

CAMINOS QUE CONECTAN

OPP

el futuro en
desarrollo



UN PROGRAMA NACIONAL DE APOYO A LA CAMINERÍA DEPARTAMENTAL

SALTO

PROGRAMA VIAL DEPARTAMENTAL



SALTO

PROGRAMA VIAL DEPARTAMENTAL
2018



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
SALTO	
Caracterización general del departamento	17
Caracterización demográfica	17
Caracterización social	21
Caracterización económica.....	28
Caracterización política	30
Caracterización vial del departamento.....	31
Descripción de la red	31
Caracterización del transporte que usa la caminería departamental.....	34
Capacidades del departamento para atender la red vial.....	36
Fondos disponibles para la caminería departamental.....	37
Programa Vial Departamental de Salto	
Categorización de la red vial departamental	38
Prioridades surgidas en el taller.....	41
Plan de intervenciones en la red vial departamental.....	43
Acceso a Constitución.....	45
Acceso a Termas del Arapey	46
Acceso a San Antonio	47
Acceso a Pueblo Lavalleja	48
Ruta 31 - Cayetano Fernández	49
Apolón de Mirbeck	50
Colonia Lavalleja a Termas de Arapey.....	51
Glosario	52
Gráficos, mapas y tablas.....	53

Prólogo

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

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

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

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

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

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

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

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

Pedro Apezteguía

Director de Descentralización e Inversión Pública
OPP



Marco General del Plan Nacional de Caminería Departamental

Introducción

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Objetivos del Plan Nacional de Caminería Departamental

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

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

Metodología para el diseño del Plan Nacional de Caminería Departamental

Estrategia global

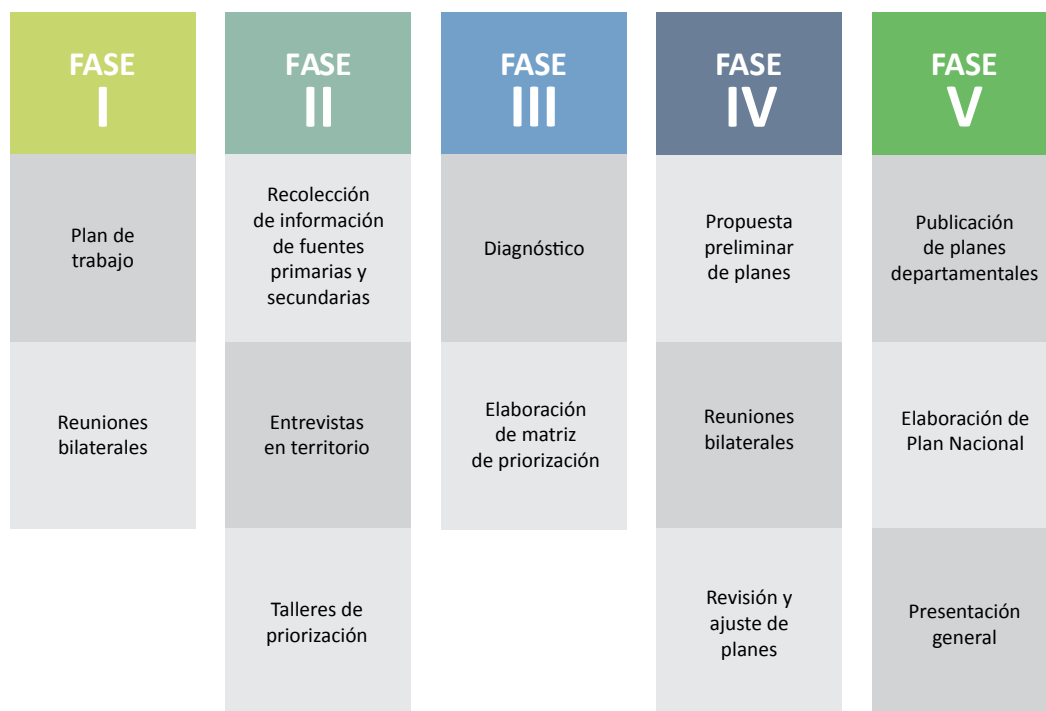
El enfoque que orienta este programa es participativo, se implementa a través de diferentes instancias que tienen como objetivo recibir los aportes y lograr el involucramiento de actores relevantes del sector público, privado y de la sociedad civil. Esto comprende una serie de herramientas tendientes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

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

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

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

Gráfico 1: Fases y momentos de la elaboración del PNCD



Fuente: Elaboración propia

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Metodología para la categorización de la red vial departamental

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

El cálculo se realiza por separado para cada cadena productiva:

I 3.1a Producción de granos

I 3.1b Producción ganadera

I 3.1c Producción de madera

I 3.1d Producción de frutas y hortalizas

I 3.1e Producción de leche

I 3.1f Otros

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Metodología para la definición de las intervenciones que conforman el PNCD

Estrategias de intervención

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

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

En referencia a las estrategias de intervención, se definen:

- a. Mantenimiento ordinario:** conjunto de tareas destinadas a la conservación permanente de pavimentos, infraestructuras de drenaje, señalización y faja pública, con el fin de mantener las condiciones óptimas para la transitabilidad de la vía.
- b. Mantenimiento extraordinario:** actividades de conservación destinadas principalmente a recuperar deterioros de la capa de rodadura ocasionados por el tránsito y por fenómenos climáticos. Incluye la construcción de algunas obras menores de drenaje y de protección, faltantes en la vía, etc.
- c. Rehabilitación:** actividades que tienen por objeto reconstruir o recuperar las condiciones iniciales de la vía, de manera que cumpla las especificaciones técnicas con las que fue diseñada. Incluye reconstrucción de obras de drenaje, recuperación de capas de rodadura, reconstrucción de pavimentos, entre otras.
- d. Mejoramiento:** consiste en el cambio de especificaciones y dimensiones de la vía o infraestructuras de drenaje, que permitan una adecuación a los niveles de servicio requeridos por el tránsito actual y proyectado. Incluye ampliaciones de calzada, rectificaciones de trazado, construcción de obras de drenaje, construcción de estructuras de pavimento superior, estabilización de pavimentos granulares, tratamientos superficiales, etc.
- e. Obras nuevas:** construcción de infraestructuras previamente inexistentes, en particular apertura de nuevos caminos y construcción de obras de arte.

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

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

Crterios para definir intervenciones posibles

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

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

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

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

Tabla 1: Parámetros de cálculo de TPDA

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

Fuente: Elaboración propia

Política de asignaciones de recursos económicos

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

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

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

Fuente: Elaboración propia

Los montos específicos para este departamento se exponen más adelante.

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

Políticas generales de atención a la red vial

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

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

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

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

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

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

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

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

SALTO

Caracterización general del departamento

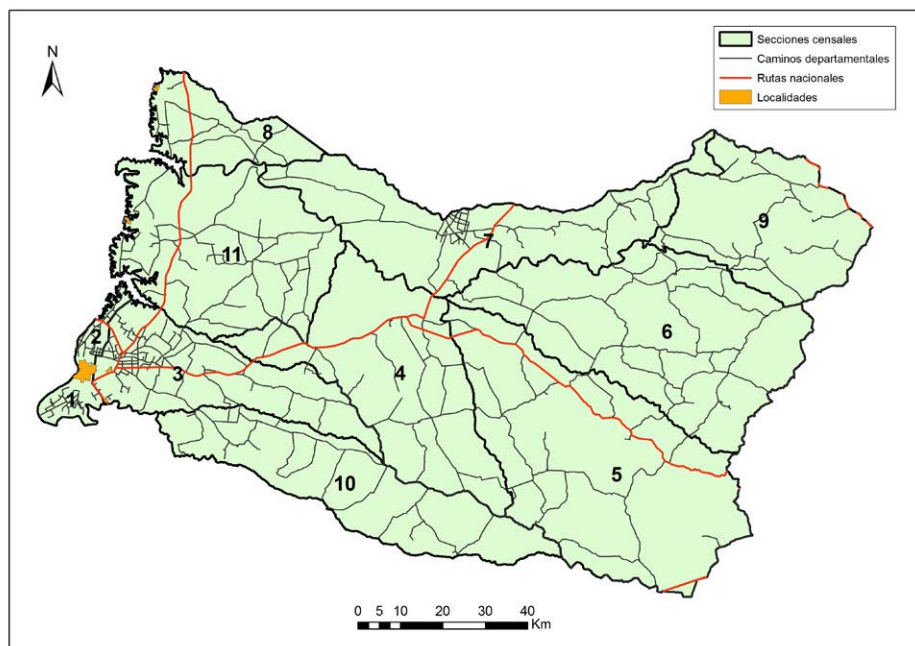
Caracterización demográfica

El departamento de Salto ocupa una superficie de 14.163 km², lo que representa el 8,04 % del total del país. Es limítrofe con la Argentina al Oeste y tiene como departamentos contiguos a Artigas en el Norte, Rivera y Tacuarembó en el Este y a Paysandú en el Sur.

De acuerdo al último censo realizado por el Instituto Nacional de Estadística (INE, 2011), la población total es de 124.861 personas. La ciudad de Salto, capital departamental, es la localidad más poblada, en ella reside el 83,3 % de la población total, 104.028 personas. Al analizar la distribución de la población del departamento, se observa que el 93,7 % reside en el medio urbano, mientras que el restante 6,3 % lo hace en el medio rural. El comportamiento de esta variable es similar en los demás departamentos del interior del país.

Si se observa la distribución de la población por secciones censales, se puede apreciar el peso de aquellas que se ubican al oeste del departamento, en la capital departamental, alrededores y el cinturón hortofrutícola. Representan el 89,4 % del total de la población de Salto, y son, por otra parte, las únicas con tasas positivas de crecimiento medio anual (aunque cercanas a cero). Entre las demás secciones, se destacan por su promedio negativo las 5, 6 y 9 (el este del departamento, sobre el basalto superficial).

Mapa 1: Secciones censales de Salto



Fuente: Elaboración propia en base a INE (2011)

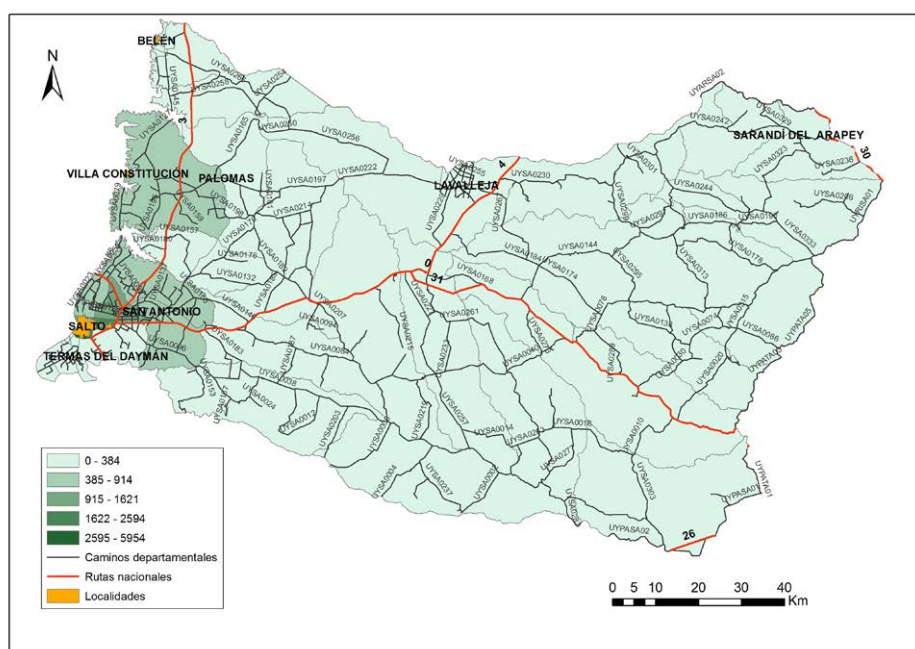
Tabla 3: Población por secciones censales de Salto y tasa anual de crecimiento

	Población en hogares particulares	Hogares particulares	Viviendas particulares	Tasa media anual de crecimiento 1996-2011
Total departamental	123.448	38.142	41.766	0,39
Sección censal 1	49.769	14.992	15.365	0,73
Sección censal 2	38.277	12.759	13.586	0,02
Sección censal 3	22.298	6.249	7.025	1,65
Sección censal 4	1.744	506	794	-0,86
Sección censal 5	544	193	325	-3,03
Sección censal 6	887	306	549	-3,27
Sección censal 7	2.465	780	1.059	-0,02
Sección censal 8	2.504	820	998	-1,19
Sección censal 9	384	139	258	-4,61
Sección censal 10	639	200	329	-2,25
Sección censal 11	3.937	1.198	1.478	-1,04
Rural	7.400	2.403	3.881	-3,55

Fuente: INE-MIDES-UNFPA (2013)

Como se observa en el mapa 2, el departamento se caracteriza por un gran vacío demográfico, con una mayoría de segmentos censales con menos de 100 habitantes. Salvo un segmento al norte (límitrofe con Artigas), todos los segmentos que se alejan del litoral del Río Uruguay tienen menos de 300 habitantes.

Mapa 2: Población por segmentos censales de Salto



Fuente: Elaboración propia en base a INE (2011)

La distribución de la población por sexo y tramos de edad muestra, al igual que el resto del país una leve feminización de la población en los tramos más altos de edad. La misma se revierte en el medio rural, como muestra la siguiente tabla.

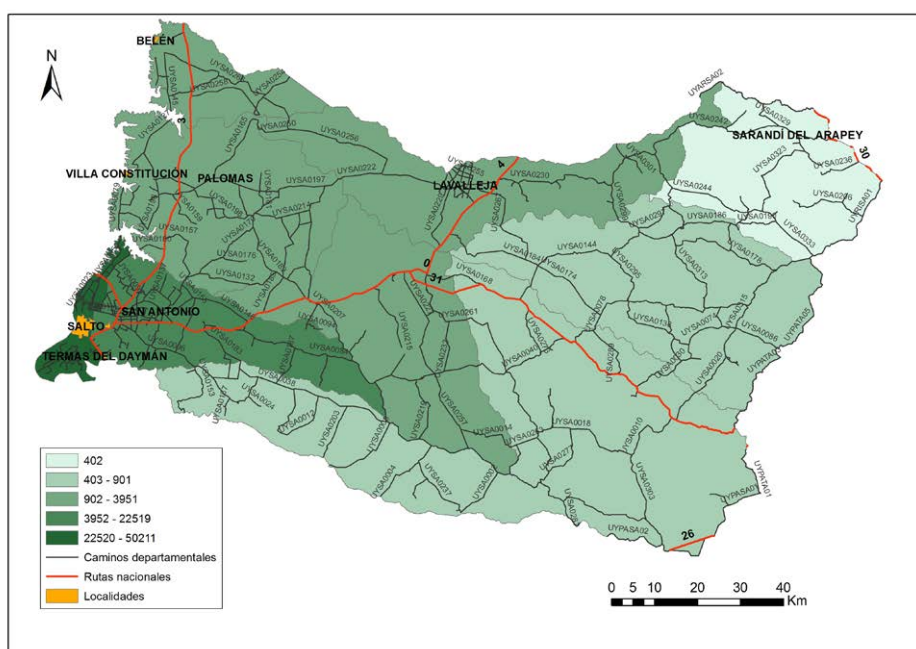
Tabla 4: Población por sexo y tramos de edad de Salto según localidades censales

	0 a 14 años		15 a 64 años		65 años y más	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Total departamental	16.693	15.618	37.812	39.837	6.364	8.330
Sección censal 1	6.863	6.399	14.971	16.257	2.412	3.309
Sección censal 2	4.292	3.965	11.824	12.884	2.276	3.452
Sección censal 3	3.564	3.409	6.710	6.791	897	941
Sección censal 4	284	274	548	518	76	60
Sección censal 5	94	87	334	198	45	21
Sección censal 6	122	97	322	274	51	35
Sección censal 7	369	341	795	715	140	118
Sección censal 8	338	323	789	770	138	152
Sección censal 9	44	40	160	118	25	15
Sección censal 10	95	92	221	186	47	16
Sección censal 11	628	591	1.138	1.126	257	211
Rural	1.066	946	2.735	2.258	517	327

Fuente: INE-MIDES-UNFPA (2013)

A nivel de la población rural se observa que la mayor ocupación del territorio es hacia el Oeste y el Sur, siendo el centro y el Este donde están las secciones con menos población en términos absolutos.

