



# CAMINOS QUE CONECTAN

*Un programa nacional de apoyo a la caminería departamental*

## PROGRAMA VIAL DEPARTAMENTAL FLORIDA

Julio 2018

## CAPÍTULO 1

### **1. Marco General del Plan Nacional de Caminería Departamental**

#### **1.1 Fundamentación**

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

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

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

Para responder a estos factores de presión sobre la vialidad rural, el GdU y los GGDD pretenden implementar una nueva estrategia de gestión de esta que permita rehabilitar la infraestructura y garantizar su conservación.

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

En el marco de estas estrategias Programa Vial Departamental (PVD) se plantea como una herramienta de planificación para la gestión de la red vial departamental, articulando el estado de la misma en un momento dado y la propuesta de mejoramiento a las situaciones encontradas. Esta iniciativa identificará las demandas de intervención y/o ampliación de la red existente, bajo una metodología participativa y técnica que contemple la priorización de las intervenciones en función de su importancia relativa en el desarrollo departamental y nacional, de acuerdo con los flujos de personas y mercancías que por ella circulen.

#### **1.2 Objetivos del Plan Nacional de Caminería Departamental**

El objetivo general del PNCD es fortalecer la gestión de la vialidad rural, con el fin de avanzar de una lógica sectorial a una territorial, lo que conlleva la articulación sistémica de las diferentes líneas de acción para cada una de las dimensiones del

desarrollo. Esto no sólo implica ordenar los instrumentos de política o crear nuevos, sino fundamentalmente integrarlos en una estrategia de cambio de gestión de mediano y largo plazo, que avance hacia la producción de políticas contextualizadas de intervención en la red vial, es decir diferenciadas territorialmente.

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

### **1.3 Metodología para el diseño del Plan Nacional de Caminería Departamental**

#### ***1.3.1 Estrategia Global***

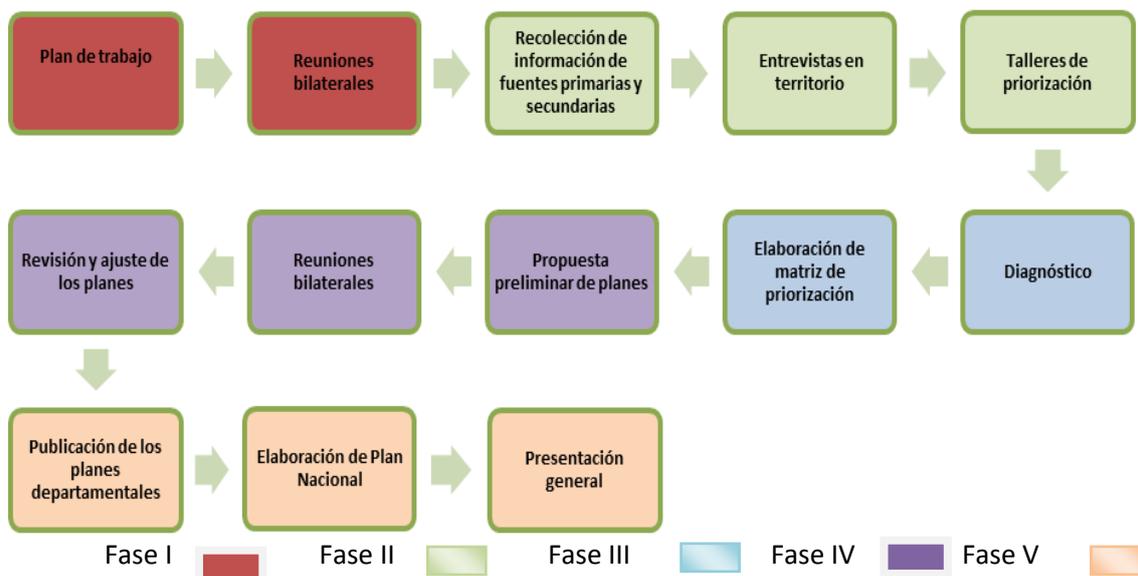
El enfoque que orienta este programa es participativo, se implementa a través de diferentes instancias que tienen como objetivo recibir los aportes y lograr el involucramiento de actores relevantes del sector público, privado y de la sociedad civil. Esto comprende una serie de herramientas tendientes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

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

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

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

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



Fuente: elaboración propia

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

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

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

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

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

- básicas) y espaciales (tipo de puntos que conecta el camino, existencia de transporte colectivo y acceso a lugares de interés turísticos).
- b. Talleres de priorización: constituyen instancias participativas con actores vinculados al medio rural (productores agropecuarios, empresas, organismos de gobierno nacional, departamental y municipal, comisiones de fomento rural, asociaciones de mujeres rurales, entre otros). El objetivo de estos es complementar la caracterización de la red vial departamental hecha a partir de datos secundarios, identificar el grado en que la misma cumple sus principales funciones y seleccionar intervenciones que pueden contribuir a la mejora de la red.
  - c. Entrevistas en profundidad: estuvieron destinadas a conocer las percepciones de usuarios intensivos de la caminería departamental (empresas, asociaciones de productores, mujeres rurales, agentes educativos, organismos de gobierno) sobre las necesidades de la red vial y las demandas en la materia en su sector de actividad. Además, favorece la participación de estos en el taller con conocimiento previo de las dinámicas y de la información que podrían proveer para potenciar sus conclusiones.

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

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

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

### **1.3.2 Metodología para la categorización de la red vial departamental.**

El PNCD es una herramienta de planificación estratégica orientado al desarrollo de la infraestructura de caminería rural del país y de cada departamento en particular. Se instrumenta a través de la elaboración de alternativas y propuestas de intervención, y

de una adecuada gestión de la red, de modo de asegurar un adecuado uso de los recursos disponibles

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

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

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

**D1 – Dimensión social:** Mide el peso de variables demográficas, de desigualdad social y de accesibilidad a servicios básicos de educación y salud. Dentro de esta dimensión se definen tres indicadores:

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

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

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

Una vez calculados los 3 indicadores, se normalizan y se obtiene el índice de la dimensión social, ponderando en proporciones iguales:

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

**D2 – Dimensión espacial:** Evalúa el grado de articulación del camino dentro del territorio. En esta dimensión se analizan tres aspectos:

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

**I 2.2 – Turismo:** Considera si el camino pasa o llega a un punto de interés turístico, se define como porcentaje de puntos de interés turísticos del departamento que se

encuentran sobre el camino en relación con el total de puntos de interés turístico del departamento, que se encuentran sobre caminos rurales.

**I2.3 – Transporte Público:** Valora si por el camino circulan vehículos que brindan servicios de transporte colectivo regular, y su frecuencia (incluye ómnibus de líneas habilitadas, camionetas de uso educativo, transportes colectivos de trabajadores).

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

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

**D3 – Dimensión económica:** Considera la importancia económica del camino teniendo en cuenta la carga de producción que transita por él.

El cálculo se realiza por separado para cadena productiva:

I3.1A – producción de granos

I3.1B – producción ganadera

I3.1C – producción de madera

I3.1D - producción de frutas y hortalizas

I3.1E – producción de leche

I3.1F – otros

**I3.1i** – A cada camino se le asigna la producción generada en el área conformada por los puntos que tiene a ese camino como el más cercano, en las cadenas madereras, de granos, láctea, ganadera y hortifrutícola. Se supone una distribución uniforme de la producción en cada sección policial.<sup>1</sup>

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

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

---

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

representatividad, cobertura geográfica, confiabilidad y comparabilidad a nivel departamental.

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

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

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

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

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

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

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

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

#### *1.3.3.1 Estrategias de intervención*

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

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

- a. **Mantenimiento ordinario:** conjunto de tareas destinadas a la conservación permanente de pavimentos, infraestructuras de drenaje, señalización y faja pública, con el fin de mantener las condiciones óptimas para la transitabilidad de la vía.
- b. **Mantenimiento extraordinario:** actividades de conservación destinadas principalmente a recuperar deterioros de la capa de rodadura ocasionados por el tránsito y por fenómenos climáticos. Incluye la construcción de algunas obras menores de drenaje y de protección, faltantes en la vía.
- c. **Rehabilitación:** actividades que tienen por objeto reconstruir o recuperar las condiciones iniciales de la vía, de manera que se cumplan las especificaciones técnicas con las que fue diseñada. Incluye reconstrucción de obras de drenaje, recuperación de capas de rodadura, reconstrucción de pavimentos entre otras.
- d. **Mejoramiento:** consiste en el cambio de especificaciones y dimensiones de la vía o infraestructuras de drenaje, que permitan una adecuación a los niveles de servicio requeridos por el tránsito actual y proyectado. Como ser ampliaciones de calzada, rectificaciones de trazado, construcción de obras de drenaje, construcción de estructuras de pavimento superior, estabilización de pavimentos granulares, tratamientos superficiales.
- e. **Obras nuevas:** construcción de infraestructuras no existentes, en particular apertura de nuevos caminos y construcción de obras de arte.

Para las intervenciones de rehabilitación, mejoramiento y obras nuevas, el PNCD define alternativas tipo<sup>2</sup> de estructuras de pavimento, que son evaluadas para diferentes combinaciones de tránsitos y tipos de subrasantes. También se identifican para cada una de las alternativas, tareas tipo de conservación y rangos de costos promedio de inversión y mantenimiento anual por kilómetro.

### *1.3.3.2 Criterios para definir intervenciones posibles.*

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 tránsitos y se calculan

---

<sup>2</sup> Ver Anexo técnico.

los beneficios y la rentabilidad socioeconómica, con el fin de determinar umbrales de rentabilidad para cada una de las alternativas.

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

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

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

**Tabla 1.3.c Parámetros de cálculo de TPDA**

<b>GENERADOR/ ATRACTOR</b>	<b>INDICAD OR FUENTE</b>	<b>PARÁMETROS PARA CÁLCULO</b>	<b>ORIGEN DEL DATO</b>	<b>TIPO DE VEHÍCULO</b>
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	-	-	Generador/	Liviano/Pesado

particulares			Atractor	
--------------	--	--	----------	--

### 1.3.4 Política de asignaciones de recursos económicos

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

**Tabla 1.3.d Fuentes de financiamiento de vialidad rural**

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

Los montos específicos para cada departamento se exponen más adelante.

### 1.3.5 Políticas generales de atención a la red vial

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

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

Podrá también realizar contratos de tipo rehabilitación y mantenimiento (CREMA) o de mantenimiento por estándares, con el fin de asegurar el nivel de servicio en alguna

porción de la red, durante un período de tiempo determinado. Este tipo de contrato permitirá asegurar un flujo de ingresos que favorecerá la sostenibilidad a empresas medianas y pequeñas de escala regional con capacidad de ejecutar obras viales.

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

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

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

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

## 2.5 Florida

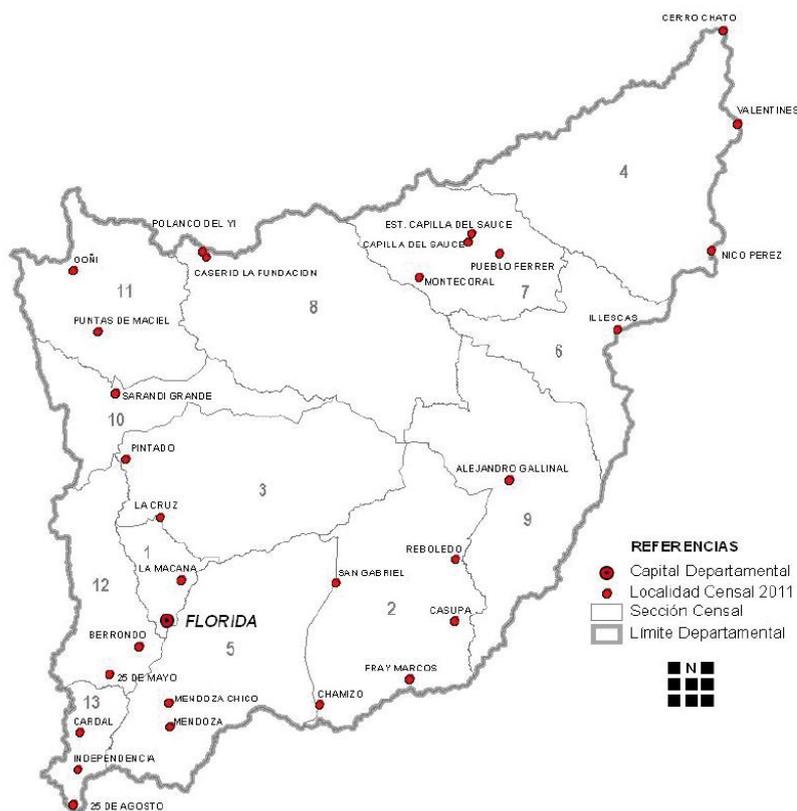
### 2.5.1 Caracterización general

#### 2.5.1.1 Caracterización demográfica

El departamento de Florida se encuentra en el sector centro meridional del Uruguay, limitando con los departamentos de Durazno (al norte), Canelones (al sur), Lavalleja (al este), Treinta y Tres (al noreste) y al oeste con San José y Flores. Tiene una superficie de 10.417 Km<sup>2</sup> y según el censo de año 2011, Florida cuenta con una población de 67.047 habitantes. La tasa de crecimiento de la población muestra cifras negativas en el último período inter censal (2004- 2011).

