicios y de información es continuo y en todos los sentidos.

⁴ La nueva ruralidad en Europa y su interés para América Latina, LCSES BM – FAO, 2003

4. Sistemas de ciudades

24. La ciudad se convierte de hecho en un nodo o un punto sobre un circuito de relaciones, un nodo perteneciente a un circuito que mantiene con el espacio una relación distinta de la tradicional, una organización “en red”, tendencialmente no jerárquica, entre centros localizados en un territorio continuo.
25. Tanto en la economía de los servicios públicos como en la producción sucede que solamente alcanzando una dimensión o una escala suficiente de actividad es posible utilizar procesos más eficientes. Existen elementos que permiten una mayor eficiencia del modelo concentrado con determinada cantidad o dimensión de la producción (economías de escala).⁵
26. Si las fuerzas de aglomeración no existieran, podríamos pensar que, en un sistema perfecto de producción, con factores de producción móviles, recursos naturales fijos y distribuidos de forma uniforme sobre el territorio, la producción tendría lugar de una forma perfectamente homogénea, suficiente para satisfacer la demanda local. En el sector servicios en cada punto del territorio existirían todos los servicios necesarios para la población. Asumiendo la presencia de economías de escala, aparecen necesariamente nodos o polos de aglomeración de producción. El proceso de aglomeración se produce de forma acumulativa, influyendo también en los sectores de educación, servicios públicos y todas sus actividades conexas. Los elementos que generan las aglomeraciones, atraen en forma acumulativa a otras producciones similares o complementarias. Así se produce la concentración de actividades productivas y de actividades residenciales: las ciudades.
27. Para los servicios, el costo de transporte incide en forma significativa sobre el consumidor que debe desplazarse, incluyendo las variables costo, tiempo y distancia de transporte.

⁵Camagni, R., *Economía Urbana*, 2005

28. En cuanto a la cantidad de población necesaria para el suministro de algunos servicios públicos de calidad en un centro poblado, se ha llegado a un relativo consenso entre los investigadores sobre una dimensión mínima de 200-250 mil habitantes⁶. A esta cifra, que podemos asumir en forma teórica como la masa crítica necesaria para ciertos equipamientos comunitarios y servicios, se le debería complementar un dato no menor que es la estructura de circulación vial, midiendo no sólo el grado de influencia de la misma sobre el territorio en términos de superficie servida, sino el confort de los traslados en los medios de transporte. Para determinar el confort de los traslados se toman en cuenta las rutas, estado de las mismas, medio de transporte y tiempos de traslado.

5. Alternativas de accesibilidad universal, causas y efectos

29. Suponiendo, como se plantea en el resumen del apartado 1, que es esperable que continúe la tendencia de concentración de población en las áreas costeras, aun con un probable incremento en la migración urbano-rural, el modelo migratorio interno predominante será urbano – urbano. En este escenario podemos plantear dos extremos para el análisis:

30. El primero, una concentración de servicios en la faja sur y la costa oeste, donde se concentra la población. Esto implica, como sucede hoy en día, traslados desde los departamentos a la capital nacional o a los centros de mayor jerarquía de esas dos fajas para acceder a los servicios. Este modelo está afianzado y consolidado también por la estructura vial radio concéntrica y el sistema de transporte. No es un modelo eficiente en términos de distancia-tiempo para el acceso de todos los usuarios a los servicios, donde quedan relegados los habitantes de la zona centro y noreste por la estructura vial radio-concéntrica.

31. El segundo extremo, localizar todos los servicios en todas las localidades según el radio de influencia. Dada la distribución de población en el territorio, este modelo implicaría que en las áreas menos densas múltiples

⁶Camagni, R., *Economía Urbana*, 2005

servicios estarían sobredimensionados. La deseconomía en este caso es evidente, por la subutilización de infraestructura y probablemente la dificultad de atraer personal capacitado que cubra los servicios y equipamientos comunitarios en zonas poco pobladas.

32. Por lo tanto, y tomando en cuenta el análisis del marco conceptual y el sistemas de ciudades, podríamos convenir en regionalizar el territorio en subsistemas de ciudades que sumando la población rural dispersa acumule una masa crítica suficiente para hacer viable el funcionamiento de los equipamientos y servicios comunitarios. La cantidad mínima de 200.000 habitantes se propone a modo de hipótesis de trabajo a los efectos de esa regionalización.
33. Aplicando la teoría de distancia-tiempo y traslados, existirán zonas que no alcancen a esa cifra, por lo cual se deberá considerar la necesidad de instalar servicios aun sin masa crítica suficiente.