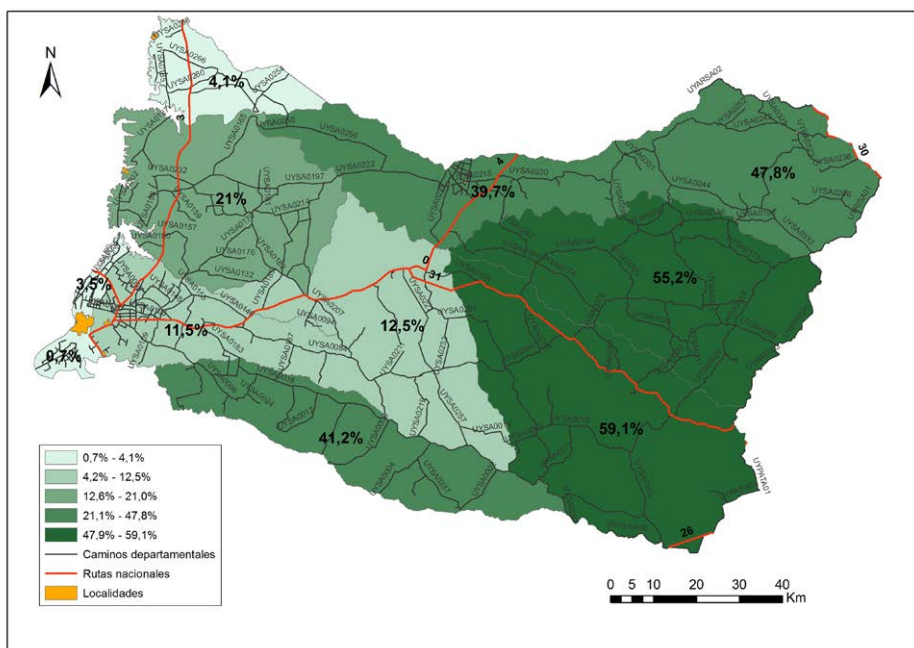
Mapa 3: Población por secciones censales de Salto



Fuente: Elaboración propia en base a INE (2011)

A su vez, estas últimas son las que concentran un mayor porcentaje de población rural en relación al total de la sección. En estas secciones, que limitan con la Cuchilla de Haedo, más de la mitad de la población es rural. Son esas secciones las que tienen además, tasas de crecimiento más negativas que el resto de las del departamento.

Mapa 4: Porcentaje de población rural por secciones censales de Salto



Fuente: Elaboración propia en base a INE (2011)

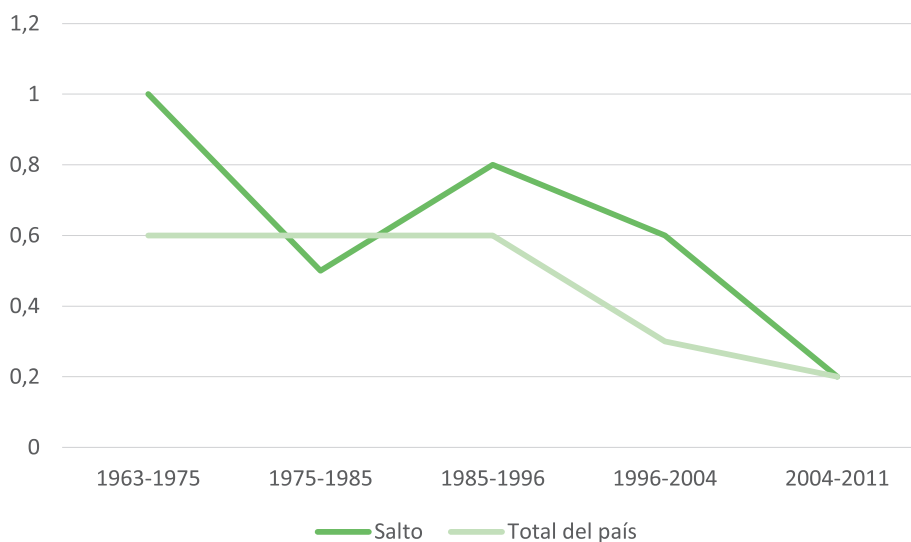
La evolución de la población del departamento muestra tasas bajas o cercanas a cero entre los diversos períodos intercensales, lo que permite anticipar un escenario de crecimiento casi nulo para las próximas décadas.

Tabla 5: Tasa de crecimiento de la población (por cien) en períodos intercensales 1975-2011

	1975	1985	1996	2004	2011
Salto	1	0,5	0,8	0,6	0,2
Total del país	0,6	0,6	0,6	0,3	0,2

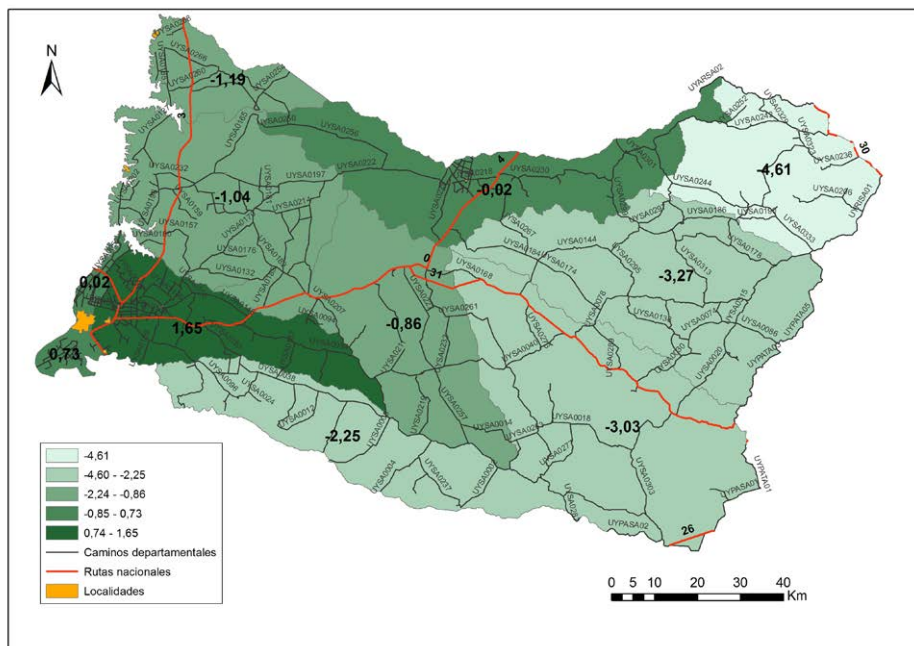
Fuente: INE (2011)

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



Fuente: INE (2011)

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



Fuente: Elaboración propia en base a INE (2011)

Caracterización social

En términos de pobreza medida por ingresos, el 5,87 % de los hogares estaba en situación de pobreza en 2017 en el departamento de Salto, cifra superior al 5,24 % del total del país.

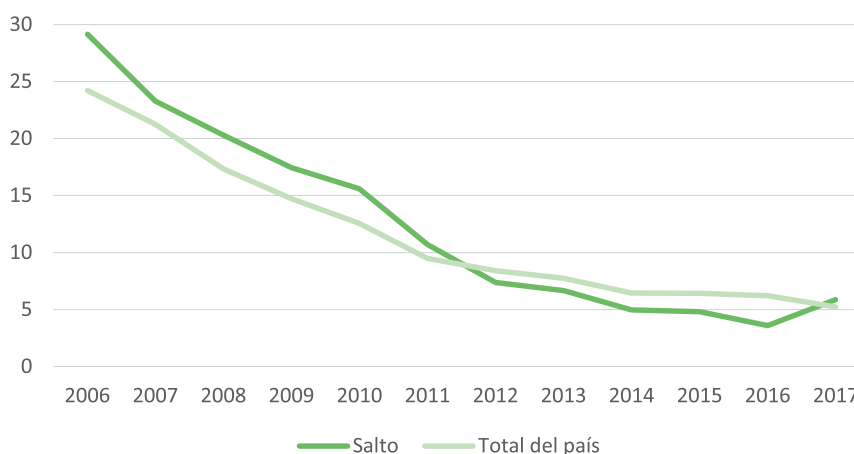
Tabla 6: Evolución de la pobreza medida por ingresos, Salto y total del país

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Salto	29,16	23,28	20,30	17,45	15,60	10,70	7,38	6,65	4,98	4,82	3,60	5,87
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: INE (2018)

El siguiente gráfico muestra la evolución de este indicador en los últimos años. Tanto para el conjunto del país como para Salto, la reducción de la pobreza medida por ingresos de los hogares ha sido consistente hasta 2016, aumentando el departamento en el último año más de dos puntos porcentuales. Sin embargo, partiendo de valores superiores en 2006 a la media nacional, logró en 2012 ubicarse por debajo del promedio global hasta 2016. Para 2017 Salto volvía a tener un porcentaje de hogares pobres superior.

Gráfico 3: Evolución de la pobreza medida por ingresos en Salto y total del país (2006-2017)



Fuente: 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 0,37 para Salto, 0,38 para el país (OTU, 2018). La tendencia es a una reducción de la desigualdad, tanto en el país como en el departamento, con valores similares en todo el período analizado.

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

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Salto	0,45	0,42	0,40	0,43	0,39	0,39	0,35	0,37
Total del país	0,46	0,46	0,44	0,44	0,43	0,40	0,38	0,38

Fuente: INE (2018)

En términos de restricciones estructurales, Salto es el segundo departamento que presenta mayor porcentaje de hogares con al menos una NBI, con un 45,3 %. Este indicador refleja la dificultad de acceso a servicio sanitario, educación, salud, agua potable, energía eléctrica, vivienda decorosa, y bienes básicos de confort. Aspectos que no se revierten solamente con aumentos en el ingreso del hogar, sino que requieren de una acción definida de políticas públicas.

Por secciones censales se aprecia un panorama diverso, con un rango de variación entre 76,9 % de los hogares con al menos una NBI –en la sección 6 (Quintana, Cayetano y entorno)– y 33 % en la sección 2 (norte de la capital departamental). Ocho de las once secciones tienen valores por encima del promedio departamental. El medio rural supera por trece puntos a la media global.

Si se consideran por secciones los porcentajes de hogares con tres y más NBI, se aprecia que la brecha es aún mayor. La sección 6 es el límite superior con 25,8 % de los hogares en esa condición y la 2 con 3,8 %, en el límite inferior (casi 7 veces menor). Siete de las once secciones tienen un promedio superior a la media departamental, y la población rural duplica a la misma en este indicador.

Tabla 8: Porcentaje de hogares por cantidad de NBI

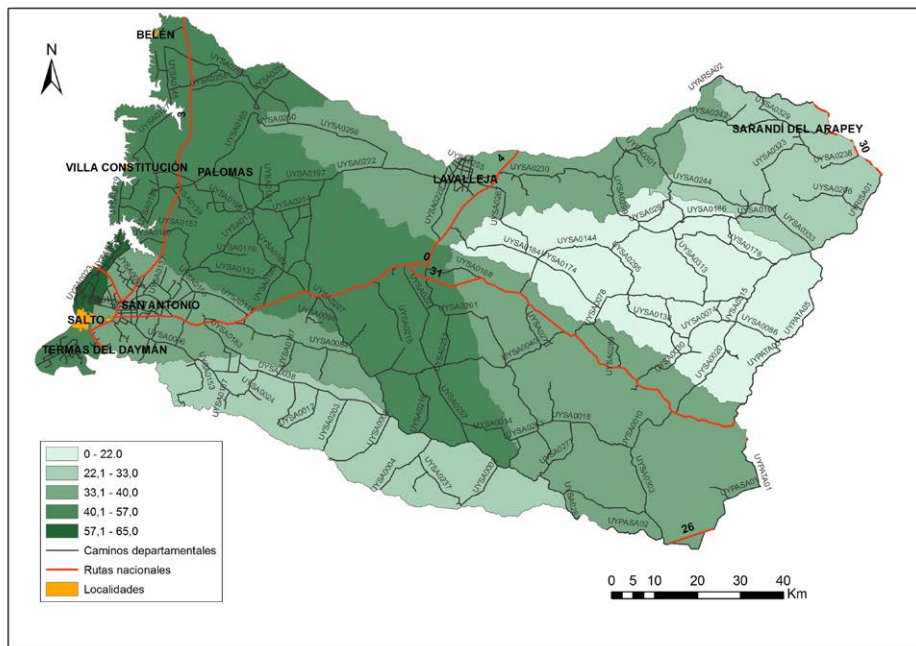
	% hogares con al menos una NBI	% hogares con tres o más NBI	% personas con al menos una NBI	% personas hasta 4 años con al menos una NBI	% personas de 65 años y más con al menos una NBI
Total departamental	45,3	9,4	49,4	60,9	35,5
Sección censal 1	47,2	9,3	51,9	63,6	36,1
Sección censal 2	33,0	3,8	35,2	44,7	26,6
Sección censal 3	61,5	18,1	65,0	75,0	51,2
Sección censal 4	41,5	5,5	43,9	39,8	47,4
Sección censal 5	61,8	16,8	63,8	79,1	63,8
Sección censal 6	76,9	25,8	78,9	72,7	79,0
Sección censal 7	61,5	23,8	64,1	67,6	61,1
Sección censal 8	45,4	9,3	47,8	57,7	38,6
Sección censal 9	68,3	16,5	67,2	71,4	75,0
Sección censal 10	63,9	12,6	67,9	72,9	67,3
Sección censal 11	44,4	10,2	49,2	56,8	39,7
Rural	58,5	20,3	60,5	65,7	57,2

Fuente: INE (2011)

Los segmentos con menores porcentajes de hogares sin NBI se ubican en su casi totalidad en el este del departamento, con promedios inferiores a 13 %. Solamente un segmento del litoral oeste, al sur de la sección once, presenta un panorama similar. Aquellos con porcentajes mayores al 50 % de los hogares sin NBI, se ubican en el tercio oeste del departamento (secciones 1, 2, 3, 8 y 11).

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).

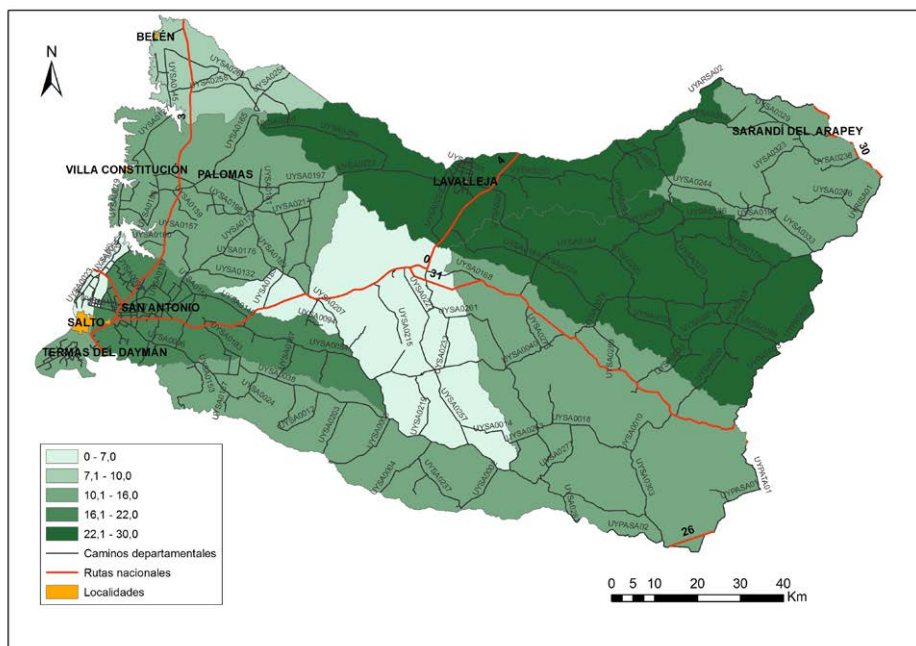
Mapa 6: Porcentaje de hogares sin NBI por secciones censales de Salto



Fuente: Elaboración propia en base a INE (2011)

Como se aprecia en el mapa 7 la ausencia de tres o más satisfactores de necesidades básicas se concentra en el este del departamento. Los valores que presentan estas dimensiones dan cuenta de las diferencias estructurales entre la región litoral y el este del departamento en el acceso a condiciones de vida favorables.

Mapa 7: Porcentaje de hogares con al menos tres NBI por secciones censales de Salto



Fuente: Elaboración propia en base a INE (2011)

En cuanto a los indicadores educativos se observa que 2,2 % de los habitantes de Salto de 15 y más años es analfabeto. Ese porcentaje sube a 3,9 % en el medio rural, y llega por secciones censales a valores de 6,2, 6,1 y 6 % en las secciones 10, 7 y 6 respectivamente. Salvo las secciones 1 y 2, todas las demás tienen promedios superiores al total departamental.

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

	Tasa analfabetismo (personas de 15 años y más)	Promedio de años de educación (personas de 25 años y más)	Promedio de años de educación (personas de 25 a 29 años)	% personas de 15 años y más con al menos primaria completa	% personas de 18 años y más con al menos ciclo básico completo
Total departamental	2,2	8,3	9,4	85,7	47,8
Sección censal 1	1,9	8,4	9,5	86,7	50,2
Sección censal 2	1,3	9,5	10,8	88,8	61,0
Sección censal 3	3,2	6,9	8,0	82,2	31,5
Sección censal 4	4,5	6,0	8,0	79,5	20,6
Sección censal 5	5,9	5,9	6,5	78,5	13,6
Sección censal 6	6,0	5,5	6,4	72,9	8,4
Sección censal 7	6,1	5,7	6,8	74,9	16,4
Sección censal 8	3,1	6,7	8,7	80,3	34,2
Sección censal 9	3,8	5,9	7,9	80,5	14,1
Sección censal 10	6,2	5,6	6,9	76,8	11,8
Sección censal 11	3,5	6,3	8	76,2	25,7

Fuente: INE-MIDES-UNFPA (2013)

En cuanto a los años de escolarización para personas de 25 y más años, el promedio de Salto es 8,3, valor que sube en las secciones 1 y 2 y baja sensiblemente en el resto del departamento con el menor valor (5,5) en la sección 6 y con un guarismo de 6,8 en el medio rural.