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

Mapa 2.5.a: Secciones censales de Florida



Fuente: INE-MIDES-UNPFA (2015)

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

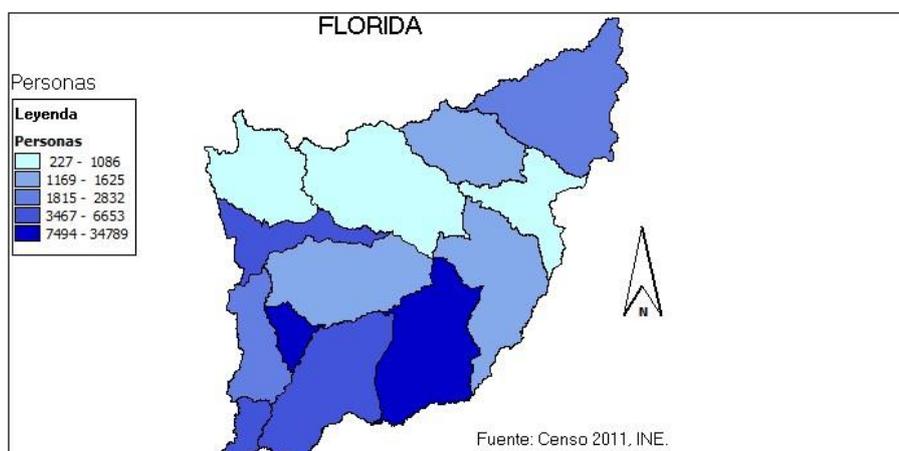
Tabla 2.5.a: Población por sexo y tramos de edad de Florida según sección censal.  
localidad censal y área rural, Florida

Localidad	Hombres 0 a 14 años	Mujeres 0 a 14 años	Hombres 15 a 64 años	Mujeres 15 a 64 años	Hombres 65 años y más	Mujeres 65 años y más
<b>Total Deptal.</b>	7727	7312	20682	20874	4481	5899
<b>Sección Censal 1</b>	4034	3711	10469	11267	2052	3084
<b>Sección Censal 2</b>	783	752	2294	2240	651	774
<b>Sección Censal 3</b>	204	172	555	464	119	111
<b>Sección Censal 4</b>	224	216	558	535	128	154
<b>Sección Censal 5</b>	476	394	1194	1045	197	161
<b>Sección Censal 6</b>	26	27	75	55	25	19
<b>Sección Censal 7</b>	153	124	354	338	98	102
<b>Sección Censal 8</b>	49	49	212	142	27	11
<b>Sección Censal 9</b>	217	206	465	444	94	102
<b>Sección Censal 10</b>	683	652	2043	2001	543	731
<b>Sección Censal 11</b>	131	123	368	311	87	66
<b>Sección Censal 12</b>	308	340	890	851	206	237
<b>Sección Censal 13</b>	439	446	1205	1181	254	347
<b>Localidades censales</b>						
<b>Alejandro Gallinal</b>	195	183	408	398	84	89
<b>Berrondo</b>	23	22	56	53	6	6
<b>Capilla del Sauce</b>	117	99	236	254	59	70
<b>Cardal</b>	110	126	347	369	102	148
<b>Casupá</b>	229	253	694	726	213	287
<b>Cerro Chato</b>	54	59	113	113	30	40
<b>Chamizo</b>	62	47	148	142	60	81
<b>Florida</b>	3896	3686	10084	10945	1971	3011
<b>Fray Marcos</b>	238	242	698	731	214	275
<b>Goñi</b>	29	33	72	71	21	20
<b>Illescas</b>	8	14	22	22	9	8
<b>Independencia</b>	46	38	123	126	25	38
<b>La Cruz</b>	103	84	214	217	64	65
<b>La Macana</b>	13	15	33	28	0	2
<b>Mendoza</b>	92	65	241	230	53	49
<b>Mendoza Chico</b>	85	77	269	268	50	61
<b>Montecoral</b>	6	3	14	10	7	11
<b>Nico Pérez</b>	125	125	310	320	62	88
<b>Pintado</b>	25	14	42	53	16	20
<b>Puntas de Maciel</b>	16	23	57	39	12	13
<b>Reboledo</b>	56	40	94	90	29	33
<b>San Gabriel</b>	31	25	59	55	2	0
<b>Sarandí Grande</b>	626	598	1841	1852	506	697
<b>25 de Agosto</b>	227	228	580	568	99	147
<b>25 de Mayo</b>	174	203	552	557	157	209
<b>Localidades menores</b>	13	12	42	44	13	15
<b>Rural</b>	1128	998	3333	2583	617	416

Fuente: INE-MIDES-UNPFA (2015)

La distribución de la población por sexo y tramos de edad muestra, al igual que el resto del país una leve feminización de la población en los tramos más altos de edad.

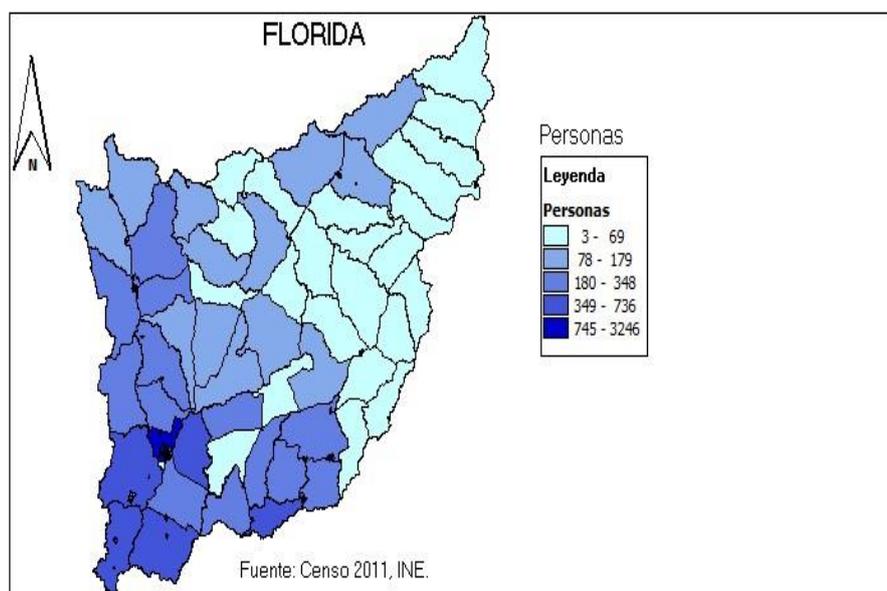
**Mapa 2.5.b: Población por secciones censales de Florida**



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

Si observamos a nivel de segmentos censales, podemos apreciar como claramente el noreste del departamento presenta las áreas menos pobladas, con ningún segmento que supere los 200 habitantes, y una clara mayoría de aquellos con población inferior a 100 personas (secciones censales 9, 8, 6 y 4). Son estas cuatro las de menor crecimiento promedio anual en el último período intercensal, con tasas negativas. Todas las secciones tienen este comportamiento, salvo la 1 y la 10, con promedios apenas por encima del cero (0.38 y 0.11 respectivamente).

**Mapa 2.5.c: Población por segmentos censales de Florida**



**Fuente: Elaboración propia en base a datos de 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 siguiente tabla lo muestra

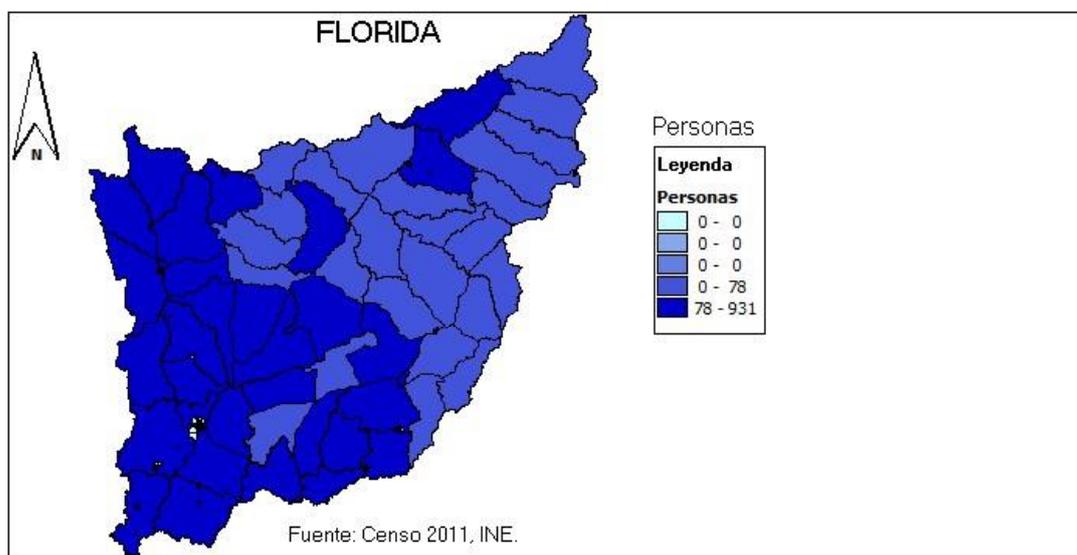
Tabla 2.5.b: Población por sexo y edad

Población total por sexo y edad 2011			
Edad	Mujeres	Hombres	Total
0 a 14	7.313	7.728	15.041
15 a 24	4.751	5.022	9.773
25 a 44	8.651	8.556	17.207
45 a 64	7.481	7.162	14.643
65 y más	5.899	4.484	10.383
Total	34.095	32.952	67.047

Fuente: OTU - OPP (2017)

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

Mapa 2.5.d: Población por segmentos censales de área rural de Florida



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

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

**Tabla 2.5.c: Tasa de crecimiento de la población (por cien) en períodos intercensales (1963 – 2011) del departamento de Florida y total del país**

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

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

A diferencia del resto del país, el departamento de Florida se muestra cifras negativas en más de un período inter censal. De estos, es en el correspondiente al período 2004- 2011, donde vemos la tasa de crecimiento negativo más alto desde 1963.

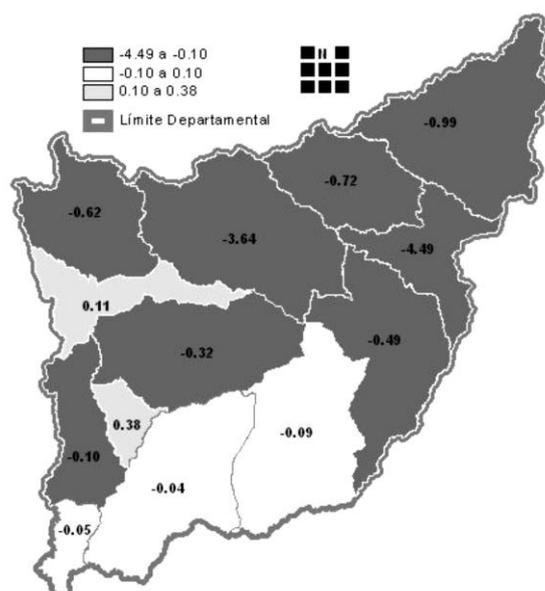
**Tabla 2.5.d: Población censada en los últimos dos censos y Tasa anual media de crecimiento (por cien) Total país/Departamento de Florida**

	Población censada (Censo 2004 Fase I)	Población censada (Censo 2004 Fase II)	Población contabilizada (corregida/Censo 2011)	Tasa de Crecimiento Intercensal 2004/2011
Total, País	3.241.003	3.252.091	2.286.314	0.19
Florida	68.181	67.040	67.048	- 0,23

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

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

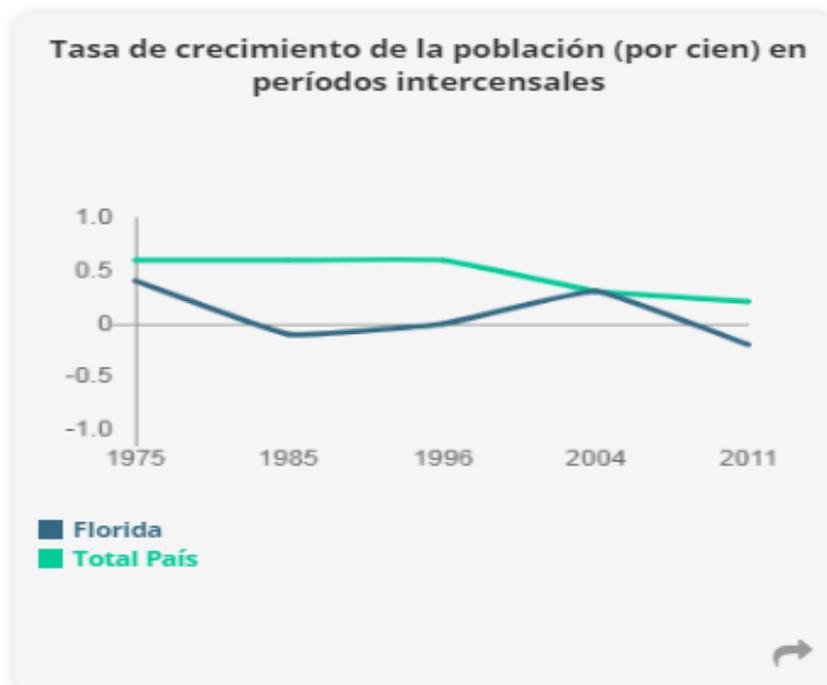
**Mapa 2.5.e: Tasa media anual de crecimiento intercensal (1996-2011) según sección censal, Florida**



Fuente: INE- MIDES- UNFPA (2015)

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

**Gráfico 2.5.a: Tasa de crecimiento de la población en períodos intercensales (1995 -2011)**



Fuente: OTU, OPP (2017)

### 2.5.1.2 Caracterización social

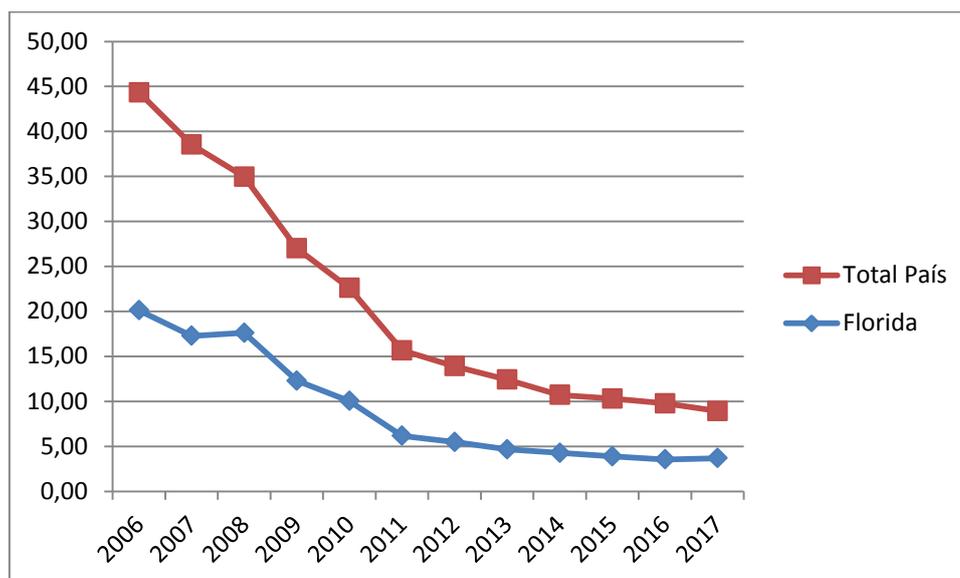
Desde el año 2006, la cantidad de hogares que se encuentran bajo la línea de pobreza han descendido en el departamento de Florida, al igual que en la totalidad del país. Según la Encuesta Continua de Hogares, en 2017 el 3,7% de los hogares de Florida se encontraban por debajo de la línea de pobreza,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

**Tabla 2.5.e: Hogares en situación de pobreza (%), período 2006-2017, Florida/Total del país**

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

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

**Gráfico 2.5.b: Hogares en situación de pobreza (%), período 2006-2017, Florida/Total del país**



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

En lo que refiere a la medición de la desigualdad, el índice de Gini muestra valores inferiores al total del país, característica estable a lo largo del tiempo. La última medición registra un valor de 0.35 para Florida y 0.38 para el país (OTU, 2018).