6. Ejemplo de regionalización

34. Si tomamos como base la regionalización que está siendo utilizada por la Oficina de Planeamiento y Presupuesto y el Congreso de Intendentes a los efectos de la gestión coordinada de los gobiernos departamentales en temas de caminería rural, siguiendo lo comentado precedentemente, se establecieron cinco regiones:

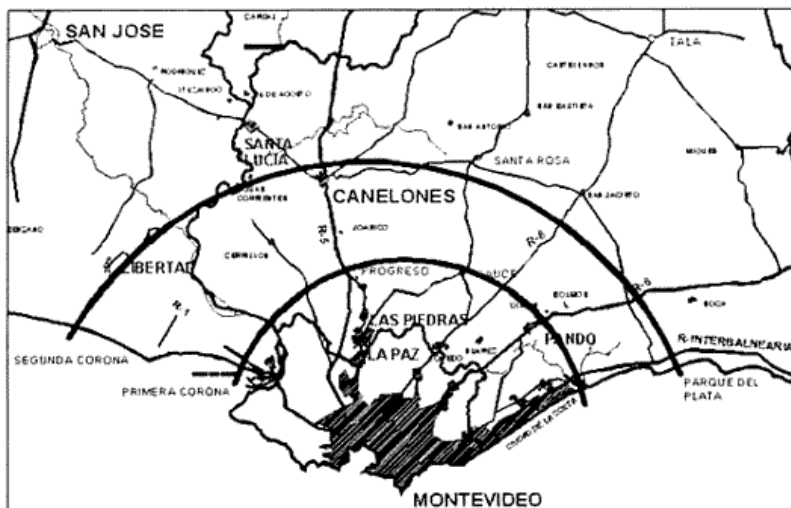
- Región Metropolitana: Montevideo, San José (parte), y Canelones (parte)
- Región Sur-Oeste: Colonia, Río Negro y Soriano
- Región Sur-Este: Maldonado, Rocha, Treinta y Tres, Lavalleja
- Región Centro-Sur: Canelones, San José, Flores, Florida, Durazno
- Región Norte: Artigas, Rivera, Cerro Largo, Tacuarembó, Salto, Paysandú

35. Esta lógica no es estricta, ya que hay departamentos que comparten dos regiones por su naturaleza metropolitana y sus fuertes vínculos con otros departamentos vecinos, como son los casos de San José y Canelones, y también porque existen localidades (por ejemplo Paso de los Toros), que responden más a la influencia de un departamento distinto al de la región en la cual se incluye (en el ejemplo, Durazno en lugar de Tacuarembó).
36. Se propone para analizar en esta consultoría un caso piloto en la región centro sur, compuesta por parte de Canelones y San José, Flores, Florida y Durazno. La población total de esa región es de 777.682 habitantes según el censo 2011. Cabe destacar que tanto Canelones como San José, están incluidos en parte en el Área Metropolitana y su participación en población en la zona Centro Sur sería menor en términos estrictos.
37. A los efectos de este trabajo cuyo objetivo es analizar alternativas vinculadas a la accesibilidad a los servicios, no se deberían considerar las localidades incluidas en la otra región, ya que acceden a los servicios de Montevideo o localidades próximas.
38. Por tanto, en base a ello, para este caso piloto se definen seguidamente las ciudades que se incluirán dentro de esta consideración restrictiva de la región Centro Sur, sin incluir el área metropolitana.

Localidades incluidas en la región Centro Sur

39. La definición del área Metropolitana más aceptada es un arco que abarca 50 km de radio desde el centro de Montevideo. Por lo tanto se eliminarían las localidades incluidas en este arco de 50 km consideradas de alcance metropolitano, donde los traslados a los servicios de la Capital son más frecuentes.