El porcentaje de personas de 15 y más años con primaria completa en el departamento es 85,7 %, llegando a bajar en la sección 6 al 72,9 % y a 78 % en el ámbito rural. Esta variabilidad es mucho mayor en el indicador de porcentaje de personas de 18 y más años con ciclo básico de enseñanza media completo. El promedio departamental (47,8 %) presenta el valor mínimo en la sección 6 (8,4 %) y el máximo en la sección 2 (61 %), observándose una gran variación intradepartamental. El promedio en el medio rural es 27,7 %.

En relación a estos cuatro indicadores seleccionados, los peores comportamientos por localidades se observan en Paso Cementerio (analfabetismo 13,6 %), Quintana y Campo de Todos (4,9 años de escolarización), Pueblo Fernández (64,7 % de personas de 15 y más años con primaria completa) y Las Flores (4,1 % de personas de 18 y más años con ciclo básico completo).

La matriculación y asistencia de estudiantes en primaria es similar al promedio nacional. La tasa bruta de asistencia de jóvenes de 12 a 17 años a educación media es de 76 % en Salto, mientras que el total del país es 81,6 %. El porcentaje de alumnos promovidos en ciclo básico es 75 %, algo superior al porcentaje en todo el país (73,2 %).

Los jóvenes de 14 a 24 años que no estudian ni trabajan en Salto representan el 20,7 %, mientras que a nivel nacional son el 17,8 %. Pero si se analiza esta situación por área geográfica, se constata que el problema se agudiza en localidades pequeñas (menos de 1.000 habitantes) con un 28,7 % y áreas rurales dispersas con un 28,2 %, frente a los promedios nacionales de 24,4 % y 19,7 % respectivamente.

Para este tramo etario la falta de accesibilidad a los centros educativos constituye una dificultad en términos de capital humano.

Tabla 10: Principales indicadores de educación según localidad censal y área rural de Salto

	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
Albisu	4,8	5,8	7,6	80,4	16,5
Arenitas Blancas	0,8	12,0	12,1	94,4	80,0
Belén	3,3	6,5	8,7	78,4	32,5
Biassini	2,8	6,2	7,7	83,7	20,7
Campo de Todos	7,5	4,9	5,5	75,3	4,8
Celeste	5,8	5,5	NC	84,6	14,6
Cerros de Vera	8,2	5,0	6,2	73,6	9,1
Chacras de Belén	2,9	6,8	8,3	81,7	33,0
Colonia 18 de Julio	4,0	6,3	7,8	81,8	22,6
Colonia Itapebí	3,6	6,1	7,6	78,9	22,0
Constitución	3,3	6,5	8,2	77,5	29,2
Cuchilla de Guaviyú	12,5	5,2	7,0	69,8	10,5
Fernández	8,2	5,1	7,3	64,7	7,9
Garibaldi	2,6	5,5	6,3	73,6	15,4
Guaviyú de Arapey	1,4	5,8	7,0	78,9	10,1
Las Flores	2,4	5,2	5,0	68,3	4,1
Laureles	3,9	5,8	6,8	81,6	13,2
Lluveras	4,3	5,7	4,9	80,0	14,8
Migliaro	3,8	6,1	7,5	82,2	24,0
Olivera	8,0	5,5	7,7	77,0	13,8
Osimani y Llerena	0,0	6,4	6,3	77,8	23,3
Palomas	4,7	5,4	6,0	75,0	7,4
Paso Cementerio	13,6	5,1	6,0	80,3	7,8
Paso de las Piedras de Arerunguá	6,3	5,4	6,0	85,4	4,5
Paso del Parque del Daymán	0,0	5,0	6,0	76,9	3,2
Puntas de Valentín	5,3	5,9	7,8	80,9	12,0
Quintana	7,5	4,9	6,0	72,5	2,7
Rincón de Valentín	4,4	5,6	7,6	77,6	20,4
Salto	1,9	8,6	9,7	87,0	51,9
San Antonio	5,4	5,7	7,2	75,9	19,1
Sarandí del Arapey	6,3	5,6	7,8	76,6	9,7
Saucedo	4,5	5,2	5,9	73,3	8,3
Termas del Arapey	1,5	8,3	9,5	93,4	51,2
Termas del Daymán	1,8	9,9	11,9	87,2	66,7
Localidades menores	1,5	6,8	5,7	83,8	20,7
Matajojo	5,5	5,5	7,3	74,8	9,8
Pueblo Belén	3,3	6,5	8,6	79,2	32,8
Pueblo Rincón de Valentín	4,7	5,9	7,9	79,7	20,1
Pueblo San Antonio	3,9	6,3	7,5	79,7	24,1
Villa Constitución	3,5	6,3	8,0	76,3	25,7
Rural	3,9	6,8	8	78	27,7

Fuente: INE-MIDES-UNFPA (2013)

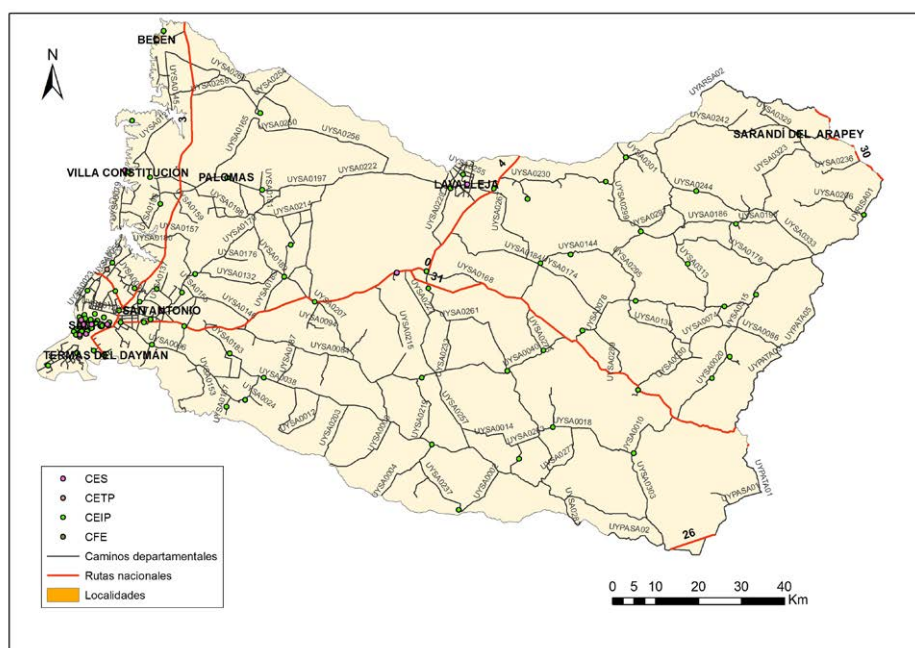
Tabla 11: Jóvenes de entre 14 y 24 años que no estudian ni trabajan

	Rural	Menos de 1.000 hab.	Entre 1.000 y 4.999 hab.	Entre 5.000 y 19.999 hab.	20.000 y más hab.
Salto	28,2	28,7	23,2	N/C	19,5
Total del país	19,7	24,4	21,9	18,4	16,9

Fuente: ANEP

La distribución de los centros educativos públicos en el medio rural tiene una amplia cobertura. Como se aprecia en el mapa 8, la red de escuelas rurales tiene presencia en la mayoría de las localidades, mientras que a nivel secundario se encuentran centros en los principales centros poblados (Lavalleja, Valentín, San Antonio, Belén, Constitución, Escuela Agraria de Alternancia de El Espinillar). Para el caso de estudiantes de nivel secundario, tanto en la ciudad de Salto como en Belén y Constitución, así como para los liceos de San Antonio y Valentín, la intendencia y los municipios respectivos prestan servicio de traslado de estudiantes a los centros educativos.

Mapa 8: Centros educativos en el departamento de Salto



Fuente: Elaboración propia en base a ANEP (2015)

En cuanto a la cobertura de salud, en Salto los afiliados al Sistema Nacional Integrado de Salud (SNIS) son 51.660 desagregados de acuerdo a su condición en los valores que muestra la tabla 12.

Tabla 12: Afiliados al Sistema Nacional Integrado de Salud en Salto

Activos	Pasivos	Menores	Otros	Total
23.952	7.875	16.003	3.830	51.660

Fuente: MSP

De acuerdo al tipo de atención de salud, el peso significativo de ASSE y IAMC es muy diferente en comparación con el total del país. En Salto casi la mitad de la población se atiende en ASSE (49,3 %) y el 46,2 % en la mutualista local.

Tabla 13: Porcentaje de población en cada sub-sistema de prestación de servicios de salud

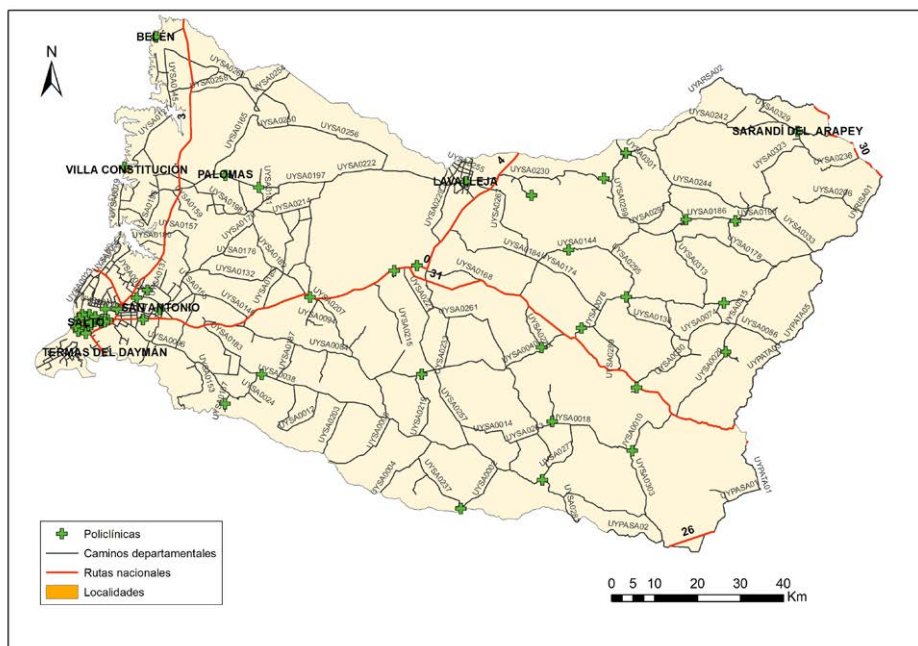
	ASSE	IAMC	Hospital Policial / Militar	Seguro privado médico	Área de salud del BPS	Policlínica municipal	Otro	Sin cobertura
Salto	49,3	46,2	4,8	0,4	0,3	0,1	5	0,7
Total del país	29,7	61,8	6,9	2,2	0,2	1,4	2,3	1,6

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de MSP

Por otro lado, el 0,7 % de la población no cuenta con cobertura en los sistemas de salud.

El mapeo de centros de salud rurales del departamento muestra una buena a distribución en el territorio, en relación a la localización de la población.

Mapa 9: Centros de salud en el departamento de Salto



Fuente: Elaboración propia en base a MSP (2015)

La red de atención primaria en salud (RAP) permite el acceso de la población de pequeñas localidades y de la población rural dispersa. Cuenta con médicos radicados en localidades rurales como Belén, Constitución, Pueblo Fernández, Llavalleja y Valentín. El centro de atención de Valentín fue el último en conformarse como referencia para las localidades próximas. A nivel de las localidades pequeñas y población rural dispersa, cuentan con una visita regular (gira médica).

Caracterización económica

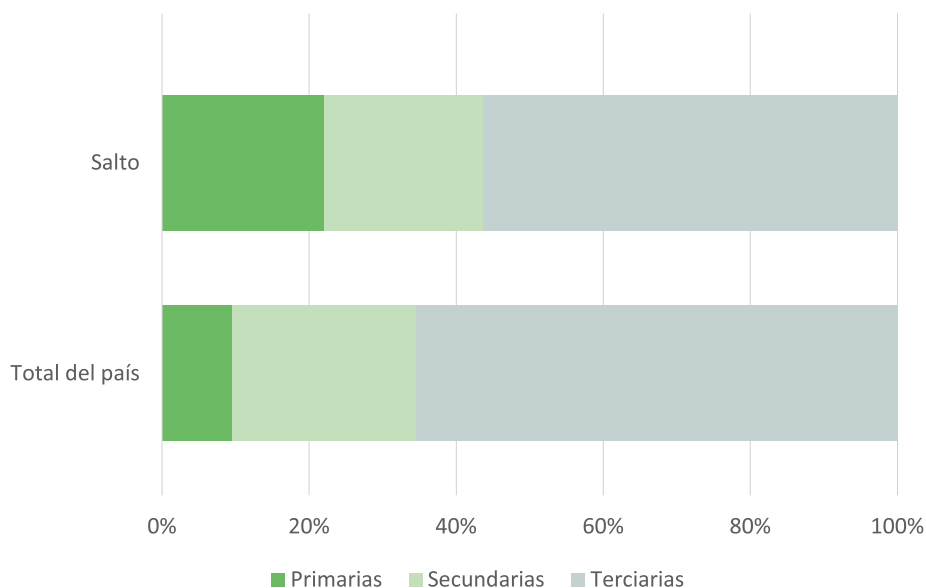
El departamento de Salto participa en un 2,7 % del producto interno bruto nacional (PIB) (OTU-OPP, 2018). El sector mayoritario de la economía salteña es el terciario, que aporta un 56,4 % del valor agregado bruto (VAB) departamental, seguido por el sector primario con 22,1 %, y finalmente el secundario, que contribuye al mismo en un 21,5%.

Tabla 14: Composición sectorial del VAB 2011

	Primarias	Secundarias	Terciarias	Total
Salto	22,1	21,5	56,4	100
Total del país	9,5	25	65,5	100

Fuente: OTU-OPP, en base a BCU, INE y otros (2018)

Gráfico 4: Composición sectorial del VAB, Salto y total del país (% , 2011)



Fuente: OTU-OPP, en base a BCU, INE y otros (2018)

A nivel del sector servicios, Salto cuenta con una actividad comercial importante que se complementa con el turismo, con una oferta centrada en los centros termales de Daymán y Arapey, así como en los atractivos del entorno natural urbano y rural.

La ganadería en los rubros ovino y bovino se desarrolla en establecimientos de diferentes características (por su tipo y tamaño) que producen carne y ganado en pie, así como lana y leche.

A nivel de stock de ganado vacuno, Salto se ubica en la tercera posición y representa un 6,9 % del total nacional. Es el departamento de mayor stock de ovinos, próximo al 17 %. Es importante el desarrollo de la producción ovina en la zona de suelos de basalto superficial, con la adaptación de razas a estas condiciones productivas.

Próximos a la ciudad de Salto se encuentran tambos que conforman una pequeña cuenca lechera, que remite su producción a las industrias lácteas CONAPROLE o INDULACSA.

En cuanto a la agricultura, se dedican extensiones en el noreste del departamento al cultivo de arroz, posibilitado por las características de los suelos bajos y el riego por inundación, los que se articulan con agroindustrias como SAMAN y CALSAL. Esta última empresa y Molino Santa Fe, procesan otros cereales producidos en el departamento.

La producción hortícola se desarrolla en un cordón en el entorno a las ciudades de Salto, Belén y Constitución. Con un sistema de producción orientado a la colocación de productos de primor en el mercado del sur. La producción de cítricos es característica del departamento, que cuenta con 6 plantas de packing que concentran la mayor capacidad de producción y procesamiento a nivel nacional.

En cuando a las dotaciones de capital humano Salto se ubica en el 9º lugar en un ranking según el indicador de capital humano básico. El desempeño relativo entre intermedio y alto en las tres dimensiones que se consideran permiten este posicionamiento

El departamento presenta un desempeño intermedio en el ranking de tasa de asistencia a educación en menores de 18 años (10º lugar con un valor de -76,8 % similar al promedio nacional de 76,9 %). También es intermedio el desempeño en cuanto a la población que alcanza segundo ciclo de secundaria (11º lugar, pero con un valor de 48,1% inferior al promedio del país).

