

CAMINOS QUE CONECTAN

OPP

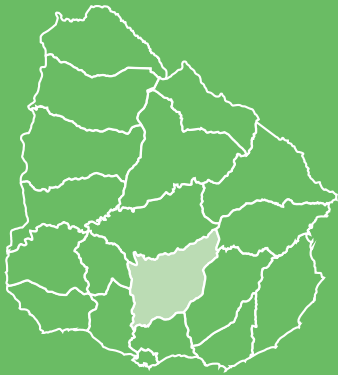
el futuro en
desarrollo



UN PROGRAMA NACIONAL DE APOYO A LA CAMINERÍA DEPARTAMENTAL

FLORIDA

PROGRAMA VIAL DEPARTAMENTAL



FLORIDA

PROGRAMA VIAL DEPARTAMENTAL
2018



OPP

el futuro en
desarrollo



REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

Presidente

Tabaré Vázquez

OFICINA DE PLANEAMIENTO Y PRESUPUESTO (OPP)

Director

Álvaro García

Subdirector

Santiago Soto

Director de Descentralización e Inversión Pública

Pedro Apezteguía

Coordinador Fondo de Desarrollo del Interior

Guillermo Fraga

Responsable Programa de Caminería Rural

Federico Magnone

PLAN NACIONAL DE CAMINERÍA DEPARTAMENTAL

Coordinación

Federico Magnone

Fernando Pintos

Roxana Mattos

Juliana Morales

Técnicos

Felipe Fajardo

Álvaro Rostan

Manuel Solari

Sebastián Albín

Ignacio Gervaz

Verónica Ardisoni

Jorge Vaz

Mauro Casas

Colaboradores

Integrantes de los Programas Caminería Rural, Fondo de Desarrollo del Interior, Uruguay más Cerca, Uruguay Integra, Sistema Nacional de Inversión Pública, Unidad de Participación Público Privada, Unidad Coordinadora de Adquisiciones, Unidad Coordinadora de Seguimiento y Monitoreo, Unidad Coordinadora de Financiero Contable, División de Comunicación e Imagen Institucional

Información Geográfica

Miralba de los Santos

Dirección Nacional de Topografía, MTOP

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

Representante en Uruguay

Morgan Doyle

Especialista Sectorial en Transporte

Elías Rubinstein

Apoyo técnico

Esteban Travaglianti

Edición y diseño

Eloísa Ibarra

Imprenta

Nombre

D.L. 000.000

Equipo técnico intendencias

Artigas

Alexander Bécquer

Valentina Dos Santos

Canelones

Lucía Etcheverry

Jorge Marrero

Emilio González

Cecilia Bartesaghi

Cerro Largo

Rony Bejérez

Pablo Collazo

Colonia

Gonzalo Santos

Héctor Anzalas

Gabriel Odera

Durazno

Raúl Montero

Flavio Flores

Flores

Miguel Reyes

Valeria Soba

Fabián Zubiría

Florida

Guillermo López

Federico Farinasso

Leonardo Corujo

Lavalleja

Gastón Elola

Richard Estévez

Maldonado

Jesús Bentancor

Paol Smeding

Giselle Iralde

Natalia de los Santos

Montevideo

María Sarasúa

Héctor Gómez de Salazar

Ana Goytíño

Paysandú

Marcelo Romero

Fabiana Bartesaghi

Rodrigo Souza

Río Negro

Fernando Cabezudo

Silvana Mazza

Rivera

José Mazzoni

José Carlos Antúnez

Julio Videla

Rocha

Juan José Pertusso

Javier Alsina

Salto

Elbio Machado

Juan Pablo Zoppi

San José

Nelson Acosta

Mariana Delgado

Soriano

Andrés Magnone

Pedro Nocetti

Paulo Finocchio

Tacuarembó

Fernando Porcile

Enzo Vallejos

Sebastián Serradell

Treinta y Tres

César Vesperoni

Caminos que conectan. Un programa nacional de apoyo a la caminería departamental está integrado por 19 publicaciones con los programas viales de cada departamento

Se autorizan las reproducciones siempre que se cite la fuente, así como la difusión web de la edición digital. Queda prohibido todo uso de esta obra con fines comerciales. Versión digital disponible en www.opp.gub.uy

Dirección de Descentralización e Inversión Pública
Oficina de Planeamiento y Presupuesto
Torre Ejecutiva Sur, piso 7 | Liniers 1324, Montevideo - Uruguay

TABLA DE CONTENIDO

Prólogo	7
Marco General del Plan Nacional de Caminería Departamental	
Introducción	9
Objetivos del Plan Nacional de Caminería Departamental	10
Estrategia global	10
Metodología para la categorización de la red vial departamental.....	12
Metodología para la definición de las intervenciones que conforman el PNCD.....	14
Estrategias de intervención.....	14
Criterios para definir intervenciones posibles	15
Política de asignaciones de recursos económicos	15
Políticas generales de atención a la red vial	16
FLORIDA	
Caracterización general del departamento	17
Caracterización demográfica	17
Caracterización social	22
Caracterización económica	28
Caracterización política.....	30
Caracterización vial del departamento.....	32
Descripción de la red	32
Caracterización del transporte que usa la caminería departamental.....	35
Fondos disponibles para la caminería departamental.....	38
Programa Vial Departamental de Florida	
Categorización de la red vial departamental	39
Prioridades surgidas en el taller.....	41
Consideraciones particulares.....	41
Plan de intervenciones en la red vial departamental	43
Nuevo trazado de ruta 58	46
Acceso a centros poblados: Illescas	47
Acceso a centros poblados: Valentines.....	48
Acceso a centros poblados: Pintado	49
Acceso a centros poblados: Goñi.....	50
Acceso a centros poblados: La Cruz.....	51
Alcantarilla en Paso Pradol	52
Camino de La Escobilla (Fray Marcos).....	53
Camino La Macana - Los Yuyos	54
Ruta 58 - Conexión con ruta 5	55
Conexión Casupá - Lavalleja.....	56
Ruta 58 - Conexión con ruta 6	57
Glosario	58
Gráficos, mapas y tablas.....	59

Prólogo

En mayo de 2016 los intendentes departamentales de todo el país, titulares de la jurisdicción de casi 40.000 km de caminos rurales y responsables de su gestión y mantenimiento, se reunieron con el presidente de la República. Preocupados todos por dotar de calidad a una infraestructura imprescindible para la producción, la salud y la educación, quedaron comprometidos en trabajar en un programa nacional de apoyo a la caminería departamental.

En este marco, la Oficina de Planeamiento y Presupuesto (OPP), a través de la Dirección de Descentralización e Inversión Pública, comenzó a impulsar una estrategia nacional dirigida a cumplir con ese objetivo.

Se tramitó, obtuvo y desarrolló la cooperación técnica del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) que permitió el cofinanciamiento del esfuerzo que la elaboración de los 19 Planes Departamentales de Caminería, así como su respaldo conceptual y técnico, requerían.

Se tramitó y obtuvo, y está siendo ejecutado, el Programa de Mejora de Caminos Rurales Productivos, que constituye la primera operación individual bajo la Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) UR-O1150 por la suma de hasta US\$ 300:000.000 concedida al país por el BID y destinada a apoyar, en los próximos lustros, la mejora de la productividad a través de la construcción, mejora, rehabilitación y mantenimiento de la red de caminos rurales, así como la mejora de la movilidad y de los servicios de transporte de carga y pasajeros bajo jurisdicción de los gobiernos departamentales.

Las transformaciones económicas y tecnológicas, los fenómenos climáticos extremos —aparentemente más recurrentes que en el pasado—, así como las mayores exigencias de calidad de los servicios públicos por parte de la población y los productores, han generado una mayor presión sobre las condiciones de circulación de los caminos rurales y su conservación. En lo institucional se hace necesario incorporar nuevos instrumentos de gestión técnica y financiera, apoyar el desarrollo de mayores capacidades técnico-profesionales, y promover la innovación tecnológica.

Este Programa Vial Departamental, cada uno de ellos, es producto de los esfuerzos de técnicos y profesionales de la OPP, de las intendencias, de otros contratados especialmente a los efectos, y también de vecinos, ciudadanos, organizaciones sociales y de fomento, que participaron en talleres, convocatorias y audiencias públicas. Enormes han sido los aportes, y desafiantes los resultados.

Cada uno de los Programas Viales Departamentales debe convertirse en la guía ineludible de cómo trabajar, de cuánto invertir y de cuándo hacerlo, el Gobierno Nacional tiene la voluntad de apoyar, con todas las herramientas y recursos disponibles, la ejecución respetuosa de los mismos.

Los autores, que son todos los que participaron en su confección, serán los custodios de que eso suceda.

Pedro Apezteguía

Director de Descentralización e Inversión Pública
OPP



Marco General del Plan Nacional de Caminería Departamental

Introducción

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

Como resultado de fuertes transformaciones económicas y tecnológicas de la última década —que han impulsado el desarrollo del sector agropecuario y en gran medida del país— se ha generado una mayor presión sobre la conservación y las condiciones de circulación de los caminos rurales, que no estaban dimensionados para la demanda actual.

A estos factores económicos se han sumado fenómenos climáticos extremos, presentes de forma más frecuente que en el pasado. Entre ellos, las precipitaciones han incrementado su frecuencia y magnitud, impactando en una mayor exigencia al funcionamiento de las obras hidráulicas y en la conservación de pavimentos.

Para responder a estos factores de presión sobre la vialidad rural, el GN y los GGDD pretenden implementar nuevas estrategias de gestión que permitan rehabilitar la infraestructura y garantizar su conservación.

Además de incrementar el gasto en rehabilitación y conservación, se hace necesario incorporar nuevos instrumentos de gestión técnica y financiera, apoyar el desarrollo de mayores capacidades técnicas y promover la innovación tecnológica en la construcción y mantenimiento de caminos rurales.

En el marco de estas estrategias, el Plan Nacional de Caminería Departamental (PNCD), y los Programas Viales Departamentales (PVD) se plantean como herramientas de planificación para la gestión de la red vial departamental, articulando el estado de la misma en un momento dado y la propuesta de mejoramiento de las situaciones encontradas. El PNCD identificó las demandas de intervención y/o ampliación de la red existente, bajo una metodología participativa y técnica que contempla la priorización de las intervenciones en función de su importancia relativa en el desarrollo departamental y nacional, de acuerdo con el flujo de personas y mercancías que por ella circulen.

El proceso de elaboración del PNCD implicó la identificación, codificación y categorización de toda la red de caminos, en función de diferentes dimensiones (social, espacial, económica). Esta categorización tuvo resultado que, de los aproximadamente 40.000 km de red, aproximadamente el 10 % esté priorizado como de importancia “alta”, el 16 % como de importancia “media”, y el 74 % restante, se categorice como de importancia “baja”.

Durante el proceso, más de 1.000 personas participaron de los talleres de priorización en todo el territorio, instancias participativas con actores vinculados al medio rural (productores agropecuarios, empresas, organismos de gobierno nacional, departamental y municipal, comisiones de fomento rural, asociaciones de mujeres rurales, entre otros), para complementar la caracterización de la red vial departamental, identificar el grado en que la misma cumple sus principales funciones y seleccionar intervenciones que pueden contribuir a la mejora de la red.

Se realizaron también cerca de 200 entrevistas en profundidad, para conocer las percepciones de usuarios intensivos de la caminería departamental (empresas, asociaciones de productores y mujeres rurales, agentes educativos, organismos de gobierno) sobre las necesidades de la red vial y las demandas de su sector de actividad en la materia.

Finalmente, luego de evaluar las demandas surgidas, el estado actual de la red y los recursos disponibles para invertir en ella, se definieron obras en el marco del PNCD por más de U\$S 230 millones, para los próximos 10 años. Esta inversión contempla, en todo el país, la rehabilitación de más de 1.700 km de caminos, por un monto superior a los U\$S 190 millones, y la construcción de más de 50 puentes y alcantarillas rurales, por aproximadamente U\$S 40 millones. Además, se aseguran cerca de U\$S 25 millones destinados al mantenimiento rutinario de unos 10.000 km anuales.

Objetivos del Plan Nacional de Caminería Departamental

El objetivo general del PNCD es fortalecer la gestión de la vialidad rural, con el fin de avanzar de una lógica sectorial a una territorial, lo que conlleva la articulación sistémica de las diferentes líneas de acción para cada una de las dimensiones del desarrollo. Esto no solo implica ordenar los instrumentos de política o crear nuevos, sino fundamentalmente integrarlos en una estrategia de cambio de gestión a mediano y largo plazo, que avance hacia la producción de políticas contextualizadas de intervención en la red vial, es decir diferenciadas territorialmente.

La transitabilidad de las vías permite asegurar a la población el acceso a los servicios de educación, salud, servicios, y articular los mercados y áreas productivas rurales, mejorando las condiciones de vida, reduciendo los costos de transporte y mejorando la rentabilidad de las actividades productivas.

Metodología para el diseño del Plan Nacional de Caminería Departamental

Estrategia global

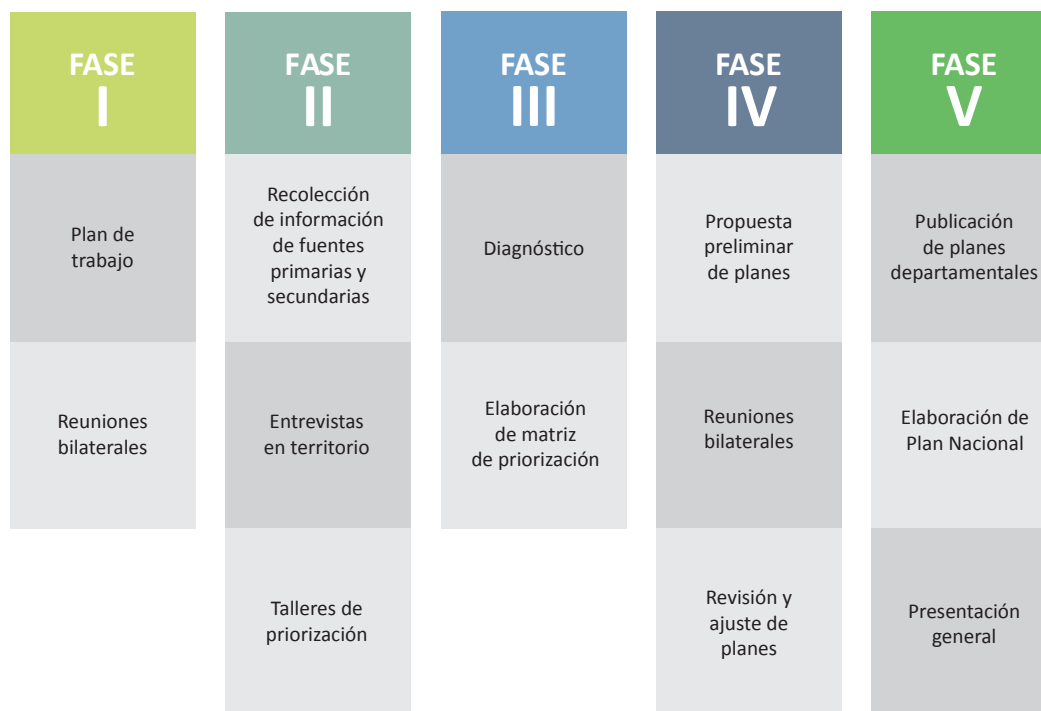
El enfoque que orienta este programa es participativo, se implementa a través de diferentes instancias que tienen como objetivo recibir los aportes y lograr el involucramiento de actores relevantes del sector público, privado y de la sociedad civil. Esto comprende una serie de herramientas tendientes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

En este proceso los GGDD y el GN han sido socios, planificando cada una de las instancias de elaboración de cada PVD y llegando a un acuerdo final sobre sus contenidos, los cuales se presentan en este trabajo.

La metodología de elaboración del PNCD se fundamenta en la participación de múltiples actores, con una lógica de intervención *bottom-up* (demandas y ventajas locales) que debe ser complementada con una intervención *top-down* (definiciones estratégicas). Esto implica considerar la flexibilidad que aportan a las definiciones los espacios locales, y al mismo tiempo fortalecer los procesos de planificación estratégica, coordinación y conducción de la gestión. Esta metodología de planificación vial departamental permite identificar los nodos de desarrollo social, económico y productivo dentro del territorio. La red vial actúa como articulador de los mismos y soporte de flujos económicos, sociales, culturales y/o turísticos.

El ciclo de generación del PNCD tiene cinco etapas, partiendo de la realización de acuerdos operativos en instancias de trabajo conjunta entre los GGDD y el GN y finalizado con la elaboración de sus contenidos a partir de los diferentes programas departamentales.

Gráfico 1: Fases y momentos de la elaboración del PNCD



Fuente: Elaboración propia

Fase I preparatoria: estuvo orientada a generar acuerdos y compromisos de los actores participantes en el proceso, inducir a los técnicos en la metodología y establecer cronogramas de trabajo acordados con los GGDD.

Fase II de recolección y procesamiento de información: permitió obtener, analizar y sistematizar información proveniente de distintas fuentes, para realizar la caracterización general, física, social, económica, de organización espacial y del sistema de transporte de cada departamento.

Fase III diagnóstica: tuvo como objetivo realizar la caracterización de cada departamento desde el punto de vista general, físico, social, demográfico, económico y espacial en aquellos aspectos que inciden en la red vial departamental o son incididos por ésta, así como describir la capacidad institucional de las Intendencias Departamentales para gestionarla.

El PNCD integró tres técnicas para la recolección de información, las cuales fueron comparadas y sus datos contrastados con cada una de las otras:

a. Análisis de fuentes primarias y secundarias: la selección y lectura de estadísticas posibilita un acercamiento inicial a las condiciones sociales, económicas, políticas y espaciales que afectan o son afectadas por la estructura y estado de la red vial departamental. La información obtenida permite tener el panorama global de cada territorio y de las capacidades instaladas de los gobiernos departamentales en la materia, así como elaborar una matriz de caracterización de los caminos. La misma integra indicadores económicos (asociados al transporte de producción), sociales (vinculados a la densidad de poblacional, el acceso a servicios y los déficits en materia de satisfacción de necesidades básicas) y espaciales (tipo de puntos que conecta el camino, existencia de transporte colectivo y acceso a lugares de interés turísticos).

b. Entrevistas en profundidad: están destinadas a conocer las percepciones de usuarios intensivos de la caminería departamental (empresas, asociaciones de productores, mujeres rurales, agentes educativos, organismos de gobierno) sobre las necesidades de la red vial y las demandas en la materia dentro de su sector de actividad. Además, favorecen que la participación de los usuarios en el taller se lleve a cabo con conocimiento previo de las dinámicas y de la información que podrían proveer para potenciar sus conclusiones.

c. Talleres de priorización: constituyen instancias participativas con actores vinculados al medio rural (productores agropecuarios, empresas, organismos de gobierno nacional, departamental y municipal, comisiones de fomento rural, asociaciones de mujeres rurales, entre otros). Su objetivo es complementar la caracterización de la red vial departamental realizada a partir de los datos anteriores, identificar el grado en que ésta cumple sus principales funciones y seleccionar intervenciones que puedan contribuir a la mejora de la red.

Fase IV propositiva: fue la etapa de generación de propuestas de solución a la problemática vial en la red departamental con el fin de lograr un nivel adecuado de articulación del territorio, teniendo en cuenta los objetivos de desarrollo económico y territorial.

Los datos construidos a partir de las fuentes de información referidas fueron tratados para generar una categorización de los caminos en función de su relevancia como atractores de carga, población y servicios. Esta tipificación permitió clasificar la red vial por su importancia en esos aspectos, lo cual se contrastó con las prioridades del gobierno departamental y las definidas en los talleres. De esta manera se llegó a un listado de caminos que integran cada PVD y son pasibles de ser intervenidos en el momento y con el tratamiento más adecuado.

Fase V de aprobación, difusión y publicación: constituyó el momento de presentación del PVD con la propuesta de solución a la problemática vial para su aprobación por parte de cada GD. Una vez completados los ciclos de aprobación en cada departamento, se integraron los contenidos en el PNCD para su aprobación por el GN y posterior difusión a nivel departamental y nacional.

Metodología para la categorización de la red vial departamental

El PNCD es una herramienta de planificación estratégica orientada al desarrollo de la infraestructura de caminería rural del país y de cada departamento en particular. Se instrumenta a través de la elaboración de alternativas y propuestas de intervención, y de una adecuada gestión de la red, de modo de asegurar un adecuado uso de los recursos disponibles

La estrategia de intervención en cada departamento involucra obras nuevas y acciones de mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento, que favorecen la articulación interna de su territorio, el desarrollo y la competitividad del mismo. A través de la implementación del PNCD se busca consolidar una red vial con adecuados niveles de transitabilidad, que pueda responder oportunamente a las necesidades de movilidad en el territorio, integración física y desarrollo productivo.

Los contenidos del PNCD tendrán vigencia de largo plazo, se revisarán periódicamente y se modificarán cuando ocurran cambios que alteren sustancialmente los supuestos utilizados en su formulación.

Previo a definir las intervenciones contenidas en el PNCD se realizó una categorización de la red vial departamental, a efectos de poder determinar acciones diferentes para tipos particulares de caminos. Esta categorización se llevó a cabo a partir de la elaboración de un índice ponderado que integra indicadores de tres dimensiones: social, espacial y económica.

D1 Dimensión Social (DS): mide el peso de variables demográficas, de desigualdad social y de accesibilidad a servicios básicos de educación y salud. Dentro de esta dimensión se definen tres indicadores:

I 1.1 Población que conecta: considera la población que vive en el medio rural y que tiene al camino considerado como el más cercano a su vivienda.

I 1.2 Niveles de pobreza: cuantifica el porcentaje de hogares rurales del departamento con al menos tres NBI que tienen al camino considerado como el más cercano.