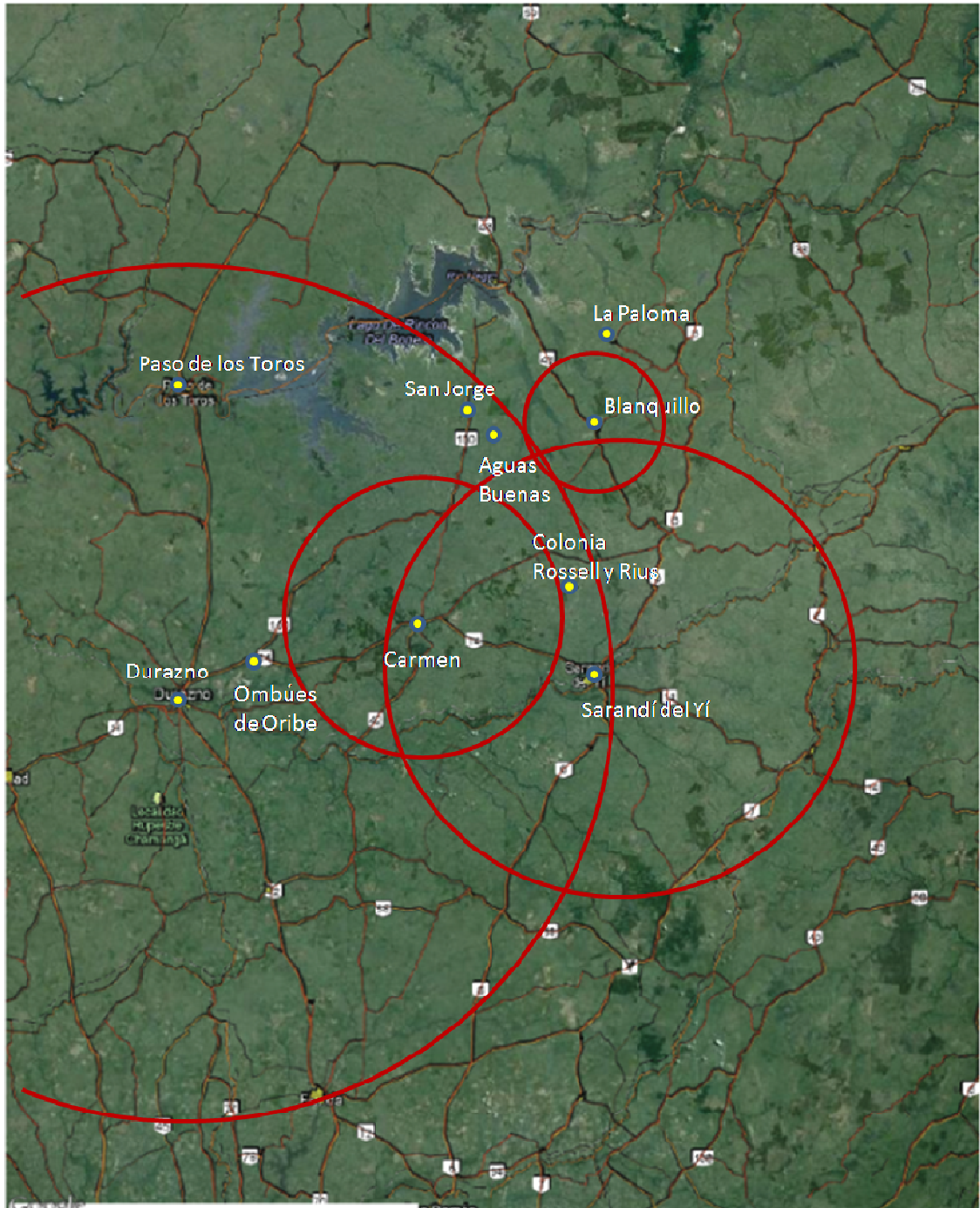
Figura 2. Área metropolitana de Montevideo



Fuente: ITU

40. Por tanto, dentro de la región Centro-Sur, sin el área metropolitana, se eligen dos pequeñas localidades del Departamento de Durazno, con distinta jerarquía en tanto centros poblados: i) la localidad San Jorge con 502 habitantes ubicada sobre la ruta 100, a 98 km de Durazno y ii) la localidad Aguas Buenas, a 8 km de San Jorge, con 86 habitantes. Se analizará en particular las alternativas de acceso de estos dos centros poblados a los servicios, como caso piloto.
41. Para ello, es importante ubicar las ciudades que se encuentran en su entorno dentro de esta región, ya que conforman prácticamente un subsistema de ciudades.
42. Cercana a San Jorge, se ubica Villa del Carmen, con 2692 habitantes, sobre la Ruta 14. Hacia el este de Villa del Carmen, está la localidad de Sarandí del Yí, con 7176 habitantes - segunda localidad del Departamento - a 41 km de Villa Carmen por la Ruta 14. Por la misma ruta 14, hacia el Oeste, Ombúes de Oribe con 89 habitantes, se encuentra a 36 km de Villa del Carmen y a 21 km de Durazno. En las cercanías de Sarandí del Yi, a 20km se encuentra la Colonia Rossell y Rius con 72 habitantes, que solamente se conecta por vías departamentales con la red nacional. La localidad de Blanquillo con 1084 habitantes, se encuentra sobre la ruta 43.

43. Las localidades de Carlos Reyles y Pueblo Alvarez cercanas a San Jorge, y La Paloma y Las Palmas cercanas a Blanquillo inciden también en este sistema.
44. La suma de todos los centros poblados considerados, más la ciudad de Durazno como centro del subsistema, es de aproximadamente 80.000 habitantes.
45. Asumiendo que Durazno funciona también como centro de otros subsistemas, analizamos el subsistema al este de Durazno, donde se encuentran San Jorge y Aguas Buenas, elegidas también para el análisis.



46. Estimamos que el área de influencia de Villa del Carmen es de 30 kilómetros; el de Sarandí del Yí, 50 kilómetros; y el de Durazno, 100 kilómetros. Bajo este supuesto, y como se observa en el gráfico, la zona de influencia de Durazno abarca otras localidades del departamento, inclusive a la localidad de Paso de los Toros.