En relación al porcentaje de población con primaria completa ocupa el 7º lugar, aunque con un valor (85,2 %) inferior al promedio nacional. En cuanto a los indicadores de capital humano especializado, muestra dotaciones relativas de técnicos cada mil habitantes (lugar 14º) y de formación terciaria (lugar 11º) no muy relevantes a nivel nacional. Finalmente, está noveno en la dotación relativa de profesionales formados en ciencias «duras» por mil habitantes (Rodríguez Miranda, 2014).²

Tabla 15: Capital humano de Salto (indicadores)

Indicadores	Valores
Básico	KHb = 0,67 (máx. teórico 1)
Especializado	KHe1 = 37,4 x mil hab. (terciaria) KHe2 = 49,6 x mil hab. (técnica) ciencias “duras” KHe3 = 4,9 x mil

Fuente: Rodríguez Miranda (2014)

Los indicadores de capital social e institucional local sitúan a Salto en posiciones entre intermedias y favorables en el ranking entre departamentos. Solamente se distancia negativamente el indicador de organizaciones de cultura, deporte y esparcimiento, que lo ubica en el lugar 14º. Así, en el ranking de organización gremial se ubica 6º, en órganos de publicación periódica en el 9º lugar y en cobertura de radios locales 12º. El mejor resultado que obtiene Salto refiere al indicador DKS, que lo sitúa en el primer puesto respecto a condiciones de no deterioro del capital social e institucional. (Rodríguez Miranda, 2014).

Tabla 16: Capital social e institucional de Salto (indicadores)

Indicadores	Valor
Organización gremial y sindical: Gre	12,6 %
Cultura, deporte y esparcimiento: CDE	7,7 x mil hab.
Órganos de publicaciones periódicas: Pub	0,88 por mil habitantes
Medios de comunicación radial: Rad	0,09 x 50 km ²
Menores condiciones de deterioro del capital social: DKS	0,72 (máx. teórico 1; las menores condiciones de deterioro)

Fuente: Rodríguez Miranda (2014)

El turismo es una de las principales actividades generadoras de ingresos en Salto. Orientado a captar turistas regionales y con los complejos termales como principal atractivo, cuenta con afluencia de turistas durante todo el año. El litoral del departamento se ubica dentro de la región turística termal, la cual conforma el corredor litoral de los departamentos de Salto y Paysandú. A ello se puede sumar la presencia de algunas bodegas de interés turístico.

El Centro Comercial de Salto promueve un cluster de turismo a partir del cual se intenta diversificar la oferta de productos del departamento, con propuestas como circuitos panorámicos del entorno del río Uruguay, turismo rural (estancias turísticas) y pesca deportiva en la parte baja de la represa, donde se da la captura del dorado.

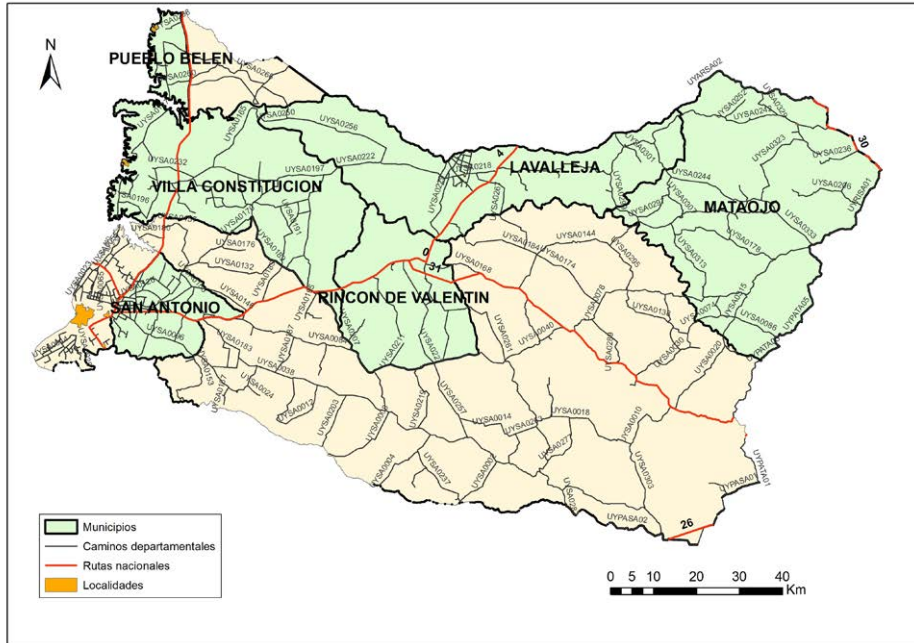
² Rodríguez Miranda, Adrián: *Mapeo de capacidades territoriales y desarrollo productivo*, MIEM, MIDES, IECON, FCEA, UDELAR, 2014. (http://www.miem.gub.uy/sites/default/files/mapeo_de_capacidades.pdf)

Caracterización política

El intendente electo de Salto para el período 2015-2020 es el Dr. Andrés Lima, por el Frente Amplio.

Los representantes nacionales por Salto son Manuela Mutti (FA), Catalina Correa (FA) y Cecilia Eguiluz (PC).

Mapa 10: Municipios de Salto



Fuente: Elaboración propia

En Salto existen seis municipios:

- Pueblo Belén: El municipio se encuentra localizado en la zona noroeste del departamento, e incluye las localidades de Belén (sede) y Chacras de Belén.
- Colonia Lavalleja: Está ubicado en la zona norte del departamento e incluye a las localidades de Colonia Lavalleja (sede), Las Flores, La Bolsa, Lluveras, Ferreira, Olivera, Russo, Cuchilla del Guaviyú y Guaviyú de Arapey.
- Mataojo: Está localizado en la zona noreste del departamento e incluye a las localidades de Fernández (sede), Quintana, Sarandí del Arapey y Capará del Arapey.
- Rincón de Valentín: Forma parte de la zona central del departamento, e incluye las localidades de Rincón de Valentín (sede), Biassini y Celeste.
- San Antonio: Se encuentra localizado en la zona este, adyacente a la capital departamental e incluye las localidades de San Antonio (sede), Albusu, Tropiezo, Tropezón, Garibaldi, Colonia Harriague y 18 de Julio.
- Villa Constitución: Está localizado en la zona centro-oeste del departamento, e incluye las localidades de Villa Constitución, Palomas y Saucedo.

Tabla 17: Municipios, población y alcaldes

Municipio	Población	Alcalde	Partido
Pueblo Belén	2.269	Rodolfo Ariel Hernández	Frente Amplio
Colonia Lavalleja	2.465	Diego Henderson	Frente Amplio
Mataojo	1.008	María Alejandra Fagúndez	Partido Colorado
Rincón de Valentín	1.197	Tabaré Leivas Rivero	Partido Colorado
San Antonio	3.853	Martín Aníbal Barla	Partido Colorado
Villa Constitución	3.874	Carlos Souto	Frente Amplio

Fuente: OTU-OPP (2013)

Caracterización vial del departamento

Descripción de la red

La red vial nacional del departamento de Salto está compuesta por las rutas nacionales números 3, 31 y 4, que totalizan 303 km, el 1,85 % de la totalidad de la red vial del país.

La primera de éstas permite la conectividad con todo el litoral y Montevideo hacia el sur, mientras que en dirección norte conecta la capital del departamento con las localidades de Constitución y Belén y, en el departamento de Artigas, con Tomás Gomensoro y Bella Unión.

La ruta 31 atraviesa el departamento de Este a Oeste, y conecta a la ciudad de Salto con la ciudad de Tacuarembó y la ruta 5, y mediante esta última con la ciudad de Rivera. A su vez, mediante el empalme con la ruta 4, conecta a la capital del departamento con la ciudad de Artigas.

La conectividad del departamento con las restantes regiones del país es buena, siendo la única excepción la conectividad con la ciudad de Rivera, con la que a pesar de estar a menos de 200 km en línea recta es necesario recorrer casi 400 kilómetros por el trayecto habitual (el que sigue la única línea de transporte de pasajeros por ejemplo) compuesto por las rutas 3, 26 y 5.

La ausencia de una comunicación entre Salto y Rivera por una ruta paralela al río Arapey es una debilidad estratégica mayor de la trama vial del norte del país según lo han identificado diversos actores entrevistados. No es la primera vez que esta necesidad se diagnostica, como puede verse en el trabajo “Planificación estratégica territorial en zona de Cuchilla de Haedo”.

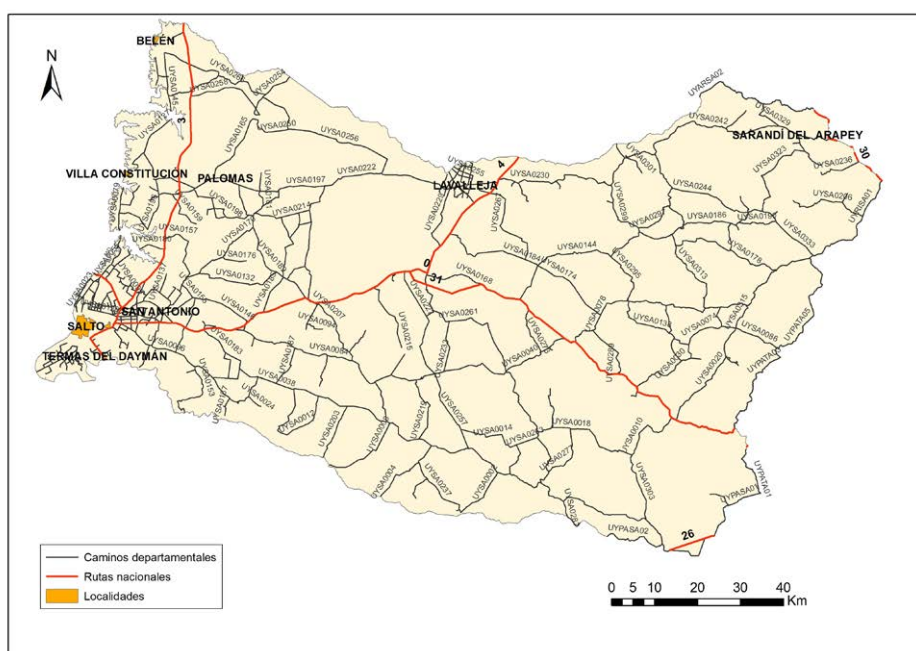
El departamento posee una red vial departamental extendida y bastante desarrollada, con una longitud total superior a la de otros departamentos como Rivera o Artigas.

Tabla 18: Principales indicadores de red de caminería rural de Salto

Indicador	Unidad	Valor
Longitud de caminos	km	2.539
Densidad de caminos	km/km ²	0,179
Área por km caminería	km ² /km	5,58
Densidad rutas incluidas	km ² /km	0,201
Área por km con rutas	km	4,98

Fuente: OPP (2017)

Mapa 11: Red vial de Salto

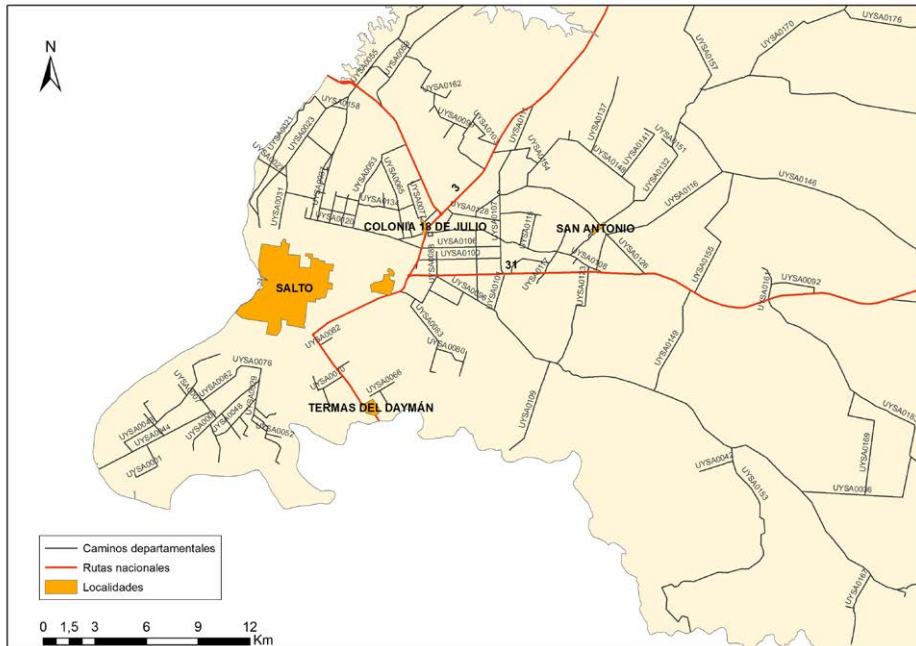


Fuente: Elaboración propia

La red de caminería del departamento tiene una distribución uniforme en el territorio, donde los tramos bajos de los ríos Arapey y Daymán actúan como barreras naturales para una mayor conectividad, en el primer caso dentro del departamento y en el segundo en relación a la red del departamento de Paysandú. A su vez se presenta como peculiaridad una alta densidad de caminos en algunos sectores específicos del entorno de la ciudad de Salto y de las localidades de Constitución, Belén y Pueblo Lavalleja.

A continuación se analizará con detenimiento aquellas zonas del departamento que presentan una mayor densidad de caminería y que destacan por esta particularidad.

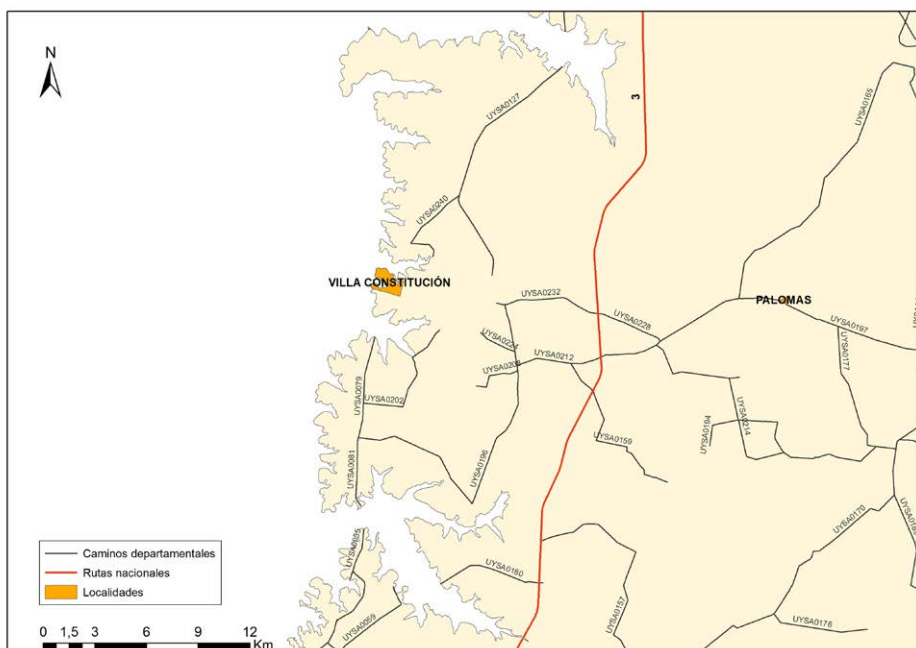
Mapa 12: Red de rutas nacionales y caminería rural en el entorno de la ciudad de Salto



Fuente: Elaboración propia

Como se puede apreciar en el mapa 12, prácticamente todo el entorno de la ciudad de Salto tiene una alta densidad de caminería rural, la cual se complementa de buena forma con la ruta nacional número 3, ya que la carga que transita por ella no tiene necesidad de ingresar a la planta urbana. Se debe tener en cuenta que esta zona es de muy alta intensidad desde el punto de vista productivo.

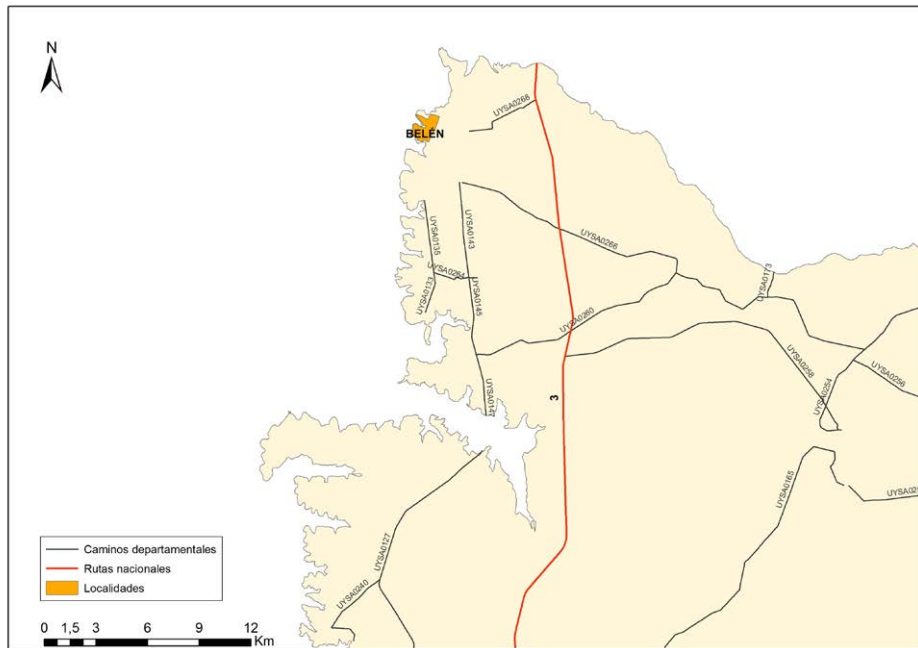
Mapa 13: Caminería rural en zona adyacente a Constitución



Fuente: Elaboración propia

También la zona adyacente a Constitución presenta una red de caminería densa en forma de cuadrícula, en la cual se hace presente la explotación productiva en pequeños predios. La situación es similar para los casos de Belén y Pueblo Lavalleja.