**Tabla 2.5.f: Índice de Gini, Florida y total del país 2006-2013**

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

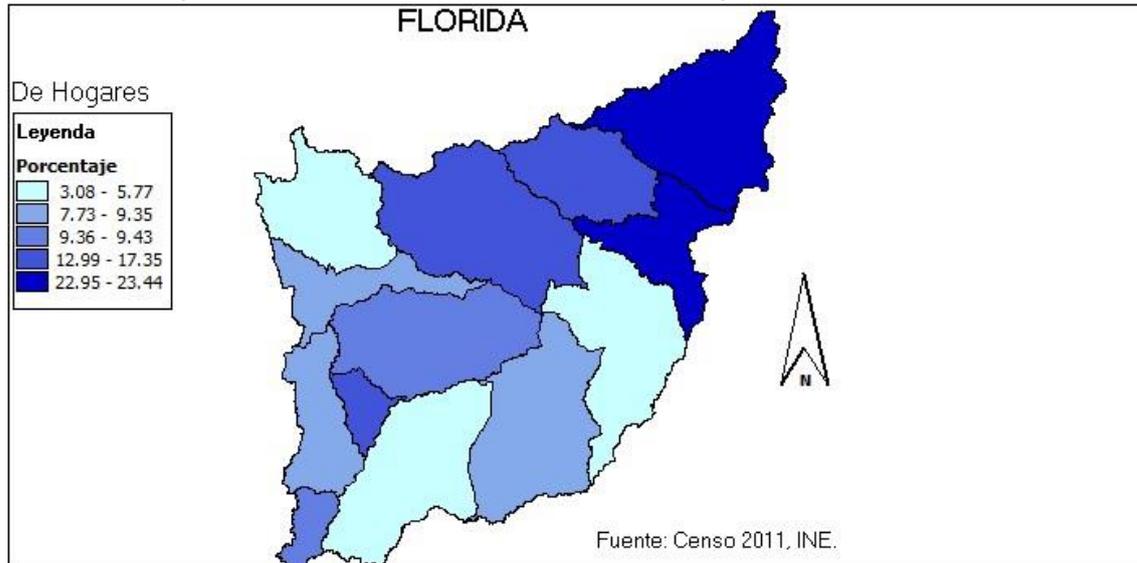
**Fuente: Elaboración propia en base a datos de OTU – OPP (2018)**

Si medimos la pobreza por el nivel de satisfacción de necesidades básicas, según datos del Censo 2011, el 32,2% de las personas tenía ese año al menos una NBI, lo que lo posiciona como uno de los departamentos con menores porcentajes en el país. En relación con los servicios básicos de los hogares, el 36,4% carece de conexión a red general en la evacuación del sistema sanitario. El 0,4% de los hogares no tiene energía eléctrica para iluminar. Por otro lado, el 14,4% de los hogares no tiene conexión a la red de distribución general que garantice el acceso al servicio de agua potable para beber o cocinar, Florida es el departamento con mayor porcentaje en este indicador. (OTU, 2017).

Si focalizamos en el área rural del departamento podemos ver que los porcentajes mayores de hogares con al menos 3 NBI se verifican en el este y norte del departamento y en entorno de la capital departamental.

El siguiente mapa muestra la población rural del departamento de Florida con al menos 3 NBI por secciones censales.

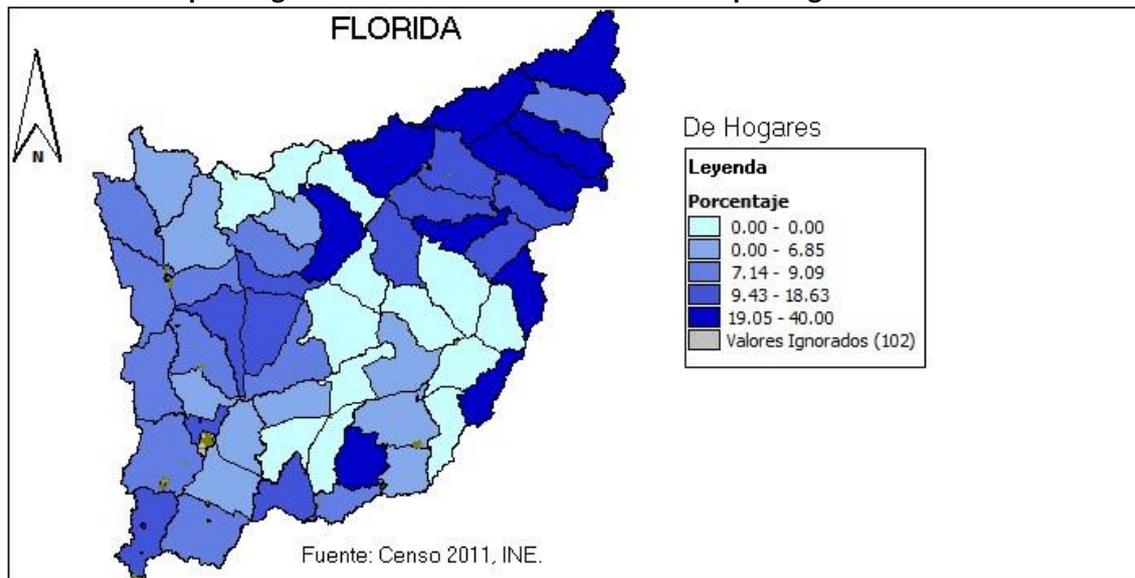
Mapa 2.5.f: Población rural con al menos 3 NBI por secciones censales



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

Si miramos más de cerca, por segmentos censales, veremos que los hogares rurales con al menos 3 NBI se distribuyen en el este y norte del departamento y en algunos del sur.

Mapa 2.5.g: Población rural con al menos 3 NBI por segmentos censales



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

Para analizar el nivel educativo de la población del departamento tomaremos los indicadores relevados por el INE en el Censo de 2011.

Tasa de analfabetismo en personas de 15 años o más: este indicador muestra que el total departamental es de 2,0. El valor más alto se da en la sección 6 (Illescas, 4.0) y el más bajo en la 1 (Florida, 1.6) Algunas localidades de Cerro chato, con un valor de 5,5 y Goñi con 6,5, tienen tasas muy por encima de la media departamental. Por otro lado, las localidades de La Macana (0) y Puntas de Maciel (0,8) registran valores muy por debajo de la misma. En el medio rural el promedio es 2.1

Promedio de años de escolarización en personas de 25 años y más: el promedio departamental es de 8 años, solamente superado por la sección 1 (8.8). La sección 6 registra el valor más bajo (5.9), y el área rural 7.2 (dentro de un contexto departamental de baja dispersión de los valores). La mayoría de las localidades mantienen valores entorno a esa media, a excepción de Pintado que registra un promedio de 5,2 años, Puntas de Maciel con un promedio de 5,9 años, y en su conjunto las localidades de menos de 1.000 habitantes que registran un promedio de 5,2 años.

Promedio de años de educación (personas de 25 a 29 años) El valor del total departamental es de 9,4 años y nuevamente los mejores y peores comportamientos del indicador se dan en las secciones 1 y 6 respectivamente. La localidad que se encuentra por debajo de este valor es La Macana, con un promedio de 6,2 años. En el área rural el valor llega a 8.5.

**Tabla 2.5.g: Principales indicadores de educación según sección censal, Florida**

	Tasa analfabetismo (personas de 15 años y más)	Promedio de años de educación (personas de 25 años y más)	Promedio de años de educación (personas de 25 a 29 años)	% personas de 15 años y más con al menos Primaria completa	% personas de 18 años y más con al menos Ciclo Básico completo
<b>Total departamental</b>	<b>2,0</b>	<b>8,0</b>	<b>9,4</b>	<b>85,8</b>	<b>44,3</b>
Sección Censal 1	1,6	8,8	9,9	88,9	53,1
Sección Censal 2	2,3	7,1	9,0	82,0	33,5
Sección Censal 3	2,8	6,4	8,2	81,4	22,6
Sección Censal 4	2,8	6,9	8,3	79,1	33,9
Sección Censal 5	2,2	7,5	9,1	85,8	38,9
Sección Censal 6	4,0	5,9	6,3	74,0	19,0
Sección Censal 7	2,7	6,7	8,6	80,6	28,8
Sección Censal 8	2,0	6,8	8,1	87,0	25,1
Sección Censal 9	3,2	6,8	8,6	81,7	31,2
Sección Censal 10	2,0	7,6	9,4	82,3	41,5
Sección Censal 11	2,5	6,9	8,3	81,1	30,1
Sección Censal 12	2,0	7,2	8,7	81,8	35,2
Sección Censal 13	2,5	7,2	8,0	84,4	34,5

Fuente: INE- MIDES- UNFPA (2015)

Personas con 15 años y más con al menos primaria completa: En el departamento de Florida un 85,8 % de las personas con 15 años y más terminaron la escuela primaria. Las localidades que se alejan más de ese promedio son: las localidades menores (70,2%), Goñi (71,2%), y Montecoral (71,4%), repitiéndose la característica descrita en el punto anterior respecto a las secciones censales. El promedio rural apenas se aleja de la media global (84.7%).

**Tabla 2.5.h: Principales indicadores de educación, localidad censal, área rural, y área gestionada por municipios de Florida**

Localidades censales					
Alejandro Gallinal	3,6	6,8	8,5	81,3	31,5
Berrondo	1,7	7,6	6,6	87,6	33,0
Capilla del Sauce	2,7	6,7	8,5	81,3	29,4
Cardal	2,7	7,2	8,9	81,3	36,5
Casupá	2,2	7,4	9,5	82,1	39,7
Cerro Chato	5,1	6,9	9,2	75,0	37,2
Chamizo	2,8	6,7	8,1	75,6	32,1
Florida	1,6	8,8	9,9	89,0	53,7
Fray Marcos	2,4	7,0	9,2	81,7	32,1
Goñi	6,5	5,8	8,8	71,2	23,4
Illescas	1,6	5,7	7,5	67,2	14,0
Independencia	1,0	6,8	7,9	85,9	26,6
La Cruz	3,2	6,2	7,9	78,9	20,4
La Macana	0,0	7,3	6,2	96,8	27,6
Mendoza	2,3	7,2	9,4	83,2	39,2
Mendoza Chico	2,2	7,3	10,2	84,0	39,6
Montecoral	2,4	5,3	NC	71,4	10,5
Nico Pérez	1,2	7,2	8,2	84,6	35,0
Pintado	2,3	5,9	8,6	76,3	18,5
Puntas de Maciel	0,8	5,9	7,1	84,3	15,7
Reboledo	2,8	6,6	8,1	84,6	22,5
San Gabriel	1,7	7,2	9,0	88,8	34,7
Sarandí Grande	2,0	7,6	9,5	82,2	42,2
25 de Agosto	2,7	7,3	7,7	86,3	36,7
25 de Mayo	2,4	7,2	9,2	79,5	36,8
Localidades menores	3,5	5,2	8,0	70,2	13,6
Rural	2,1	7,2	8,5	84,7	32,3
Áreas Gestionadas por Municipios					
Casupá	2,2	7,3	9,4	82,0	39,2
Sarandí Grande	2,1	7,6	9,5	82,1	41,8

Fuente: CPHV2011, INE

Fuente: INE- MIDES- UNFPA (2015)

Personas de 18 años o más con al menos Ciclo Básico completo: Un 44,3% de las personas con 18 años o más de Florida culminaron el Ciclo Básico de Enseñanza

Secundaria. Es en este indicador donde se observa mayor variabilidad a nivel de las secciones y localidades. Todas las secciones censales a excepción de la 1, se ubican por debajo del promedio departamental, en un rango que va desde 19% (sección 6) a 41.5 (sección 10). Las localidades que están muy por debajo de este porcentaje son: Montecoral (10,5%), las localidades menores (13,6%), Puntas de Maciel (15,7%), Pintado (18,5%), La Cruz (20,4%) Goñi (23,4%). En el medio rural el valor del indicador es 32.3.