I 1.3 Accesibilidad a servicios básicos: se define como el porcentaje de centros de salud y educación (incluye escuelas primarias, CAIF, escuelas técnicas y liceos) en áreas y localidades rurales del departamento que se encuentran sobre el camino.

Una vez calculados los tres indicadores, se normalizan y se obtiene el índice de la dimensión social, ponderando en proporciones iguales:

$$IDs = 0.33 \times I_{1.1} + 0.33 \times I_{1.2} + 0.33 \times I_{1.3}$$

D2 Dimensión Espacial (DEs): evalúa el grado de articulación del camino dentro del territorio. En esta dimensión se analizan tres aspectos:

I 2.1 Conectividad: tiene en cuenta el rol del camino en función de los elementos que conecta dentro de la red. Se consideran la posición que ocupa el camino dentro de la red y la jerarquía de los centros poblados que conecta.

I 2.2 Turismo: considera si el camino pasa o llega a un punto de interés turístico, se define como porcentaje de los puntos de interés turístico del departamento que se encuentran sobre el camino en relación con el total de puntos de interés turístico del departamento que se encuentran sobre caminos rurales.

I 2.3 Transporte público: valora si por el camino circulan vehículos que brindan servicios de transporte colectivo regular y su frecuencia (incluye ómnibus de líneas habilitadas, camionetas de uso educativo, transportes colectivos de trabajadores).

Una vez calculados los indicadores normalizados de esta dimensión, se combinan de la siguiente manera:

$$IDEs = 0.50 \times I_{2.1} + 0.25 \times I_{2.2} + 0.25 \times I_{2.3}$$

D3 Dimensión económica (DEc): considera la importancia económica del camino teniendo en cuenta la carga de producción que transita por él.

El cálculo se realiza por separado para cada cadena productiva:

I 3.1a Producción de granos

I 3.1b Producción ganadera

I 3.1c Producción de madera

I 3.1d Producción de frutas y hortalizas

I 3.1e Producción de leche

I 3.1f Otros

I 3.1i A cada camino se le asigna la producción generada en el área conformada por los puntos que tiene a ese camino como el más cercano, en las cadenas maderera, de granos, láctea, ganadera y hortifrutícola. Se supone una distribución uniforme de la producción en cada sección policial.¹

Por último, se integran los indicadores normalizados de esta dimensión en un índice en el que cada una de las cargas se pondera de acuerdo con el valor del VAB (Valor Agregado Bruto) por tonelada producida de cada cadena productiva en el departamento.

Para calcular el VAB se utilizaron los datos desagregados de valor agregado sectorial departamental generados para la estimación del Producto Interno Bruto Regional (PIBR) 2011, elaborado por la OPP en el marco de un convenio que involucra al Instituto Nacional de Estadística (INE) y al Banco Central del Uruguay (BCU). El empleo de esta información, por su forma de construcción metodológica, garantiza representatividad, cobertura geográfica, confiabilidad y comparabilidad a nivel departamental.

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

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

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

El peso de las dimensiones en el índice se definió en cada caso con cada Intendencia Departamental a partir de una matriz multicriterio que permite comparar la importancia relativa que para la misma tiene cada una de ellas en comparación con la otra.

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

Como resultado de la aplicación de esta matriz, todos los caminos o tramos obtuvieron un puntaje que permitió ubicarlos entre un valor máximo y uno mínimo del índice. En función del rango entre estos extremos, se agruparon los caminos en tres niveles de igual amplitud: categoría “alta”, categoría “media” y categoría “baja”.

Por otro lado, se realizó una categorización de las intervenciones surgidas en el taller realizado en el departamento, en tres niveles de prioridad: alta, media y baja, según la cantidad de menciones en los grupos conformados en cada caso. Los caminos que pueden ser intervenidos con obras de relevancia en el marco del PNCD, son los que se encuentran dentro la categoría “alta” de la matriz departamental, y los que se encuentran en la categoría “media” de la matriz y que surjan como prioridad “alta” o “media” en el taller respectivo. A este grupo se pueden agregar caminos proyectados o estratégicos en términos de desarrollo, cuya importancia relativa no puede ser apreciada a partir de la situación actual y se encuentren incluidos en programas o planes del GD.

Una vez determinados los caminos a intervenir, se definieron las intervenciones a ejecutar, teniendo en cuenta el estado actual, los volúmenes de tránsito que por él circulan, los fondos asignados y la rentabilidad socioeconómica de la inversión.

Metodología para la definición de las intervenciones que conforman el PNCD

Estrategias de intervención

Se pueden diferenciar dos grupos de estrategias de intervención: las que comprenden acciones de conservación o mantenimiento y las que refieren a intervenciones de mayor relevancia (obras nuevas, mejoramientos o rehabilitaciones).

A su vez, las intervenciones de mayor relevancia tienen asociadas sus propias políticas de conservación y mantenimiento.

En referencia a las estrategias de intervención, se definen:

a. Mantenimiento ordinario: conjunto de tareas destinadas a la conservación permanente de pavimentos, infraestructuras de drenaje, señalización y faja pública, con el fin de mantener las condiciones óptimas para la transitabilidad de la vía.

b. Mantenimiento extraordinario: actividades de conservación destinadas principalmente a recuperar deterioros de la capa de rodadura ocasionados por el tránsito y por fenómenos climáticos. Incluye la construcción de algunas obras menores de drenaje y de protección, faltantes en la vía, etc.

c. Rehabilitación: actividades que tienen por objeto reconstruir o recuperar las condiciones iniciales de la vía, de manera que cumpla las especificaciones técnicas con las que fue diseñada. Incluye reconstrucción de obras de drenaje, recuperación de capas de rodadura, reconstrucción de pavimentos, entre otras.

d. Mejoramiento: consiste en el cambio de especificaciones y dimensiones de la vía o infraestructuras de drenaje, que permitan una adecuación a los niveles de servicio requeridos por el tránsito actual y proyectado. Incluye ampliaciones de calzada, rectificaciones de trazado, construcción de obras de drenaje, construcción de estructuras de pavimento superior, estabilización de pavimentos granulares, tratamientos superficiales, etc.

e. Obras nuevas: construcción de infraestructuras previamente inexistentes, en particular apertura de nuevos caminos y construcción de obras de arte.

Para las intervenciones de rehabilitación, mejoramiento y obras nuevas, el PNCD define alternativas tipo de estructuras de pavimento², que son evaluadas para diferentes combinaciones de tráficos y tipos de subrasantes. También se identifican para cada una de las alternativas, tareas tipo de conservación y rangos de costos promedio de inversión y mantenimiento anual por kilómetro.

² El detalle se encuentra en el *Anexo técnico*, disponible en www.opp.gub.uy/es/camineria-rural

Criterios para definir intervenciones posibles

Una vez establecido para cada alternativa la mínima estructura de pavimento que es capaz de soportar una cierta cantidad de ejes equivalentes, y definidos los costos de inversión y mantenimiento, se simulan diferentes escenarios de tránsito y se calculan los beneficios y la rentabilidad socioeconómica, con el fin de determinar umbrales de rentabilidad para cada una de las alternativas.

Es condición necesaria que las intervenciones que forman parte del PNCD cumplan con estos umbrales de rentabilidad, por lo tanto, es necesario estimar un volumen de tránsito promedio diario anual (TPDA) en cada uno de los caminos en los que se pretende operar. En función de esto y del estado actual del camino, se determina cuál es la intervención necesaria dentro de las alternativas socioeconómicamente rentables.

Una vez analizada la información disponible, utilizada para realizar la jerarquización y categorización de los caminos y haciendo uso de las mismas fuentes, tiene lugar la estimación del TPDA.

Para esta tarea se diferencian los motivos de viaje y se relacionan estos con el tipo de vehículo (liviano y/o pesado) que se usa. Los viajes de vehículos livianos quedan asociados a las viviendas en el medio rural, la población que vive en localidades urbanas y trabaja en el medio rural, el transporte colectivo de pequeña escala (camionetas), el turismo y el tránsito específico generado o atraído por algún elemento particular. Los vehículos pesados están asociados al transporte de las diferentes cadenas productivas, al transporte colectivo en ómnibus, y el tránsito específico generado o atraído por algún elemento particular,³ lo que se resume en la tabla 1.

Tabla 1: Parámetros de cálculo de TPDA

GENERADOR ATRACTOR	INDICADOR FUENTE	PARÁMETROS PARA CÁLCULO	ORIGEN DE DATOS	TIPO DE VEHÍCULO
Viviendas rurales	1.1	Viajes semanales por vivienda	INE	Liviano
Localidades Unidades de producción	2.1	Población urbana que trabaja en el medio rural, densidad de rutas nacionales, ocupación vehicular	INE/ MTOP	Liviano
Unidades de producción	3.1	Toneladas, vehículos tipo, carga útil	MGAP/ MTOP/ Gremiales productivas	Pesado
Unidades de producción Localidades Instituciones educativas	3.2	Frecuencia de transporte colectivo regular, público y privado	GGDD/ Unidades de producción/ ANEP	Liviano/Pesado
Turismo	3.3	Visitantes, registros de ingreso	GGDD/ Operadores turísticos	Liviano/Pesado
Elementos particulares	-	-	Generador/ Atractor	Liviano/Pesado

Fuente: Elaboración propia

Política de asignaciones de recursos económicos

Cada departamento cuenta con diferentes recursos para aplicar en la gestión de la red de caminería departamental, los que provienen básicamente de tres fuentes: programas de apoyo del Gobierno Nacional, recursos propios del GD, y convenios específicos con sectores productivos. En el marco del PVD, los fondos disponibles y su ámbito de aplicación en relación con las estrategias de intervención planteadas, son los siguientes.

Tabla 2: Fondos anuales para caminería rural, montos asignados para el año 2017

DESTINO	GOBIERNO NACIONAL	GOBIERNOS DEPARTAMENTALES	TOTAL \$
Conservación y mantenimiento	540.149.614	231.492.692	771.642.306
Rehabilitación, mejora y obras nuevas	462.072.381	198.031.020	660.103.401
Total \$	1.002.221.995	429.523.712	1.431.745.707

Fuente: Elaboración propia

Los montos específicos para este departamento se exponen más adelante.

3 El detalle del cálculo se encuentra en el *Anexo técnico*, disponible en www.opp.gub.uy/es/camineria-rural

Políticas generales de atención a la red vial

El PNCD define las intervenciones de rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento para los próximos 10 años, que integran cada PVD. También define algunos lineamientos generales para el conjunto de la red, con el fin de lograr una adecuada gestión de esta y una mejora en la conservación del patrimonio vial.

Cada GD formulará los proyectos para las obras nuevas, de mejoramiento y rehabilitación, y realizará su ejecución mediante la contratación de empresas, utilizando para eso el *Pliego único de bases y condiciones generales para los contratos de obra pública*.

Podrá también realizar contratos de tipo rehabilitación y mantenimiento (CREMA) o de mantenimiento por estándares, con el fin de asegurar el nivel de servicio en alguna porción de la red, durante un período de tiempo determinado. Este tipo de contrato permitirá asegurar un flujo de ingresos que favorecerá la viabilidad de empresas medianas y pequeñas de escala regional con capacidad de ejecutar obras viales.

La ejecución de obras de contrapartida departamental y de mantenimiento podrá realizarse mediante administración directa del GD.

Anualmente el GD definirá los tramos de la red de caminería departamental que se atenderán con los fondos destinados al mantenimiento de ésta, atendiendo a los siguientes criterios.

Considerar la inclusión de todos los caminos en los que se realicen obras nuevas, de mejoramiento o rehabilitación. Antes de las obras, para asegurar su conservación previo a la intervención, y una vez finalizadas, cuando comience el período de conservación.

Considerar los caminos jerarquizados como de categoría “alta”, en primer lugar y luego los de categoría “media”. Luego de verificar el estado de mantenimiento de los de mayor jerarquía, atender los de categoría “baja”. Considerar también la atención de éstos cuando, por estarse atendiendo caminos de mayor jerarquía en la región, su atención implique una gestión eficiente de los recursos.

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

FLORIDA

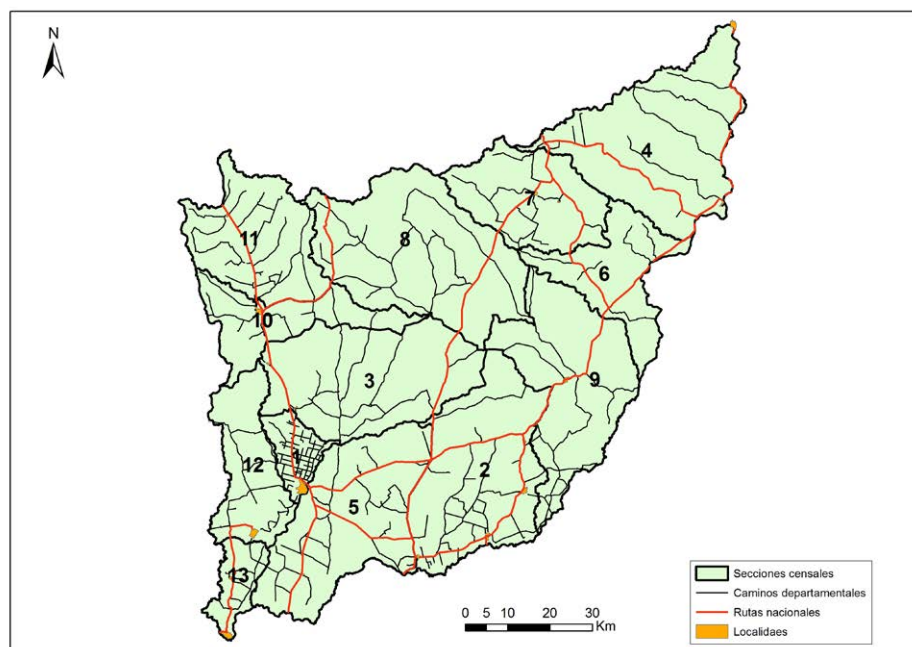
Caracterización general del departamento

Caracterización demográfica

El departamento de Florida se encuentra en el sector centro meridional del Uruguay, limitando con los departamentos de Durazno (al norte), Canelones (al sur), Lavalleja (al este), Treinta y Tres (al noreste) y al oeste con San José y Flores. Tiene una superficie de 10.417 km² y según el censo de año 2011 cuenta con una población de 67.047 habitantes. La tasa de crecimiento de la población muestra cifras negativas en el último período intercensal (2004-2011).

A efectos estadísticos, el departamento se divide en 13 secciones censales:

Mapa 1: Secciones censales de Florida



Fuente: Elaboración propia en base a INE (2011)

A continuación, se presenta la distribución por sexo y tramos de edad según sección censal:

Tabla 3: Población por sexo y tramos de edad de Florida según sección censal, localidad censal y área rural

	0 a 14 años		15 a 64 años		65 años y más	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Total departamental	7.727	7.312	20.682	20.874	4.481	5.899
Sección censal 1	4.034	3.711	10.469	11.267	2.052	3.084
Sección censal 2	783	752	2294	2240	651	774
Sección censal 3	204	172	555	464	119	111
Sección censal 4	224	216	558	535	128	154
Sección censal 5	476	394	1.194	1045	197	161
Sección censal 6	26	27	75	55	25	19
Sección censal 7	153	124	354	338	98	102
Sección censal 8	49	49	212	142	27	11
Sección censal 9	217	206	465	444	94	102
Sección censal 10	683	652	2043	2.001	543	731
Sección censal 11	131	123	368	311	87	66
Sección censal 12	308	340	890	851	206	237
Sección censal 13	439	446	1.205	1.181	254	347
Localidades censales						
Alejandro Gallinal	195	183	408	398	84	89
Berrondo	23	22	56	53	6	6
Capilla del Sauce	117	99	236	254	59	70
Cardal	110	126	347	369	102	148
Casupá	229	253	694	726	213	287
Cerro Chato	54	59	113	113	30	40
Chamizo	62	47	148	142	60	81
Florida	3.896	3.686	10.084	10.945	1.971	3.011
Fray Marcos	238	242	698	731	214	275
Goñi	29	33	72	71	21	20
Illescas	8	14	22	22	9	8
Independencia	46	38	123	126	25	38
La Cruz	103	84	214	217	64	65
La Macana	13	15	33	28	0	2
Mendoza	92	65	241	230	53	49
Mendoza Chico	85	77	269	268	50	61
Montecoral	6	3	14	10	7	11
Nico Pérez	125	125	310	320	62	88
Pintado	25	14	42	53	16	20
Puntas de Maciel	16	23	57	39	12	13
Reboledo	56	40	94	90	29	33
San Gabriel	31	25	59	55	2	0
Sarandí Grande	626	598	1.841	1.852	506	697
25 de Agosto	227	228	580	568	99	147
25 de Mayo	174	203	552	557	157	209
Localidades menores	13	12	42	44	13	15
Rural	1.128	998	3.333	2.583	617	416

Fuente: INE-MIDES-UNFPA (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.

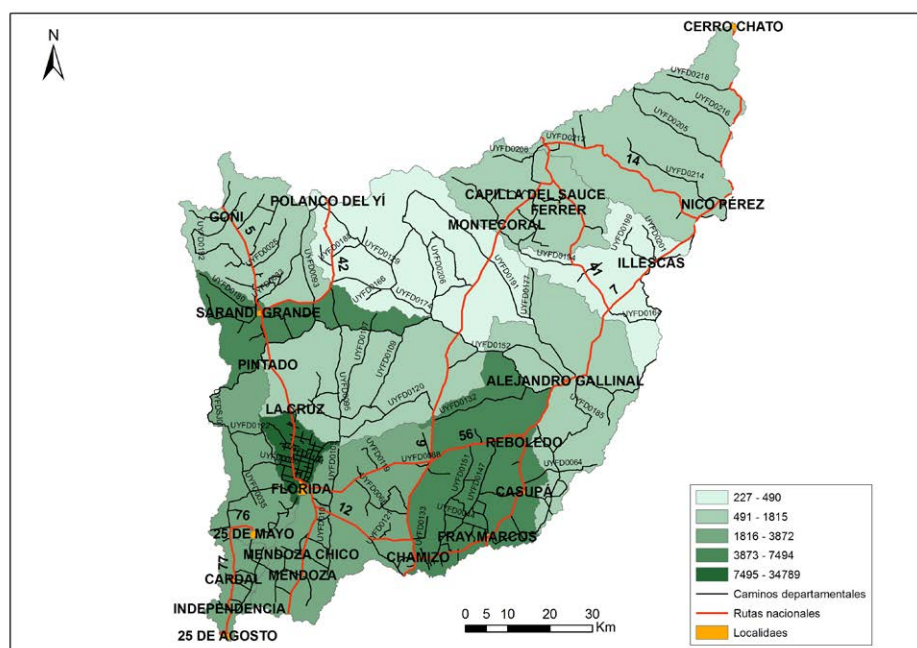
Tabla 4: Población de Florida por sexo y edad (2011)

Edad	Mujeres	Hombres	Total
0 a 14	7.313	7.728	15.041
15 a 24	4.751	5.022	9.773
25 a 44	8.651	8.556	17.207
45 a 64	7.481	7.162	14.643
65 y más	5.899	4.484	10.383
Total	34.095	32.952	67.047

Fuente: OTU-OPP (2017)

Las secciones censales 1 (Florida y alrededores), 2 (Casupá, Fray Marcos y otras localidades y sus entornos rurales) y 10 (Sarandí Grande) concentran el 73 % de la población del departamento.

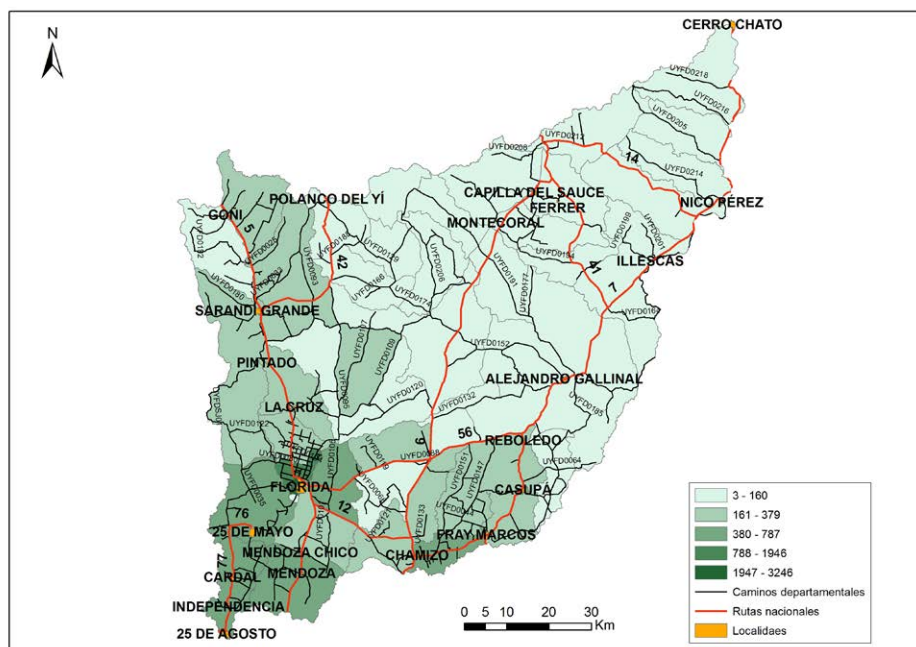
Mapa 2: Población por secciones censales de Florida



Fuente: Elaboración propia en base a INE (2011)

A nivel de segmentos censales, se aprecia claramente que el noreste del departamento presenta las áreas menos pobladas, sin segmentos que superen los 200 habitantes, y, entre ellos, una clara mayoría de segmentos con población inferior a 100 personas (secciones censales 9, 8, 6 y 4).