Mapa 14: Caminería rural en zona adyacente a la localidad de Belén



Fuente: Elaboración propia

En Belén la intensidad de la producción es menor que para Salto y Constitución, mientras que en Pueblo Lavalleja disminuye más aún y se asemeja más a la situación del resto de la zona rural del departamento.

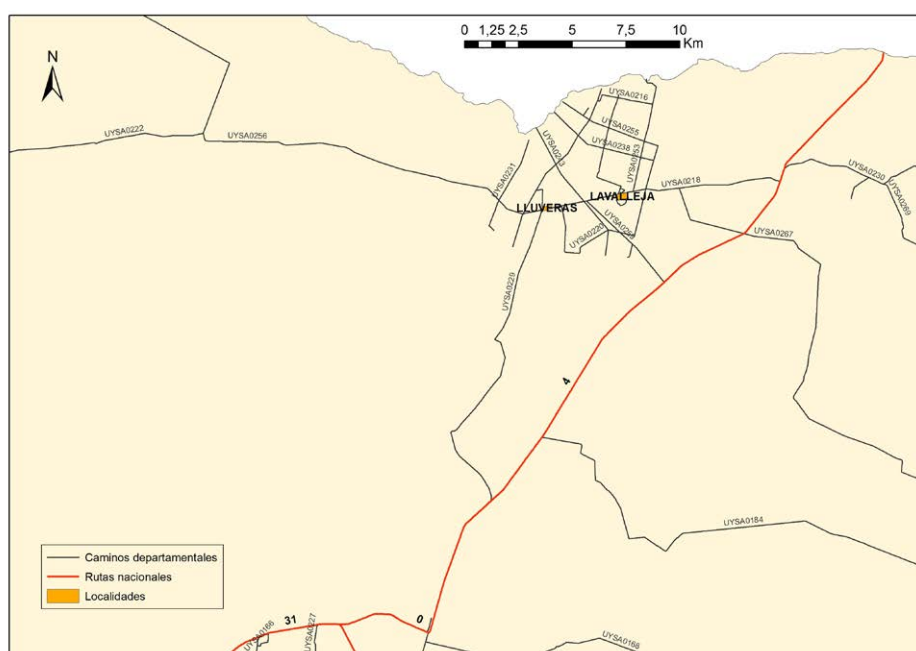
Otro aspecto particular de la red vial departamental está dado por los caminos que unen las rutas 31 y 30, desde la zona próxima del empalme de la primera con ruta 4 hasta la zona cercana a Masoller, en el departamento de Rivera. Estos tramos constituyen ejes de circulación transversales en el departamento y son los que pueden utilizarse como base para generar una vía de conexión Este-Oeste de alto nivel de servicio en la región norte del país, complementado los tramos existentes de las rutas 31, 30 y 5 entre Rivera y Salto.

Si se dotara a estos caminos con un nivel de servicio adecuado, se acortaría en cerca de 100 km la distancia entre las ciudades de Rivera y Salto, y sus respectivos pasos de frontera con Brasil y Argentina.

Además de lograr mayor sinergia entre ambas ciudades, generaría una vía que mejoraría significativamente la conectividad de la ciudad de Tranqueras y las localidades de Masoller, Sarandí de Arapey y de los municipios de Matajojo y Colonia Lavalleja en Salto. Desde el punto de vista turístico favorecería la conectividad de toda el área protegida del Valle del Lunarejo, así como de las termas de Arapey.

Los caminos que demandarían un cambio de nivel para lograr este objetivo presentan dos posibles trazados, según se circule por el norte o por el sur del Río Arapey.

Mapa 15: Red vial en el entorno de la localidad de Pueblo Lavelleja



Fuente: Elaboración propia

Caracterización del transporte que usa la caminería departamental

A las líneas de ómnibus que recorren todos los centros poblados pertenecientes a los municipios del departamento, se suma el aporte de vehículos de establecimientos rurales y de vehículos particulares que recorren la red desde y hacia los centros poblados, y el tránsito significativo asociado con la afluencia de turistas a los centros termales del departamento.

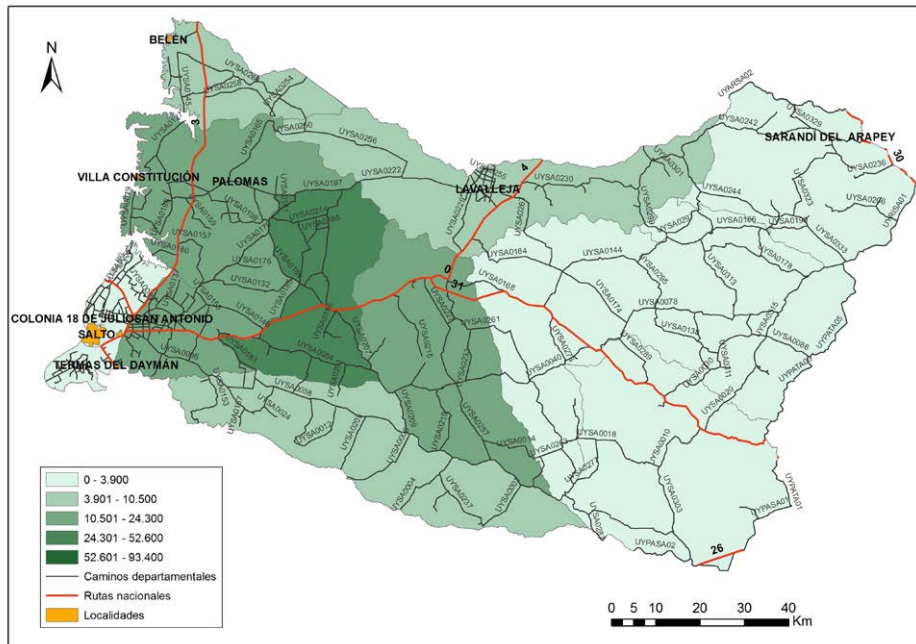
Tabla 19: Líneas de ómnibus de Salto que usan caminería rural y tramos que conectan

Línea de ómnibus	Frecuencia diaria	Tramos
COA (Salto-Artigas por Colonia Lavelleja)	3,00	61.4 - 66.4
JL (Salto-Artigas por Colonia Lavelleja)	2,00	61.4 - 66.4
COTABU I (Salto-Artigas por Termas de Arapey)	0,57	CTA - 61.2
COTABU II (Salto-Bella Unión por Belén)	1,00	SP08
TORIANI (Salto-Itapebí por San Antonio)	4,71	ESA
HERNÁNDEZ I (Salto-Termas de Arapey)	1,00	CTA
HERNÁNDEZ II (Salto-Belén por Termas de Arapey)	0,86	CTA - SP08
COTTUR (Salto-Constitución)	4,43	21.8
SAN CONO I (Salto-Masoller)	0,29	81.9 - 81.8 - 87.0 - 81.7 - 91.6 - 90.5 - 90.4 - 90.3 - SP03
SAN CONO II (Salto-Tres bocas de Cambará)	0,14	81.9 - 81.8 - 87.0 - 81.7
SAN CONO III (Salto-Pueblo Quintana)	0,43	40.9 - 43.1 - 43.2 - 71.2 - 71.4 - 81.2 - 81.1
LAGRECA I (Salto-Campo de Todos)	0,29	40.0
LAGRECA II (Salto-Laureles)	0,57	40.0 - 45.2 - 42.3 - 40.6 - 40.7
LAGRECA III (Salto-Paso del Parque)	0,29	40.0 - 40.1 - 40.2 - 44.4 - 70.5

Fuente: Elaboración propia a partir de datos IDS (2017)

En el departamento circulan cargas tanto de su producción propia como de la producción de Artigas, que muchas veces circula por su territorio. Para el caso de la producción de granos de secano del propio departamento estos circulan por la ruta 31 y luego por la ruta 3 hacia el sur, mientras que la producción de arroz, tanto de Salto como parte de la de Artigas, circula por las rutas 4, 31 y 3 hacia la capital departamental y los molinos instalados en su periferia.³

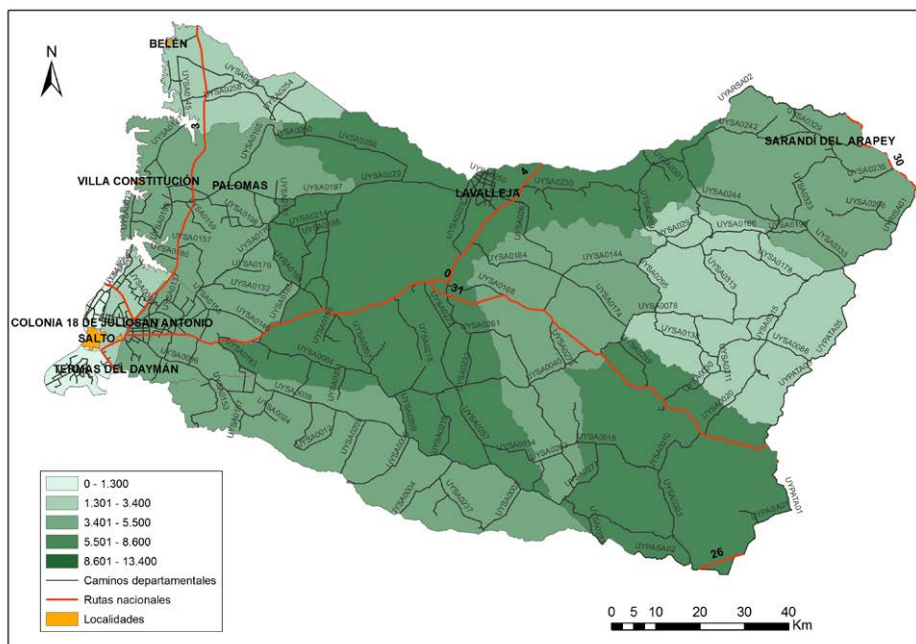
Mapa 16: Producción de granos en Salto (toneladas anuales/sección policial)



Fuente: Elaboración propia

En lo que tiene que ver con la producción ganadera, además de su circulación general entre haciendas, ésta también abastece frigoríficos ubicados en Salto y Tacuarembó mediante el mismo esquema de rutas antes señalado.

Mapa 17: Producción de ganado en Salto (toneladas anuales/sección policial)



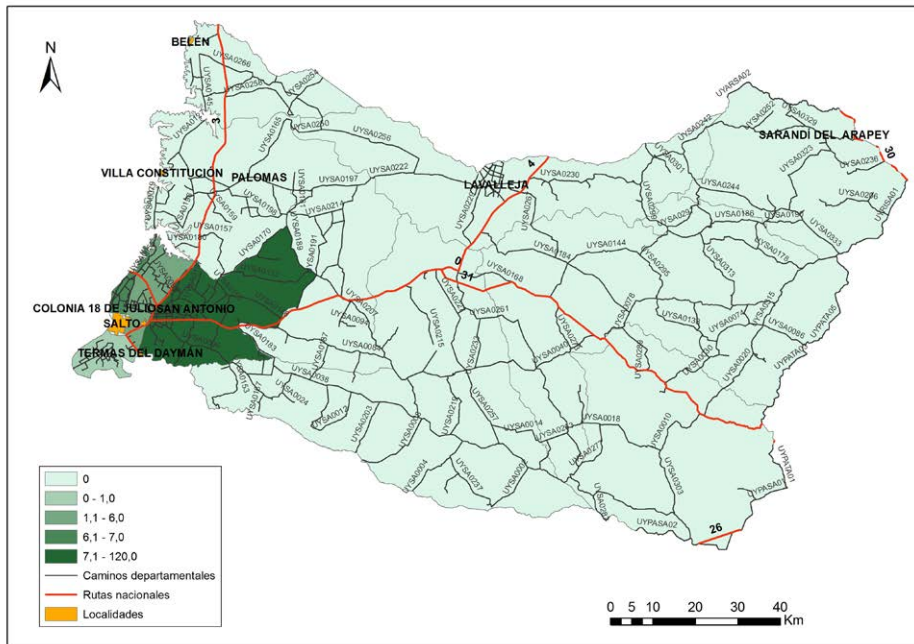
Fuente: Elaboración propia

³ Procesos logísticos en las principales cadenas agropecuarias, tomados de OBSERVATORIO NACIONAL DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA, Proyecto UR-T1066, BID- MTOP/DNPL. Diciembre de 2012.

Existen otro tipo de producciones, como la lechera y la hortofrutícola (con gran peso de la producción de cítricos), que se ubican en la zona litoral del río Uruguay. La cuenca lechera se desarrollada fundamentalmente sobre el litoral del departamento y de forma radial a la capital.

En lo que tiene que ver con la producción hortofrutícola ésta se concentra también en la zona próxima al litoral del río Uruguay.

Mapa 18: Producción hortofrutícola en Salto (toneladas anuales/sección policial)



Fuente: Elaboración propia

Capacidades del departamento para atender la red vial

La gestión de la red de caminería rural depende de la Dirección General de Obras de la Intendencia de Salto (IDS), la cual depende directamente del intendente y de cuyo director depende un coordinador de obras al cual responden los respectivos capataces generales de cada equipo vial. Actualmente la Dirección de Obras tiene asignados al área de caminería rural a un ingeniero civil y a un arquitecto encargado del manejo de la información en el sistema de información geográfico.

El contralor de las obras es realizado por los técnicos de la dirección y la IDS dispone de un laboratorio para la realización de ensayos de suelos.

La problemática que se encuentra en la red es la usual del resto de los departamentos del norte del país con la caminería implantada en la zona basáltica presentando problemas en cuanto a las características de los materiales que se encuentran en los distintos préstamos, básicamente en relación a su granulometría y su degradabilidad.

También se presentan diferentes problemas con las obras de arte, debido a la existencia de alcantarillas no adecuadas o con su vida útil ya superada. Las estrategias de mantenimiento consisten en las usuales intervenciones de mantenimiento ordinario y extraordinario de los diferentes caminos de tosca.

La IDS dictó una resolución reglamentando el uso de la caminería rural luego de episodios de precipitaciones abundantes, cuando los caminos de material granular sin ligantes o capas bituminosas superiores de protección pierden capacidad resistente ante el tránsito debido a la percolación del agua de lluvia en su estructura.

La reglamentación limita la circulación de tránsito pesado en cuatro zonas del departamento, litoral-oeste, centro-oeste, centro-este y litoral-este, de acuerdo al comportamiento del clima y la época del año en cada una de ellas.

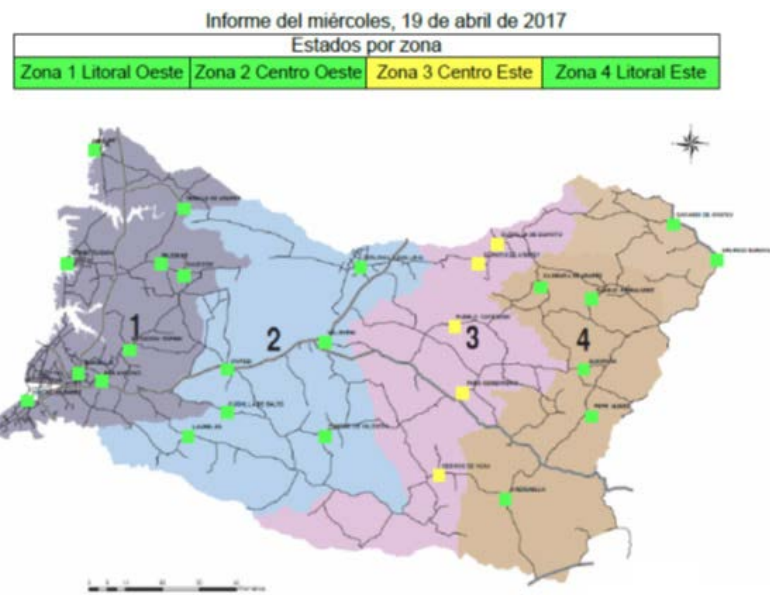
Se utiliza un código de colores que especifica la situación para el tránsito de vehículos en cada zona y momento según la siguiente clasificación:

- Sin restricción de uso
- Prohibido el tránsito pesado hasta 24 horas después de cesadas las precipitaciones
- Prohibido el tránsito pesado hasta 48 horas después de cesadas las precipitaciones

La asignación de colores permite visualizar las restricciones de tránsito en diferentes zonas del departamento en determinado momento.