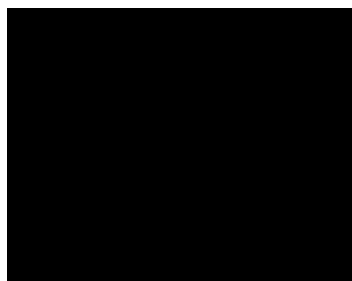
47. A partir de ello, analicemos los servicios que ofrecen las localidades incluidas en el subsistema Durazno Este.

7. Subsistema Durazno Este

48. A continuación se describen las características básicas de las ciudades que integran este subsistema. Los datos recabados son de diversas fuentes. En los casos de San Jorge y Aguas Buenas se realizaron entrevistas con actores locales. Los demás datos son extraídos de fuentes diversas, páginas web, Instituto Nacional de Estadística, guía telefónica y prensa local. Por este motivo no es uniforme el detalle de la información

San Jorge⁷

Población



Fuente: Censo 2011

Educación

49. Aquí funciona la escuela 34, que atiende niños de 4 años en adelante. Brinda cursos hasta 9° año, (los últimos tres validados como ciclo básico de secundaria, siendo las clases dictadas por maestras de primaria capacitadas especialmente a este fin). En la realidad, la mayoría de los jóvenes desertan, se van a otra localidad a estudiar, van a la Escuela Agraria - en régimen de semi-internado -, o bien asisten al Colegio Paiva – en régimen de internado completo- en Sarandí del Yi. Funciona un centro CAIF, que permanece cerrado en enero.

Transporte

50. Para ir a Durazno, el servicio lo presta una empresa local, con un servicio que sale de San Jorge todos los días a las 6.00 am y tarda tres horas en

⁷La mayor parte de los datos surge de entrevistas en campo, donde se destaca la realizada con el Secretario de la Junta Local

llegar a la ciudad de Durazno, desde donde inicia el retorno a las 17 hrs. Recorre la ruta 100 hasta Ombúes de Oribe y luego la Ruta 14. Hay varios puntos de la ruta en los cuales, si hay lluvia, los arroyos “no dan paso” y el traslado es aún más largo.

51. La demanda local refiere continuamente a que se mejore la ruta 100 -en su mayor parte es un camino de piedras - y que haya servicio de ómnibus a Villa del Carmen más frecuentemente. La ruta ha sido mejorada en algunos tramos y está planificada la continuación de esta mejora por parte de la Intendencia Municipal de Durazno.

52. No hay taxis ni remises en San Jorge.

53. Personas de Aguas Buenas y Carpintería se trasladan a San Jorge por distintos motivos.

Trabajo

54. Los campos de la zona, que antes se dedicaban al ganado ahora, en gran medida, producen soja. Los camiones que transportan granos y madera rompen la ruta.

Salud

55. Policlínica pública y CAMEDUR privada. No hay especialistas, solo va un ginecólogo, no hay mamógrafo. No hay pediatra.

56. Los partos son en Durazno, implica un traslado. Hay cementerio (nuevo) y empresa fúnebre. Interviene el médico de CAMEDUR o de la policlínica pública. No hay ambulancia.

Ocio y recreación

57. Cancha de futbol sin equipamiento, no hay profesores de educación física, no hay clases de gimnasia para los jóvenes, ni aprenden a nadar. Se hacen bailes cada tanto; no hay lugares específicos para los jóvenes. Algunos se van a Villa del Carmen los fines de semana. Hay una Sociedad Rural, la cual cuenta con salón y allí hay reuniones por cuestiones específicas.

58. Hay iglesia católica; el sacerdote viaja cada 15 días desde Villa del Carmen. Hay un templo pentecostal, donde se reúnen más a menudo.

Servicios

59. No hay cajero automático, no hay locales de pago ni sucursales bancarias; la más cercana del BROU es en Villa del Carmen. Hay locales de ANTEL y OSE. Para pagar UTE hay que ir a Villa del Carmen o a Durazno.

60. No hay centro de atención ciudadana, ni del MIDES.

61. No hay estación de servicio; la más cercana es un surtidor de ANCAP a 16 kilómetros, en una estancia.

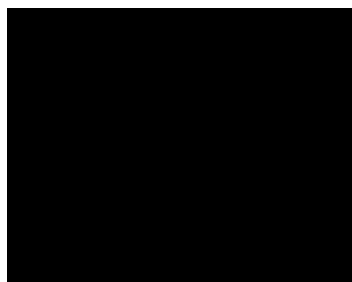
62. La Junta local depende del Municipio de Durazno.