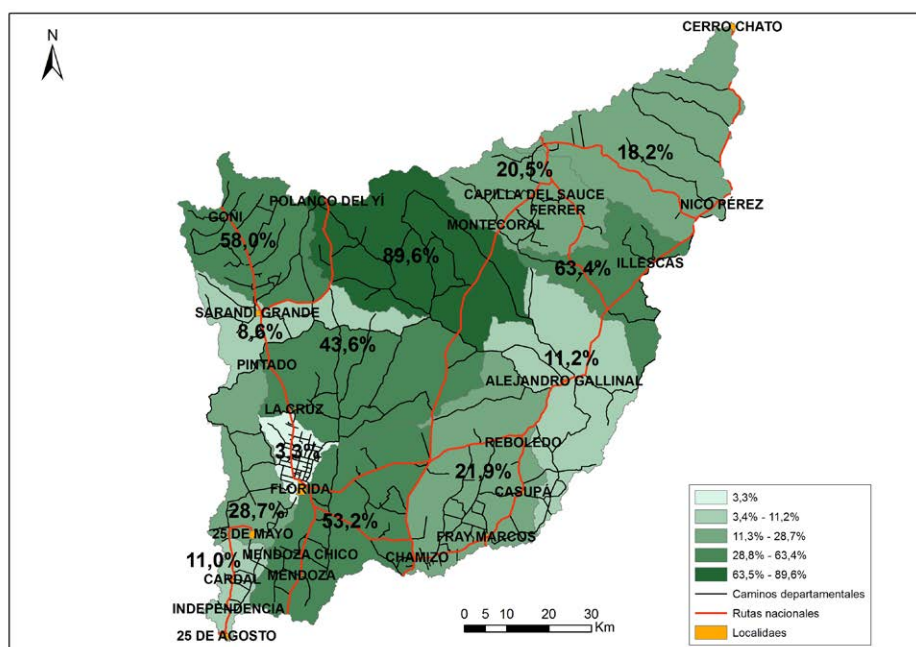
Mapa 3: Población por segmentos censales de Florida



Fuente: Elaboración propia en base a INE (2011)

La población del departamento de Florida vive mayoritariamente en los centros urbanos (86,4 %). Sin perjuicio de ello, es uno de los departamentos con mayor porcentaje de su población viviendo en el medio rural.

Mapa 4: Porcentaje de población rural por secciones censales



Fuente: Elaboración propia en base a INE (2011)

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

Tabla 5: Porcentaje de tasa de crecimiento de la población en períodos intercensales (1963- 2011)

	1963-1975	1975-1985	1985-1996	1996-2004	2004-2011
Florida	0,41	-0,09	0	0,34	-0,23
Total del país	0,62	0,56	0,64	0,32	0,19

Fuente: INE (2011)

A diferencia del resto del país, el departamento de Florida muestra cifras negativas en más de un período intercensal. El período 2004-2011, muestra la tasa de crecimiento más negativa desde 1963.

Tabla 6: Población censada en los últimos dos censos y tasa anual media de crecimiento

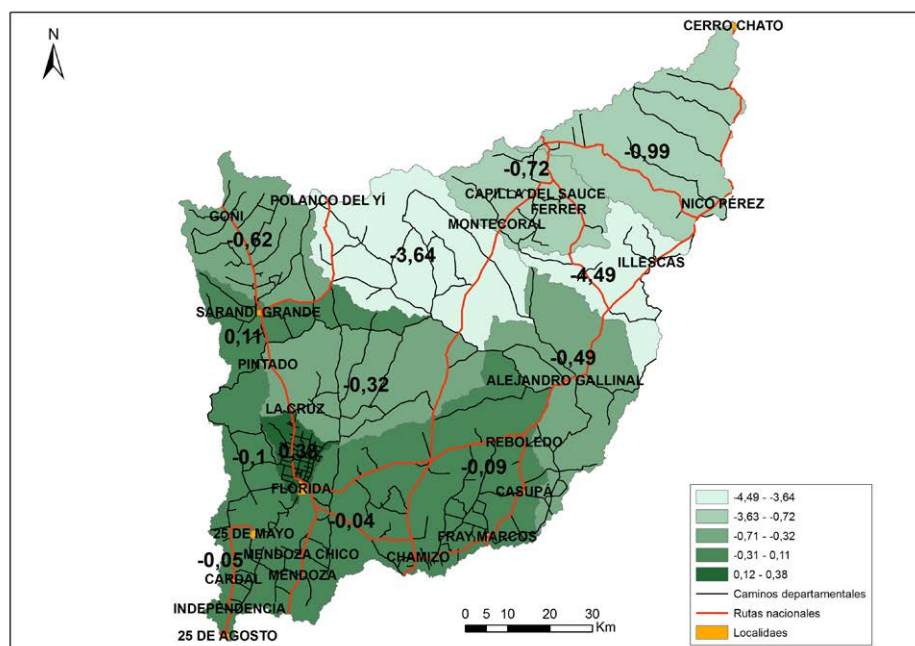
	Población censada (Censo 2004 Fase I)	Población censada (Censo 2004 Fase II)	Población contabilizada (Corregida/censo 2011)	Tasa de crecimiento intercensal 2004/2011
Florida	68.181	67.040	67.048	- 0,23
Total del país	3.241.003	3.252.091	2.286.314	0,19

Fuente: INE (2011)

El mapa 5 muestra la tasa media anual de crecimiento de la población del departamento según sección censal. En el mismo se aprecia la diversidad territorial de las diferentes zonas de Florida. Si bien la mayoría de las secciones censales muestran saldo negativo, éste varía con una tasa de -0,09 en el sur del departamento, a valores de -4,49 al este del departamento.

Las mismas cuatro secciones (9, 8, 6 y 4) señaladas antes como las menos pobladas, son, a su vez, las de menor crecimiento promedio anual en el último período intercensal, con tasas negativas. Todas las secciones tienen este comportamiento, salvo la 1 y la 10, con promedios apenas por encima del cero (0,38 y 0,11 respectivamente).

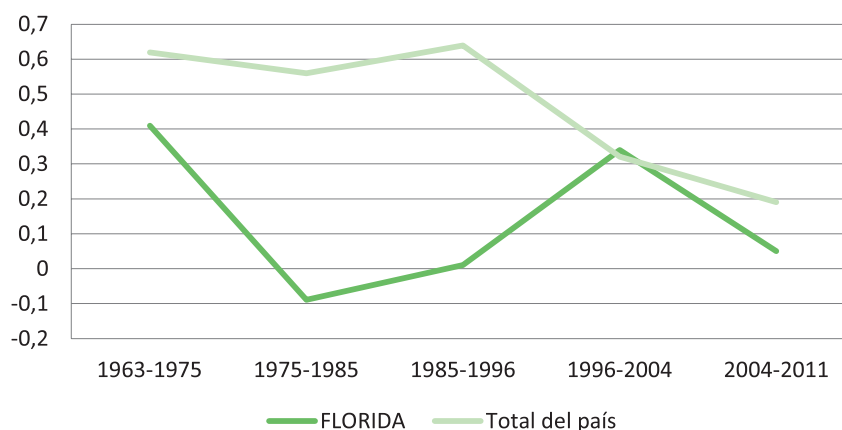
Mapa 5: Tasa media anual de crecimiento intercensal (1996-2011) según sección censal de Florida



Fuente: Elaboración propia en base a INE (2011)

El siguiente gráfico muestra la evolución de la tasa de crecimiento de la población desde 1975 hasta 2011. La gráfica plasma el descenso de la población del departamento en gran parte del período citado, mostrando una cierta estabilidad entre 1985 y 1995 y un aumento leve hasta el censo de 2004. En el último período vuelve a decrecer, bajando a niveles por debajo del promedio histórico del departamento.

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



Fuente: OTU-OPP (2017)

Caracterización social

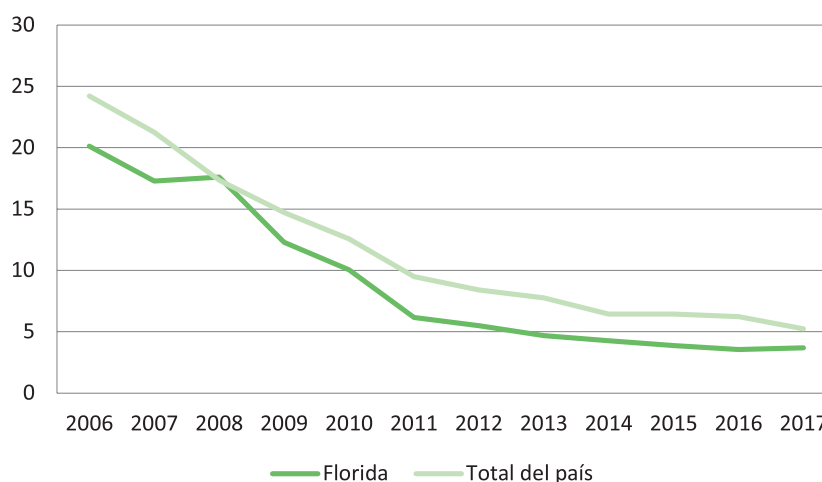
Desde el año 2006, la cantidad de hogares que se encuentran bajo la línea de pobreza han descendido en el departamento de Florida, al igual que en la totalidad del país. Según la Encuesta Continua de Hogares (ECH), en 2017 el 3,7 % de los hogares de Florida se encontraban por debajo de la línea de pobreza, valor significativamente menor al promedio nacional de 5,2 %.

Tabla 7: Porcentaje de hogares en situación de pobreza, período 2006-2017

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Florida	20,12	17,28	17,61	12,29	10,04	6,17	5,48	4,67	4,26	3,87	3,54	3,68
Total del país	24,22	21,25	17,35	14,71	12,56	9,49	8,41	7,75	6,44	6,43	6,22	5,24

Fuente: OTU-OPP en base a ECH (2017)

Gráfico 3: Porcentaje de hogares en situación de pobreza, período 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 Gini¹ muestra valores inferiores al total del país, característica estable a lo largo del tiempo. La última medición registra un valor de 0,35 para Florida y 0,38 para el total del país (OTU, 2018).

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

Tabla 8: Índice de Gini para Florida y total del país 2006-2013

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Florida	0,37	0,37	0,37	0,37	0,36	0,36	0,35	0,35
Total del país	0,46	0,46	0,44	0,44	0,43	0,40	0,38	0,38

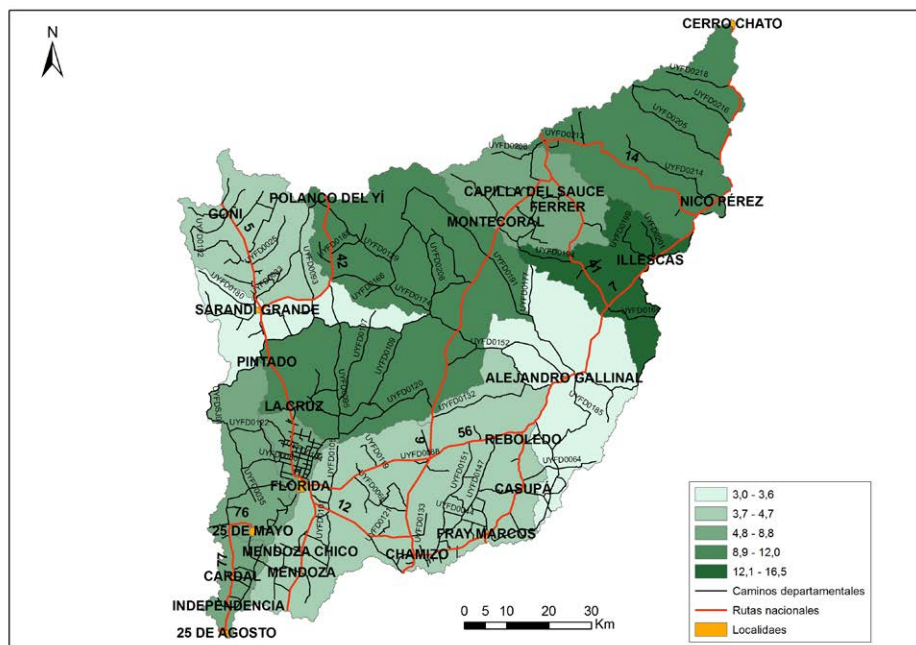
Fuente: Elaboración propia en base a datos de OTU-OPP (2018)

El índice de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) mide la falta de acceso de la población a determinados bienes y servicios considerados críticos para el desarrollo humano, como son: el acceso a una vivienda decorosa, energía eléctrica, agua potable, servicios sanitarios, artículos de confort y acceso a la educación.

Según datos del censo 2011, el 32,2 % de las personas de Florida tenía ese año al menos una NBI, lo que lo posiciona como uno de los departamentos con menor porcentaje del país. En relación con los servicios básicos de los hogares, el 36,4 % carece de conexión a red general en la evacuación del sistema sanitario y el 0,4 % no cuenta con energía eléctrica. Por otro lado, el 14,4 % de los hogares no tiene conexión a la red de distribución general que garantice el acceso al servicio de agua potable, Florida es el departamento con mayor porcentaje en este indicador. (OTU, 2017).

Si se focaliza en el área rural del departamento se aprecia que los porcentajes mayores de hogares con al menos tres NBI se sitúan en el este y norte del departamento y en el entorno de la capital departamental.

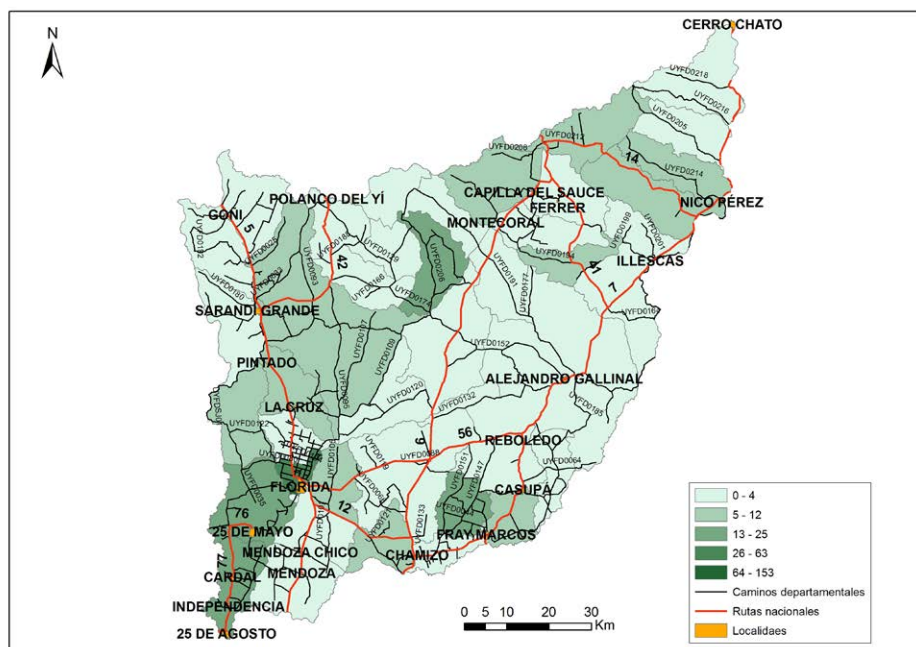
Mapa 6: Porcentaje de hogares con al menos tres NBI por secciones censales



Fuente: Elaboración propia en base a INE (2011)

Viendo más de cerca, por segmentos censales, los hogares rurales con al menos tres NBI se distribuyen en segmentos al este y norte del departamento y en algunos del sur.

Mapa 7: Cantidad de hogares con al menos tres NBI por segmentos censales



Fuente: Elaboración propia en base a INE (2011)

Para analizar el nivel educativo de la población del departamento se toman los indicadores relevados por el INE en el censo de 2011.

Tasa de analfabetismo en personas de 15 años o más: este indicador muestra que el total departamental es de 2,0. El valor más alto se da en la sección 6 (Illescas, 4,0) y el más bajo en la 1 (Florida, 1,6). Algunas localidades de Cerro Chato, con un valor de 5,5 y Goñi con 6,5, tienen tasas muy por encima de la media departamental. Por otro lado, las localidades de La Macana (0) y Puntas de Maciel (0,8) registran valores muy por debajo de la misma. En el medio rural el promedio es 2,1.

Promedio de años de escolarización en personas de 25 años y más: el promedio departamental es de 8 años, solamente superado por la sección 1 (8,8). La sección 6 registra el valor más bajo (5,9), y el área rural 7,2 (dentro de un contexto departamental de baja dispersión de los valores). La mayoría de las localidades mantienen valores entorno a esa media, a excepción de Pintado que registra un promedio de 5,2 años, Puntas de Maciel con un promedio de 5,9 años, y el conjunto de las localidades de menos de 1.000 habitantes que registran un promedio de 5,2 años.

Promedio de años de educación (personas de 25 a 29 años): El valor del total departamental es de 9,4 años y nuevamente los mejores y peores comportamientos del indicador se dan en las secciones 1 y 6 respectivamente. La localidad que se encuentra por debajo de este valor es La Macana, con un promedio de 6,2 años. En el área rural el valor llega a 8,5.

Tabla 9: Principales indicadores de educación según sección censal de Florida

	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	2,0	8,0	9,4	85,8	44,3
Sección censal 1	1,6	8,8	9,9	88,9	53,1
Sección censal 2	2,3	7,1	9,0	82,0	33,5
Sección censal 3	2,8	6,4	8,2	81,4	22,6
Sección censal 4	2,8	6,9	8,3	79,1	33,9
Sección censal 5	2,2	7,5	9,1	85,8	38,9
Sección censal 6	4,0	5,9	6,3	74,0	19,0
Sección censal 7	2,7	6,7	8,6	80,6	28,8
Sección censal 8	2,0	6,8	8,1	87,0	25,1
Sección censal 9	3,2	6,8	8,6	81,7	31,2
Sección censal 10	2,0	7,6	9,4	82,3	41,5
Sección censal 11	2,5	6,9	8,3	81,1	30,1
Sección censal 12	2,0	7,2	8,7	81,8	35,2
Sección censal 13	2,5	7,2	8,0	84,4	34,5

Fuente: INE-MIDES-UNFPA (2015)

Personas con 15 años y más con al menos primaria completa: En el departamento de Florida un 85,8 % de las personas con 15 años y más terminaron la escuela primaria. Las localidades que se alejan más de ese promedio son: Goñi (71,2 %), Montecoral (71,4 %) y otras localidades menores (70,2 %), repitiéndose la característica descrita en el punto anterior respecto a las secciones censales. El promedio rural apenas se aleja de la media global (84,7 %).

Tabla 10: Principales indicadores de educación del departamento

	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
Alejandro Gallinal	3,6	6,8	8,5	81,3	31,5
Berrondo	1,7	7,6	6,6	87,6	33,0
Capilla del Sauce	2,7	6,7	8,5	81,3	29,4
Cardal	2,7	7,2	8,9	81,3	36,5
Casupá	2,2	7,4	9,5	82,1	39,7
Cerro Chato	5,1	6,9	9,2	75,0	37,2
Chamizo	2,8	6,7	8,1	75,6	32,1
Florida	1,6	8,8	9,9	89,0	53,7
Fray Marcos	2,4	7,0	9,2	81,7	32,1
Goñi	6,5	5,8	8,8	71,2	23,4
Illescas	1,6	5,7	7,5	67,2	14,0
Independencia	1,0	6,8	7,9	85,9	26,6
La Cruz	3,2	6,2	7,9	78,9	20,4
La Macana	0,0	7,3	6,2	96,8	27,6
Mendoza	2,3	7,2	9,4	83,2	39,2
Mendoza Chico	2,2	7,3	10,2	84,0	39,6

	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
Montecoral	2,4	5,3	NC	71,4	10,5
Nico Pérez	1,2	7,2	8,2	84,6	35,0
Pintado	2,3	5,9	8,6	76,3	18,5
Puntas de Maciel	0,8	5,9	7,1	84,3	15,7
Reboledo	2,8	6,6	8,1	84,6	22,5
San Gabriel	1,7	7,2	9,0	88,8	34,7
Sarandí Grande	2,0	7,6	9,5	82,2	42,2
25 de Agosto	2,7	7,3	7,7	86,3	36,7
25 de Mayo	2,4	7,2	9,2	79,5	36,8
Localidades menores	3,5	5,2	8,0	70,2	13,6
Rural	2,1	7,2	8,5	84,7	32,3
Áreas gestionadas por municipios					
Casupá	2,2	7,3	9,4	82,0	39,2
Sarandí Grande	2,1	7,6	9,5	82,1	41,8

Fuente: INE-MIDES-UNFPA (2015)

Un 44,3 % de las personas con 18 años o más de Florida culminaron el Ciclo Básico de Enseñanza Secundaria. En este indicador se observa una mayor variabilidad a nivel de las secciones y localidades. Todas las secciones censales a excepción de la 1, se ubican por debajo del promedio departamental, en un rango que va desde 19 % (sección 6) a 41,5 % (sección 10). Las localidades que están muy por debajo de este porcentaje son: Montecoral (10,5 %), localidades menores (13,6 %), Puntas de Maciel (15,7 %), Pintado (18,5 %), La Cruz (20,4 %) Gofii (23,4 %). En el medio rural el valor del indicador es 32,3 %.

En cuanto a la oferta de servicios educativos para la población de Florida, la tabla 11 ilustra sobre la cantidad de establecimientos públicos y privados, la cantidad de maestros y de alumnos por tipos de administración y la relación de las cifras de Florida con respecto al total del país.