Como ejemplo, el mapa siguiente permite apreciar gráficamente la situación del departamento al respecto para el día 19 de abril de 2017. En este caso solo la zona centro-este dispone de restricciones para la circulación luego de finalizadas las precipitaciones.

Mapa 19: Ejemplo de restricciones de circulación en caminería rural de Salto



Fuente: IDS (2017)

Fondos disponibles para la caminería departamental

Actualmente los fondos que la IDS recibe del Gobierno Nacional para el mantenimiento y la inversión en caminería rural son los siguientes:

Tabla 20: Fondos para caminería rural, montos anuales (en \$) asignados para el año 2017

SALTO			
DESTINO	GOBIERNO NACIONAL	GOBIERNO DEPARTAMENTAL	TOTAL
CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO	30.214.442	12.949.047	43.163.489
REHABILITACIÓN, MEJORA Y OBRAS NUEVAS	28.444.954	12.190.695	40.635.649
TOTAL	58.659.397	25.139.742	83.799.138

Fuente: IDS-OPP

Programa Vial Departamental de Salto

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”.

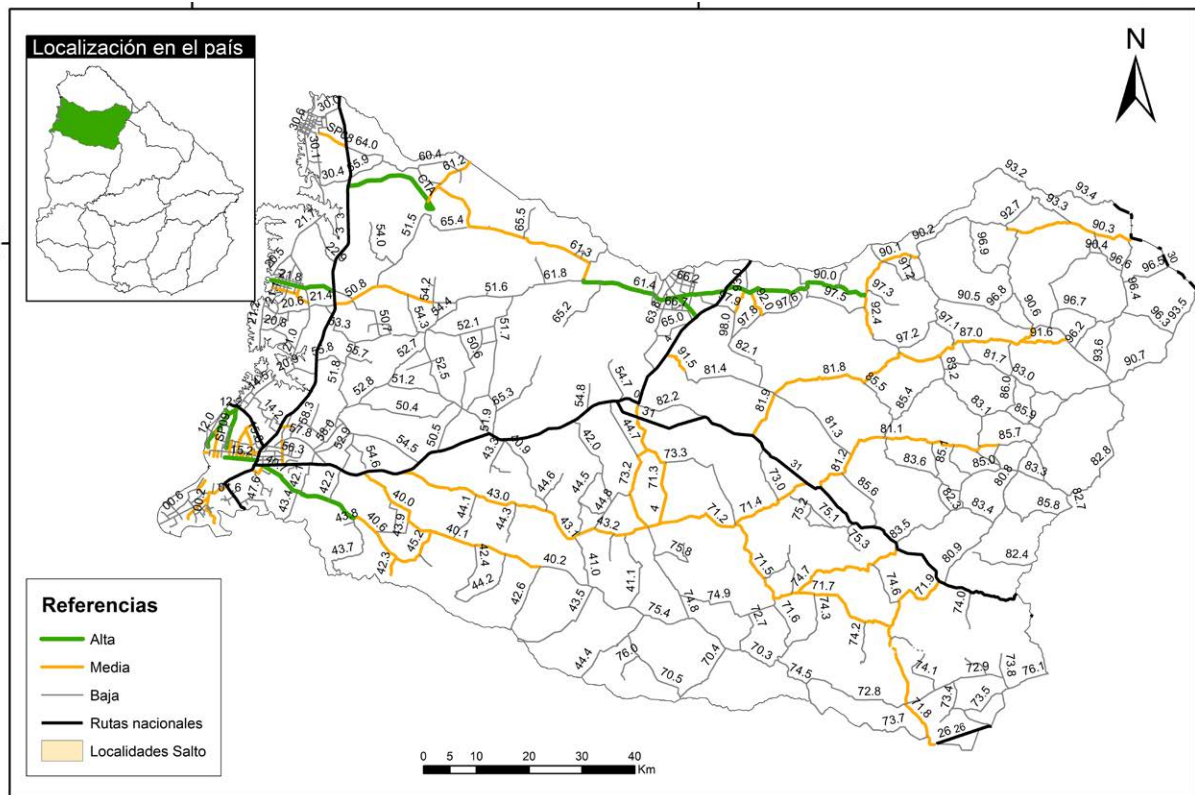
Tabla 21: Categorización de la red vial departamental

TRAMO	Camino	Dim. social 48 %	Dim. espacial 4 %	Dim. económica 48 %	Puntaje indicadores	CATEGORÍA
SP09	Salto a ruta de acceso a Salto Grande	47,5	100,0	28,2	75,1	Alta
61.4	Colonia Lavalleja a Termas de Arapey	86,0	71,3	29,6	65,9	Alta
21.8	Acceso a Constitución	57,5	57,1	66,4	59,1	Alta
ESA	Entrada a San Antonio	61,1	53,6	36,2	51,6	Alta
66.4	Acceso a Pueblo Lavalleja	47,4	66,3	2,2	49,7	Alta
90.0	R 4 - Guaviyués - Sarandí de Arapey - R 30	73,7	45,0	31,3	48,0	Alta
40.7	Ruta 31 a Campo de Todos	34,6	32,9	100,0	46,6	Alta
12.1	Osimani a acceso a Salto Grande	33,0	62,5	12,1	46,5	Alta
15.2	Camino borde de Salto	54,4	50,0	26,3	46,1	Alta
CTA	Camino a Termas de Arapey	14,0	67,1	4,9	44,1	Alta
12.2	Osimani a acceso a Salto Grande	18,5	62,5	13,1	43,8	Alta
00.2	Camino al aeropuerto y zona de chacras	22,9	42,5	57,5	41,6	Media
50.8	Ruta 3 Palos Saucedo	59,8	35,0	37,7	40,5	Media
40.0	Ruta Jones	23,3	40,7	46,2	38,3	Media
15.1	Camino en zona de Chacras	19,6	50,0	16,1	37,1	Media
90.1	R 4 - Guaviyués - Sarandí de Arapey - R 30	42,6	40,0	11,5	34,8	Media
47.4	Alrededores de Salto	5,5	50,0	17,1	34,5	Media
00.3	Camino al aeropuerto y zona de chacras	7,5	42,5	36,1	34,2	Media
81.9	Ruta 31 a Cayetano a Fernández	41,4	37,1	15,7	33,7	Media
12.5		9,8	50,0	4,0	32,8	Media
81.2	Ruta 31 a Paso Cementerio a Quintana	37,2	37,1	9,4	31,6	Media
40.1	Ruta Jones	29,9	31,4	30,5	30,9	Media
71.3	Puntas de Valentín a Celeste	16,3	35,0	32,2	30,7	Media
13.0		14,0	45,0	3,7	30,5	Media
15.8		1,3	50,0	1,4	30,5	Media
81.8	Ruta 31 a Cayetano a Fernández	26,7	37,1	12,0	30,0	Media
71.4		38,7	32,1	12,0	29,4	Media
90.3	R 4 - Guaviyués - Sarandí de Arapey - R30	30,0	31,4	18,8	28,6	Media
71.2	Cerros de Vera a Puntas de Valentín	35,3	32,1	8,7	28,1	Media
71.8	Cerros de Vera a ruta 26	26,8	30,0	22,9	27,9	Media
SP03	R 4 - Guaviyués - Sarandí de Arapey - R 30	21,1	31,4	20,9	27,3	Media
81.1	Ruta 31 a Paso Cementerio a Quintana	34,5	32,1	5,0	27,2	Media
45.2		14,8	37,9	7,6	27,2	Media
61.3	Colonia Lavalleja a Termas de Arapey	4,2	36,3	19,1	26,4	Media

TRAMO	Camino	Dim. social 48 %	Dim. espacial 4 %	Dim. económica 48 %	Puntaje indicadores	CATEGORÍA
43.0	Ruta 31 a Puntas de Valentín	3,2	30,0	37,0	26,0	Media
92.4	Corredor norte-sur de zona Noreste	34,2	25,0	20,6	25,9	Media
87.0		15,2	37,1	2,7	25,9	Media
00.1	Camino al aeropuerto y zona de chacras	13,3	17,5	61,6	25,5	Media
71.9	Cerros de Vera a ruta 26	25,4	30,0	9,8	25,0	Media
57.0		18,0	30,0	16,8	25,0	Media
SP08	Acceso a Belén	0,9	39,3	5,2	24,8	Media
42.3	Corredor Ruta 31 a Campo de Todos	22,3	32,9	1,2	24,4	Media
17.7		22,2	30,0	8,8	24,2	Media
71.5	Cerros de Vera a Puntas de Valentín	24,2	30,0	6,8	24,2	Media
40.6	Ruta 31 a Campo de Todos	7,4	32,9	14,2	24,0	Media
91.6	Ruta 31 Cayetano Fernández	24,1	31,4	1,4	24,0	Media
17.5		16,8	30,0	10,7	23,5	Media
73.2	Puntas de Valentín a Celeste	1,6	30,0	25,1	23,3	Media
58.7		8,2	30,0	18,3	23,3	Media
92.0		20,3	30,0	5,9	23,2	Media
17.6		23,3	30,0	2,4	23,1	Media
43.1	Ruta 31 a Puntas de Valentín	1,0	32,1	16,4	22,8	Media
22.6	Acceso II a Constitución	5,1	35,0	3,7	22,8	Media
17.2		16,5	30,0	7,1	22,7	Media
74.7		14,1	30,0	8,3	22,5	Media
22.0	Acceso II a Constitución	3,6	35,0	3,0	22,3	Media
17.3		18,8	30,0	1,9	22,1	Media
43.2	Ruta 31 a Puntas de Valentín	0,8	32,1	12,3	21,9	Media
61.2	Termas de Arapey a Baltasar Brum	0,5	35,4	2,7	21,8	Media
71.7	Cerros de Vera a ruta 26	24,0	25,0	10,1	21,8	Media
91.5		16,0	25,0	15,3	21,3	Media
17.1		14,4	30,0	1,3	21,1	Media
01.4		11,2	30,0	4,1	21,0	Media

Fuente: Elaboración propia

Mapa 20: Categoría de caminos de Salto



Fuente: Programa Vial Departamental, OPP-IDS (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 22: Prioridades surgidas del taller

Tramo	Intervención Propuesta/problema a solucionar	Prioridad taller
81.8	Elevar estándar	Alta
40.0	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla y puente	Media
40.1	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla y puente	Media
40.2	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla y puente	Media
50.5	Pavimentación en carpeta asfáltica	Media
50.6	Pavimentación en carpeta asfáltica	Media
50.8	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla y puente	Media
50.9	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla y puente	Media
61.3	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla	Media
61.4	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla	Media
70.3	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla	Media
71.2	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla y puente	Media
71.3	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla y puente	Media
71.5	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla	Media
75.4	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla	Media
81.9	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla y puente	Media
87.0	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla y puente	Media
90.4	Elevar estándar	Media
90.5	Elevar estándar	Media
91.4	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla	Media
91.6	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla	Media
92.4	Elevar estándar	Media
93.8	Elevar estándar	Media
51.9	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla	Baja
52.1	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla	Baja
54.6	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla	Baja
71.4	Construcción de alcantarilla y puente	Baja
81.7	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla y puente	Baja
90.0	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla	Baja
90.1	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla	Baja
90.2	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla	Baja
90.3	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla	Baja
Cordón hortifrutícola	Sin especificar	Baja

Fuente: Elaboración propia

Plan de intervenciones en la red vial departamental

Tabla 23: Plan de intervenciones en la red vial departamental

SALTO					
	CAMINO	TRAMOS PVD	Categoría Matriz	Prioridad Taller	Rango TPDA estimado
SA001	Acceso a Constitución	21.8	Alta	Sin mención	200
SA002	Acceso a Termas del Arapey	CTA - 64.0 - 65.9	Alta	Sin mención	250
SA003	Acceso a San Antonio	ESA	Alta	Sin mención	200
SA004	Acceso a Pueblo Lavalleja	66.4 - 61.4 parcial	Alta	Sin mención	150
SA005	Ruta 31 - Cayetano Fernández	81.9 - 81.8 - 82.2 - 83.8 - 81.7 - 91.6 - 90.4 - 90.5	Media	Alta	150
SA006	Apolón de Mirbeck	15.2	Alta	Baja	450
SA007	Colonia Lavalleja a Termas de Arapey	61.3 - 61.4	Alta	Alta	300

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

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

Fuente: Elaboración propia

Tabla 24: Cronograma de inversiones 2018-2027

	CAMINO	TRAMOS PVD	MONTO TOTAL \$
SA001	Acceso a Constitución	21.8	32.013.980
SA002	Acceso a Termas del Arapey	CTA - 64.0 - 65.9	75.288.689
SA003	Acceso a San Antonio	ESA	8.778.027
SA004	Acceso a Pueblo Lavalleja	66.4 - 61.4 parcial	26.334.080
SA005	Ruta 31 - Cayetano Fernández	81.9 - 81.8 - 82.2 - 83.8 - 81.7 - 91.6 - 90.4 - 90.5	62.000.000
SA006	Apolón de Mirbeck	15.2	27.502.717
SA007	Colonia Lavalleja a Termas de Arapey	61.3 - 61.4	171.429.699
	TOTAL \$		

Fuente: Elaboración propia

PAVIMENTOS					OBRAS HIDRÁULICAS				TOTAL
Intervenciones	Tipo ¹	Largo (km)	Monto intervención \$	Monto pavimentos \$	Intervenciones	Tipo ²	Monto intervención \$	Monto obras hidráulicas \$	Monto total \$
Interv. 1	A2	12,4	32.013.980	32.013.980	Interv. 1			-	32.013.980
Interv. 2			-		Interv. 2				
Interv. 3			-		Interv. 3				
Interv. 1	A3	21,9	75.288.689	75.288.689	Interv. 1			-	75.288.689
Interv. 2			-		Interv. 2				
Interv. 3			-		Interv. 3				
Interv. 1	A2	3,4	8.778.027	8.778.027	Interv. 1			-	8.778.027
Interv. 2			-		Interv. 2				
Interv. 3			-		Interv. 3				
Interv. 1	A2	10,2	26.334.080	26.334.080	Interv. 1			-	26.334.080
Interv. 2			-		Interv. 2				
Interv. 3			-		Interv. 3				
Interv. 1			-	-	Interv. 1	CP	32.000.000	62.000.000	62.000.000
Interv. 2			-		Interv. 2	CA	30.000.000		
Interv. 3			-		Interv. 3				
Interv. 1	A3	8,0	27.502.717	27.502.717	Interv. 1			-	27.502.717
Interv. 2			-		Interv. 2				
Interv. 3			-		Interv. 3				
Interv. 1	A2	66,4	171.429.699	171.429.699	Interv. 1			-	171.429.699
Interv. 2			-		Interv. 2				
Interv. 3			-		Interv. 3				
			TOTAL \$	341.347.192				62.000.000	403.347.192

AÑO 2018	AÑO 2019	AÑO 2020	AÑO 2021	AÑO 2022	PERÍODO 2018-2022 (\$)	PERÍODO 2023-2027 (\$)	TOTAL \$
-	32.013.980	-	-	-	32.013.980	-	32.013.980
-	60.230.951	15.057.738	-	-	75.288.689	-	75.288.689
-	7.022.421	1.755.605	-	-	8.778.027	-	8.778.027
-	21.067.264	5.266.816	-	-	26.334.080	-	26.334.080
-	-	-	12.400.000	15.500.000	27.900.000	34.100.000	62.000.000
27.502.717	-	-	-	-	27.502.717	-	27.502.717
-	-	-	-	-	-	171.429.699	171.429.699
27.502.717	120.334.617	22.080.159	12.400.000	15.500.000	197.817.493	205.529.699	403.347.192

Acceso a Constitución

Categoría	Alta
Prioridad en taller	No aplica
Longitud	12.4 km
Tramos que comprende	21.8
Monto total (\$)	32.013.980
Ejecución estimada	2019
Descripción	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	32.013.980