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

**Tabla 2.5.i: Centros educativos del departamento por niveles (Florida/total país) 2009/2010**

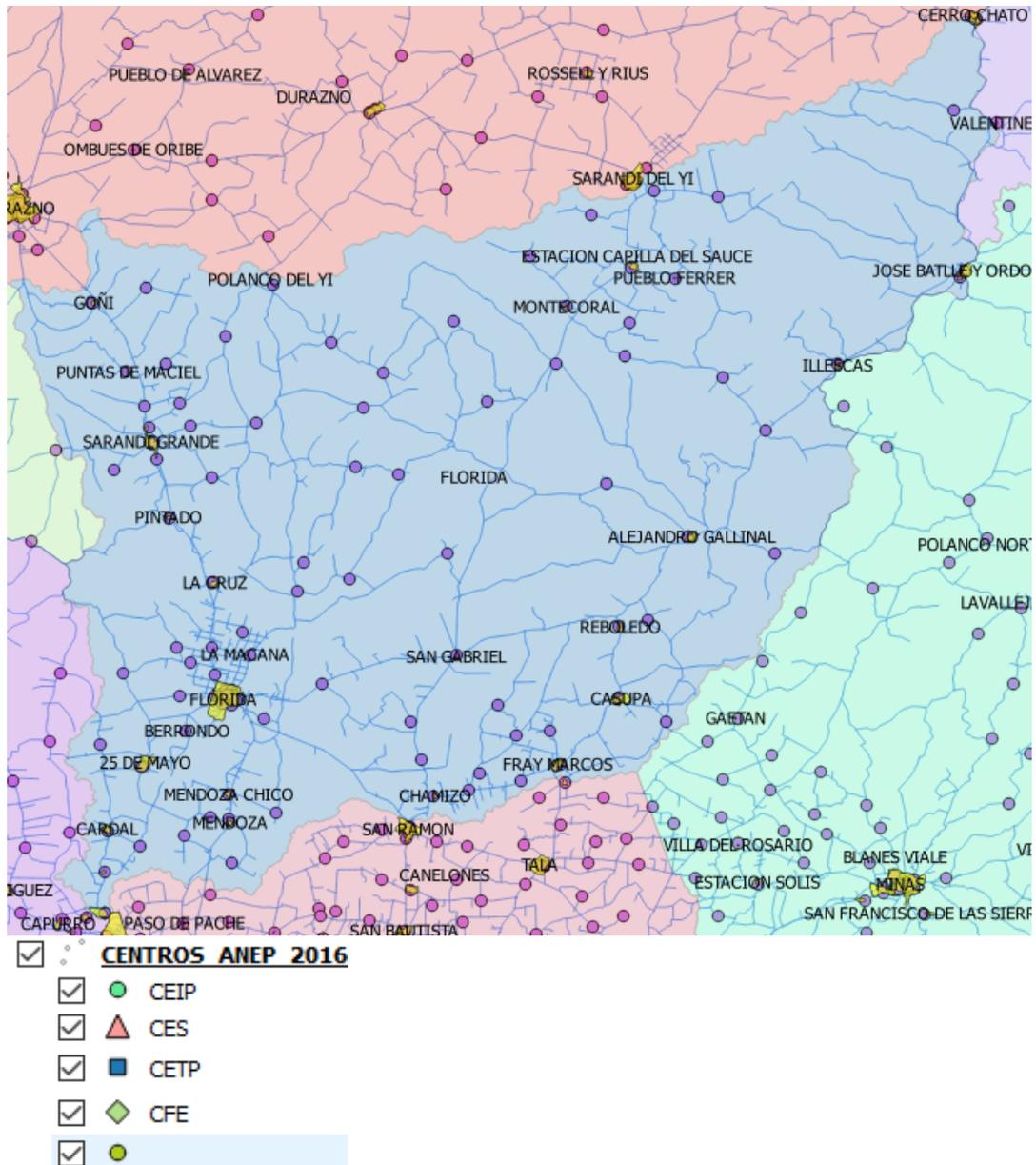
DEPARTAMENTO	PRIMARIA PÚBLICA			PRIMARIA PRIVADA		
	Establecimientos	Maestros	Alumnos	Establecimientos	Maestros	Alumnos
<b>Total, país 2009</b>	2.068 (100%)	14.634 (100%)	28.6092 (100%)	338 (100%)	4.852 (100%)	50.773 (100%)
<b>Florida 2009</b>	101 (4,88%)	391 (0,02%)	6.550 (2,3%)	4 (1,2%)	32 (0,66%)	320 (0,63%)
<b>Total, país 2010</b>	2.067	14.730	27.9445	339	4.658	51.102
<b>Florida 2010</b>	101	393	6.435	4	30	297

**Fuente: Elaboración propia. Datos INE (2014)**

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

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

Mapa 2.5.h: Centros educativos del departamento de Florida.



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

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

**Mapa 2.5.i: centros de atención pública de salud en el departamento de Florida**

Fuente: IDF (2017)

### 2.5.1.3 Caracterización económica del departamento

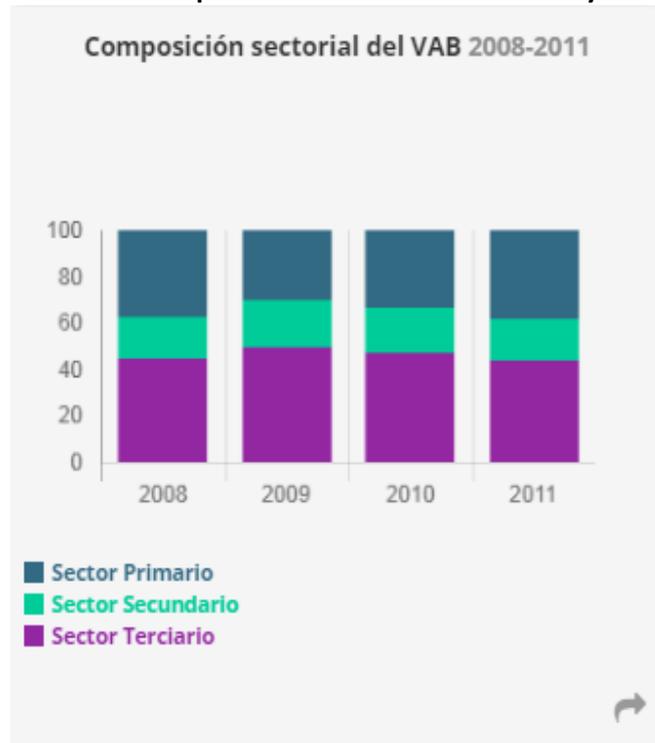
Florida tiene una economía con alta especialización primaria y agroindustrial, con sus relativas actividades en servicios y soporte. Posee la mayor cantidad de población ocupada en los sectores exportadores más dinámicos del país. La actividad lanera, la láctea y los molinos harineros son las principales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

El sector primario aporta un 38,2% al VAB departamental, destacándose la ganadería. El sector terciario concentra 43,9 % del VAB, y la menor participación del sector secundario es de 18,0 % y se concentra en la producción de alimentos y textiles. Se destaca la lechería, y dos de sus principales empresas son CONAPROLE y CLADEMAR.

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

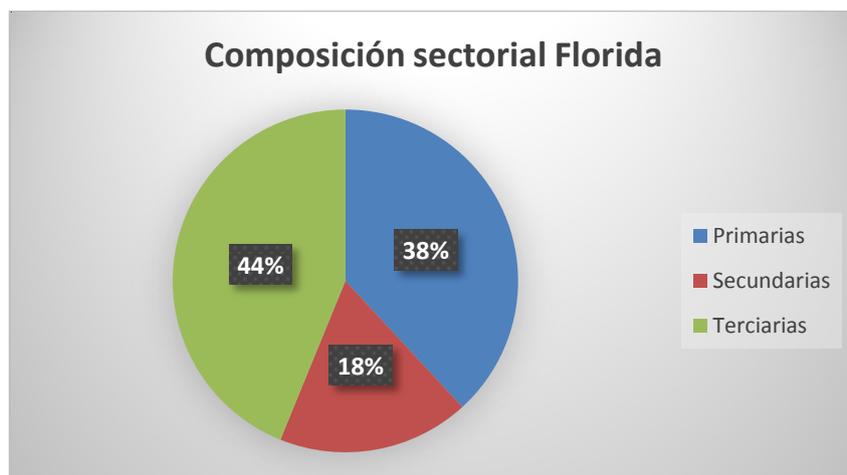
Las siguientes dos gráficas muestran la composición sectorial del VAB y su evolución histórica.

**Gráfico 2.5.c: Composición sectorial del VAB 2011 y evolución**



Fuente: OTU - OPP (2017)

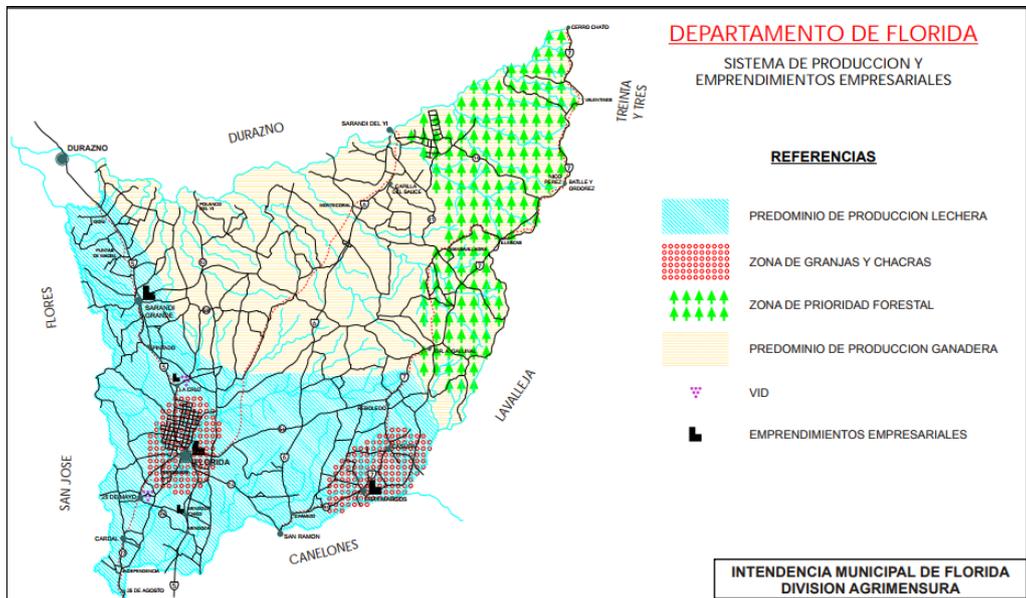
**Gráfico 2.5.d: Composición sectorial del VAB departamento de Florida (2011)**



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

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

**Mapa 2.5.j: Regiones de Florida por sectores de producción y emprendimientos empresariales**



Fuente: IDF (2017)

En cuanto a las dotaciones de capital humano, según el estudio de Rodríguez Miranda (2012), Florida ocupa en lugar 16º en cuanto al capital humano básico, y 9º en especializado.

**Tabla 2.5.j: Capital humano de Florida (indicadores)**

Indicadores de capital humano	Valores
<b>Básico:</b>	KHb =0.66 (máx. teórico 1)
<b>Especializado:</b>	KhE1=38. x mil hab. (terciaria) KHe2= 31.4 x mil hab.(técnica) KHe3=1.5 x mil hab.(ciencias “duras”)

Fuente: Rodríguez Miranda (2014)

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

Tabla 2.5.k: Capital social e institucional de Florida (indicadores)

Indicadores	Valor
<b>Gre.</b>	9,4%
<b>CDE</b>	5,4 por mil habitantes
<b>Pub</b>	1,44 por mil habitantes
<b>Rad</b>	0,07 x 50 km <sup>2</sup>
<b>DKS</b>	0,59

Fuente: Rodríguez Miranda (2014)

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

Entre las propuestas existentes se destacan:

**Turismo Gourmet:** Florida reivindica ser el lugar de origen de la “Pamplona de Ternero” con una receta e historia particular, pero por los pueblos hay varias comidas típicas como el Guiso del Rendimiento de Cerro Chato, el Arroz con Leche de Cardal y la Panadería Criolla de los estudiantes de UTU.

**Complejo Paso Severino:** Parque Vacacional de los funcionarios de OSE con 300 camas, Sala de Convenciones, Salón Comedor, Zoo, piscinas, a orillas de Lago y Presa Paso Severino. Lugar de histórica batalla del Siglo XIX.

**Estancia San Pedro del Timote:** esta estancia turística que cuenta con 2 accesos, uno Ruta 6 Km. 143 y otro por Ruta 7 Km. 142 (Cerro Colorado). Es uno de los cascos de estancia más grandes del país.

**Estancia El Ceibo:** está ubicada en Camino a San Gerónimo Km. 16. Cuenta con servicios para atención a grupos por el día y alojamiento, realizan el traslado desde la Terminal de Ómnibus de Florida.

**Estancia Doña Yita:** su entrada está ubicada en Ruta 6 Km 137.

**Estancia Turística Sueño Alto:** muy cerca de Sarandí Grande con alojamiento, piscina cerrada, vista panorámica, zona recreativa e historias de la Patria Vieja. Ruta 5 km.133.500.

**Estancia Venado Encantado:** ubicada a 10 kms. de Cerro Colorado.

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

#### 2.5.1.4 Caracterización política del departamento

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

Las direcciones de la Intendencia Departamental están a cargo de:

**Tabla 2.5.l: Direcciones de la IDF**

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

Fuente: elaboración propia a partir de datos de la IDF

La junta Departamental de Florida tiene la siguiente representación: 19 ediles del PN, 10 del FA y 2 del PC.