Tabla 11: Centros educativos del departamento por niveles (Florida/total del país) 2009/2010

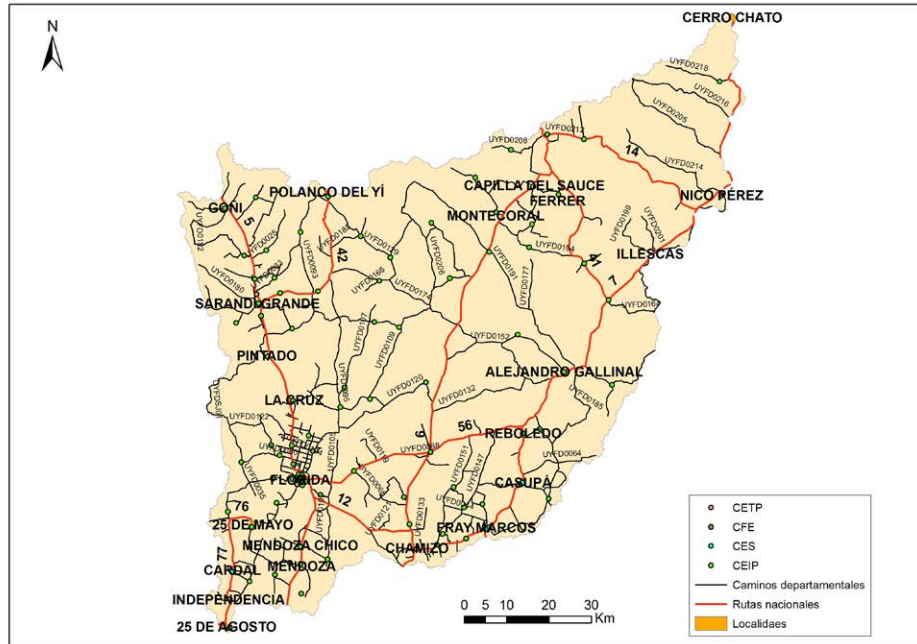
2009	PRIMARIA PÚBLICA			PRIMARIA PRIVADA		
	Establecimientos	Maestros	Alumnos	Establecimientos	Maestros	Alumnos
Florida	101 (4,88 %)	391 (2,7 %)	6.550 (2,3 %)	4 (1,2 %)	32 (0,66 %)	320 (0,63 %)
Total del país	2.068 (100 %)	14.634 (100 %)	28.6092 (100 %)	338 (100 %)	4.852 (100 %)	50.773 (100 %)
2010						
Florida	101	393	6.435	4	30	297
Total del país	2.067	14.730	27.9445	339	4.658	51.102

Fuente: INE (2014)

Es observable que, tanto a nivel nacional como a nivel departamental, la cantidad de establecimientos no varía significativamente en el tramo de tiempo tomado, al igual que los maestros y la cantidad de alumnos. Esto se puede apreciar tanto a nivel privado como público. Además nos muestra que, de la totalidad de la matrícula de educación inicial, un 89,7 % asisten a instituciones públicas, y un 10,3 % lo hacen en el sector privado. En Educación Primaria, esta diferencia aumenta notoriamente ya que un 94,5 % de los alumnos se matriculan en el ámbito público y tan solo 5,5 % en instituciones privadas, porcentajes que se mantienen prácticamente iguales en la educación media (94,81 % y 5,19 % respectivamente).

El siguiente mapa muestra la totalidad de los centros educativos del departamento según subsistema (CEIP, CES, CFE).

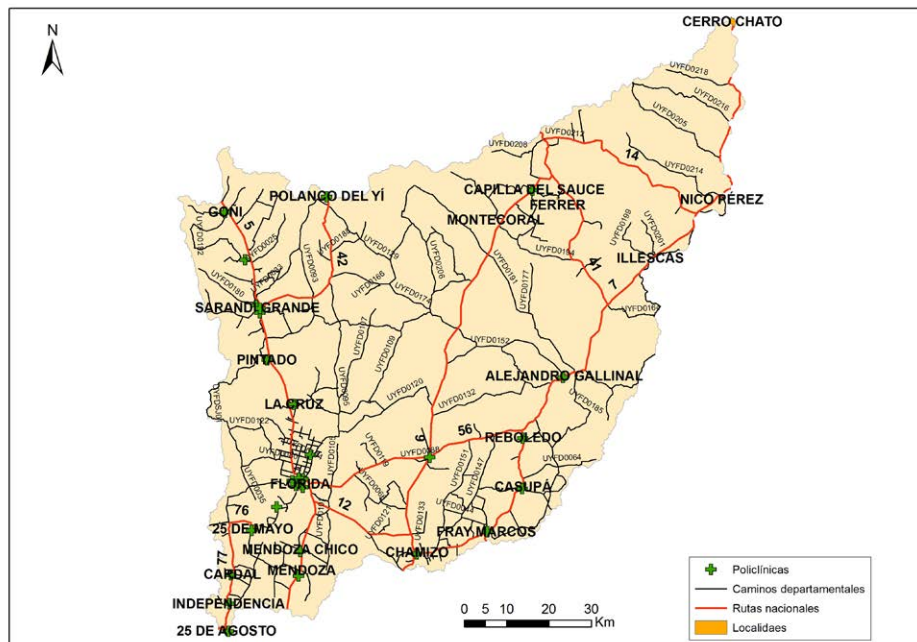
Mapa 8: Centros educativos del departamento de Florida



Fuente: Elaboración propia en base a ANEP (2015)

En cuanto a servicios de salud, Florida cuenta con una red de atención municipal y de ASSE en la capital y en las principales localidades. En la capital, Florida, al hospital departamental (ASSE) se suma al Centro de Atención Municipal, el Centro de Salud Mental “Nélida Giacoya” y los servicios de la Cooperativa Médica de Florida (COMEF). Las redes de policlínicas de ASSE y de COMEF coordinan la prestación de salud en las localidades del interior del departamento. El siguiente mapa muestra la ubicación de los centros de atención de Florida.

Mapa 9: Centros de salud del departamento de Florida



Fuente: Elaboración propia en base a MSP (2015)

Caracterización económica

Florida tiene una economía con alta especialización primaria y agroindustrial, con sus relativas actividades en servicios y soporte. Posee la mayor cantidad de población ocupada en los sectores exportadores más dinámicos del país. La actividad lanera, la láctea y los molinos harineros son las principales actividades de su agroindustria. Su desempeño en capacidad empresarial está en un nivel relativo medio. El departamento de Florida contribuye al PIB nacional con el 1,9 %, y con un 2 % de la población del país.

El sector primario aporta un 38,2 % al Valor Agregado Bruto (VAB) departamental, destacándose la ganadería. El sector terciario concentra 43,9 % del VAB. La menor participación del sector secundario es de 18 % y se concentra en la producción de alimentos y textiles. Se destaca la lechería, cuyas dos principales empresas son CONAPROLE y CLADEMAR.

Entre 2008 y 2011 la economía departamental tuvo un crecimiento de 14,3 % que se explica por la incidencia del sector terciario que creció 15,6 %, y, en segundo lugar, por el crecimiento del sector primario de 14,9 %. El aporte del sector secundario contribuyó con un aumento de un 6,8 %.

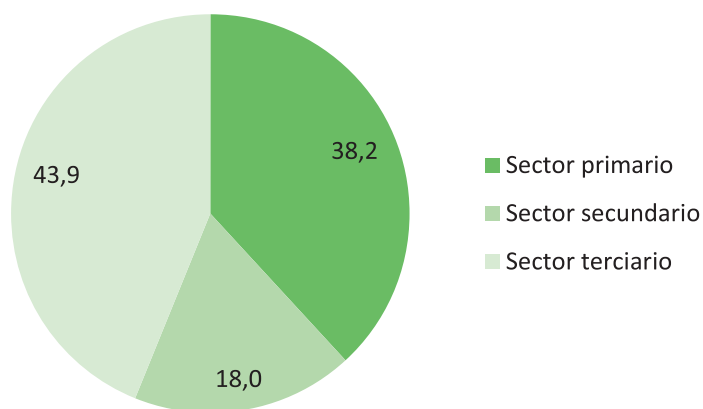
Las siguientes gráficas muestran la evolución y composición sectorial del VAB.

Gráfico 4: Evolución sectorial del VAB (2008-2011)



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

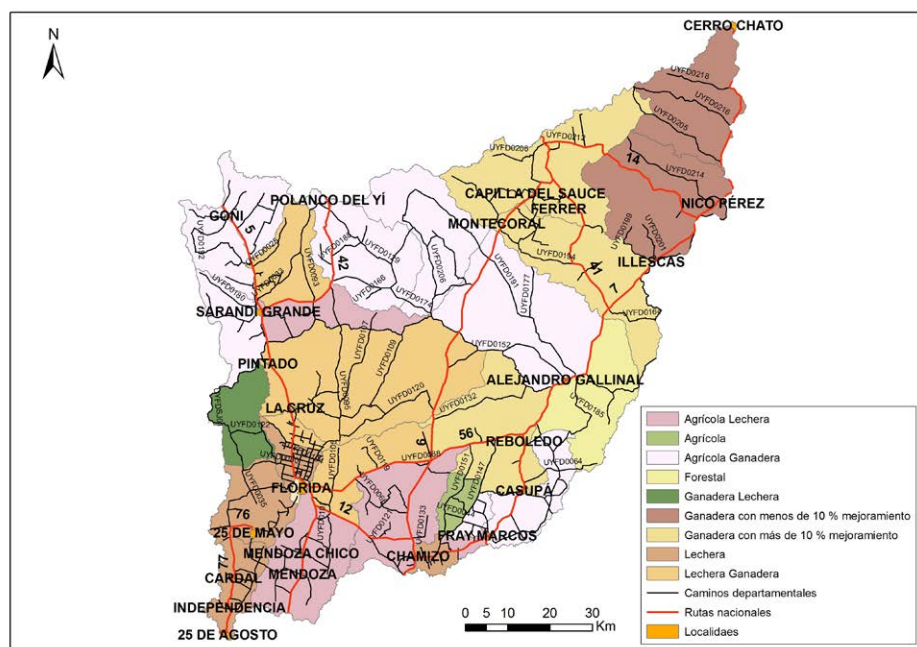
Gráfico 5: Composición sectorial del VAB 2011



Fuente: OTU-OPP (2017)

El departamento de Florida es básicamente ganadero. Dentro de este sector se destaca la lechería que ocupa gran parte de la región centro sur y oeste del departamento. La zona granjera se ubica en el entorno próximo a la capital departamental y en el sureste del territorio. La forestación se ubica en la zona este y noreste del departamento.

Mapa 10: Regiones agropecuarias de Florida



Fuente: Elaboración propia en base a MGAP (2016)

En cuanto a las dotaciones de capital humano, según el estudio de Rodríguez Miranda (2014)², Florida ocupa el lugar 16º en cuanto al capital humano básico, y el 9º en especializado.

Tabla 12: Capital humano de Florida (indicadores)

Indicadores de capital humano	Valores
Básico	KHb = 0,66 (máx. teórico 1)
Especializado	KhE1=38 x mil hab. (terciaria) KHe2= 31,4 x mil hab. (técnica) KHe3=1,5 x mil hab. (ciencias "duras")

Fuente: Rodríguez Miranda (2014)

Con respecto al capital social, Florida está entre los cinco departamentos con menor deterioro del capital social e institucional. Sin embargo, ocupa los últimos lugares en el ranking nacional en varios indicadores.

Tabla 13: Capital social e institucional de Florida (indicadores)

Indicadores	Valor
Organización gremial y sindical (Gre)	9,4 %
Cultura, deporte y esparcimiento (CDE)	5,4 por mil habitantes
Órganos de publicaciones periódicas (Pub)	1,44 por mil habitantes
Medios de comunicación radial (Rad)	0,07 x 50 km ²
Menores condiciones de deterioro del capital social (DKS)	0,59

Fuente: Rodríguez Miranda (2014)

² Rodríguez Miranda, Adrián: *Mapeo de capacidades territoriales y desarrollo productivo*, MIEM, MIDES, IECON, FCEA, UDELAR, 2014. (http://www.miem.gub.uy/sites/default/files/mapeo_de_capacidades.pdf)

Finalmente, el último aspecto de la economía departamental que se considera para este trabajo es la propuesta turística que ofrece Florida en el medio rural. La misma combina el acervo histórico y religioso con sus paisajes rurales.

Entre las propuestas existentes se destacan:

Turismo Gourmet: Florida reivindica ser el lugar de origen de la “pamplona de ternero”, con una receta e historia particular, además existen varias comidas típicas de pueblo como el “guiso del rendimiento” de Cerro Chato, el “arroz con leche de Cardal” y la panadería criolla de los estudiantes de UTU.

Complejo Paso Severino: Parque vacacional de los funcionarios de OSE con 300 camas, sala de convenciones, salón comedor, zoo y piscinas. Se encuentra a orillas del lago y presa Paso Severino. Lugar de batalla histórica del siglo XIX.

Estancia San Pedro de Timote: Esta estancia turística que cuenta con dos accesos, uno en ruta 6, km 143 y otro por ruta 7, km 142 (Cerro Colorado), es uno de los cascos de estancia más grandes del país.

Estancia El Ceibo: Está ubicada en camino a San Gerónimo, km 16. Cuenta con servicios para atención a grupos por el día y alojamiento, realizan el traslado desde la terminal de ómnibus de Florida.

Estancia Doña Yita: Está ubicada en ruta 6, km 137.

Estancia turística Sueño Alto: Se encuentra cercana a Sarandí Grande, en ruta 5, km 133.500. Cuenta con alojamiento, piscina cerrada, vista panorámica, zona recreativa e historias de la Patria Vieja.

Estancia Venado Encantado: Ubicada a 10 km de Cerro Colorado.

Cabaña San Jorge: Estancia turística ubicada sobre ruta 14 entre las rutas 6 y 7.

Caracterización política

En las elecciones departamentales de 2015 fue reelecto intendente del departamento Carlos Enciso, perteneciente al Partido Nacional. La Secretaría General está a cargo de la Dra. Macarena Rubio Fernández, la pro secretaria está a cargo del Dr. Ariel Dárdano.

Las direcciones de la Intendencia Departamental (IDF) se presentan en la siguiente tabla.

Tabla 14: Direcciones de la IDF

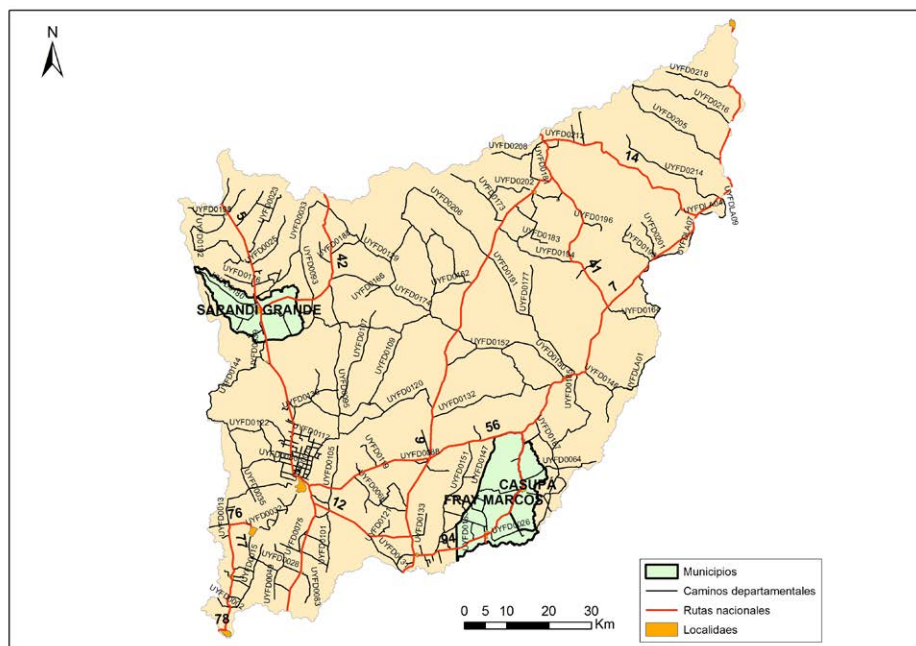
Dirección de Obra
Dirección General de Hacienda
Dirección General de Asuntos Legales y Transparencia
Dirección General de Administración
Dirección de Desarrollo Sustentable
Dirección de Turismo
Dirección General de Desarrollo Social
Dirección de Talleres
Dirección General de Higiene
Dirección de Salud y Control Ambiental
Dirección de Cultura
Dirección de Abastecimientos
Dirección de Descentralización
Dirección de Paseos Públicos
Secretaría de Asuntos Comunitarios

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la IDF

La Junta Departamental de Florida tiene la siguiente representación: 19 ediles del Partido Nacional (PN), 10 del Frente Amplio (FA) y 2 del Partido Colorado (PC).

Florida pasó de tener 11 Juntas Locales a dos municipios en el año 2005 (Sarandí Grande y Casupá) y a tres en la última elección (agregando Fray Marcos), todos del mismo partido que el Gobierno Departamental (PN).

Mapa 11: Municipios de Florida



Fuente: Elaboración propia

Tabla 15: Municipios por población, alcalde y partido

Municipio	Población	Alcalde	Partido
Sarandí Grande	6.509	Cayetano Stoppingi	Partido Nacional
Fray Marcos	3.432	Rubén Fracchia	Partido Nacional
Casupá	2.228	Luis Oliva	Partido Nacional

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

Los representantes del departamento en el Poder Legislativo con José Andrés Arocena (PN) y Carlos Rodríguez (FA).

Caracterización vial del departamento

Descripción de la red

El departamento de Florida se puede considerar en general bien conectado por la red de carreteras a cargo del MTOP. Son once las rutas nacionales que lo atraviesan y tanto la capital como los tres municipios del departamento reciben rutas nacionales desde al menos dos direcciones.

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

El departamento es también atravesado de sur a norte por las rutas 6 y 7. Ambas nacen en Montevideo y la primera pasa por San Ramón en el límite entre Canelones y Florida, llegando hasta Sarandí del Yí, en el límite entre Florida y Durazno, mientras que la ruta 7 pasa por Fray Marcos, Casupá y sale del departamento por Cerro Chato, atravesando varias localidades y terminando finalmente en Cerro Largo.

También se deben de destacar los recorridos este-oeste que realizan las rutas 12, 56 y 94 uniendo los ejes viales correspondiente a las rutas 5, 6 y 7, así como la conectividad que brindan las rutas 76 y 77 entre las ciudades Florida y Santa Lucía (Canelones), conectando también a las localidades de 25 de Agosto, 25 de Mayo y Cardal.

La red vial departamental tiene una distribución relativamente uniforme en todo el departamento, con una ligera tendencia a ser más densa sobre el sur; básicamente son caminos de tosca que articulan la red de rutas nacionales que atraviesan el departamento.

Para la caminería del departamento se tienen los siguientes indicadores.

Tabla 16: Características de la caminería rural de Florida

Indicador	Unidad	Valor
Longitud de caminos	km	2.464
Densidad de caminos	km/km ²	0,237
Área por km caminería	km ² /km	4,23
Densidad rutas incluidas	km/km ²	0,302
Área por km con rutas	km ² /km	3,31

Fuente: elaboración propia

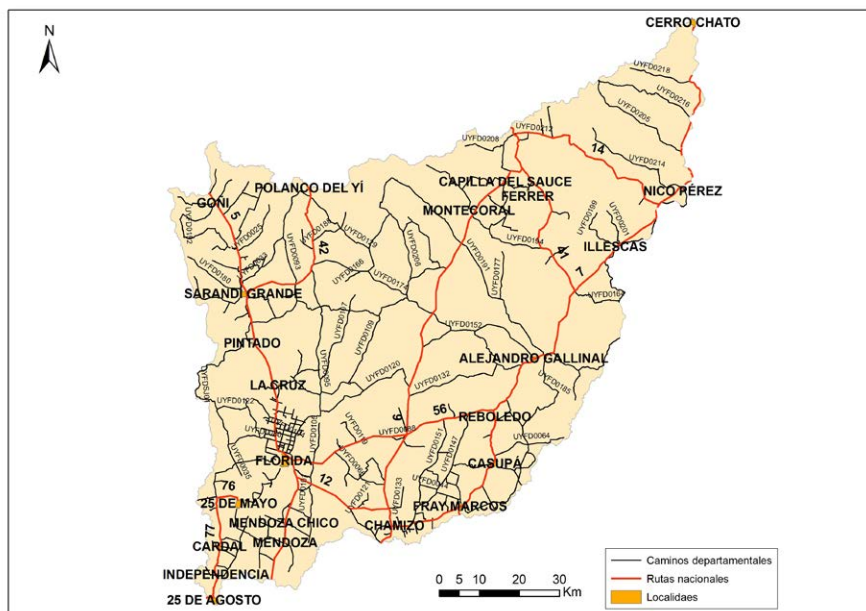
Para un mejor estudio de la caminería se divide el departamento en distintas zonas geográficas para abordar cada una de acuerdo con sus particularidades.

Caminería en el entorno de la ciudad de Florida

La caminería en esta zona del departamento se presenta como particularmente densa, abundando los caminos en la zona norte del entorno de la ciudad, zonas de producción intensiva de tipo hortifrutícola.

Contrastando con esto se presenta una densidad muy baja de caminos al sur de la planta urbana, así como la carencia de alguna vía (nacional o departamental) que permitiera oficiar de by pass entre la ruta 5 y la zona oeste del departamento cercana a la capital.