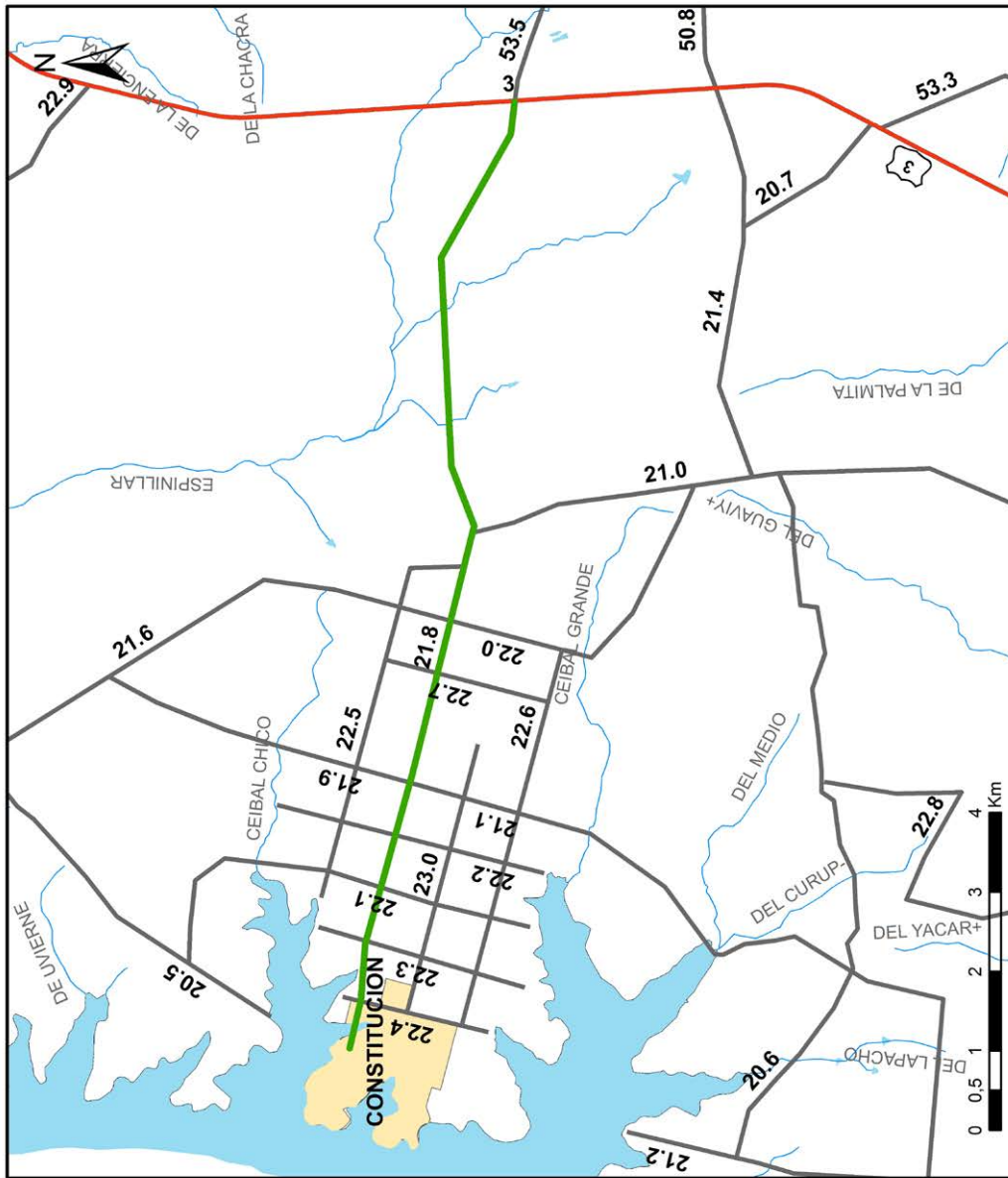
Localización en el Departamento



Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año 2018



Referencias

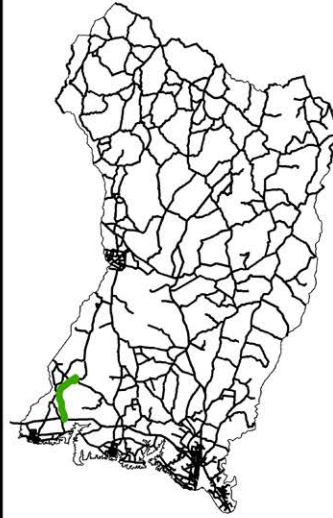
- Intervención en pavimento
- Rutas nacionales
- Intervención en obras hidráulicas
- Cursos de agua
- Caminos departamentales
- Localidades

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

Acceso a Termas del Arapey

Categoría	Alta
Prioridad en taller	No aplica
Longitud	49.8 km
Tramos que comprende	CTA
Monto total (\$)	75.288.689
Ejecución estimada	2019 - 2020
Descripción	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	75.288.689

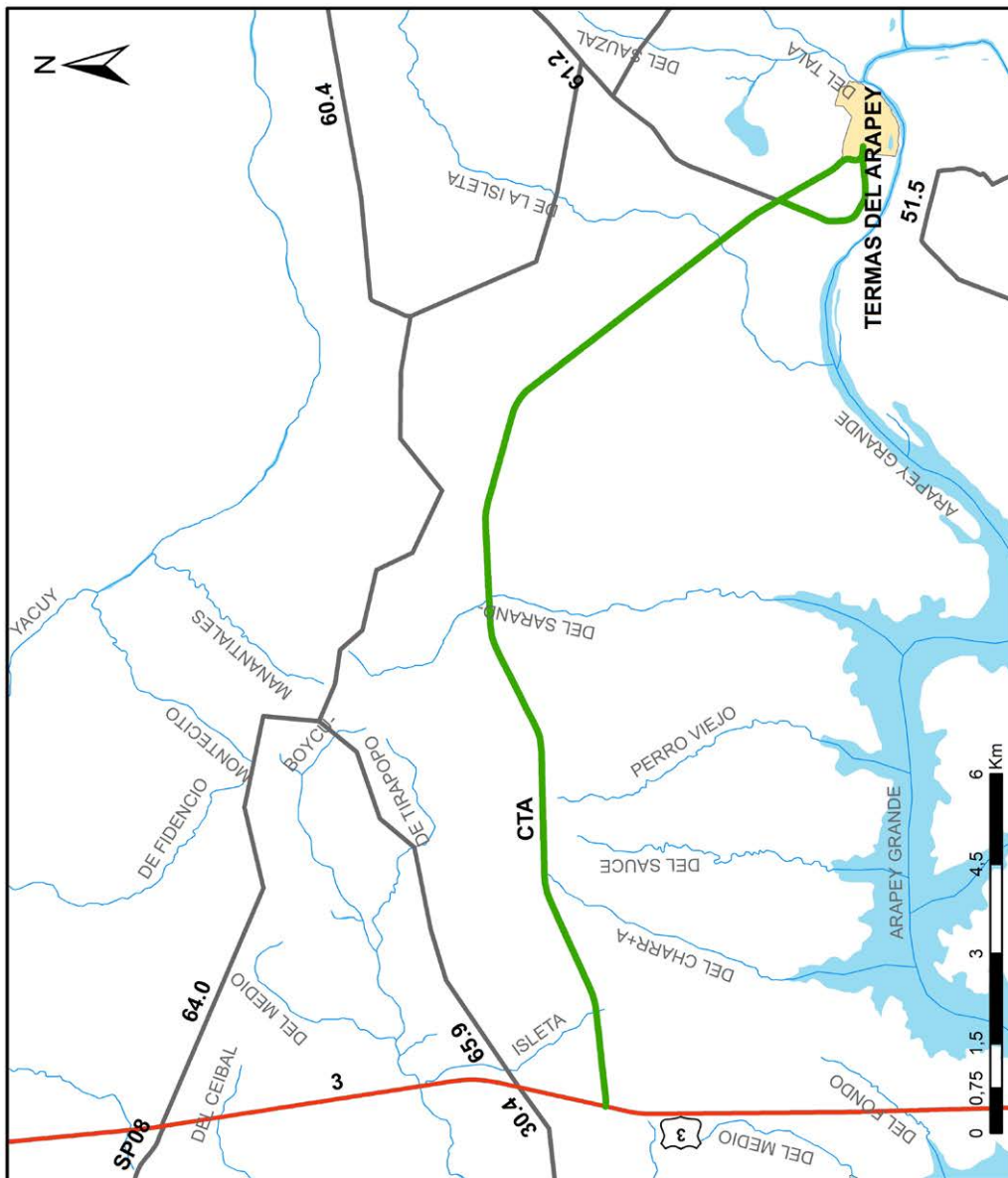
Localización en el Departamento



Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año 2018



Referencias

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

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

Acceso a San Antonio

Categoría	Alta
Prioridad en taller	No aplica
Longitud	3.4 km
Tramos que comprende	ESA
Monto total (\$)	8.778.027
Ejecución estimada	2019 - 2020
Descripción	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	8.778.027

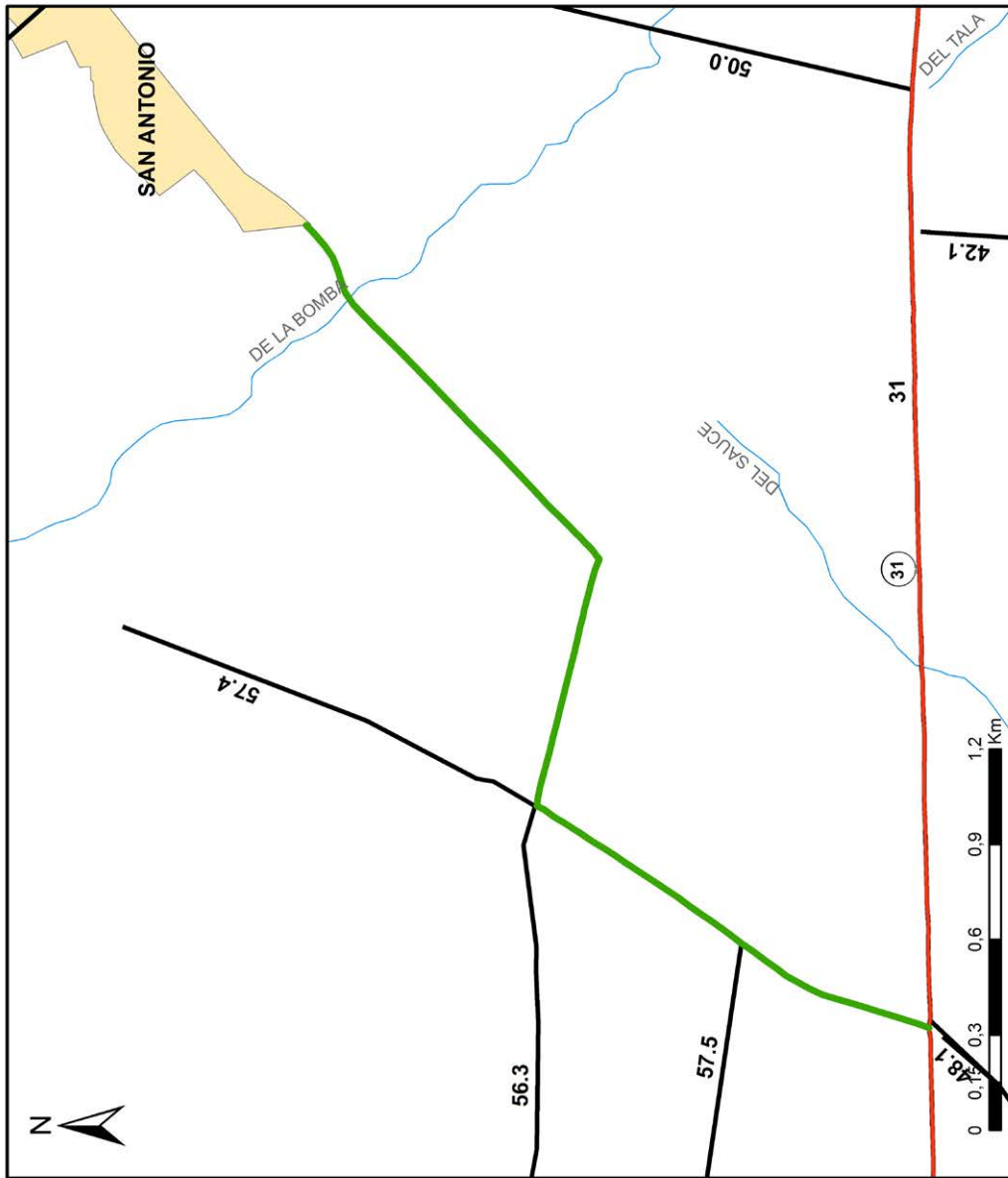
Localización en el Departamento



Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año 2018



Referencias

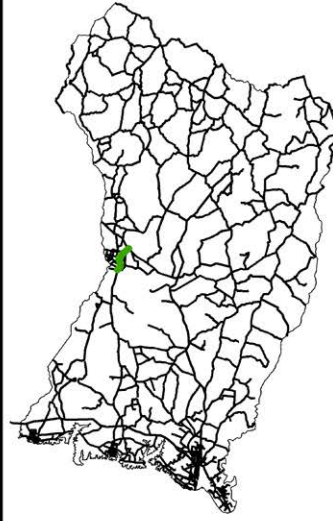
- Intervención en pavimento
- Rutas nacionales
- Intervención en obras hidráulicas
- Cursos de agua
- Caminos departamentales
- Localidades

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

Acceso a Pueblo Lavalleja

Categoría	Alta
Prioridad en taller	No aplica
Longitud	10.2 km
Tramos que comprende	66.4 - 61.4 parcial
Monto total (\$)	26.334.080
Ejecución estimada	2019 - 2020
Descripción	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	26.334.080

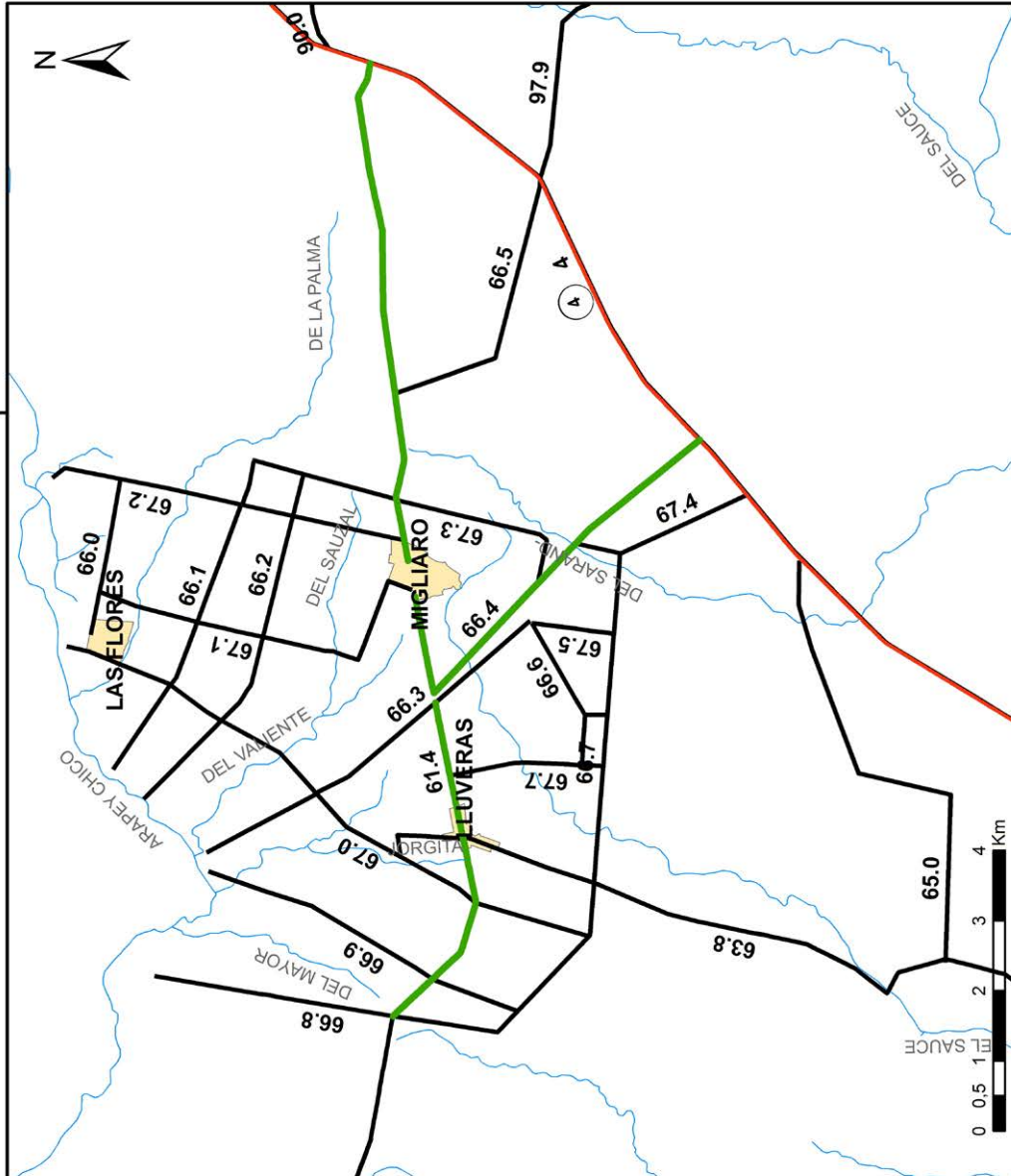
Localización en el Departamento



Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año: 2018



Referencias

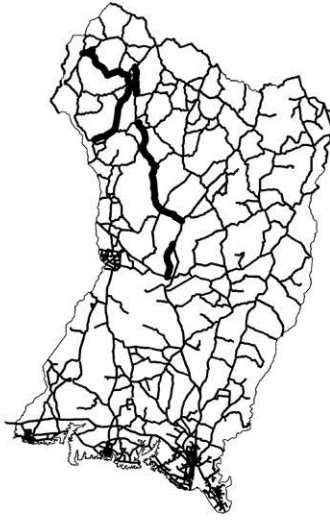
- Intervención en pavimento
- Rutas nacionales
- Intervención en obras hidráulicas
- Cursos de agua
- Caminos departamentales
- Localidades

