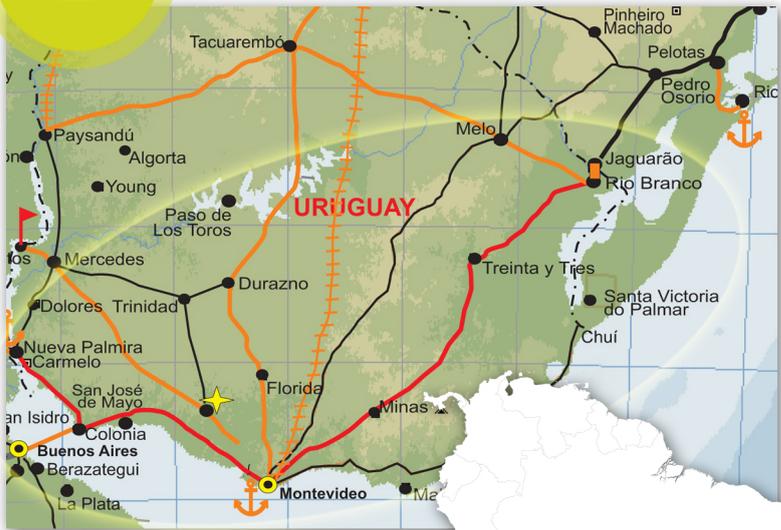


2

# Adecuación del Corredor Río Branco - Montevideo - Colonia - Nueva Palmira



**Eje de Integración**  
MERCOSUR-Chile

**Grupo 2**  
Porto Alegre - Límite  
Argentina/Uruguay - Buenos Aires

**País**  
Uruguay (Argentina - Brasil)

**Tipo de proyecto**  
- Transporte/Carretera

**Situación actual**  
- Ejecución

**Inversión total estimada**  
US\$ 234,0 millones

**Fuentes de financiamiento**  
Pública a través de organismos públicos y multilaterales

- Tesoro Nacional
- BID
- Banco Mundial
- CAF
- Fondo de Convergencia Estructural del Mercosur (FOCEM)
- Sector Privado

**Modalidad**  
- Pública / Privada

**Conclusión prevista**  
- Diciembre de 2011

**Órgano ejecutor**

- Corporación Vial del Uruguay
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Uruguay
- Dirección Nacional de Vialidad de Uruguay

**Coordinador Nacional:** Pablo Genta / Tel: (5982) 915-8333 int. 1086 / [pgenta@mtop.gub.uy](mailto:pgenta@mtop.gub.uy)

**Gerente del Proyecto:** Susana García / Tel: (5982) 916-2605 / [sgarcia@dnv.gub.uy](mailto:sgarcia@dnv.gub.uy)

**Responsable CCT (BID):** Carlos Tamayo / Tel: (1202) 623-3811/ [carlostm@iadb.org](mailto:carlostm@iadb.org)

## Objetivo

Mejorar el tráfico del transporte por carretera de cargas y pasajeros en el eje vial vertebral del MERCOSUR, consolidando la infraestructura vial a los efectos de adecuarse a los nuevos requerimientos del transporte internacional de cargas y complementando la conexión vial Brasil - Uruguay - Argentina en el Eje MERCOSUR-Chile.

## Solución propuesta

El proyecto está integrado por las rutas 1, 11, 8, 17, 18 y 26, que unen las ciudades de Río Branco-Montevideo-Colonia, con el complemento de las rutas 23 y 12 para el arribo a Nueva Palmira, y apunta a mejorar el nivel de servicio de los tramos que lo integran fundamentalmente en lo que refiere a estado, confort y seguridad vial. La mejora del estado y el confort se logra a través de tratamientos superficiales y refuerzos estructurales, refuerzos o sustitución de obras de arte con el propósito de eliminar los problemas de restricción de cargas actuales. Para mejorar las condiciones de seguridad se ejecutarán obras que involucran cambios de trazado de algunas curvas peligrosas, by-pass de centros poblados, definición de nuevos trazados, adecuación de la señaliza-

ción, la demarcación, la iluminación e instalación de otros elementos de seguridad (barreras, despertadores, etc.). La extensión del corredor hasta Nueva Palmira se considera a los efectos de su vinculación con una alternativa de conexión física con Argentina a la altura de Zárate-Brazo Largo.

## Estado de situación – 07/05/2010

El proyecto se encuentra en plena ejecución, con obras iniciadas, en etapa de licitación y otras ya concluidas.

Tomando el año 2003 como inicio, se tiene: aproximadamente 60 % de obras culminadas, 20 % en ejecución y próximas a finalizar, y el 20% restante en trámites licitatorios. Se prevé al cierre del año 2010 un avance cercano al 80% en la concreción del plan de obras.

Cabe destacar que con fecha 15 de mayo de 2006 se aprobó por parte del Poder Ejecutivo el nuevo contrato suscrito entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) y la Corporación Nacional para el Desarrollo que atiende una parte importante de las obras asociadas al corredor (72% del monto de obras).