Mapa 12: Red vial del departamento

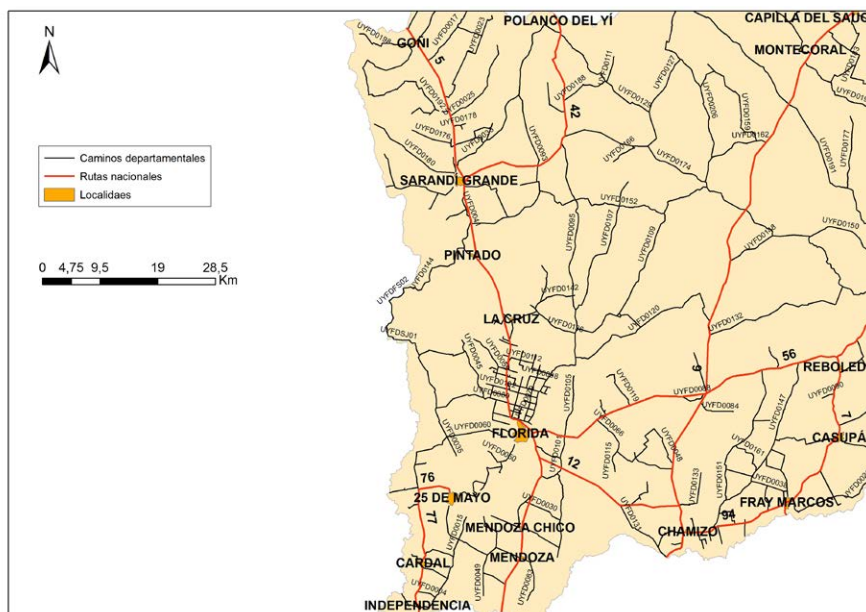


Fuente: Elaboración propia

Caminería adyacente al eje de la ruta nacional número 5

La caminería en esta zona se caracteriza por configurar una red con forma de espina adyacente a la ruta, llegando todos los tramos de forma perpendicular a ésta. Se puede delimitar esta zona por los límites departamentales al sur, oeste y norte y por los tramos 10.2, 46, 18.4, 270, 124 y ruta 42 al este.

Mapa 13: Red de caminería departamental y nacional en el eje de la ruta nacional número 5

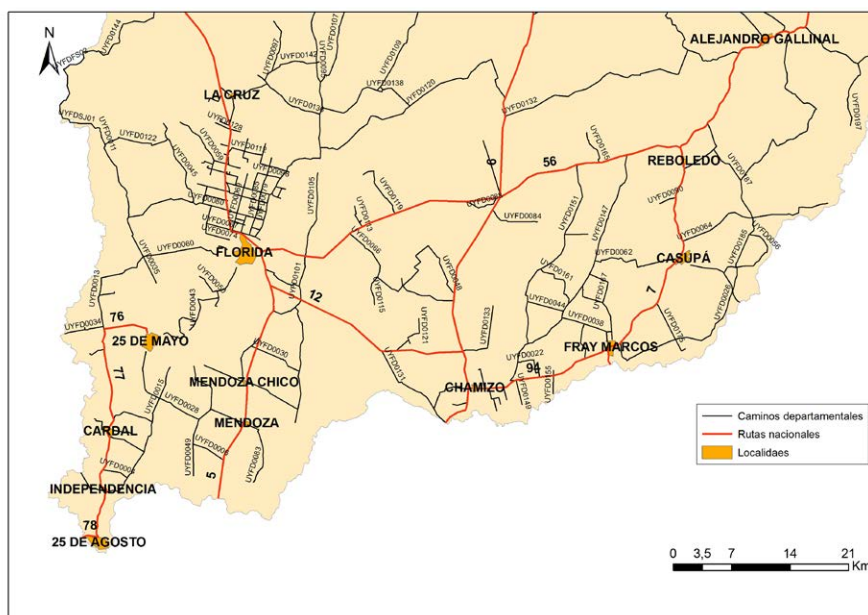


Fuente: Elaboración propia

Caminería en la zona sur del departamento

Esta zona presenta una red de caminería relativamente densa que incluye el área delimitada por las rutas 12, 56, 7, el tramo 58.7 y los límites departamentales correspondientes.

Mapa 14: Caminería departamental en zona sur de Florida



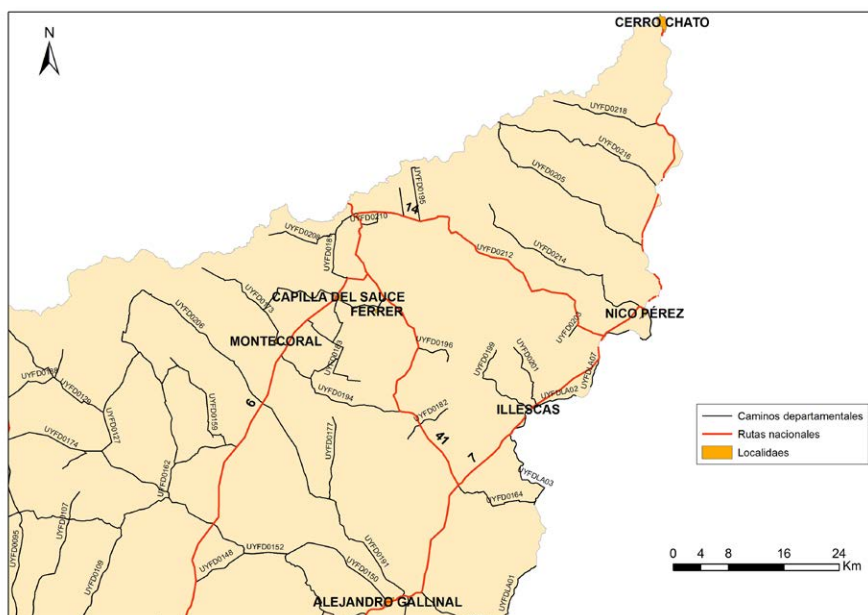
Fuente: Elaboración propia

Es de destacar que en esta zona se encuentran las localidades Chamizo, Fray Marcos, Casupá, Reboledo y Alejandro Gallinal, y del lado de Canelones, adyacentes al límite departamental, se ubican San Ramón y Bolívar.

Caminería en la zona noreste de Florida

En esta zona la caminería es más dispersa que en el resto del departamento, alejada de la ruta nacional número 5 y donde la ruta 7 discurre por su límite, atravesada de norte a sur por la ruta 6. Para el territorio comprendido las localidades pobladas son escasas: Nico Pérez sobre el límite con Minas, y Capilla del Sauce, Pueblo Ferrer y Montecoral en el centro de esta área.

Mapa 15: Red de caminería departamental en la zona noreste de Florida



Fuente: Elaboración propia

Caracterización del transporte que usa la caminería departamental

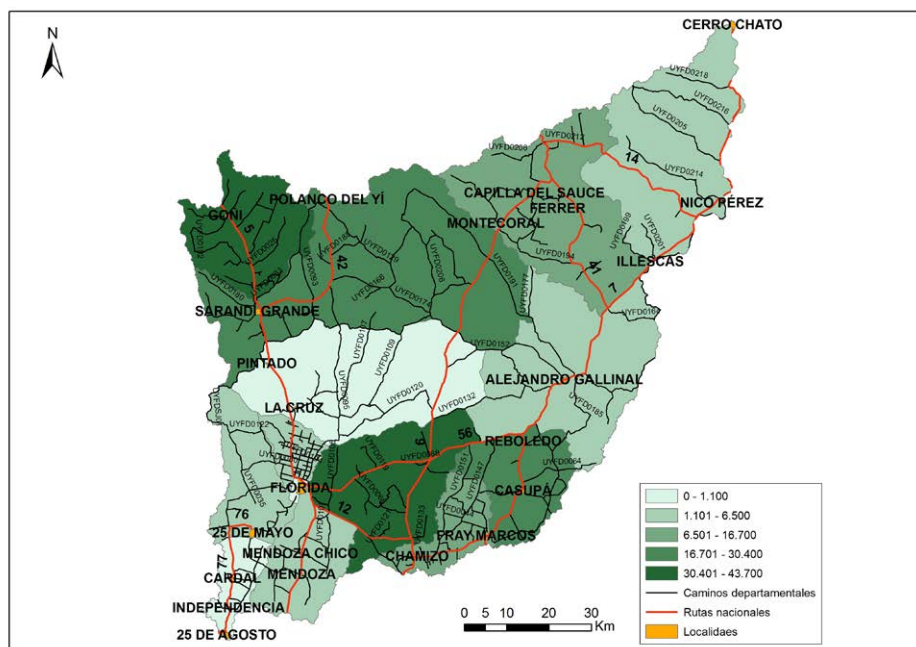
El transporte colectivo público de pasajeros tiene una relevancia media para la caminería rural de Florida. Se estima que son unas doscientas cincuenta personas las que utilizan el servicio diariamente.

Respecto del tránsito de vehículos particulares, éste puede ser generado tanto desde establecimientos rurales como desde distintas localidades hasta llegar a la red de rutas nacionales.

Finalmente, existe el aporte de vehículos de establecimientos rurales, el que se cuantifica en función de la longitud y densidad de la caminería del departamento y de la población radicada en el territorio.

En cuanto al transporte de cargas, las redes que atraviesan el departamento se articulan en torno a diferentes ejes según el tipo de producción. En las siguientes imágenes se puede apreciar la distribución según tipo de producción del departamento por sección policial, donde los colores más oscuros corresponden a mayor producción absoluta en las secciones.

Mapa 16: Producción de granos en Florida (toneladas anuales/sección policial)

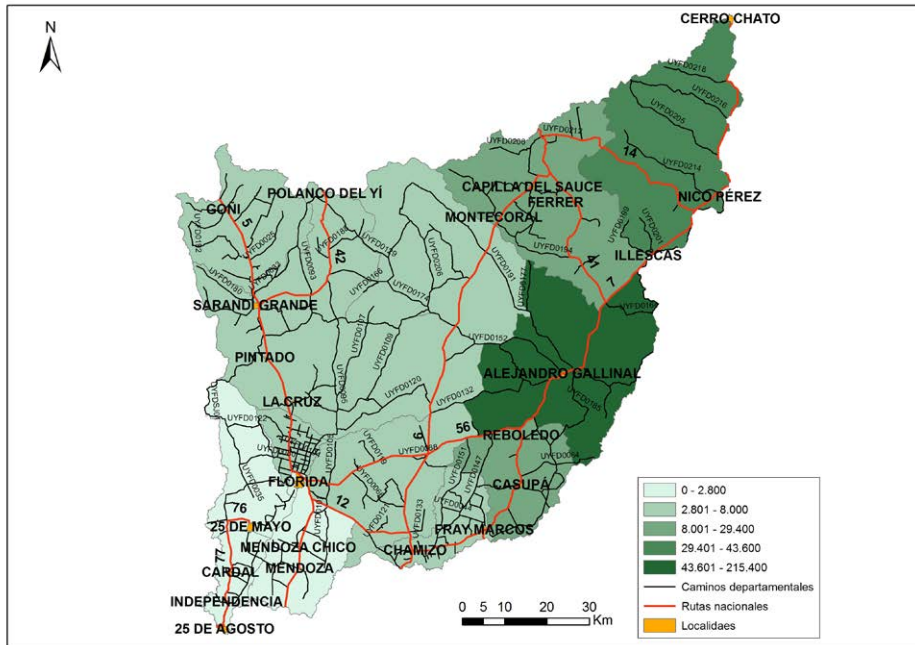


Fuente: Elaboración propia

La producción de granos del departamento se canaliza a Nueva Palmira por las rutas 6, 5 y 14, además de por los tramos de caminería 58.1, 58.2 y 58.3, mientras que al puerto de Montevideo lo hacen de la misma forma, pero tomando hacia el sur por la ruta 5.

En cuanto a la producción de madera para celulosa, actualmente ésta se transporta hacia el puerto de Montevideo por la ruta 7, pero ello podría modificarse en caso de instalarse una nueva planta de procesamiento en el centro del país.

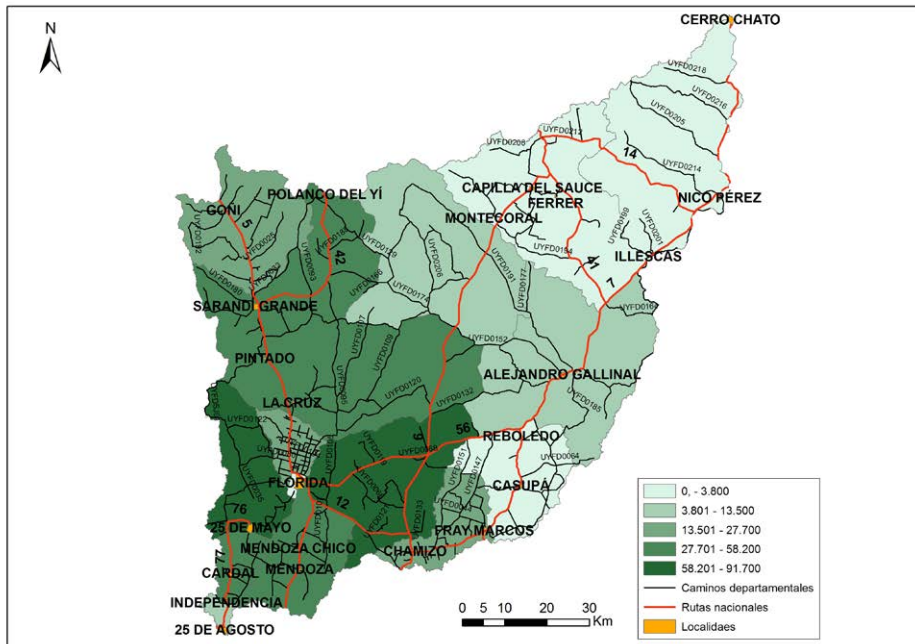
Mapa 17: Producción de madera en Florida (toneladas anuales/sección policial)



Fuente: Elaboración propia

La producción de leche tiene como eje la ruta nacional número 5, donde se encuentra una planta de CONAPROLE ubicada a pocos kilómetros al norte de la ciudad de Florida.

Mapa 18: Producción lechera en Florida (toneladas anuales/sección policial)



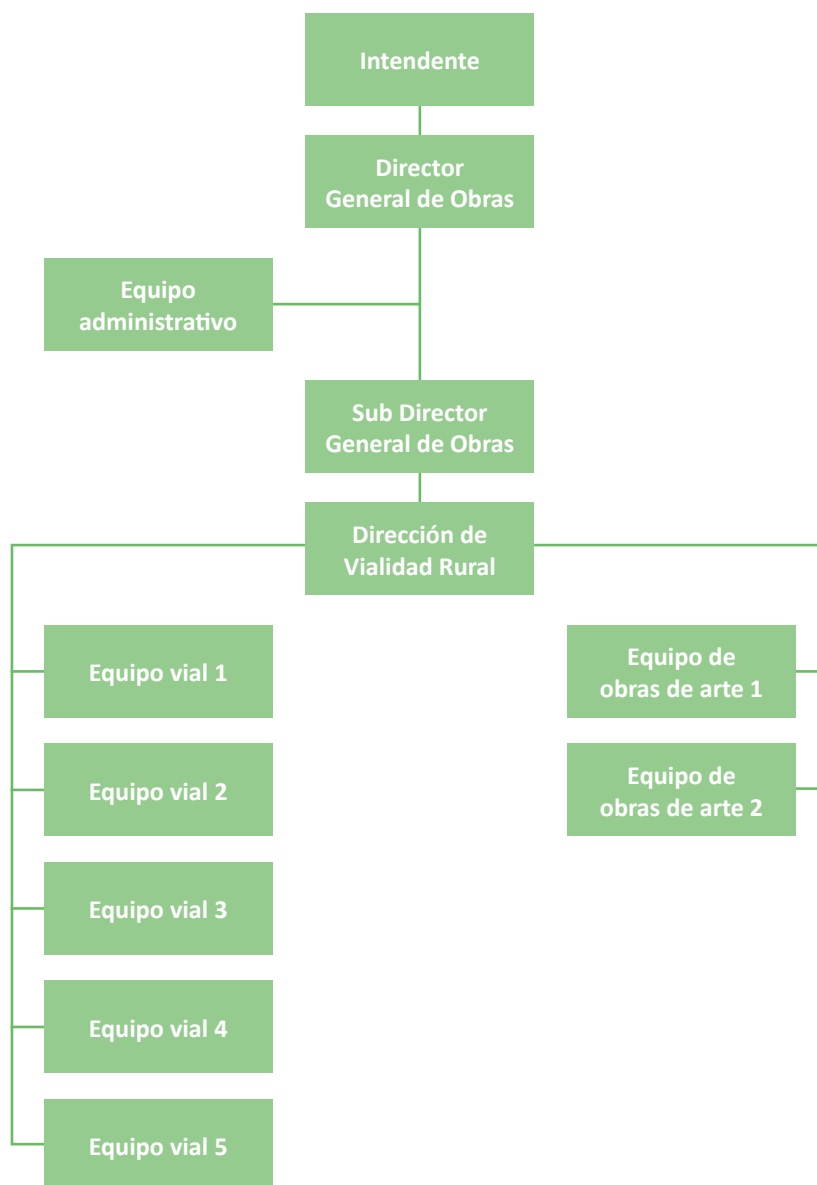
Fuente: Elaboración propia

Las rutas mencionadas en el punto anterior son a su vez alimentadas por la red departamental. Para el caso de la silvicultura la producción es más intensa en la zona este del departamento, acompañando el desarrollo de formaciones geológicas del tipo de arenas y areniscas.

Capacidades del departamento para atender la red vial

La estructura institucional que sostiene las políticas de caminería rural en el departamento está constituida por la Dirección General de Obras, responsable de la planificación, desarrollo y gestión de la red de caminería rural. Dentro de la misma existe una dirección específica para el mantenimiento de la red constituida por pavimentos granulares, la Dirección de Vialidad Rural, de la cual dependen los diferentes equipos viales, así como los dos equipos de construcción de obras de arte.

Gráfico 6: Organigrama en políticas de caminería rural de Florida



Fuente: Elaboración propia en base a datos de IDF (2017)

Como se puede apreciar en la imagen existe una estructura organizacional que se asemeja a la de los demás gobiernos departamentales del interior del país. No todos los trabajos de mantenimiento ordinario y extraordinario los realizan los equipos de la IDF, sino que también se contrata a privados.

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

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

Para el control de calidad, la IDF cuenta con un laboratorio de análisis de suelos y dos laboratoristas. A su vez, el control de las obras tercerizadas es realizado por los propios profesionales y sobrestantes de la IDF.

Las estrategias de mantenimiento utilizadas para los caminos de tosca son las soluciones usuales que se utilizan en todo el país: mantenimiento ordinario mediante reperfilamiento de los caminos y limpieza de cunetas y alcantarillas, así como mantenimiento extraordinario a través del recargo de material granular. Los materiales disponibles para estos trabajos son de origen basáltico, granítico o sedimentario según la zona del departamento de la que se trate.

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

Fondos disponibles para la caminería departamental

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

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

FLORIDA			
DESTINO	GOBIERNO NACIONAL	GOBIERNO DEPARTAMENTAL	TOTAL
CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO	27.846.681	11.934.292	39.780.973
REHABILITACIÓN, MEJORA Y OBRAS NUEVAS	21.535.116	9.229.335	30.764.451
TOTAL	49.381.797	21.163.627	70.545.424

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de IDF y OPP

Programa Vial Departamental de Florida

Categorización de la red vial departamental

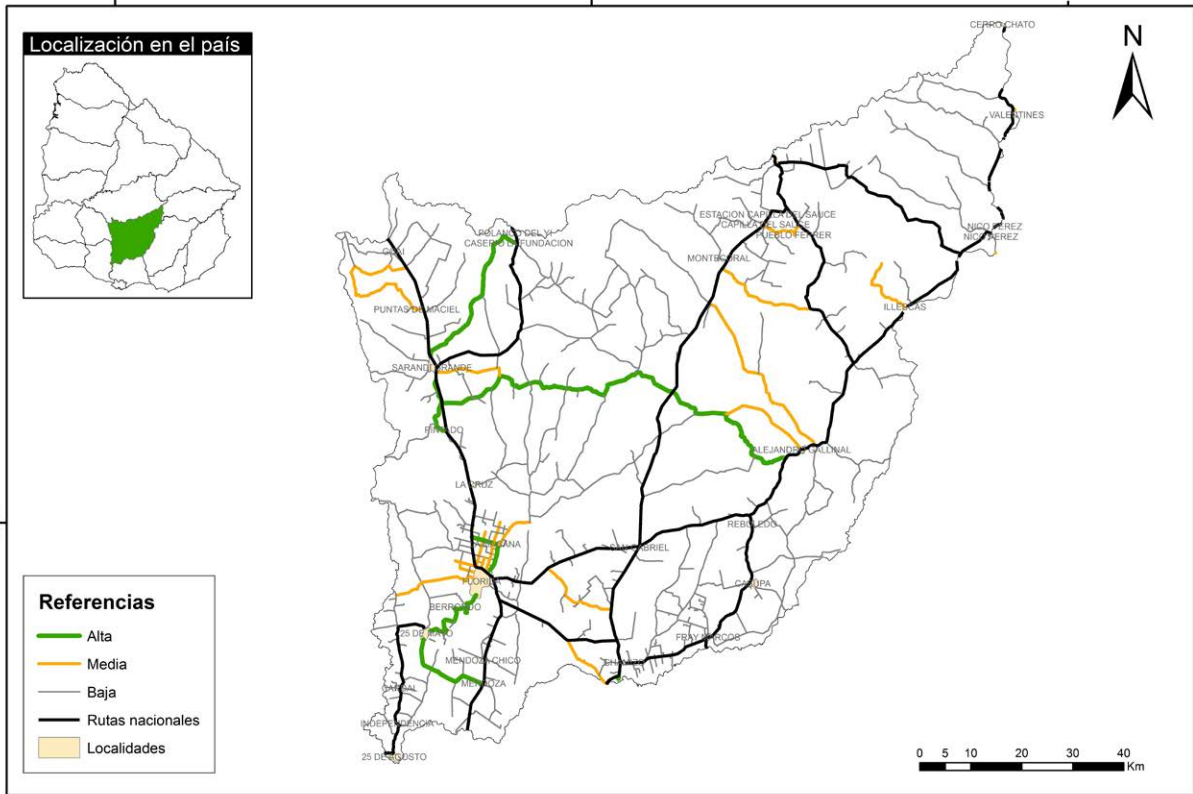
A continuación, se presenta el resultado de la jerarquización y categorización de la red vial departamental. Se detallan los caminos que resultaron con categoría “alta” y “media”, en el entendido de que el resto son de categoría “baja”.