63. Hay estación de policía.

64. Hay TV cable

Aguas Buenas⁸

Población



Fuente: Censo 2011

Educación

65. En la escuela hay niños desde 4 años; próximamente se va habilitar desde los 3 años. Atiende unos 20 niños.

⁸La mayor parte de los datos surgen de entrevistas en campoy en especial con la directora- maestra de la escuela.

66. Cuando llegan al fin del ciclo primario, no continúan sus estudios. “*La mayoría no hace nada*”; otros van al Colegio Paiva en Sarandí del Yí, o al SARU (Servicio de Ayuda Rural del Uruguay) en Carlos Reyles, o a la Escuela Agraria, todos en régimen de internado.

Salud

67. Policlínica salud pública y CAMEDUR. La Policlínica es atendida por una enfermera todos los días y un médico dos veces al mes. Para atenderse en maternidad se trasladan a Durazno antes del parto. Para entierros se trasladan al Cementerio de San Jorge

Ocio y recreación

68. Hay un club de fútbol. Los niños hacen gimnasia solamente en la escuela (no hay profesor).

69. El club organiza bailes esporádicamente.

70. No hay locales de culto.

Transporte

71. Lunes y viernes el ómnibus de San Jorge que va a Durazno pasa por Aguas Buenas.

Trabajo

72. Las mujeres “*no hacen nada*”, según la entrevistada, y los hombres trabajan en las estancias y algunos en la albañilería.

Servicios

73. Administrativamente dependen de San Jorge.

74. No hay cajero ni locales pago. Todo se paga en Durazno. Un gestor hace ese trabajo. Hay local de ANTEL y OSE en San Jorge.

75. Hay un almacén. El pan llega de San Jorge o de Blanquillo

76. No hay estación de policía.

Sarandí del Yí

77. La ciudad se encuentra junto al cruce de las rutas nacionales 6 y 14. Dista 96 km de la capital departamental Durazno y 200 km de la ciudad de Montevideo. Durante los primeros años del siglo XX, Sarandí del Yí y su zona de influencia contaron con el apoyo de Don Alejo Rossell y Rius, quien promovió distintas iniciativas progresistas, incluyendo la fundación de la Colonia que lleva su nombre.

Población

SARANDI DEL YI	
POBLACION	7176
Hombres	3486
Mujeres	3690
VIVIENDA	3024
Ocupada	2491
Desocupada	533

Fuente: Censo 2011

Educación

78. En cuanto a educación pública, la ciudad cuenta con tres escuelas primarias urbanas, las N° 3, 5 y 86, siendo la última especial para discapacitados. Además funciona un jardín de infantes, el N° 90.

79. A nivel secundario, el liceo Dr. Francisco Domingo Ríos ha brindado este nivel educacional en la ciudad desde su fundación en 1945; además sirve a una extensa zona del departamento de Durazno.

80. En 1932 se creó la Biblioteca "Juana de América". En ese mismo año una Comisión llevó adelante la formación del Liceo Popular de Sarandí, que comenzó a funcionar en 1933.

81. La Cámara de Representantes aprobó, en junio de 1947, la instalación de una Escuela Agrario-Industrial en Sarandí comenzando los cursos el 10 de noviembre de 1947.

Salud

82. En materia de salud, existe en la ciudad el Centro Auxiliar denominado José María Rodríguez Sosa; se trata de un hospital, que brinda el primer nivel de asistencia en la órbita pública, y depende de ASSE. Además existe en la ciudad un policlínico de la cooperativa médica CAMEDUR.

83. Hay un cementerio

Ocio y recreación

84. En el plano social y deportivo un hecho a destacar es la fundación, en junio de 1945, del Aero Club, institución que además de contribuir a la difusión y enseñanza de la aeronáutica, prestó durante largos años un importantísimo servicio social con aviones-ambulancias y aviones-taxi. Se agrega, posteriormente, una empresa particular dedicada a la reparación y venta de aviones CESSNA, constituyendo una de las principales del país en su género.

85. También en el plano cultural, el cine atraía poderosamente la atención de la sociedad de Sarandí del Yí, actividad que en 1939 comenzó en el "Cine-Teatro" de Perna. Hoy está sin uso como cine, pero sí se encuentran en pie sus instalaciones. En parte del edificio funciona la TV cable.

86. Existen el Sarandí Fútbol Club de Sarandí del YÍ y el Club Atlético Wanderers. La localidad cuenta con el Estadio Juan Ramón Carrasco

Transporte

87. Históricamente Sarandí del Yí estaba unida con Durazno y otros puntos por intermedio de la diligencia. Aún a comienzos de la década de 1930 la diligencia de Pedro Noble unía Durazno con Sarandí, pero para entonces el transporte automotor ya comenzaba a predominar. Pero el principal flujo de personas y bienes en esas décadas, se hacía con Nico Pérez, donde se realizaba combinación con el ferrocarril.

88. Hoy funcionan empresas de ómnibus con varias frecuencias (5 diarias más lunes viernes y domingo extras) hacia y desde Montevideo.