Florida pasó de sus 11 Juntas Locales a 2 municipios en el año 2005 (Sarandí Grande y Casupá) y 3 en la última elección (agrega Fray Marcos), todos del mismo partido que el del gobierno departamental (Partido Nacional).

**Tabla 2.5.m: Municipios por partido, población y alcalde**

Municipio	Población	Alcalde	Alcalde	Partido
<b>Sarandí Grande</b>	6.509	Cayetano Stopingi	Cayetano Stopingi	Partido Nacional
<b>Fray Marcos</b>	3.432	Rubén Fracchia	Rubén Fracchia	Partido Nacional
<b>Casupá</b>	2.228	Luis Oliva	Luis Oliva	Partido Nacional

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

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

## 2.5.2 Caracterización Vial del Departamento

### 2.5.2.1 Descripción de la red

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

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

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

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

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

Para la caminería del departamento podemos estimar los siguientes valores de sus principales indicadores:

**Tabla 2.5.n: Características de la caminería Rural en Florida**

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

Fuente: elaboración propia

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

## Caminería en el entorno de la ciudad de Florida

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

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

**Mapa 2.5.k: Red caminería departamental y nacional en el entorno de la ciudad de Florida**

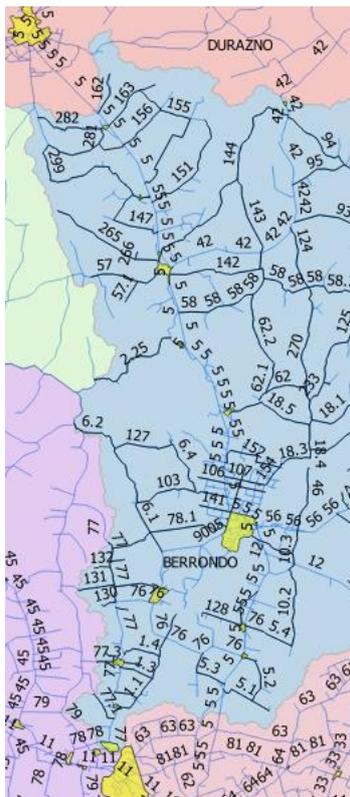


**Fuente: elaboración propia**

## Caminería adyacente al eje de la ruta nacional N° 5

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

**Mapa 2.5.l: Red caminería departamental y nacional en el eje de la ruta nacional N° 5**

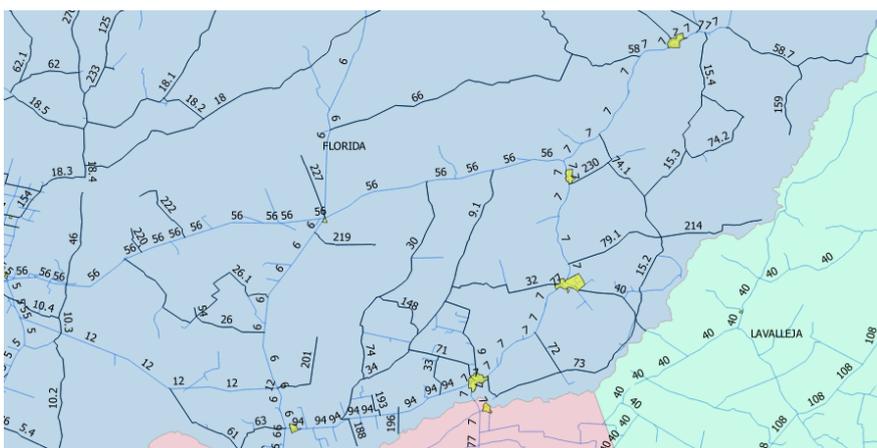


Fuente: elaboración propia

Caminería en la zona sur del departamento

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

**Mapa 2.5.m: caminería en zona sur de Florida**



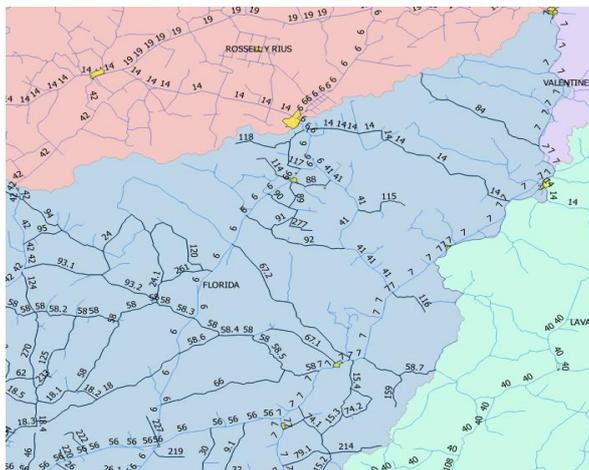
Fuente: elaboración propia

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

### Caminería en la zona noreste de Florida

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

**Mapa 2.5.n: Caminería departamental en la zona central del departamento**



**Fuente: elaboración propia**

#### 2.5.2.3 Caracterización del transporte que usa la caminería departamental

En cuanto a los dos tipos de transporte de pasajeros, el colectivo público tiene una relevancia media para la caminería rural de Florida. En función de lo anterior se estima que son unas doscientas cincuenta personas las que utilizan el servicio diariamente.

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

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

En cuanto al transporte de cargas, las redes de cargas que atraviesan el departamento se articulan en torno a diferentes ejes según el tipo de producción. De esta forma tenemos que:

- La producción de granos del departamento se canaliza a Nueva Palmira por las rutas 6, 5 y 14, además de por los tramos de caminería 58.1, 58.2 y 58.3, mientras que al puerto de Montevideo lo hacen de la misma forma, pero tomando hacia el sur por la ruta 5 en vez de hacia el norte.
- En cuanto a la producción de madera para celulosa, actualmente esta se transporta hacia el puerto de Montevideo por la ruta 7, pero ello podría

modificarse en caso de instalarse una nueva planta de procesamiento en el centro del país.

- La producción de leche tiene como eje la ruta nacional N° 5 donde se encuentra ubicada una planta de Conaprole pocos km al norte de la ciudad de Florida.

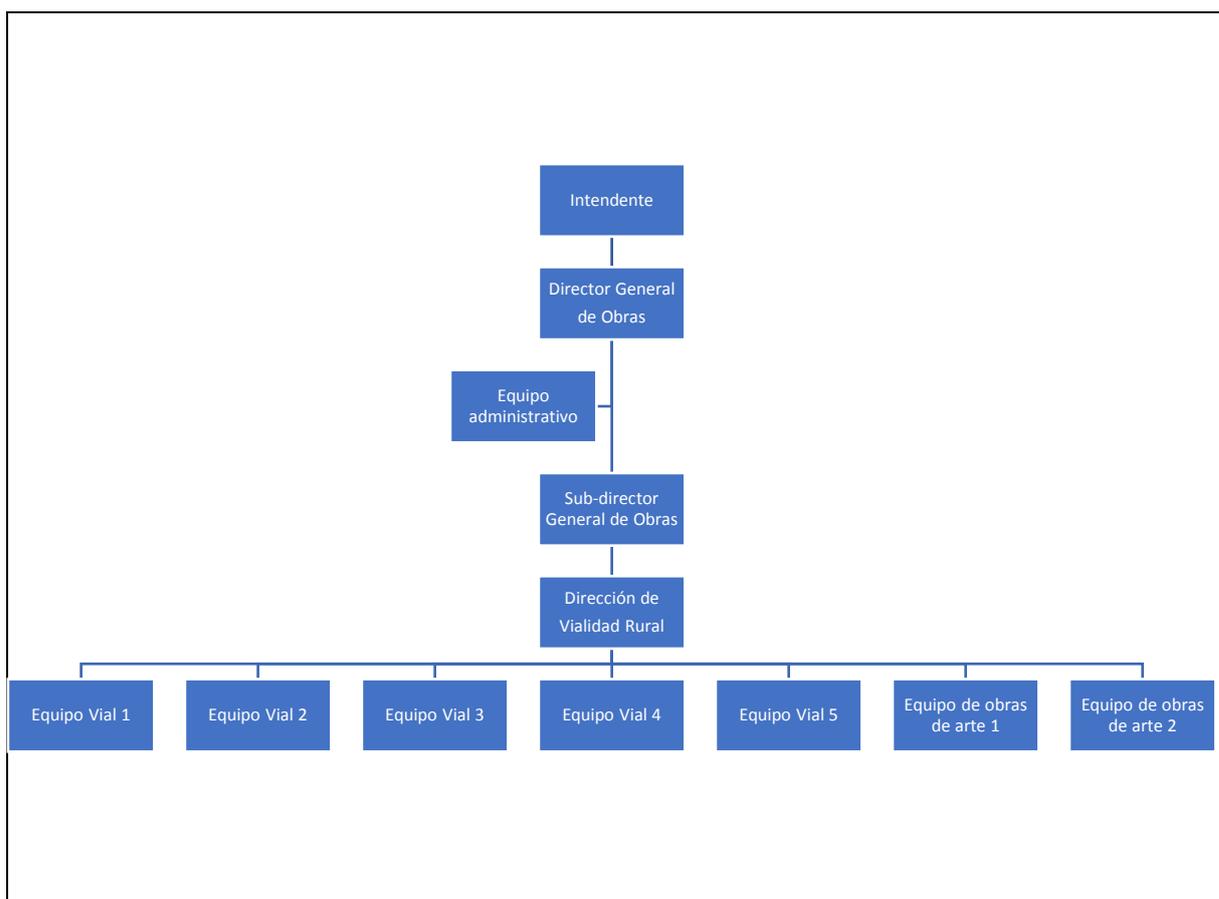
Las rutas mencionadas en el punto anterior son a su vez alimentadas por la red departamental. Para el caso de la silvicultura la producción de este sector es más intensa en la zona este del departamento, acompañando el desarrollo de formaciones geológicas del tipo de arenas y areniscas.

En la siguiente imagen podemos ver la distribución de la producción en el departamento por sección policial, siendo que cuanto más oscuro el color de esta mayor producción absoluta existe en cada una de estas secciones, estando registrados en rojo los totales de toneladas producidos para 2011. En la primera imagen podemos apreciar la ya mencionada distribución de la producción forestal.

### *2.5.2.3 Capacidades del departamento para atender la red vial*

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

Gráfico 2.5.e: Organigrama en políticas de Caminería Rural



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

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

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

La Intendencia utiliza una serie de canteras distribuidas por todo el departamento la gestión de las cuales están enmarcadas en el actual proceso de revisión entre los gobiernos departamentales y el gobierno nacional.

Para el control de calidad la Intendencia cuenta con un laboratorio de análisis de suelos y dos laboratoristas que se desempeñan en este. A su vez el control de las obras tercerizadas es realizado por los propios profesionales y sobrestantes de la Intendencia.

Las estrategias de mantenimiento utilizadas en relación con los caminos de tosca son las soluciones usuales que se utilizan en todo el país: mantenimiento ordinario mediante re perfilamiento de los caminos y limpieza de cunetas y alcantarillas, así como mantenimiento extraordinario a través del recargo de material granular.

Los materiales disponibles para estos trabajos son de origen basáltico, granítico o sedimentario según la zona del departamento de la que se trate. En la primera sección del presente capítulo se puede acceder a más detalles al respecto.