Tabla 18: Categorización de la red vial departamental de Florida

TRAMO	Camino	Dim. social 10 %	Dim. espacial 80 %	Dim. económica 10 %	Puntaje indicadores	CATEGORÍA
76	Ruta 76 IDF	26,6	60,0	29,6	53,6	Alta
97	Acceso a Norte a Florida	34,1	55,0	10,5	48,5	Alta
144	Camino del Obelisco	45,2	50,0	25,4	47,1	Alta
107	Ruta 5 - La Macana - Arroyo de la Cruz	49,2	45,0	38,7	44,8	Alta
58	Ruta 58	88,9	30,0	100,0	42,9	Alta
137	Camino de Berrondo a 25 de Mayo	6,1	50,0	12,0	41,8	Alta
138	Florida a Berrondo	5,0	50,0	7,7	41,3	Alta
136	Florida a Berrondo	3,5	50,0	7,1	41,1	Alta
140	Florida a Berrondo	6,5	50,0	2,4	40,9	Alta
135	Camino de Berrondo a 25 de Mayo	6,1	50,0	1,8	40,8	Alta
241	Acceso a Pintado	34,7	40,0	18,0	37,3	Alta
142	Sarandí Grande a ruta 58	20,5	40,0	11,1	35,2	Media
61	San Ramón a ruta 12	4,9	40,0	6,7	33,2	Media
67.1	Nuevo trazado de ruta 58	35,1	35,0	6,0	32,1	Media
154	Ruta 5 - La Macana - Arroyo de la Cruz	27,6	30,0	42,6	31,0	Media
18.3	Ruta 5 - La Macana - Arroyo de la Cruz	13,4	30,0	37,6	29,1	Media
78.1	Florida a ruta 77	38,2	30,0	10,5	28,9	Media
299	Acceso a Puntas de Maciel	25,4	30,0	19,6	28,5	Media
67.2	Ruta 6 a ruta 7	4,7	30,0	27,4	27,2	Media
98	Entorno de Florida	24,4	30,0	4,9	26,9	Media
14IDF	Ruta 14 en jurisdicción IDF	45,6	25,0	17,3	26,3	Media
100	Entorno de Florida	13,7	30,0	7,9	26,2	Media
141	Entorno de Florida	12,1	30,0	0,7	25,3	Media
31	Entorno de Florida	9,0	30,0	0,4	24,9	Media
99	Entorno de Florida	8,1	30,0	0,2	24,8	Media
111	Acceso a Illescas	2,6	30,0	4,4	24,7	Media
26	Ruta 6 a ruta 56	16,1	25,0	24,1	24,0	Media
903	Acceso a Valentines	0,0	30,0	0,0	24,0	Media
92	Ruta 6 a ruta 41	18,1	25,0	7,0	22,5	Media
88	Acceso a Capilla del Sauce	12,8	25,0	2,6	21,5	Media

Fuente: Elaboración propia

Mapa 19: Categoría de caminos de Florida



Fuente: Programa Vial Departamental, OPP-IDF (2017-2018)

Prioridades surgidas en el taller

Las prioridades surgidas en el taller fueron diferenciadas en categorías alta, media y baja según la cantidad de menciones que tuvieron por parte de los grupos conformados en cada caso.

Tabla 19: Prioridades surgidas del taller

Tramos	Camino - Paso curso de agua	Intervención Propuesta/problema a solucionar	Prioridad taller
58	Ruta 58	Mejora de pavimento	Media
107 - 154 - 18.3 - 18.4	Camino Ruta 5 - La Macana Puente arroyo de la Cruz	Nuevo puente	Media
14IDF	Ruta 14	Mejora de pavimento	Media
77 - 78.1		Mejora de pavimento	Baja
40	Entorno Casupá	Puente nuevo	Baja
135 - 137 - 9005 (parcial)	Camino de Florida a 25 de Mayo por Berrondo	Ensanche de tramo	Baja
144	Camino al Obelisco	Construcción de alcantarillas	Baja
97	Camino Florida - La Macana	Mejora de pavimento y construcción de alcantarillas	Baja
FL 02	Camino a Paso de la Tranquera	Construcción de calzada y mejora de camino	Baja
140	Camino este de Florida a Berrondo	Mejora de puente	Baja
18.1	Sin nombre	Reparación de puente y mejora de pavimento	Baja
9	Camino norte de acceso a Fray Marcos	Construcción de puente	Baja
261	Camino el Rincón	Mejora de pavimento	Baja

Fuente: Elaboración propia

Consideraciones particulares

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

En primer lugar, la mejora en estándar de pavimento en caminos que son accesos a localidades es un plan que se viene desarrollando, con proyectos financiados por el Programa de Caminería Rural y que se encuentran como parte del Programa 2406 (Proyecto 001 y 002) del presupuesto quinquenal departamental.

Por otro lado, la intervención en Paso Pradol tiene un valor estratégico ya que conecta la zona productiva al norte de la localidad de La Cruz con la ruta 58. Es una zona productiva intensiva donde la producción está obligada a salir por el Sur para conectar con la ruta 58, principal arteria de comunicación Este-Oeste del departamento, desarrollada sobre la Cuchilla Grande, donde no existen cortes por crecida de ningún paso.

Plan de intervenciones en la red vial departamental

Tabla 20: Plan de intervenciones en la red vial departamental

FLORIDA					
	CAMINO	TRAMOS PVD	Categoría Matriz	Prioridad Taller	Rango TPDA estimado
FD001	Nuevo trazado de ruta 58	67.1	Alta	Media	400
FD002	Acceso a centros poblados: Illescas, Valentines, Pintado, Goñi, La Cruz	111 - 903 - 241 - 299	Alta / Media	Sin mención	50-150
FD003	Alcantarilla en Paso Pradol	62.1 - 62.2	Estratégico		50
FD004	Camino de La Escobilla (Fray Marcos)	71	Alta	Baja	150
FD005	Camino La Macana - Los Yuyos	154 - 18,3 - 18,4 - 270	Media	Media	350
FD006	Ruta 58 - Conexión con ruta 5	58	Alta	Media	400
FD007	Conexión Casupá - Lavalleja	40	Alta	Baja	150
FD008	Ruta 58 - Conexión con ruta 6	58	Alta	Media	400

1 Tipo de intervención en pavimentos: A0 Granular, A1 Estabilizado, A2 Tratamiento bituminoso sobre base granular, A3 Tratamiento bituminoso sobre base estabilizada, A4 Carpeta asfáltica sobre base granular, A5 Carpeta asfáltica sobre base estabilizada.

2 Tipo de intervención en obras de arte: CP Construcción de puente, CA Construcción de alcantarilla, AP Ampliación de puente, AA Ampliación de alcantarilla, RP Reparación de puente, RA Reparación de alcantarilla.

Fuente: Elaboración propia

PAVIMENTOS					OBRAS HIDRÁULICAS				TOTAL
Intervenciones	Tipo ¹	Largo (km)	Monto intervención \$	Monto pavimentos \$	Intervenciones	Tipo ²	Monto intervención \$	Monto obras hidráulicas \$	Monto total \$
Interv. 1	A2	18,07	46.652.630	46.652.630	Interv. 1			-	46.652.630
Interv. 2			-		Interv. 2				
Interv. 3			-		Interv. 3				
Interv. 1	A2	8,59	22.177.426	22.177.426	Interv. 1			-	22.177.426
Interv. 2			-		Interv. 2				
Interv. 3			-		Interv. 3				
Interv. 1			-	-	Interv. 1	CA	9.500.000	9.500.000	9.500.000
Interv. 2			-		Interv. 2				
Interv. 3			-		Interv. 3				
Interv. 1	A2	7,30	18.846.940	18.846.940	Interv. 1			-	18.846.940
Interv. 2			-		Interv. 2				
Interv. 3			-		Interv. 3				
Interv. 1	A3	10,00	34.378.397	34.378.397	Interv. 1			-	34.378.397
Interv. 2			-		Interv. 2				
Interv. 3			-		Interv. 3				
Interv. 1	A2	25,00	64.544.314	64.544.314	Interv. 1			-	64.544.314
Interv. 2			-		Interv. 2				
Interv. 3			-		Interv. 3				
Interv. 1	A2	8,00	20.654.181	20.654.181	Interv. 1			-	20.654.181
Interv. 2			-		Interv. 2				
Interv. 3			-		Interv. 3				
Interv. 1	A2	35,00	90.362.040	90.362.040	Interv. 1			-	90.362.040
Interv. 2			-		Interv. 2				
Interv. 3			-		Interv. 3				
TOTAL				297.615.928				9.500.000	307.115.928

Tabla 21: Cronograma de inversiones 2018-2027

CAMINO		TRAMOS PVD	MONTO TOTAL \$
FD001	Nuevo trazado de ruta 58	67.1	46.652.630
FD002	Acceso a centros poblados: Illescas, Valentines, Pintado, Goñi, La Cruz	111 - 903 - 241 - 299	22.177.426
FD003	Alcantarilla en Paso Pradol	62.1 - 62.2	9.500.000
FD004	Camino de La Escobilla (Fray Marcos)	71	18.846.940
FD005	Camino La Macana - Los Yuyos	154 - 18,3 - 18,4 - 270	34.378.397
FD006	Ruta 58 - Conexión con ruta 5	58	64.544.314
FD007	Conexión Casupá - Lavalleja	40	20.654.181
FD008	Ruta 58 - Conexión con ruta 6	58	90.362.040
TOTAL \$			

Fuente: Elaboración propia

AÑO 2018	AÑO 2019	AÑO 2020	AÑO 2021	AÑO 2022	PERÍODO 2018-2022 (\$)	PERÍODO 2023-2027 (\$)	TOTAL \$
4.665.263	41.987.367	-	-	-	46.652.630	-	46.652.630
-	22.177.426	-	-	-	22.177.426	-	22.177.426
-	-	9.500.000	-	-	9.500.000	-	9.500.000
-	-	18.846.940	-	-	18.846.940	-	18.846.940
-	-	34.378.397	-	-	34.378.397	-	34.378.397
-	-	-	-	-	-	64.544.314	64.544.314
-	-	-	-	-	-	20.654.181	20.654.181
-	-	-	-	-	-	90.362.040	90.362.040
4.665.263	64.164.794	62.725.337	-	-	131.555.393	175.560.535	307.115.928

Nuevo trazado de ruta 58

Categoría	Alta
Prioridad en taller	Media
Longitud	18,07 km
Tramos que comprende	67.1
Monto total (\$)	46.652.630
Ejecución estimada	2018 - 2019
Descripción	Monto (\$)
Mejora de pavimento en TBD	46.652.630

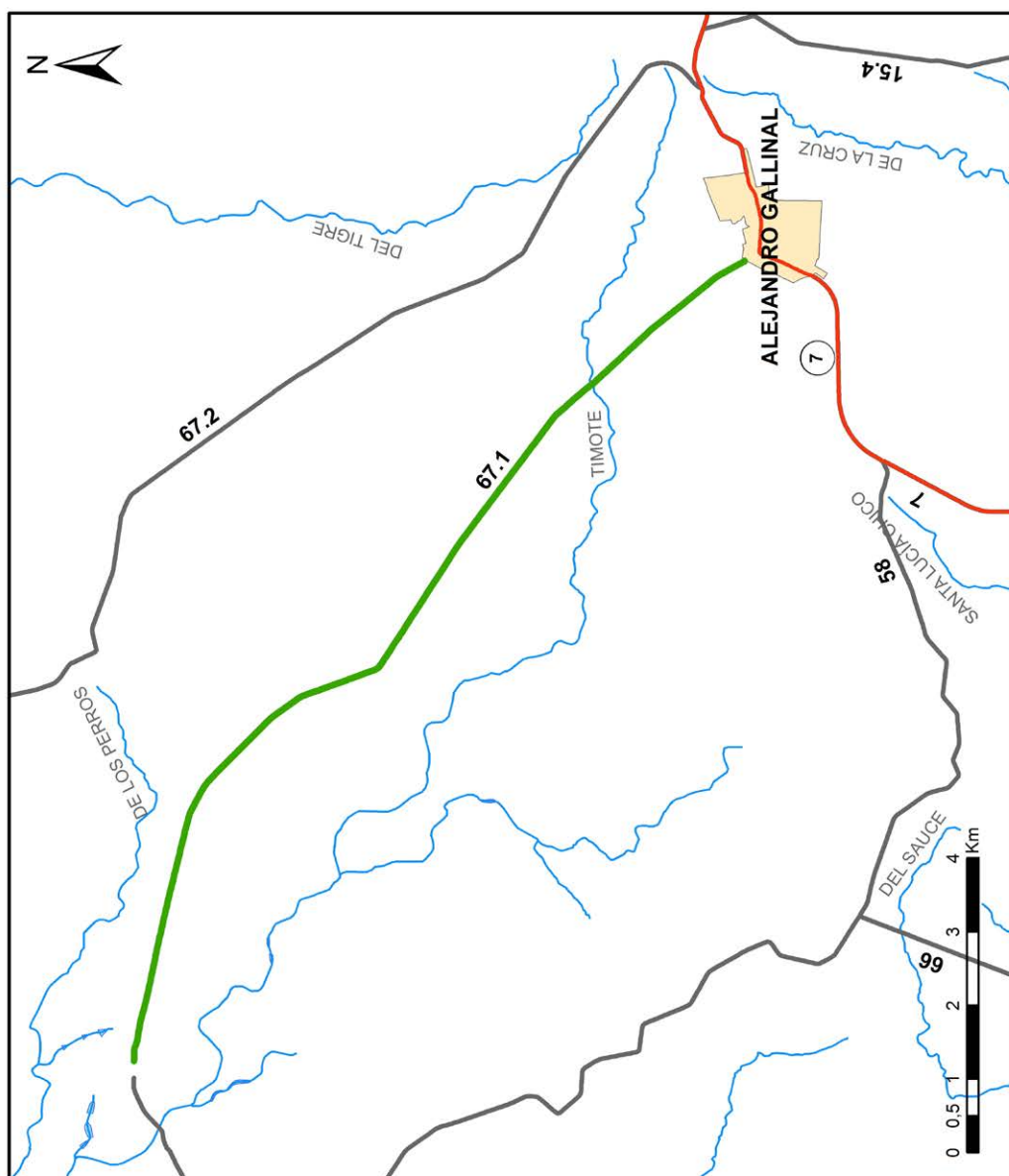
Localización en el Departamento



Fotos del camino



Fuente: Google Street View, Año 2018



Referencias

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

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

Acceso a centros poblados: Illescas

Categoría	Alta / Media
Prioridad en taller	No aplica
Longitud	1,1 km
Tramos que comprende	111
Monto total (\$)	2.839.950
Ejecución estimada	2019 - 2020
Descripción	
Cambio de estándar de pavimento	Monto (\$) 2.839.950

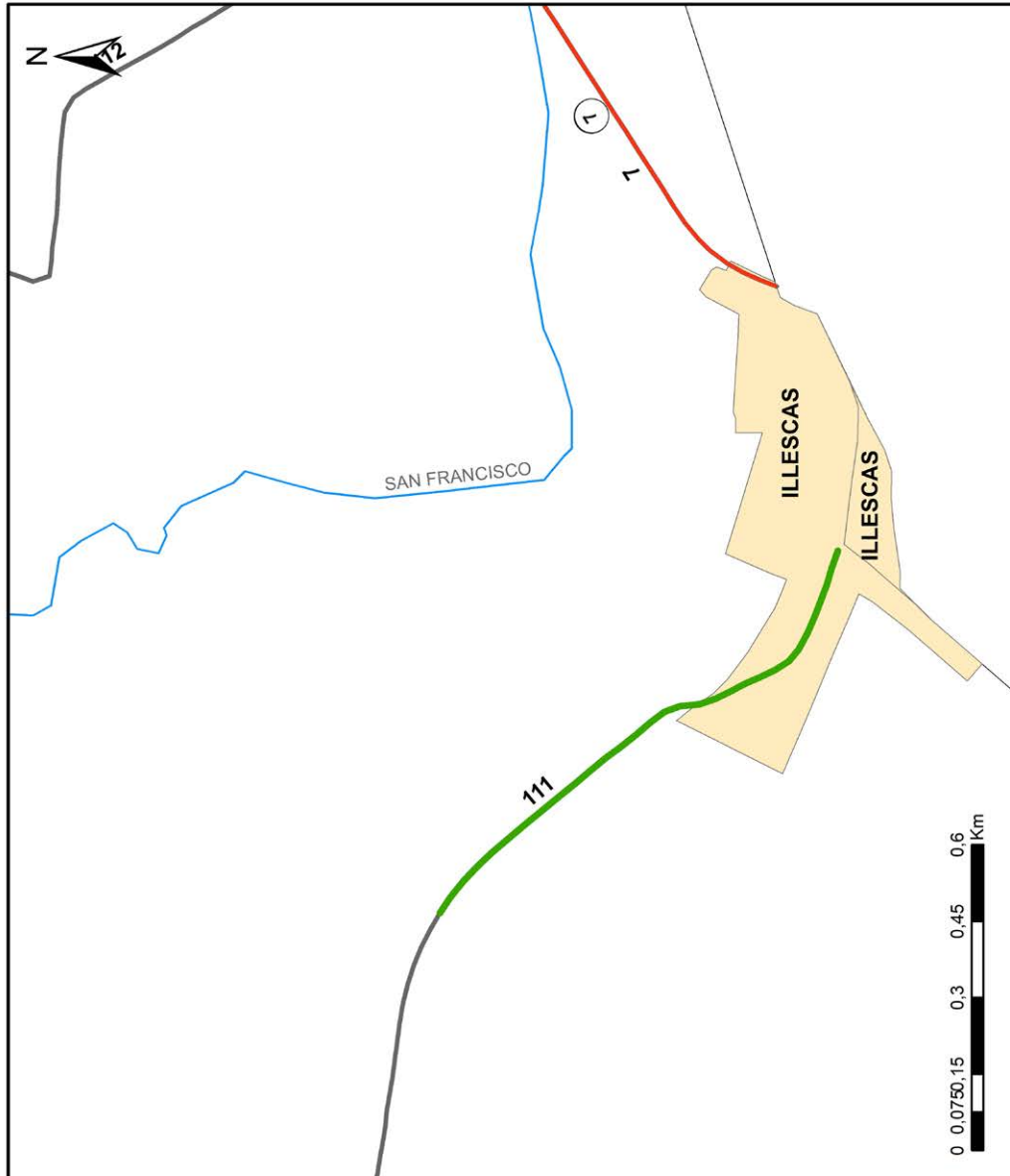
Localización en el Departamento



Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año 2018



Referencias

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

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

Acceso a centros poblados: Valentines

Categoría	Alta / Media
Prioridad en taller	No aplica
Longitud	0,98 km
Tramos que comprende	903
Monto total (\$)	2.530.137
Ejecución estimada	2019 - 2020
Descripción	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	2.530.137

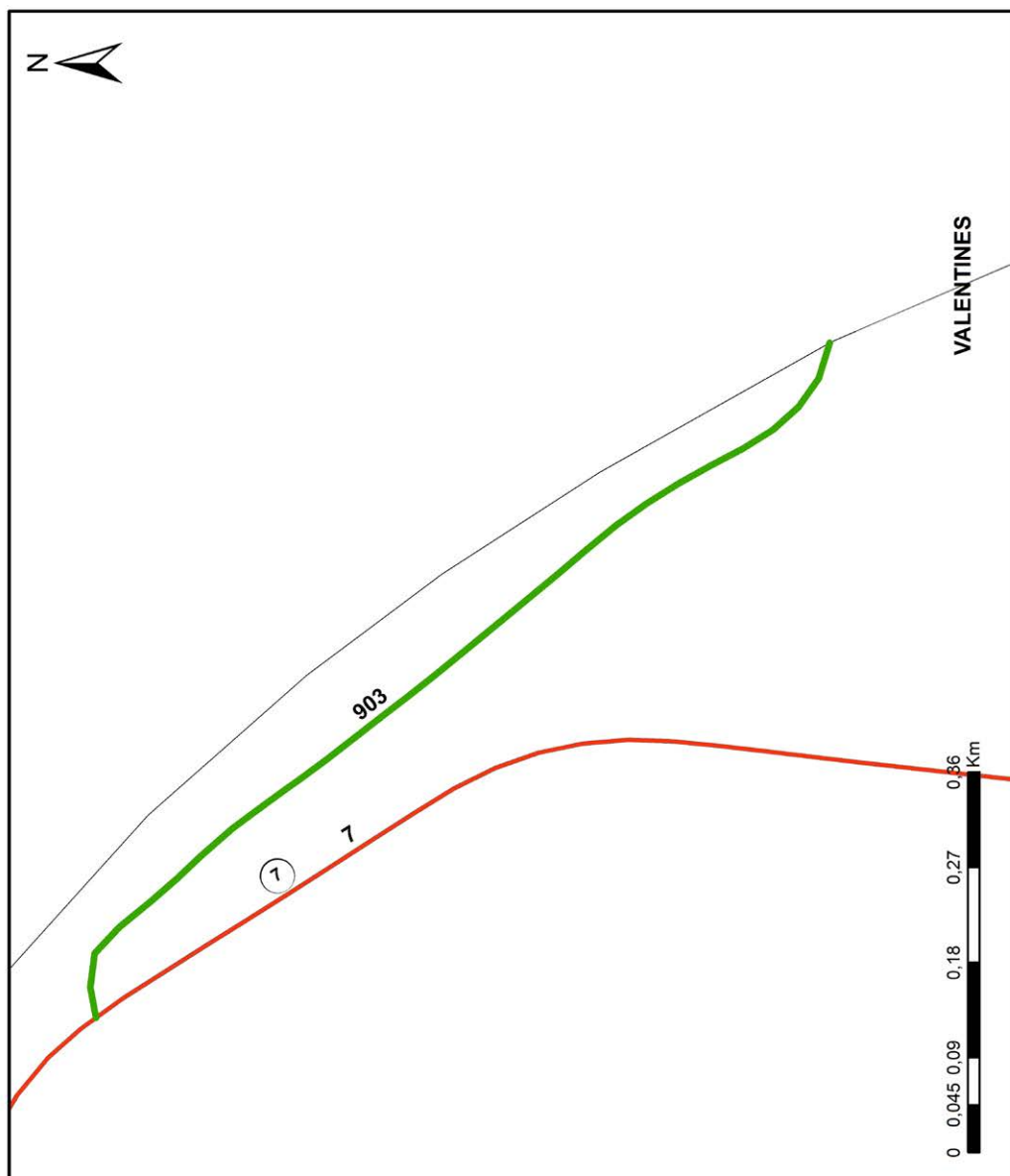
Localización en el Departamento



Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año 2018



Referencias

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

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

Acceso a centros poblados: Pintado

Categoría	Alta / Media
Prioridad en taller	No aplica
Longitud	1,61 km
Tramos que comprende	241
Monto total (\$)	4.156.654
Ejecución estimada	2019 - 2020
Descripción	
Cambio de estándar de pavimento	Monto (\$) 4.156.654