Servicios

89. Administrativamente, en 2010 se crea el Municipio de Sarandí del Yí.

90. El orden público y la seguridad de la ciudad, está a cargo de las seccionales policiales 9ª y 14ª, dependientes de la Jefatura de Policía de Durazno.

Villa del Carmen

91. Se ubica a 60 km al este de la ciudad de Durazno por la Ruta N° 14. La localidad fue creada a fines en la década de 1780 por Bernardo Bogarín y el paraguayo Juan Ignacio Vera. Desde entonces se gestó la concentración de paraguayos en la zona, lo que se refleja en los apellidos de muchos habitantes de la zona. En 1873 Otto Schultze elevó una solicitud a la Cámara de Senadores para obtener apoyo para la iniciativa de crear un centro poblado. El 10 de junio de 1874, fecha tomada como su fecha de fundación se aprueba. La misma resolución la denominó Nuestra Señora del Carmen. El 4 de julio de 1908 recibió la categoría de pueblo por Ley 3305, y pasó a denominarse Pueblo del Carmen.⁹ Fue elevado de Pueblo a Villa por Ley 14.363 de 29 de abril de 1975.

Población

CARMEN	
POBLACION	2692
Hombres	1391
Mujeres	1301
VIVIENDA	1142
Ocupada	928
Desocupada	214

Fuente: Censo 2011

Educación

92. Escuelas públicas, N°4 y N°12 y Colegio privado Madre Carmen. Liceo con 12 grupos. Esta institución realiza trabajos en red con las escuelas

⁹ INE, Toponimia y categorización jurídica oficial de las localidades urbanas de Uruguay

públicas, Colegio privado y Club del niño participando en diferentes actividades.

Salud

93. Hay una Policlínica. El cementerio está al norte de la localidad

Ocio y recreación

94. El Parque Municipal Francisco Davant, que ocupa un predio de 40 hectáreas forestadas impulsado con un fin educativo, deportivo y turístico. Existe un área con un lago artificial. Se realiza todos los años en este Parque el "Festival Forestal de Folklore" de interés turístico. La fiesta de la Vendimia se festeja en honor al eslogan "Pueblo del Mejor Pan y Mejor Vino", siendo la vitivinicultura la mayor fuente de trabajo. Se celebra el encuentro "Carmenses por el Mundo" los días Primero de Mayo. La Semana del Carmen se festeja en junio, con diferentes espectáculos y entretenimientos.

Trabajo

95. El rubro de la vid se ha catapultado como el mayor generador de mano de obra, superando en proporción a la actividad agropecuaria de la zona. Hay 100 hectáreas de viñedos en los alrededores de Villa del Carmen.

96. A principios del Siglo XX, el pueblo protagoniza un crecimiento sumamente significativo debido a la prosperidad del sector agropecuario. Durante esos años comienza en los alrededores de la villa la plantación de viñedos por parte de don Andrés Faraut, natural de Francia. La Granja Faraut se convirtió en el centro laboral de Villa del Carmen y los éxitos y fracasos de esta empresa repercutieron en la prosperidad o la crisis de la villa. Hoy en día esta localidad cuenta con 5 establecimientos vitivinícolas, contando dos de ellos con bodegas.

Transporte

97. Es atendido por la empresa Nossar, con servicio a Sarandí del Yí, y Blanquillo.

Servicios

98. Administrativamente, existe la Junta Local. Hay un local de UTE y cajero BROU.

Blanquillo

99. El pueblo se creó en 1939 como una aglomeración de casas junto a la estación del ferrocarril. Blanquillo, es conocido como la «Capital de la Cerámica»; su nombre tiene origen en el polvo blanco que es corriente observar en los alrededores de la localidad y que proviene de las caleras que existen en el lugar. Se encuentra situada en la zona noreste del departamento de Durazno, entre los arroyos del Blanquillo y de las Cañas, sobre la ruta 43, próximo a su empalme con la ruta 42. Dista 125 km de la ciudad de Durazno y 270 km de Montevideo.

Población

BLANQUILLO	
POBLACION	1084
Hombres	539
Mujeres	545
VIVIENDA	504
Ocupada	396
Desocupada	108

Fuente: Censo 2011

Educación

100. Funciona la escuela N° 32. Desde el inicio hasta el 2003 el liceo dictó clases hasta cuarto año; en ese año se incorpora quinto año de orientación Humanística y al año siguiente, sexto opción Derecho. Su área de influencia incluye La Paloma, Farruco, San José de Cañas, Cerro Convento, Blanquillo al Oeste y Chileno chico y grande.

Salud

101. Hay policlínica de ASSE

102.El cementerio es muy particular. Ubicado al sur de la localidad tiene el aspecto de un pueblo.