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

#### 2.5.2.4 Fondos disponibles para la caminería departamental

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

**Tabla 2.5.o: Fondos para caminería rural, montos para el año 2017**

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

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

### 2.5.3 Programa vial departamental de Florida

#### 2.5.3.1 Categorización de la red vial departamental

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

Tabla 2.5.p: Categorización de la red vial departamental

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

Fuente: elaboración propia

# Categoría de caminos según indicadores de Florida

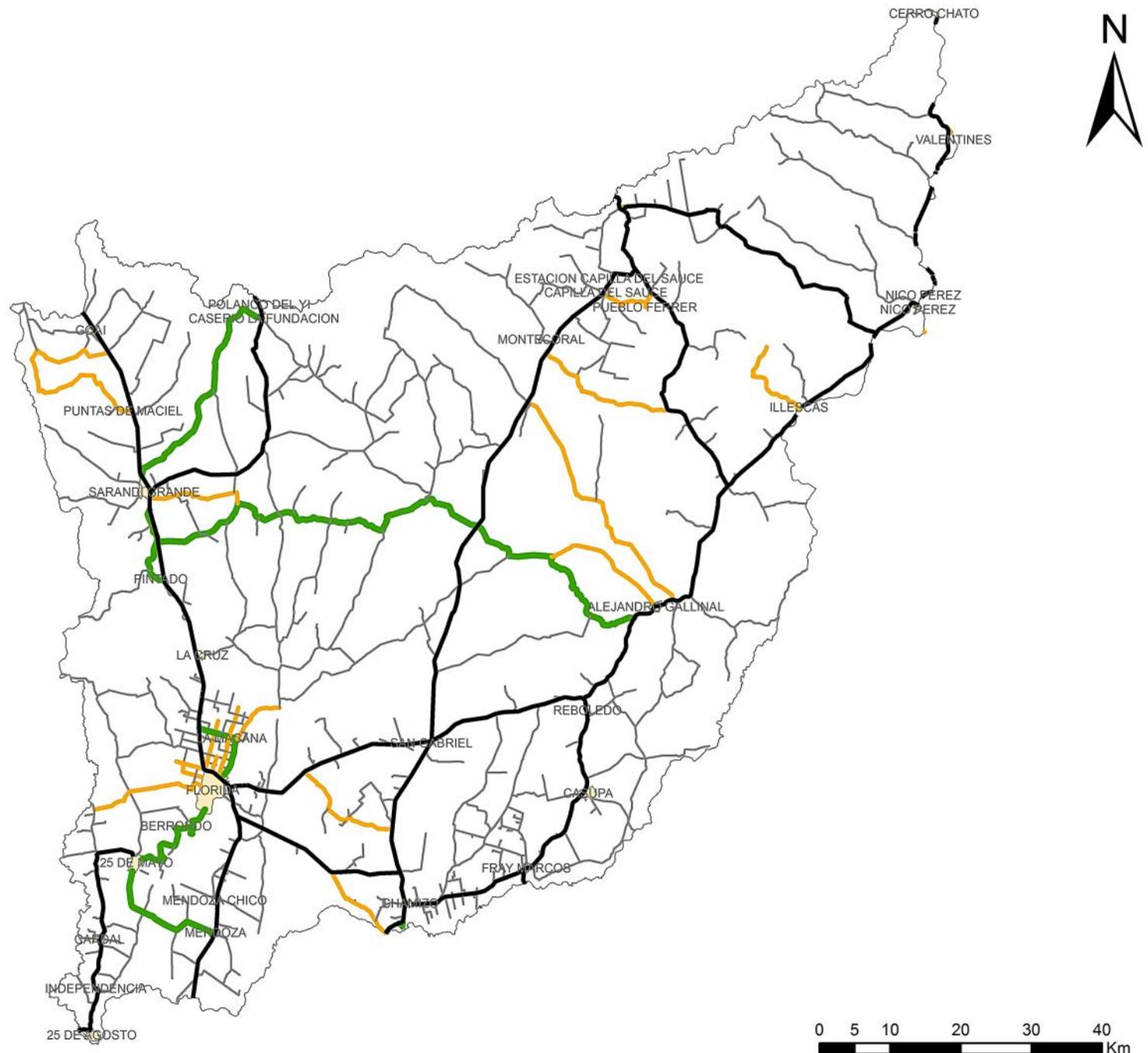
CAMINOS QUE CONECTAN

Un programa nacional de apoyo a la caminería departamental

57°0'0"W

56°0'0"W

## Localización en el país



## Referencias

- Alta
- Media
- Baja
- Rutas nacionales
- Localidades



34°0'0"S

### 2.5.3.2 Prioridades surgidas en el taller

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

**Tabla 2.5.q: Prioridades surgidas del taller**

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

Fuente: elaboración propia

### 2.5.3.3 Consideraciones particulares

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

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

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

### 2.5.3.4 Plan de intervenciones en la red vial departamental

**PLAN DE INTERVENCIONES EN LA RED VIAL DEPARTAMENTAL**

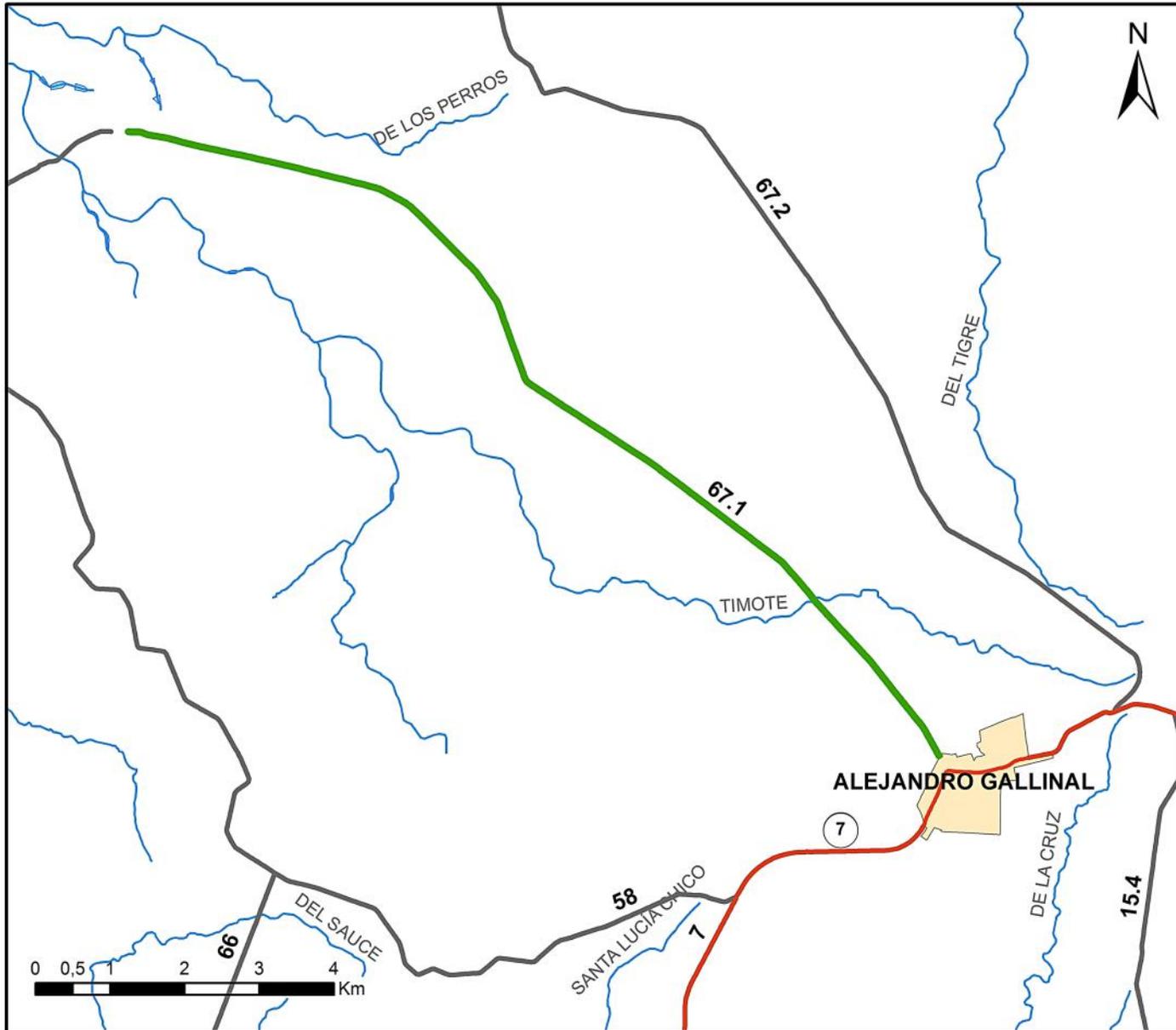
FLORIDA						PAVIMENTOS				OBRAS HIDRÁULICAS				TOTAL	
Camino		Tramos PVD	Categoría Matriz	Prioridad Taller	Rango TPDA estimado	Intervenciones	Tipo <sup>1</sup>	Largo (KM)	Monto intervención	Monto pavimentos	Intervenciones	Tipo <sup>2</sup>	Monto intervención	Monto obras hidráulicas	Monto total
FD001	Nuevo trazado de Ruta 58	67.1	Alta	Media	400	Interv. 1	A2	18,07	46.652.630	46.652.630	Interv. 1			-	46.652.630
						Interv. 2			-		Interv. 2				
						Interv. 3			-		Interv. 3				
FD002	Acceso a centros poblados: Illescas, Valentines, Pintado, Goñi, La Cruz	111 - 903 - 241 - 299	Alta/ Media	Sin mención	50-150	Interv. 1	A2	8,59	22.177.426	22.177.426	Interv. 1			-	22.177.426
						Interv. 2			-		Interv. 2				
						Interv. 3			-		Interv. 3				
FD003	Alcantarilla en Paso Pradol	62.1 - 62.2	Estratégico		50	Interv. 1			-	-	Interv. 1	CA	9.500.000	9.500.000	9.500.000
						Interv. 2			-		Interv. 2				
						Interv. 3			-		Interv. 3				
FD004	Camino de La Escobilla (Fray Marcos)	71	Alta	Baja	150	Interv. 1	A2	7,30	18.846.940	18.846.940	Interv. 1			-	18.846.940
						Interv. 2			-		Interv. 2				
						Interv. 3			-		Interv. 3				
FD005	Camino La Macana - Los yuyos	154-18,3-18,4-270	Media	Media	350	Interv. 1	A3	10,00	34.378.397	34.378.397	Interv. 1			-	34.378.397
						Interv. 2			-		Interv. 2				
						Interv. 3			-		Interv. 3				
FD006	Ruta 58 - Conexión con Ruta 5	58	Alta	Media	400	Interv. 1	A2	25,00	64.544.314	64.544.314	Interv. 1			-	64.544.314
						Interv. 2			-		Interv. 2				
						Interv. 3			-		Interv. 3				
FD007	Conexión Casupá - Lavalleja	40	Alta	Baja	150	Interv. 1	A2	8,00	20.654.181	20.654.181	Interv. 1			-	20.654.181
						Interv. 2			-		Interv. 2				
						Interv. 3			-		Interv. 3				
FD008	Ruta 58 - Conexión con Ruta 6	58	Alta	Media	400	Interv. 1	A2	35,00	90.362.040	90.362.040	Interv. 1			-	90.362.040
						Interv. 2			-		Interv. 2				
						Interv. 3			-		Interv. 3				
<b>TOTAL</b>									<b>297.615.928</b>				<b>9.500.000</b>	<b>307.115.928</b>	

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.

FLORIDA				CRONOGRAMA DE INVERSIONES 2018 - 2027							
CAMINO		TRAMOS PVD	MONTO TOTAL \$	AÑO 2018	AÑO 2019	AÑO 2020	AÑO 2021	AÑO 2022	PERÍODO 2018-2022 (\$)	PERÍODO 2023-2027 (\$)	TOTAL \$
FD001	Nuevo trazado de Ruta 58	67.1	46.652.630	4.665.263	41.987.367	-	-	-	46.652.630	-	46.652.630
FD002	Acceso a centros poblados: Illescas, Valentines, Pintado, Goñi, La Cruz	111 - 903 - 241 - 299	22.177.426	-	22.177.426	-	-	-	22.177.426	-	22.177.426
FD003	Alcantarilla en Paso Pradol	62.1 - 62.2	9.500.000	-	-	9.500.000	-	-	9.500.000	-	9.500.000
FD004	Camino de La Escobilla (Fray Marcos)	71	18.846.940	-	-	18.846.940	-	-	18.846.940	-	18.846.940
FD005	Camino La Macana - Los yuyos	154-18,3-18,4-270	34.378.397	-	-	34.378.397	-	-	34.378.397	-	34.378.397
FD006	Ruta 58 - Conexión con Ruta 5	58	64.544.314	-	-	-	-	-	-	64.544.314	64.544.314
FD007	Conexión Casupá - Lavalleja	40	20.654.181	-	-	-	-	-	-	20.654.181	20.654.181
FD008	Ruta 58 - Conexión con Ruta 6	58	90.362.040	-	-	-	-	-	-	90.362.040	90.362.040
<b>TOTAL</b>				<b>4.665.263</b>	<b>64.164.794</b>	<b>62.725.337</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>131.555.393</b>	<b>175.560.535</b>	<b>307.115.928</b>

# Nuevo trazado de ruta 58

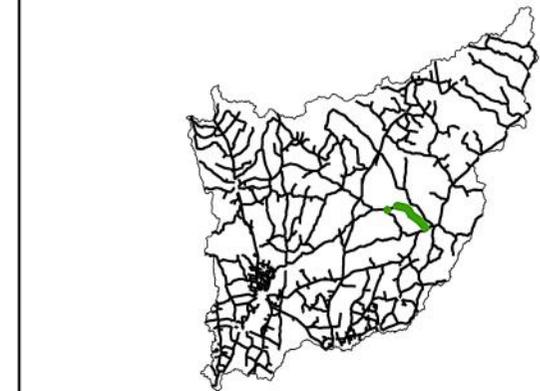


## Referencias

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

<b>Categoría</b>	Alta
<b>Prioridad en taller</b>	Media
<b>Longitud</b>	18,07 km
<b>Tramos que comprende</b>	67.1
<b>Monto total (\$)</b>	46.652.630
<b>Ejecución estimada</b>	2018 - 2019
<b>Descripción</b>	
<b>Monto (\$)</b>	
Cambio de estándar de pavimento	46.652.630