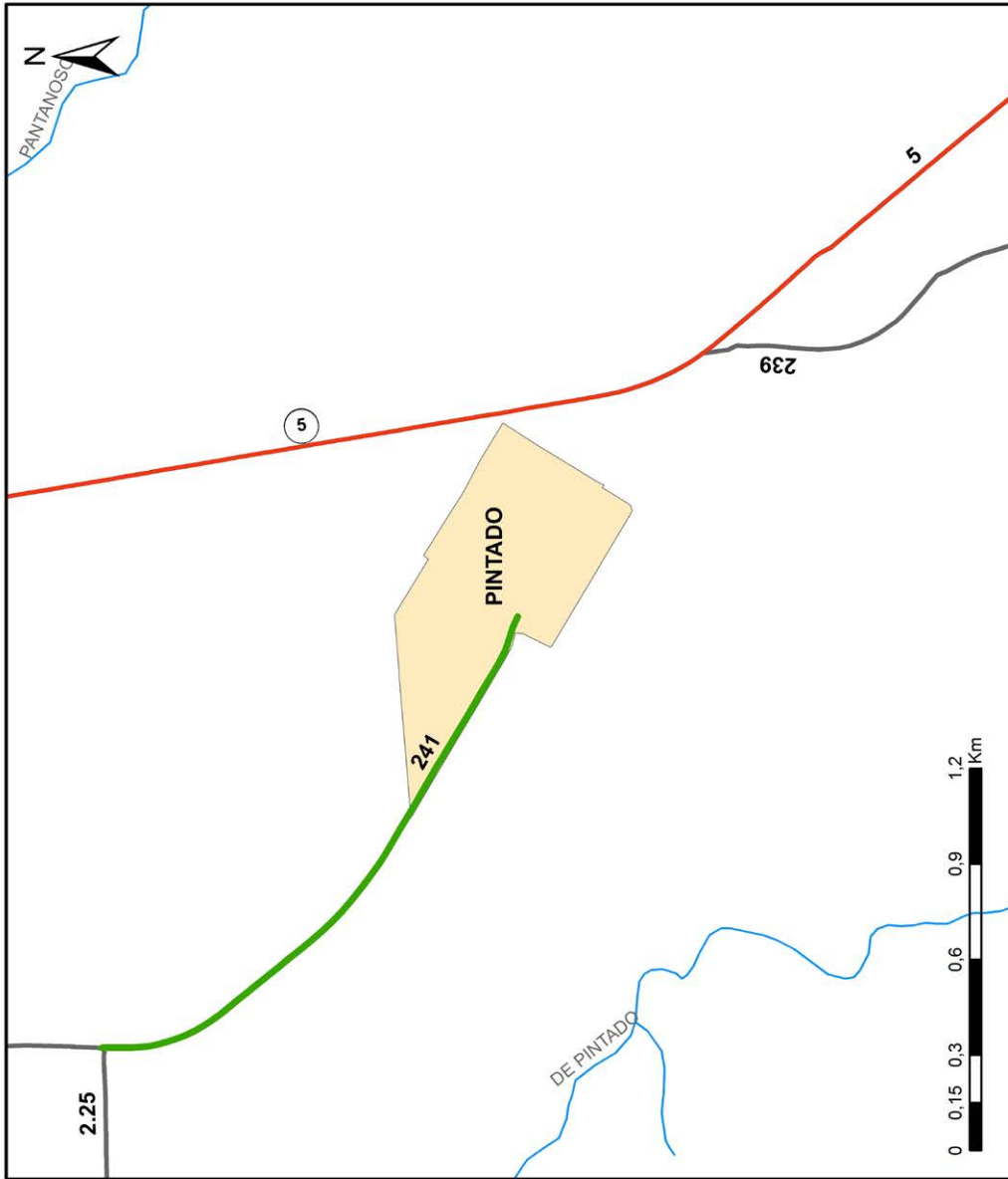
Localización en el Departamento



Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año 2018



Referencias

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

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

Acceso a centros poblados: Goñi

Categoría	Alta / Media
Prioridad en taller	No aplica
Longitud	1,7 km
Tramos que comprende	280
Monto total (\$)	4.389.013
Ejecución estimada	2019 - 2020
Descripción	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	4.389.013

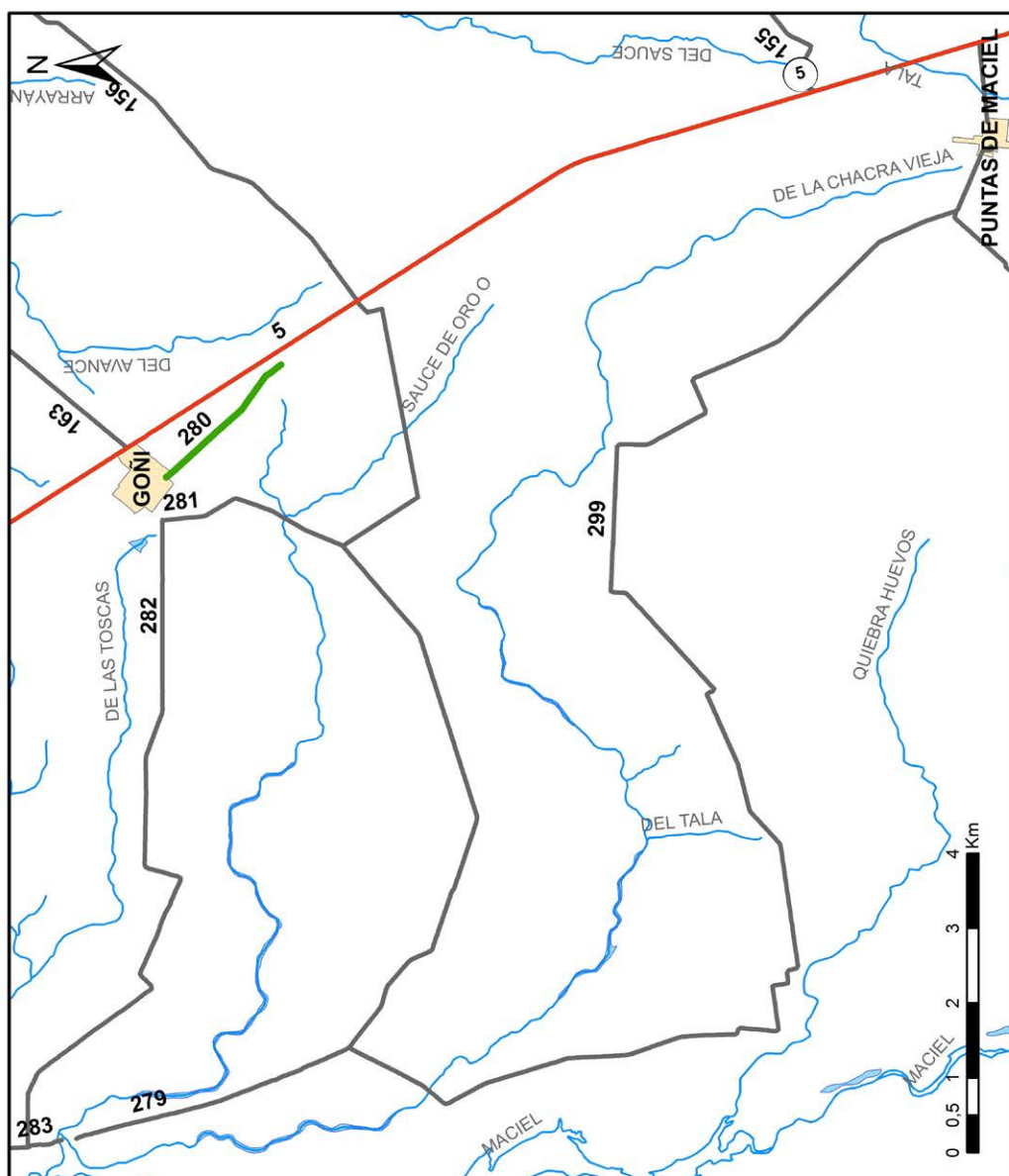
Localización en el Departamento



Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año 2018



Referencias

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

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

Acceso a centros poblados: La Cruz

Categoría	Alta / Media
Prioridad en taller	No aplica
Longitud	3,2 km
Tramos que comprende	18.5
Monto total (\$)	8.261.672
Ejecución estimada	2019 - 2020
Descripción	
Cambio de estándar de pavimento	Monto (\$) 8.261.672

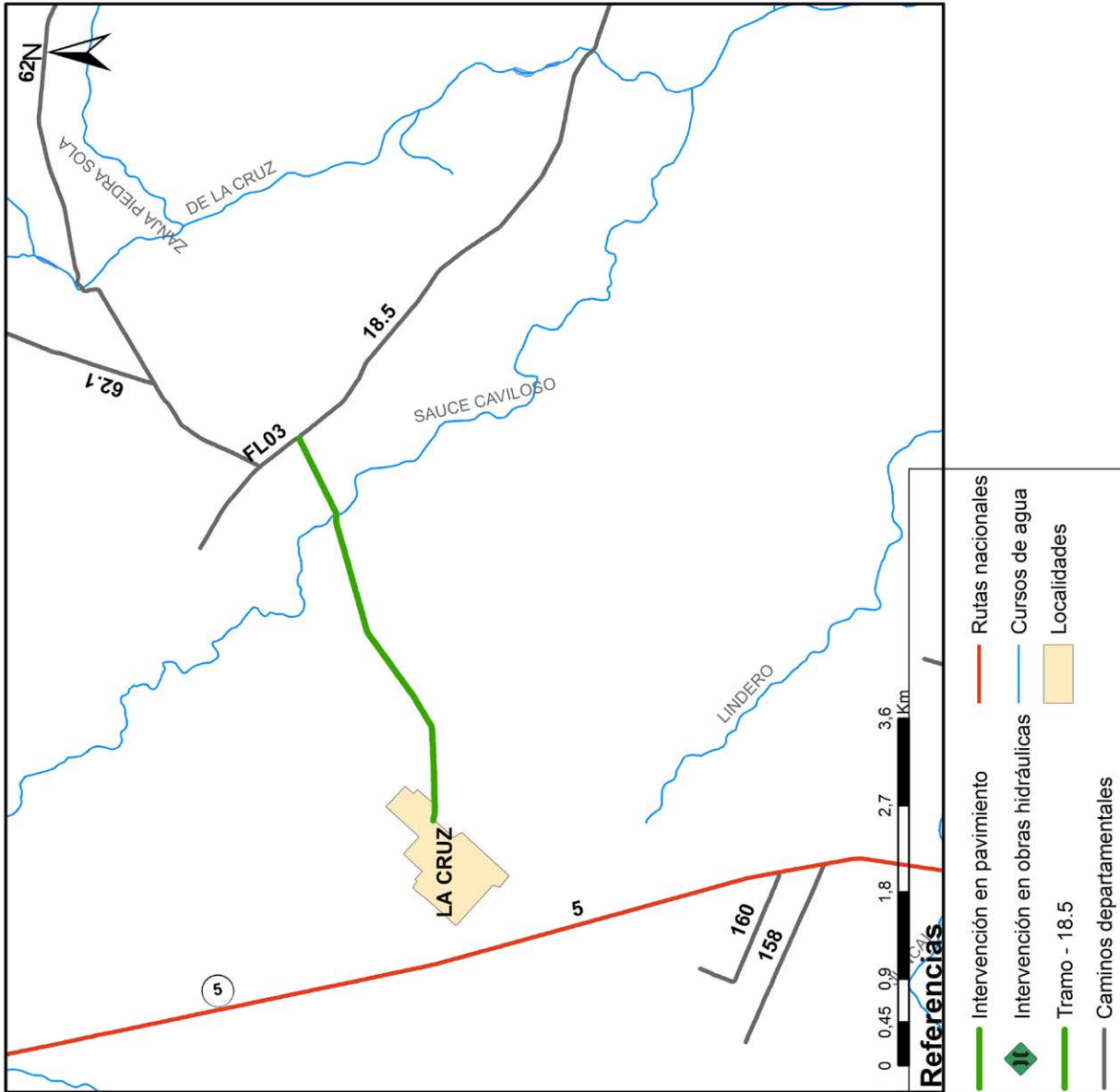
Localización en el Departamento



Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año 2018




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


Alcantarilla en Paso Pradol

Categoría	Estretégico
Prioridad en taller	No aplica
Longitud	0
Tramos que comprende	62.1 - 62.2
Monto total (\$)	9.500.000
Ejecución estimada	2020
Descripción	Monto (\$)
Construcción de alcantarilla	9.500.000

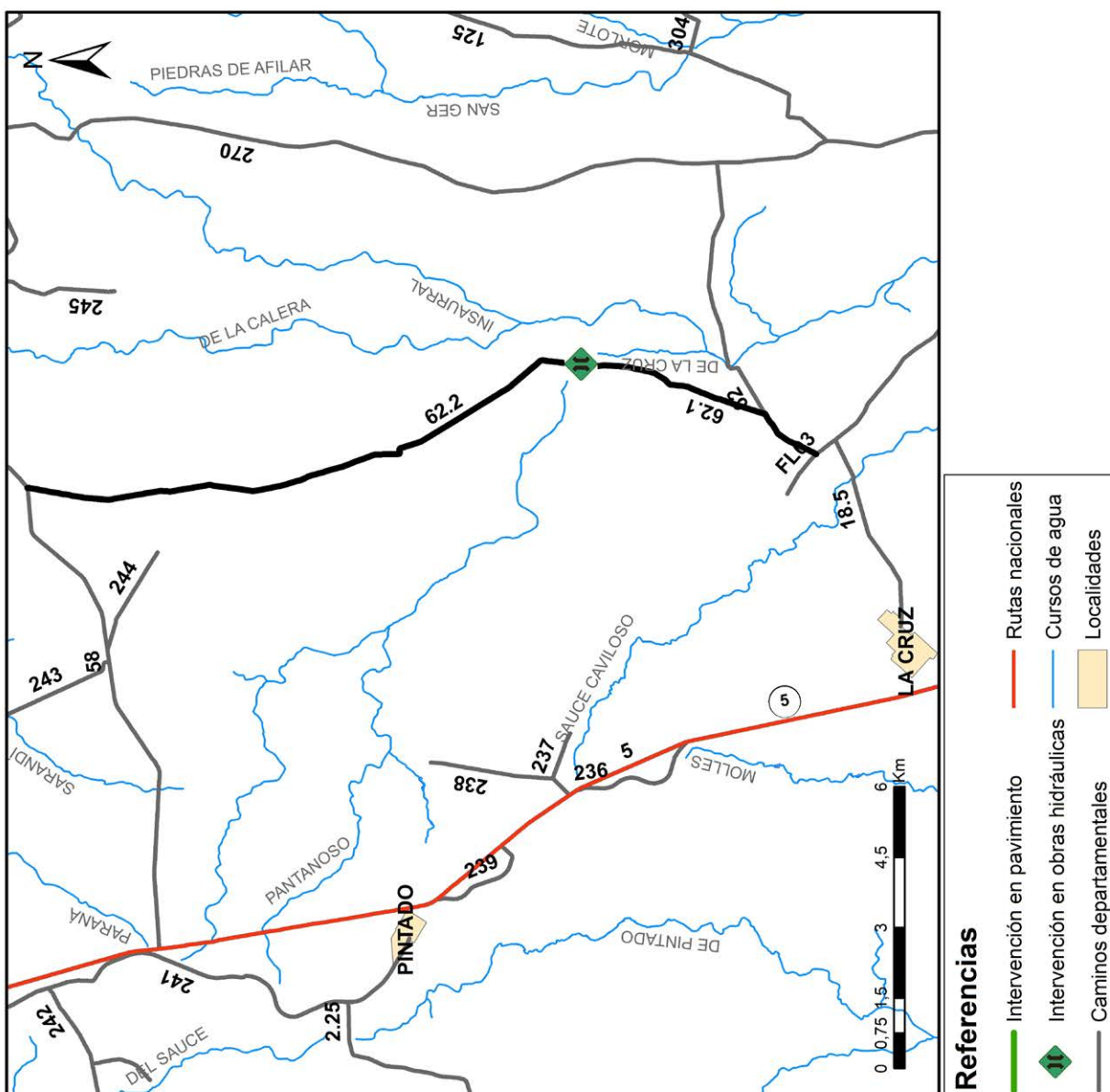
Localización en el Departamento



Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año 2018



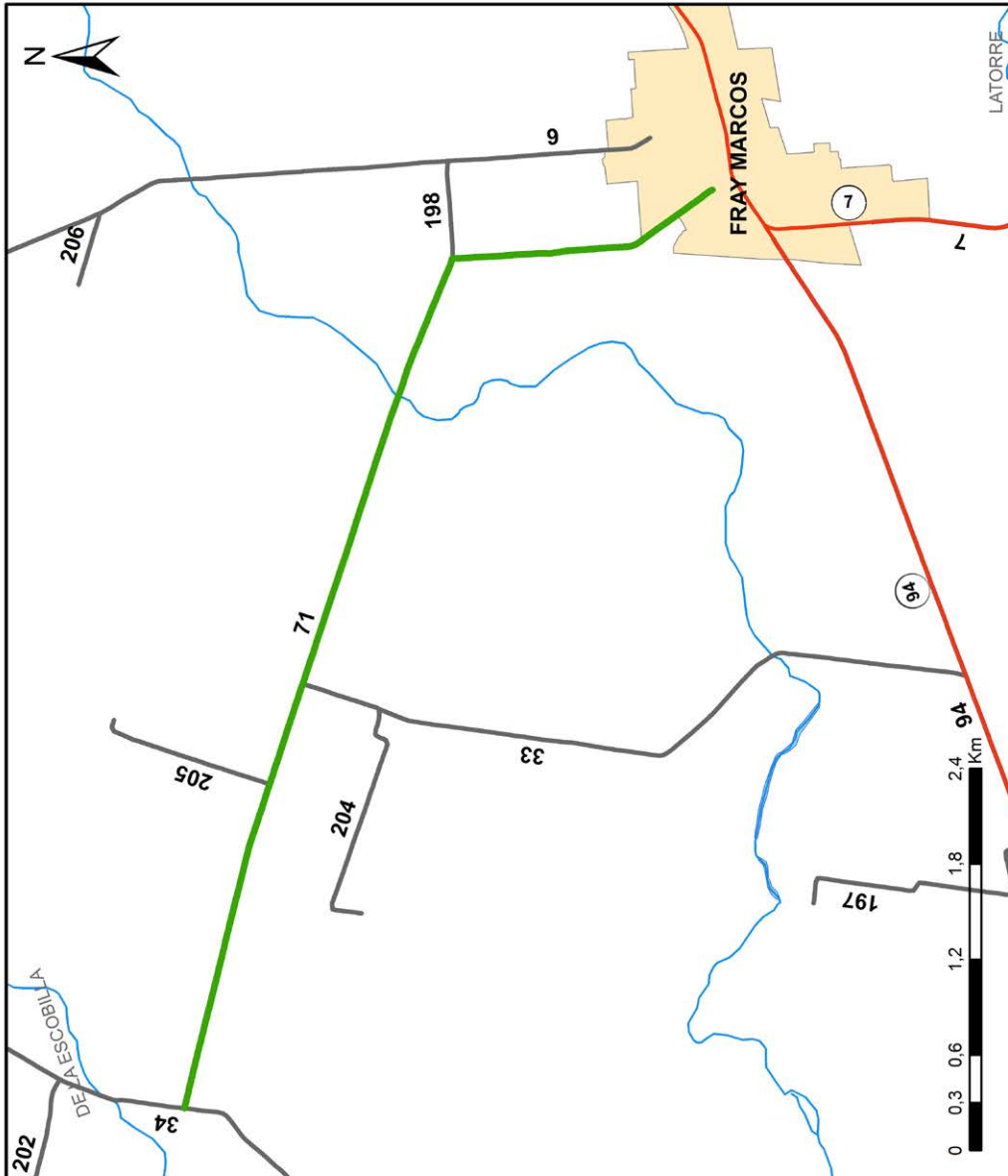
Camino de La Escobilla (Fray Marcos)

Categoría	Alta
Prioridad en taller	Baja
Longitud	7,3 km
Tramos que comprende	71
Monto total (\$)	18.846.940
Ejecución estimada	2020
Descripción	Monto (\$)
Mejora de pavimento en TBD	18.846.940