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

Ruta 31 - Cayetano Fernández

Categoría	Media
Prioridad en taller	Alta
Longitud	18.4 km
Tramos que comprende	81.9 – 81.8 – 82.2 (parcial) – 83.8 – 81.7 (parcial) – 91.6 – 90.4 – 90.5 (parcial)
Monto total (\$)	62.000.000
Ejecución estimada	2020 - 2021
Descripción	Monto (\$)
Obras hidráulicas	62.000.000

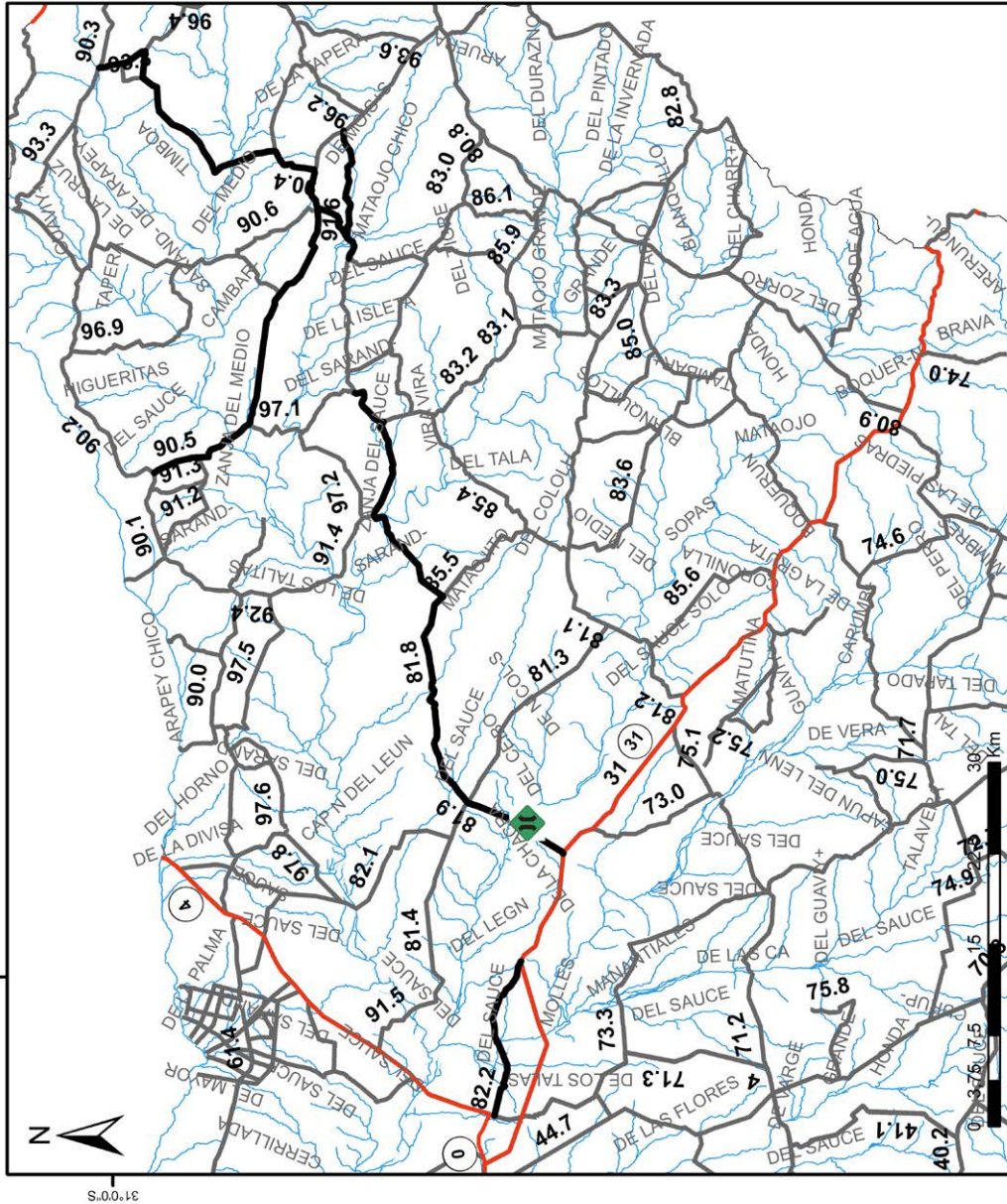
Localización en el Departamento



Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año 2018



Referencias

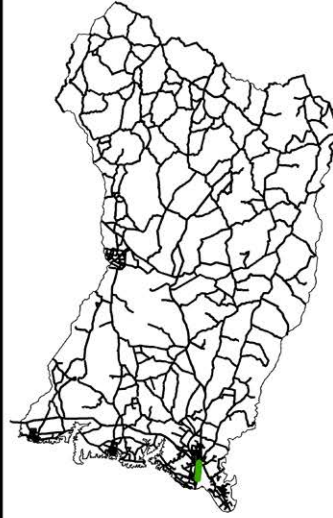
- Intervención en pavimento
- Rutas nacionales
- Intervención en obras hidráulicas
- Cursos de agua
- Caminos departamentales
- Localidades

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

Apolón de Mirbeck

Categoría	Alta
Prioridad en taller	Baja
Longitud	8 km
Tramos que comprende	15.2
Monto total (\$)	27.502.717
Ejecución estimada	2018
Descripción	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	27.502.717

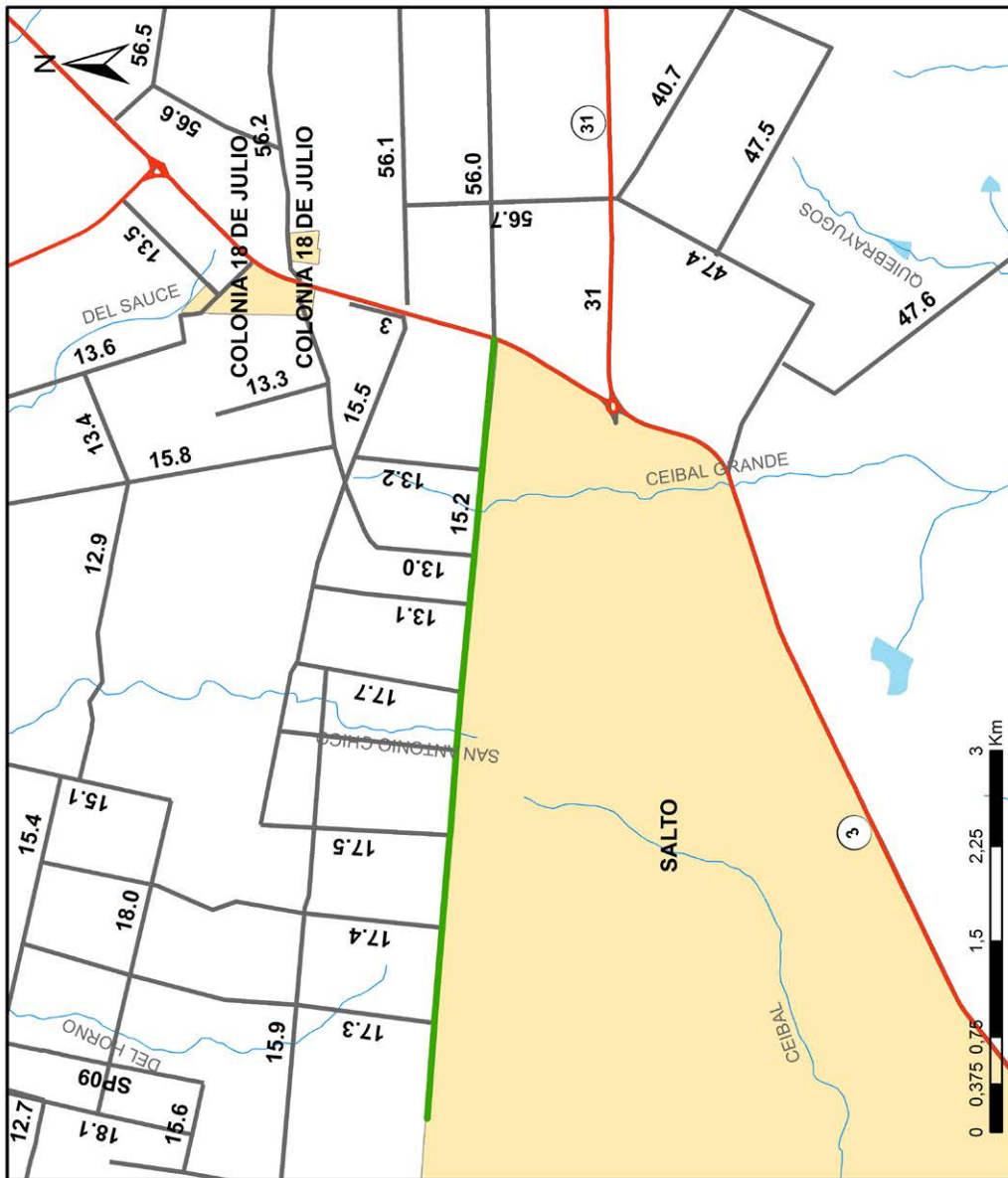
Localización en el Departamento



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

Colonia Lavalleja a Termas de Arapey

Categoría	Alta
Prioridad en taller	Alta
Longitud	66,4 km
Tramos que comprende	61.3 – 61.4
Monto total (\$)	171.429.699
Ejecución estimada	Segundo quinquenio
Descripción	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	171.429.699

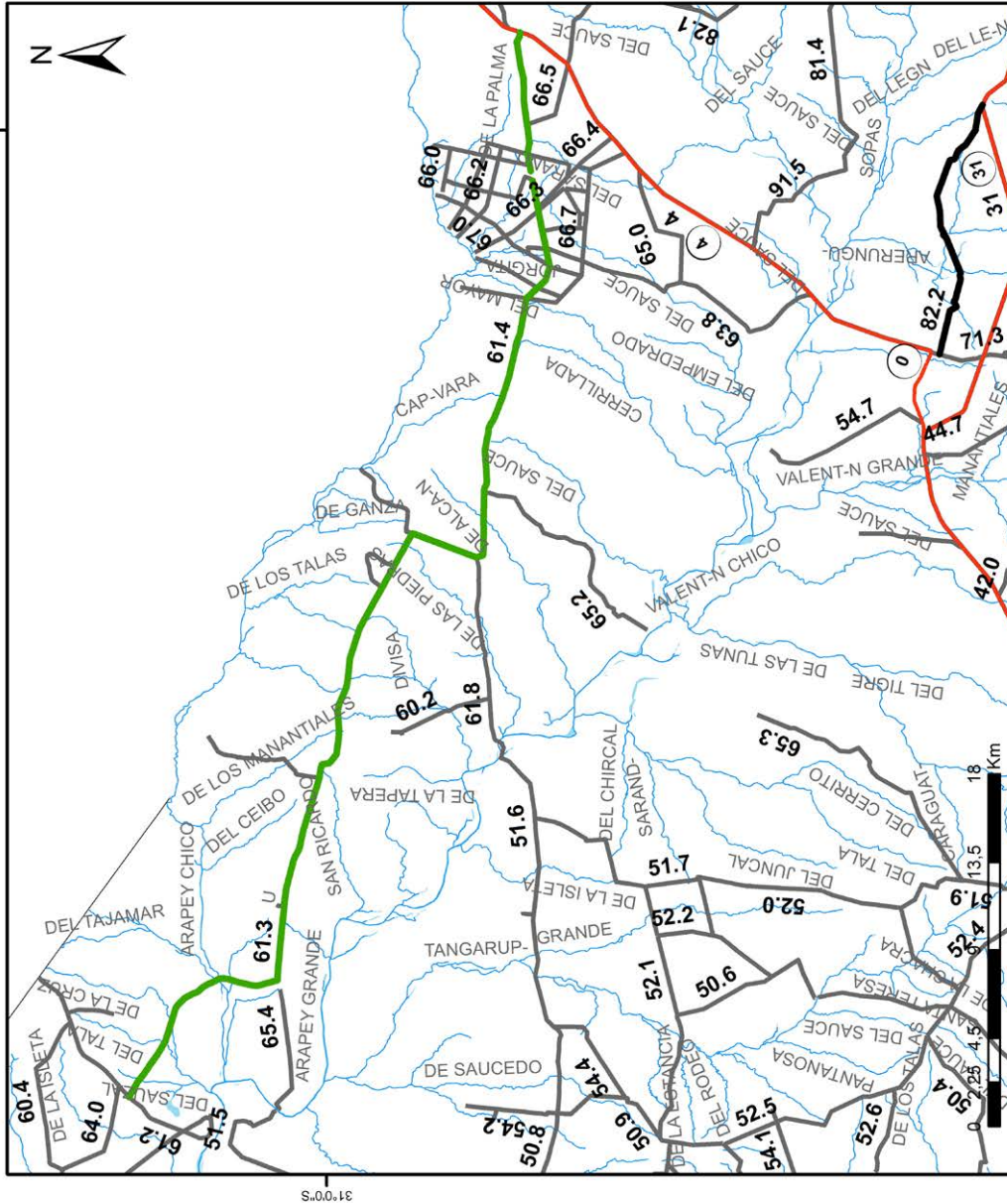
Localización en el Departamento



Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año 2018



Referencias

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

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

Glosario

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

Gráficos, mapas y tablas

Gráfico 1: Fases y momentos de la elaboración del PNCD	11
Gráfico 2: Tasa de crecimiento de la población (por cien) en períodos intercensales 1963-2011	20
Gráfico 3: Evolución de la pobreza medida por ingresos en Salto y total del país (2006-2017)	21
Gráfico 4: Composición sectorial del VAB, Salto y total del país (% , 2011)	28
Mapa 1: Secciones censales de Salto	17
Mapa 2: Población por segmentos censales de Salto.....	18
Mapa 3: Población por secciones censales de Salto.....	19
Mapa 4: Porcentaje de población rural por secciones censales de Salto	20
Mapa 5: Tasa media anual de crecimiento intercensal (1996-2011) según sección censal.....	21
Mapa 6: Porcentaje de hogares sin NBI por secciones censales de Salto.....	23
Mapa 7: Porcentaje de hogares con al menos tres NBI por secciones censales de Salto	23
Mapa 8: Centros educativos en el departamento de Salto	26
Mapa 9: Centros de salud en el departamento de Salto	27
Mapa 10: Municipios de Salto.....	30
Mapa 11: Red vial de Salto	31
Mapa 12: Red de rutas nacionales y caminería rural en el entorno de la ciudad de Salto.....	32
Mapa 13: Caminería rural en zona adyacente a Constitución	32
Mapa 14: Caminería rural en zona adyacente a la localidad de Belén	33
Mapa 15: Red vial en el entorno de la localidad de Pueblo Lavalleja.....	34
Mapa 16: Producción de granos en Salto (toneladas anuales/sección policial).....	35
Mapa 17: Producción de ganado en Salto (toneladas anuales/sección policial).....	35
Mapa 18: Producción hortofrutícola en Salto (toneladas anuales/sección policial)	36
Mapa 19: Ejemplo de restricciones de circulación en caminería rural de Salto	37
Mapa 20: Categoría de caminos de Salto	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 secciones censales de Salto y tasa anual de crecimiento.....	18
Tabla 4: Población por sexo y tramos de edad de Salto según localidades censales.....	19
Tabla 5: Tasa de crecimiento de la población (por cien) en períodos intercensales 1975-2011.....	20
Tabla 6: Evolución de la pobreza medida por ingresos, Salto y total del país.....	21
Tabla 7: Índice de Gini, Salto y total del país 2006-2013	22
Tabla 8: Porcentaje de hogares por cantidad de NBI	22
Tabla 9: Principales indicadores de educación según sección censal de Salto	24
Tabla 10: Principales indicadores de educación según localidad censal y área rural de Salto	25
Tabla 11: Jóvenes de entre 14 y 24 años que no estudian ni trabajan	26
Tabla 12: Afiliados al Sistema Nacional Integrado de Salud en Salto	26
Tabla 13: Porcentaje de población en cada sub-sistema de prestación de servicios de salud	26
Tabla 14: Composición sectorial del VAB 2011	28
Tabla 15: Capital humano de Salto (indicadores)	29
Tabla 16: Capital social e institucional de Salto (indicadores)	29
Tabla 17: Municipios, población y alcaldes	30
Tabla 18: Principales indicadores de red de caminería rural de Salto	31
Tabla 19: Líneas de ómnibus de Salto que usan caminería rural y tramos que conectan	34
Tabla 20: Fondos para caminería rural, montos anuales (en \$) asignados para el año 2017	37
Tabla 21: Categorización de la red vial departamental.....	38
Tabla 22: Prioridades surgidas del taller.....	41
Tabla 23: Plan de intervenciones en la red vial departamental.....	43
Tabla 24: Cronograma de inversiones 2018-2027	43



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