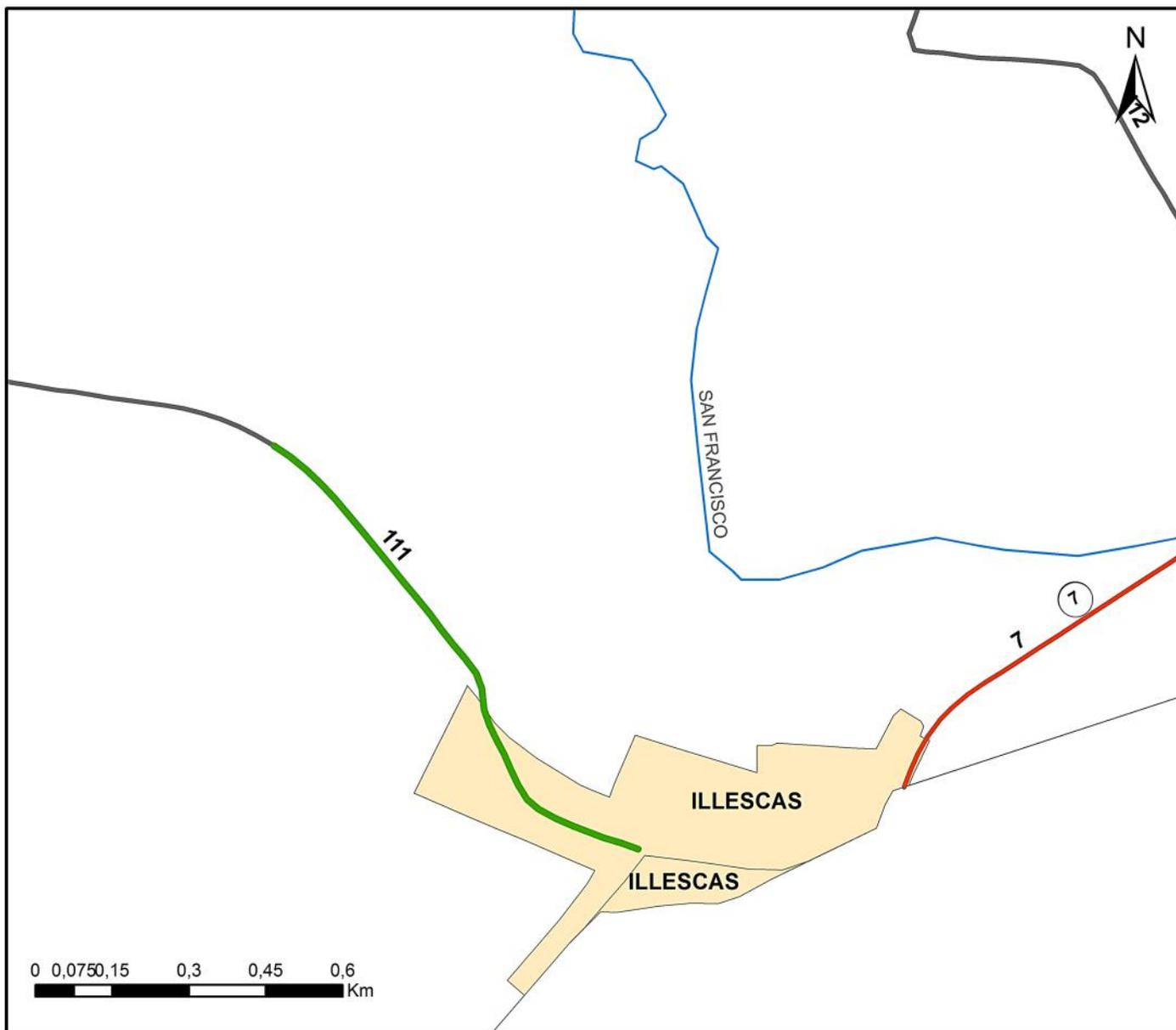
## Localización en el Departamento



## Fotos del camino



# a) Acceso a centros poblados: Illescas



<b>Categoría</b>	Alta / Media
<b>Prioridad en taller</b>	No aplica
<b>Longitud</b>	1,1 km
<b>Tramos que comprende</b>	111
<b>Monto total (\$)</b>	2.839.950
<b>Ejecución estimada</b>	2019 - 2020

<b>Descripción</b>	<b>Monto (\$)</b>
Cambio de estándar de pavimento	2.839.950

## Localización en el Departamento



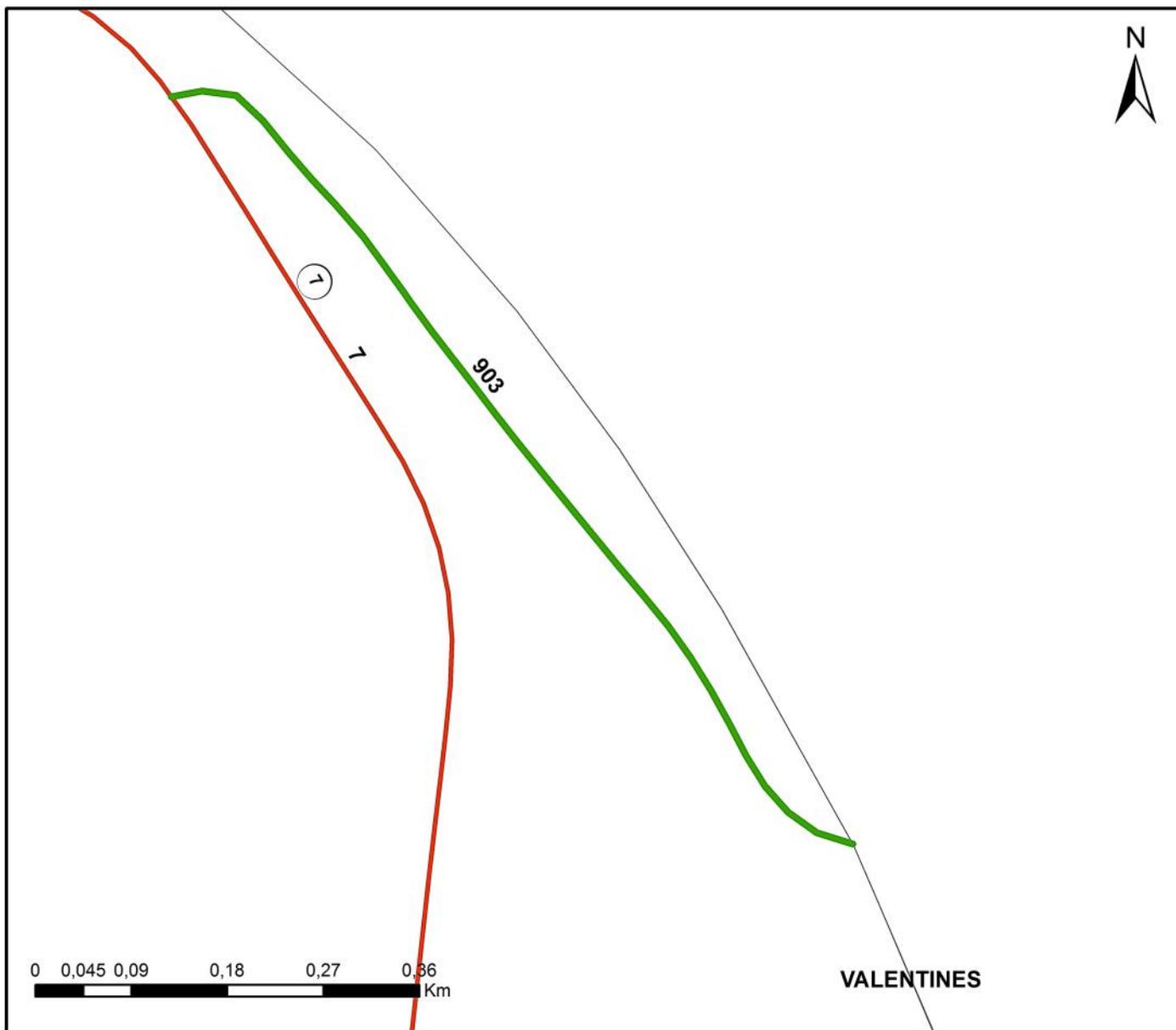
## Fotos del camino



## Referencias

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

## b) Acceso a centros poblados: Valentines



### 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

<b>Categoría</b>	Alta / Media
<b>Prioridad en taller</b>	No aplica
<b>Longitud</b>	0,98 km
<b>Tramos que comprende</b>	903
<b>Monto total (\$)</b>	2.530.137
<b>Ejecución estimada</b>	2019 - 2020

Descripción	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	2.530.137

### Localización en el Departamento

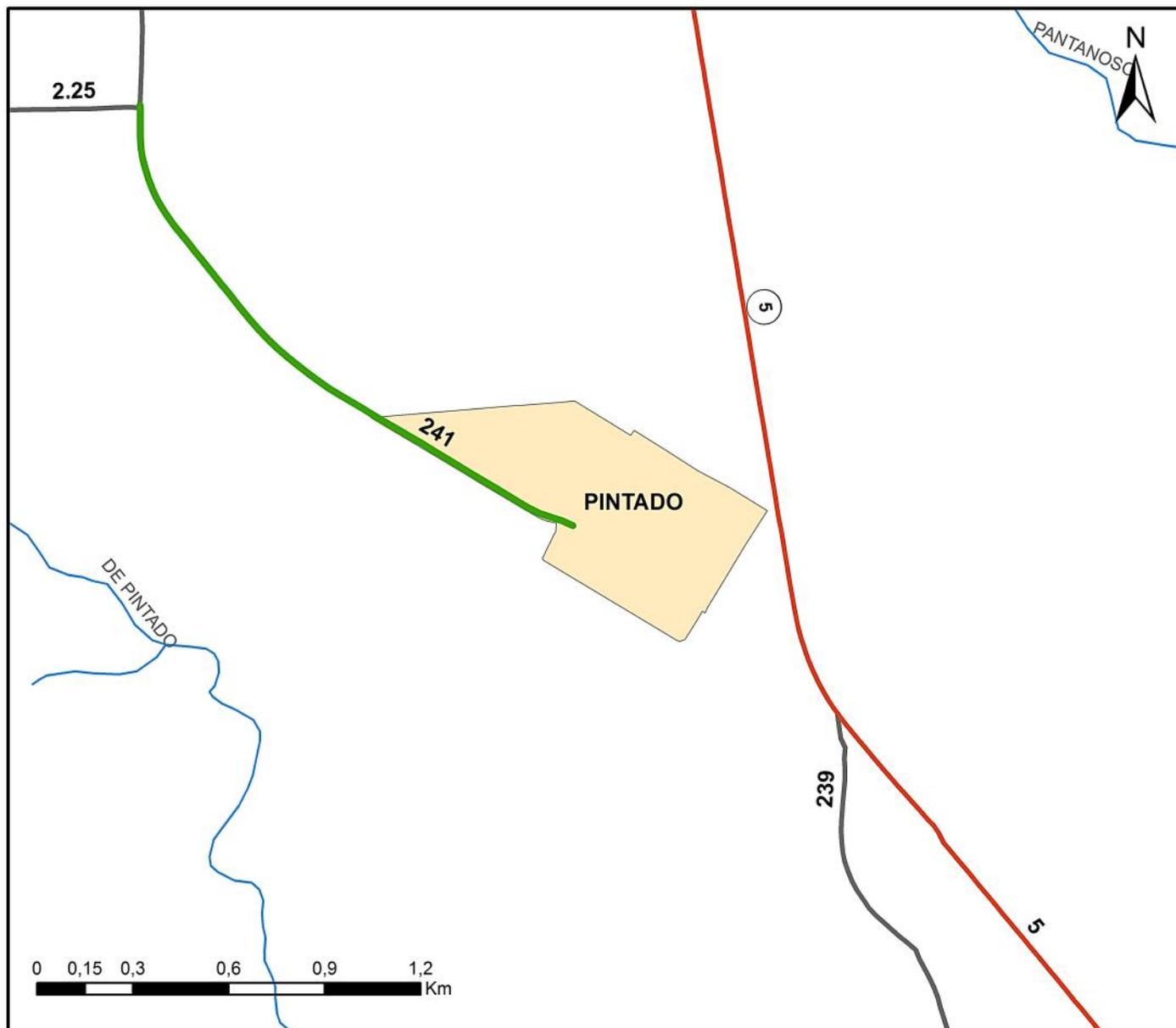


### Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año 2018

# c) Acceso a centros poblados: Pintado



## Referencias

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

<b>Categoría</b>	Alta / Media
<b>Prioridad en taller</b>	No aplica
<b>Longitud</b>	1,61 km
<b>Tramos que comprende</b>	241
<b>Monto total (\$)</b>	4.156.654
<b>Ejecución estimada</b>	2019 - 2020

Descripción	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	4.156.654

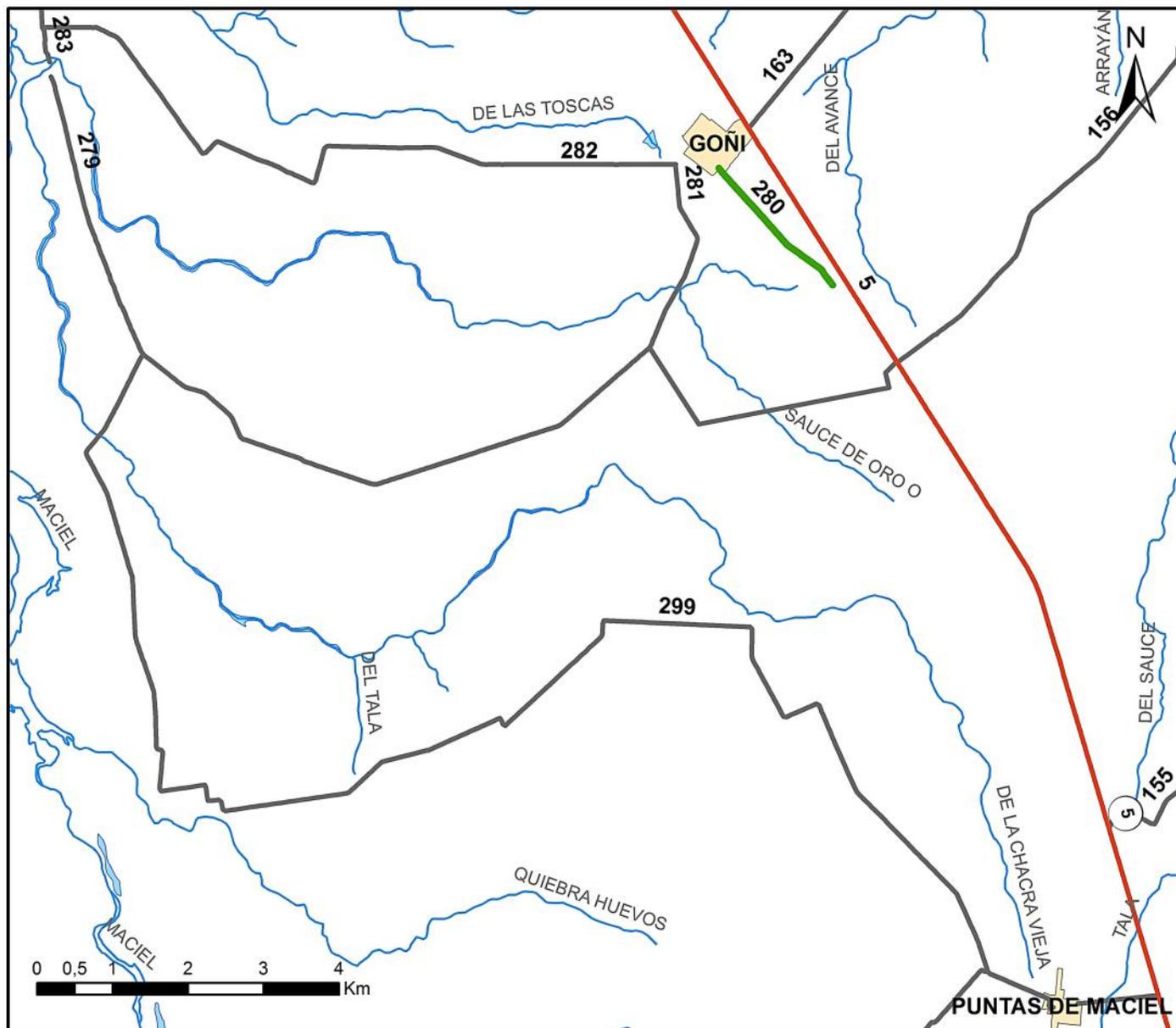
## Localización en el Departamento



## Fotos del camino



# d) Acceso a centros poblados: Goñi



## 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

<b>Categoría</b>	Alta / Media
<b>Prioridad en taller</b>	No aplica
<b>Longitud</b>	1,7 km
<b>Tramos que comprende</b>	280
<b>Monto total (\$)</b>	4.389.013
<b>Ejecución estimada</b>	2019 - 2020