Localización en el Departamento



Fotos del camino



Referencias

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

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

Fuente: Google Street View. Año 2018

Camino La Macana - Los Yuyos

Categoría	Media
Prioridad en taller	Media
Longitud	10 km
Tramos que comprende	154 - 18.3 - 18.4 - 270
Monto total (\$)	34.378.397
Ejecución estimada	2020
Descripción	Monto (\$)
Cementado sobre base granular	34.378.397

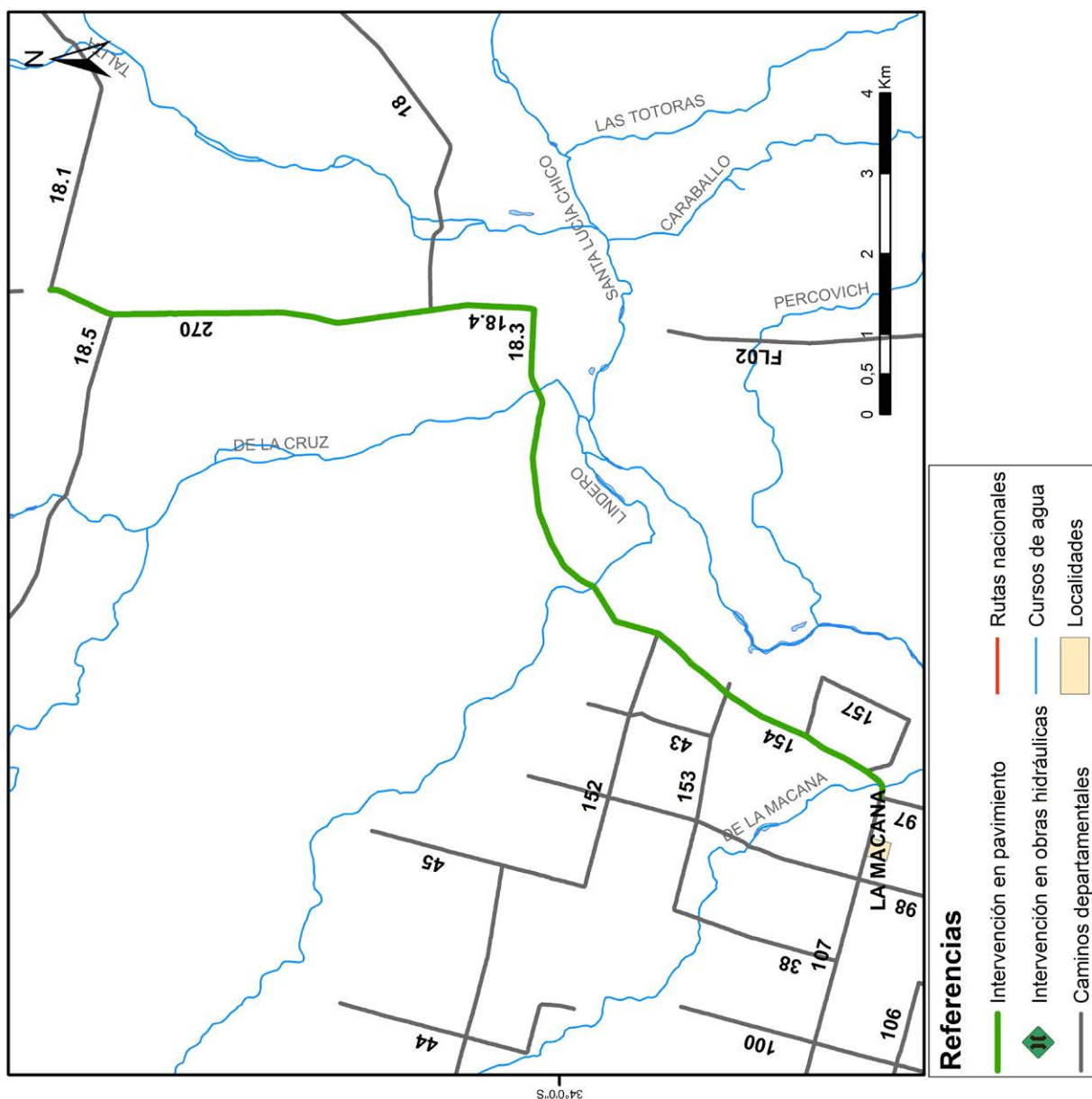
Localización en el Departamento



Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año 2018

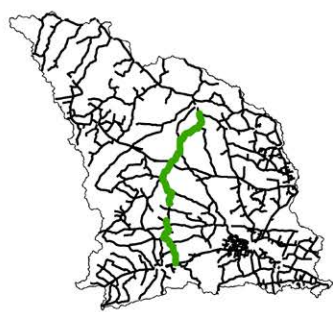


Fuente: Programa Vial Departamental - OPP/Intendencia Departamental. Año: 2017-2018


Ruta 58 - Conexión con ruta 5

Categoría	Alta
Prioridad en taller	Media
Longitud	20 km
Tramos que comprende	58
Monto total (\$)	64.544.314
Ejecución estimada	Segundo quinquenio
Descripción	Monto (\$)
Mejora de pavimento en TBD	64.544.314

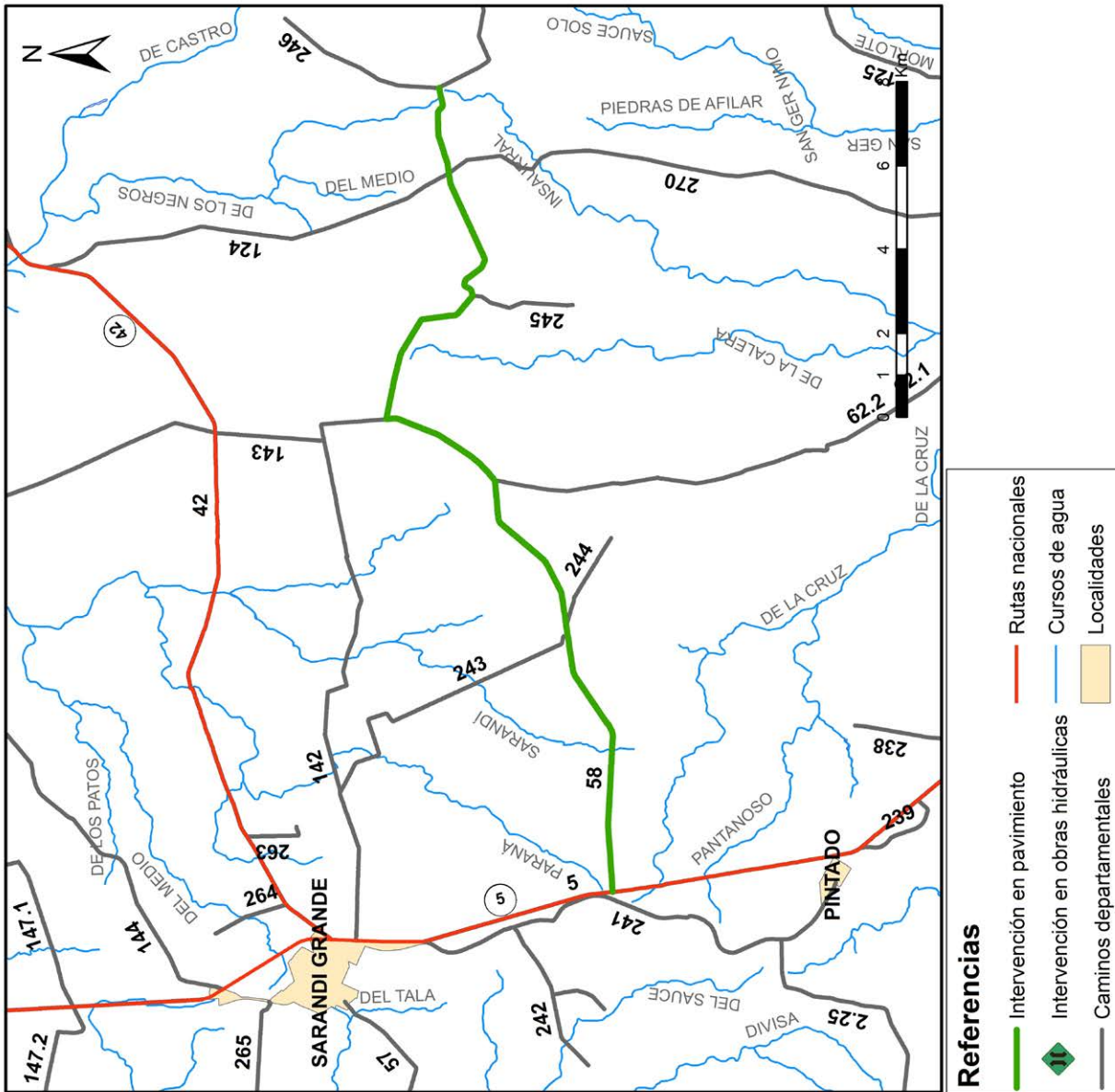
Localización en el Departamento



Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año 2018

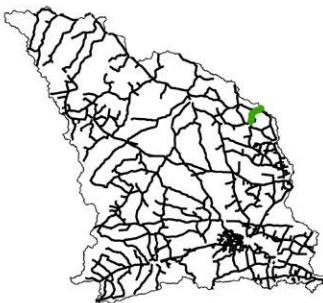


Fuente: Programa Vial Departamental - OPP/Intendencia Departamental. Año: 2017-2018

Conexión Casupá - Lavalleja

Categoría	Alta
Prioridad en taller	Baja
Longitud	8 km
Tramos que comprende	40
Monto total (\$)	20.654.181
Ejecución estimada	Segundo quinquenio
Descripción	Monto (\$)
Mejora de pavimento en TBD	20.654.181

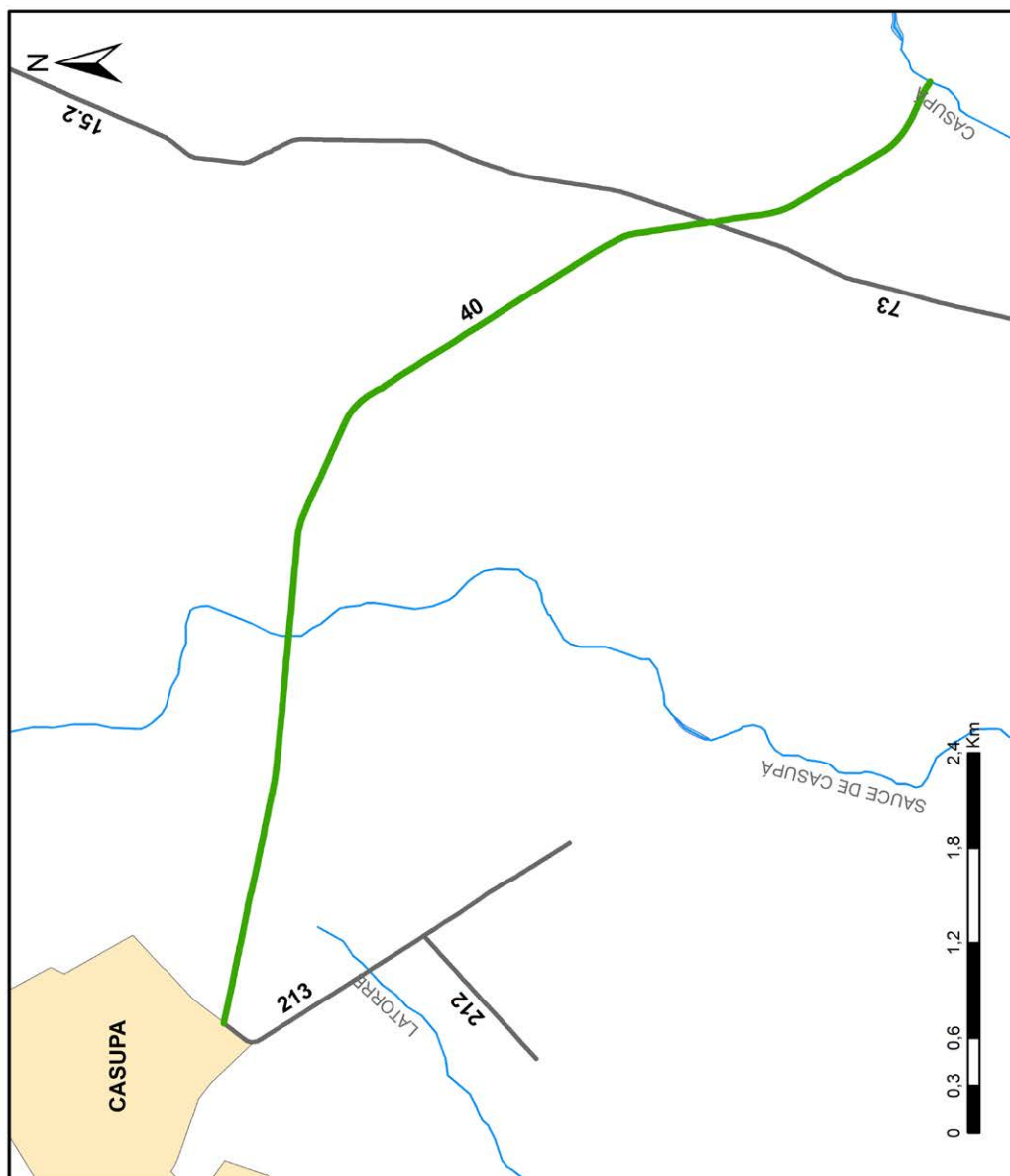
Localización en el Departamento



Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año 2018



Referencias

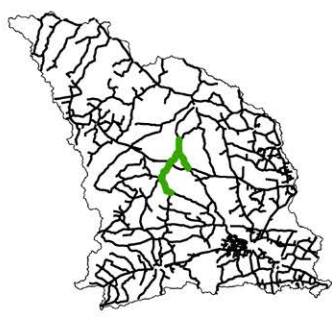
- Intervención en pavimento
- Rutas nacionales
- Intervención en obras hidráulicas
- Cursos de agua
- Caminos departamentales
- Localidades

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

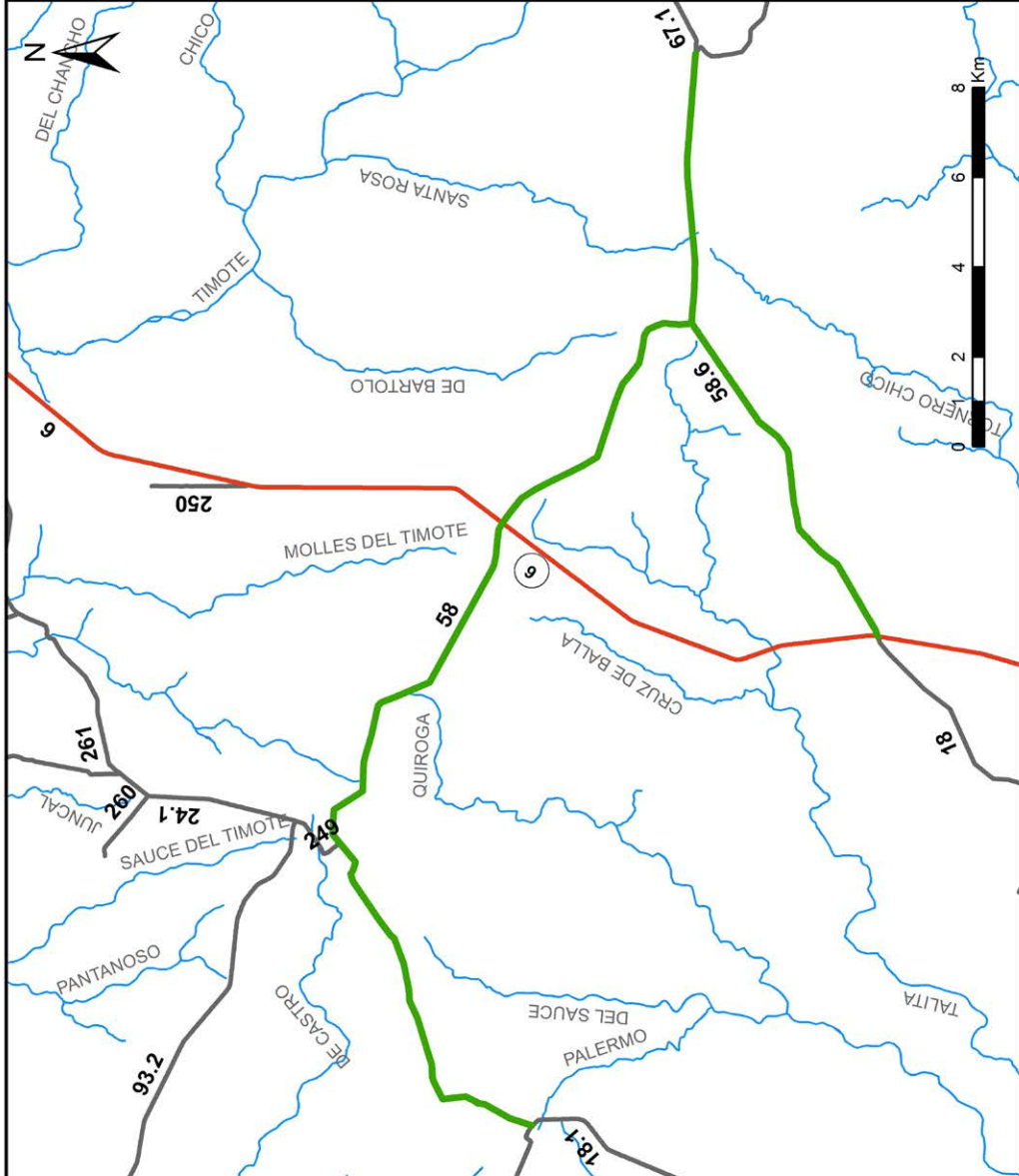
Ruta 58 - Conexión con ruta 6

Categoría	Alta
Prioridad en taller	Media
Longitud	35 km
Tramos que comprende	58
Monto total (\$)	90.362.040
Ejecución estimada	Segundo quinquenio
Descripción	Monto (\$)
Mejora de pavimento en TBD	90.362.040

Localización en el Departamento



Fotos del camino



Referencias

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

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

Fuente: Google Street View. Año 2018

Glosario

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

Gráficos, mapas y tablas

Gráfico 1: Fases y momentos de la elaboración del PNCD	11
Gráfico 2: Tasa de crecimiento de la población en períodos intercensales (1963-2011)	22
Gráfico 3: Porcentaje de hogares en situación de pobreza, período 2006-2017	22
Gráfico 4: Evolución sectorial del VAB (2008-2011)	28
Gráfico 5: Composición sectorial del VAB 2011	28
Gráfico 6: Organigrama en políticas de caminería rural de Florida	37
Mapa 1: Secciones censales de Florida	17
Mapa 2: Población por secciones censales de Florida	19
Mapa 3: Población por segmentos censales de Florida	20
Mapa 4: Porcentaje de población rural por secciones censales.....	20
Mapa 5: Tasa media anual de crecimiento intercensal (1996-2011) según sección censal de Florida.....	21
Mapa 6: Porcentaje de hogares con al menos tres NBI por secciones censales	23
Mapa 7: Cantidad de hogares con al menos tres NBI por segmentos censales	24
Mapa 8: Centros educativos del departamento de Florida	27
Mapa 9: Centros de salud del departamento de Florida.....	27
Mapa 10: Regiones agropecuarias de Florida	29
Mapa 11: Municipios de Florida.....	31
Mapa 12: Red vial del departamento	33
Mapa 13: Red de caminería departamental y nacional en el eje de la ruta nacional número 5	33
Mapa 14: Caminería departamental en zona sur de Florida	34
Mapa 15: Red de caminería departamental en la zona noreste de Florida.....	34
Mapa 16: Producción de granos en Florida (toneladas anuales/sección policial).....	35
Mapa 17: Producción de madera en Florida (toneladas anuales/sección policial)	36
Mapa 18: Producción lechera en Florida (toneladas anuales/sección policial).....	36
Mapa 19: Categoría de caminos de Florida	40
Tabla 1: Parámetros de cálculo de TPDA	15
Tabla 2: Fondos anuales para caminería rural, montos asignados para el año 2017	15
Tabla 3: Población por sexo y tramos de edad de Florida según sección censal, localidad censal y área rural.....	18
Tabla 4: Población de Florida por sexo y edad (2011)	19
Tabla 5: Porcentaje de tasa de crecimiento de la población en períodos intercensales (1963- 2011)	21
Tabla 6: Población censada en los últimos dos censos y tasa anual media de crecimiento	21
Tabla 7: Porcentaje de hogares en situación de pobreza, período 2006-2017	22
Tabla 8: Índice de Gini para Florida y total del país 2006-2013	23
Tabla 9: Principales indicadores de educación según sección censal de Florida.....	25
Tabla 10: Principales indicadores de educación del departamento	25
Tabla 11: Centros educativos del departamento por niveles (Florida/total del país) 2009/2010	26
Tabla 12: Capital humano de Florida (indicadores)	29
Tabla 13: Capital social e institucional de Florida (indicadores)	29
Tabla 14: Direcciones de la IDF	30
Tabla 15: Municipios por población, alcalde y partido.....	31
Tabla 16: Características de la caminería rural de Florida	32
Tabla 17: Fondos para caminería rural, montos (en \$) para el año 2017	38
Tabla 18: Categorización de la red vial departamental de Florida.....	39
Tabla 19: Prioridades surgidas del taller.....	41
Tabla 20: Plan de intervenciones en la red vial departamental.....	43
Tabla 21: Cronograma de inversiones 2018-2027	45



PRESIDENCIA
OFICINA DE PLANEAMIENTO
Y PRESUPUESTO



Dirección de Descentralización e Inversión Pública
Oficina de Planeamiento y Presupuesto

Torre Ejecutiva Sur, piso 7 | Liniers 1324, Montevideo - Uruguay
Tel. (+598 2) 150 | www.opp.gub.uy