Ocio y recreación

103.No hay clubes

Trabajo

104. El área es tradicionalmente ganadera.

105. También la zona cuenta con un importante yacimiento de arcilla, siendo esta veta la más grande en extensión de todo el país. La extracción, moldura y refinamiento de la cerámica, es una actividad importante; es la principal localidad del Uruguay en exportar este material moldeado en forma artesanal en jarras, tazas, vajillas y otros. La Cooperativa-Taller de Cerámica, es el principal centro de interés de Blanquillo.

106.Otra actividad en expansión es la forestación.

Transporte

107.Es atendido por la empresa Nossar con varias frecuencias diarias

Servicios

108.Existe en funcionamiento un centro MEC.

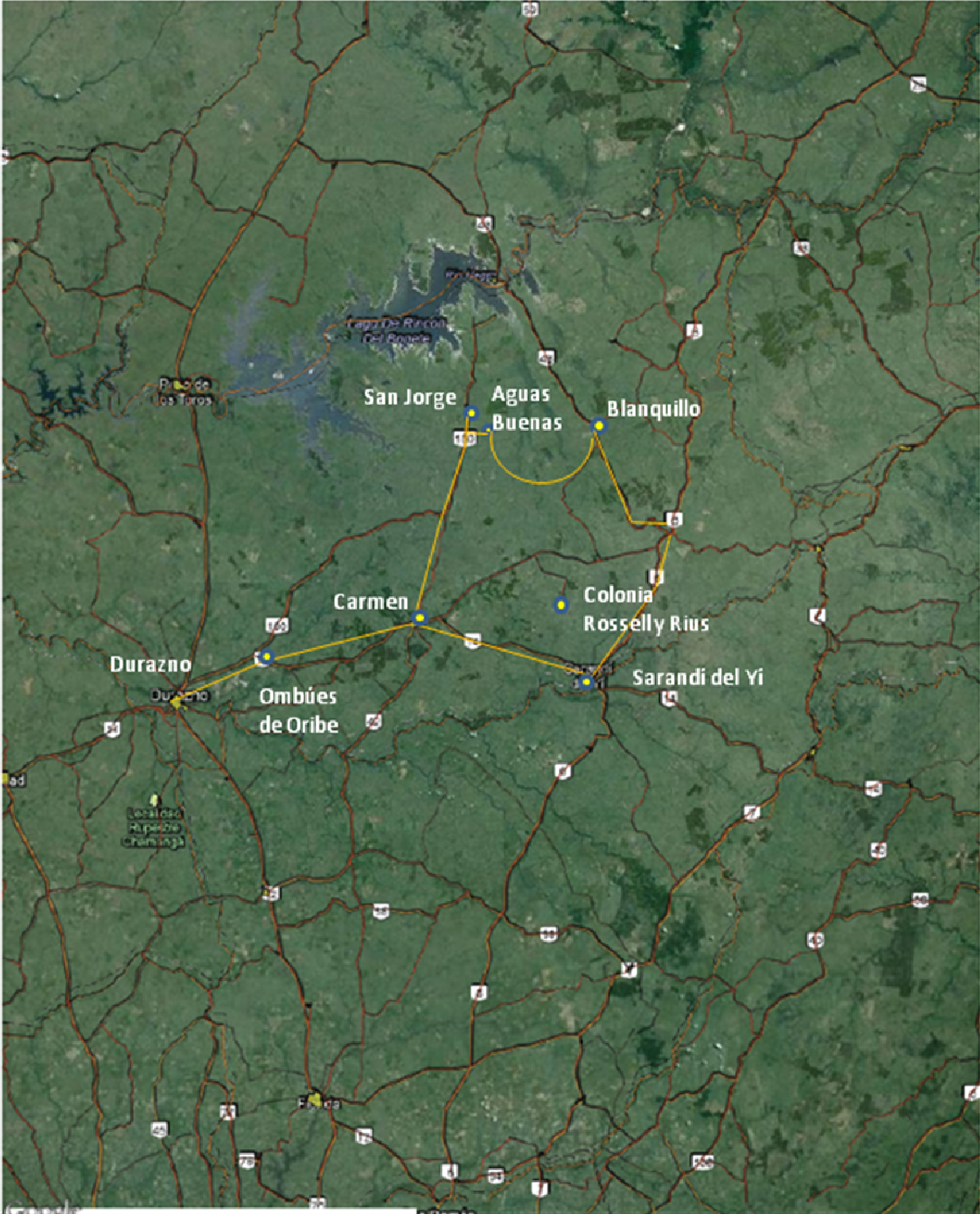
8. Análisis de los servicios del conjunto de localidades

109. En estudios realizados sobre la migración interna de nuestro país, se observa que las principales causas son motivos familiares, laborales, y en tercer lugar, el acceso a servicios educativos.¹⁰ El acceso a servicios educativos promueve la migración de jóvenes y muchas veces el traslado de toda la familia.

¹⁰ Macadar, D., Domínguez, P. 2008: Demografía de una Sociedad en Transición

110. En las localidades analizadas se observan carencias comunes. En primer lugar, carencias en centros de salud, específicamente en pediatría, ginecología y maternidad. Se reitera la falta de una ambulancia que sirva al conjunto. Estos servicios se localizan en Durazno, pero es necesario establecer un nivel primario de atención de salud que sirva al sistema sin necesidad de desplazamientos a la capital del departamento.
111. Por otro lado, los centros educativos parecen estar en algunos casos superpoblados, como el caso del liceo de Sarandí del Yí. Las consecuencias de la falta de centros educativos es que los jóvenes abandonan o migran a otras localidades mayores, perdiendo la oportunidad de arraigo en su propia comunidad.
112. Los servicios de recreación y ocio, tanto deportivos como de entretenimiento, dan lugar a la falta de espacios para la vida social de los niños y jóvenes, que se suman a las carencias de los centros educativos. Ambas situaciones profundizan la brecha de oportunidades de acceso a los servicios entre los jóvenes que viven en el medio rural o en pequeñas localidades con los que viven en ciudades intermedias o en la capital del país. En algunas de ellas se advierten serios problemas de transporte.

9. Propuesta para el subsistema Durazno Este



113. De acuerdo al análisis realizado se requiere básicamente crear un sistema de localidades que contenga, en conjunto, los servicios demandados por la población; un sistema de transporte eficiente que las conecte y mejorar la vialidad del circuito.
114. Ante ello, pueden sugerirse algunas propuestas que surgen del análisis de este caso piloto para esta región, aunque debe tenerse en cuenta que las mismas deberían ser evaluadas desde diferentes puntos de vista, en especial los económicos, financieros y sociales para definirlos finalmente. Entonces, con dicha salvedad, a modo de propuesta se plantea:
115. Crear un centro deportivo con equipamiento, piscina cerrada especialmente dirigido a niños y jóvenes. La localización elegida sería Aguas Buenas, por ser aquella más alejada y menos “favorecida”. Esta localización favorecería también la instalación de otros servicios privados para atender las necesidades de la población que asista al centro deportivo.
116. Mejorar la policlínica en la localidad de Sarandí del Yí, procurando no sólo atención primaria de salud y ambulancia, sino también una policlínica especializada en atención a la mujer, seguimiento de embarazos, y maternidad. Se propone en forma complementaria, un servicio de mamógrafo ambulante que recorra las demás localidades.
117. Del punto de vista cultural y de servicios educativos, Sarandí del Yí se perfila como el centro más aventajado en este aspecto, con Liceo y Escuela Agraria que pueden resultar el centro educativo del sistema. A éste se le puede agregar un segundo liceo y/o UTU. Se sugiere asimismo reabrir el cine en modo mixto - cine y teatro - tal como funcionaba en el pasado, mediante el desarrollo de un proyecto MEC.
118. En el caso de los servicios de tipo comercial y locales de pago, se podría mejorar la oferta y concentrar en Villa del Carmen la actividad de tipo comercial y servicios. La ordenanza departamental podría incorporar incentivos en este aspecto para la localización ordenada de comercios y servicios.

119. Existe cierto potencial en el sector turismo. En Villa del Carmen, las fiestas y eventos locales vinculados con la vendimia podrían ser difundidos y ampliados con proyectos de desarrollo específicos.

San Jorge también podría formar parte del sector, con la condición de ser una localidad de inmigrantes ingleses, con atractivo propio y singular.

La localidad de Blanquillo puede resultar un centro de interés turístico en el circuito de Villa Carmen y San Jorge, con el desarrollo de la cerámica artesanal y el atractivo de su cementerio tipo pueblo.

120. Desde el punto de vista vial es necesario mejorar el pavimento de las rutas indicadas, las rutas 14 y 100, el Camino de los Paraguayos y el camino que une Aguas Buenas con Blanquillo. Quizás éste último sea el más importante en cuanto a mejorar la conectividad del sistema, cerrando el circuito y permitiendo el acceso en varios sentidos entre las localidades.

121. El sistema de transporte que recorra el circuito circular desde y hasta Villa del Carmen deberá recorrer los 225km totales con varias frecuencias diarias. Se tomarán en especial consideración los horarios de los centros educativos. En Villa del Carmen se instalaría una parada de transbordo para el transporte desde y hacia Durazno.

122. Estas propuestas requieren un análisis más profundo en términos de viabilidad, y de costo-beneficio. Sin dudas el proceso requiere la participación y el involucramiento de la población local, en el entendido de generar un nuevo paradigma de cooperación entre centros poblados asociado al concepto de ciudades en red, superando el paradigma tradicional de competencia entre ciudades.