Descripción	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	4.389.013

## Localización en el Departamento

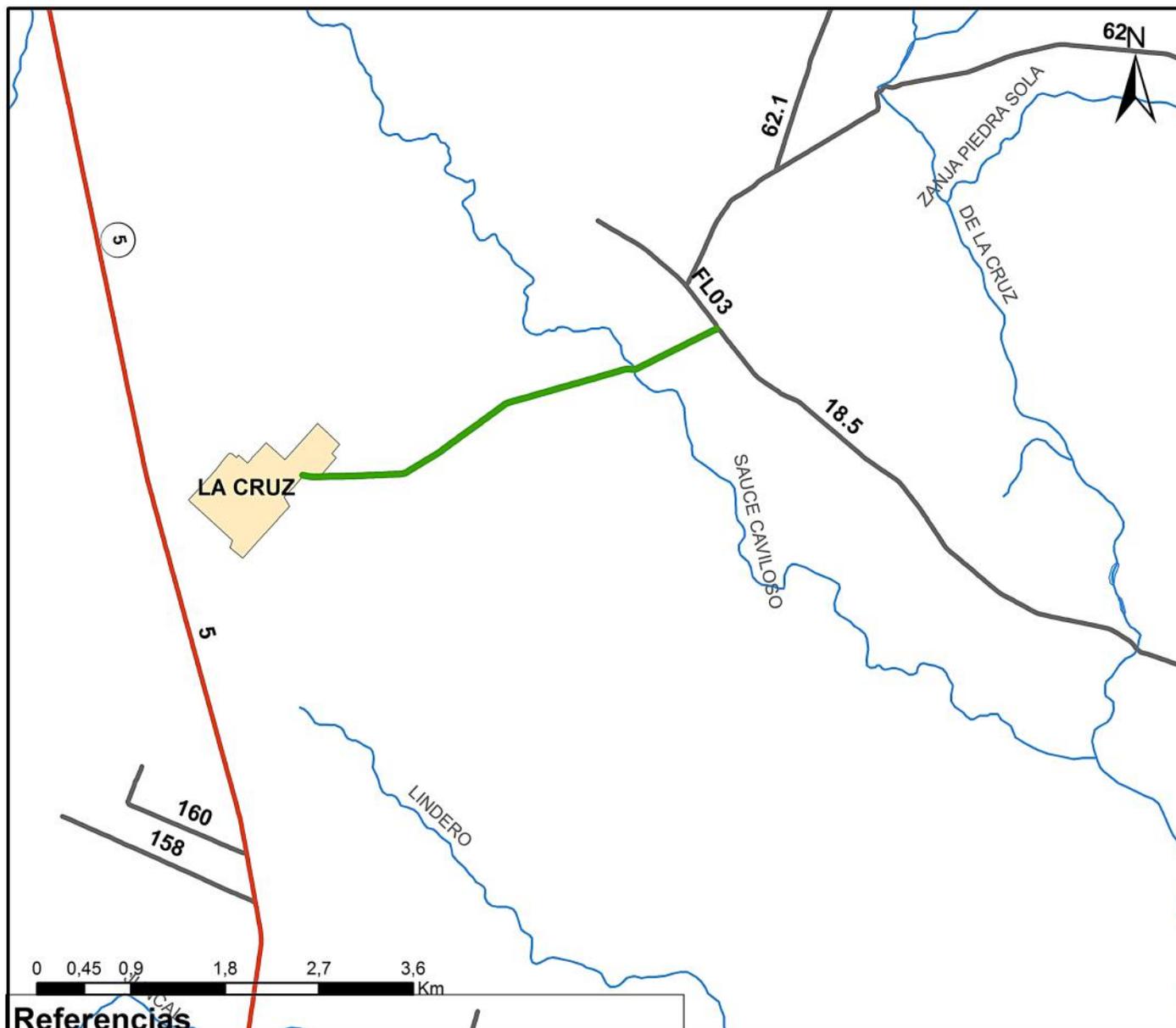


## Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año 2018

# e) Acceso a centros poblados: La Cruz



## Referencias

- Intervención en pavimento
- Rutas nacionales
- Intervención en obras hidráulicas
- Cursos de agua
- Tramo - 18.5
- Localidades
- Caminos departamentales

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

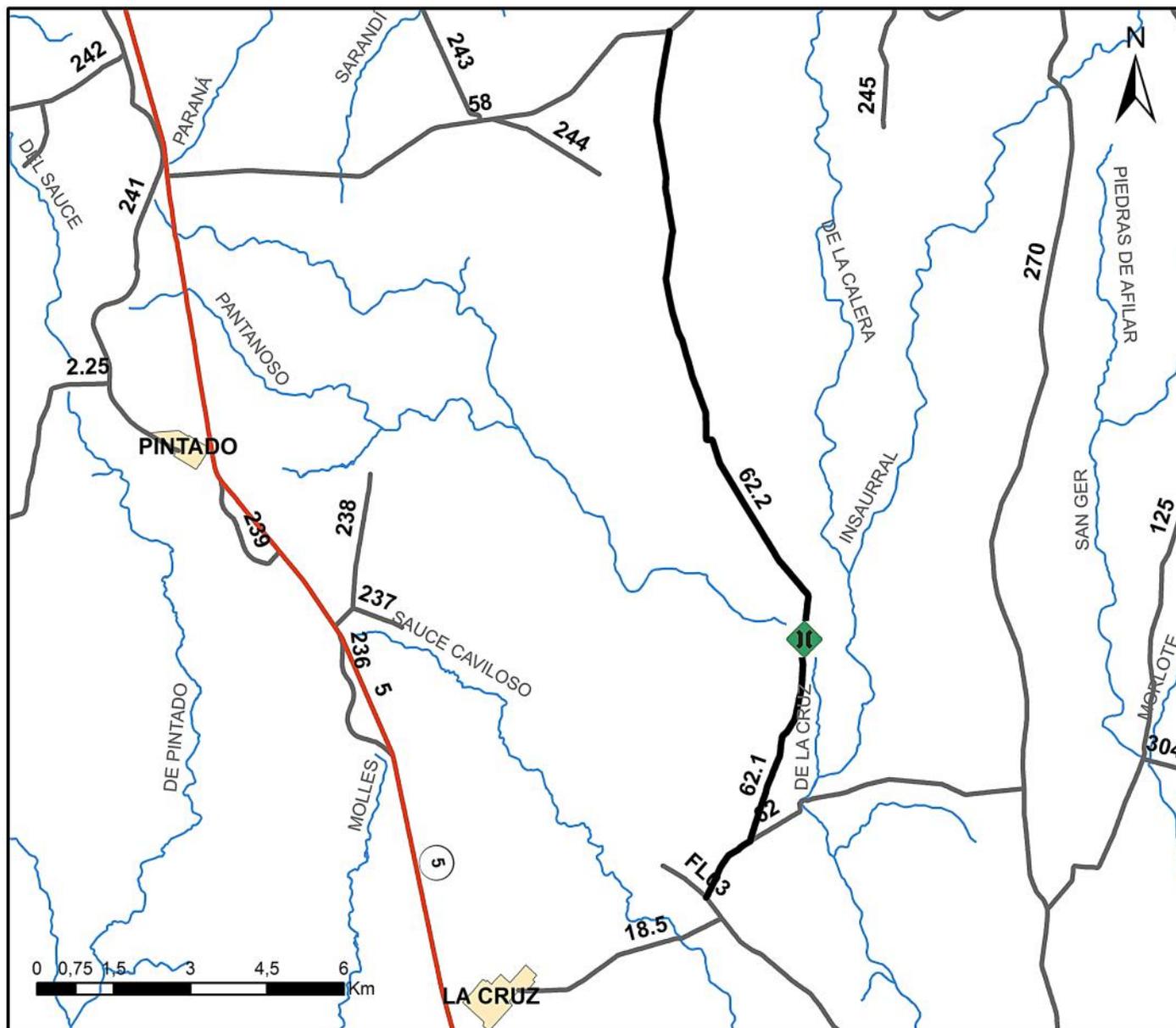
Descripción	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	8.261.672

## Localización en el Departamento



## Fotos del camino





## Referencias

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

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

<b>Categoría</b>	Estretégico
<b>Prioridad en taller</b>	No aplica
<b>Longitud</b>	0
<b>Tramos que comprende</b>	62.1 - 62.2
<b>Monto total (\$)</b>	9.500.000
<b>Ejecución estimada</b>	2020

Descripción	Monto (\$)
Obras hidráulicas	9.500.000

## Localización en el Departamento

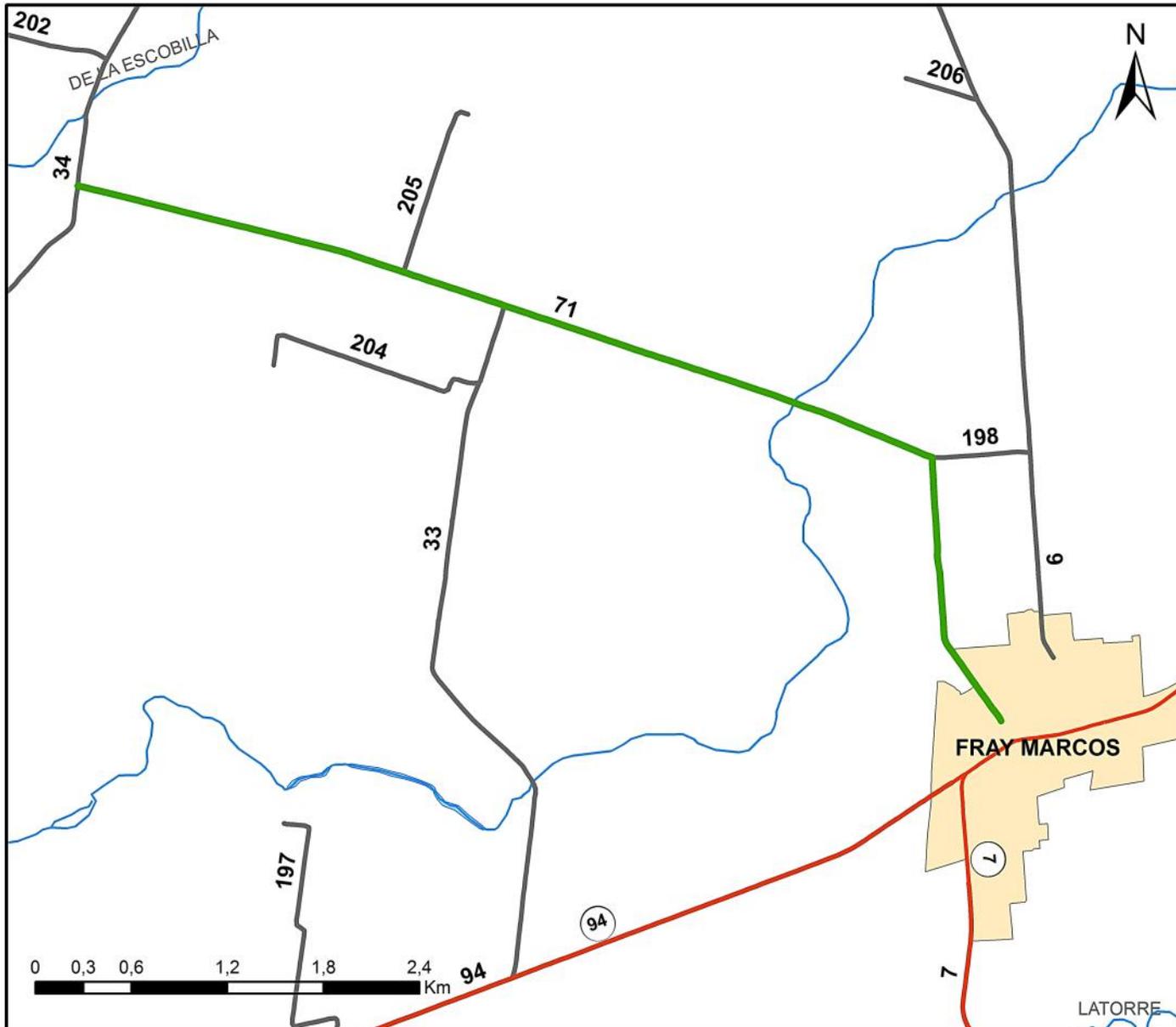


## Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año 2018

# La Escobilla (Fray Marcos)



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

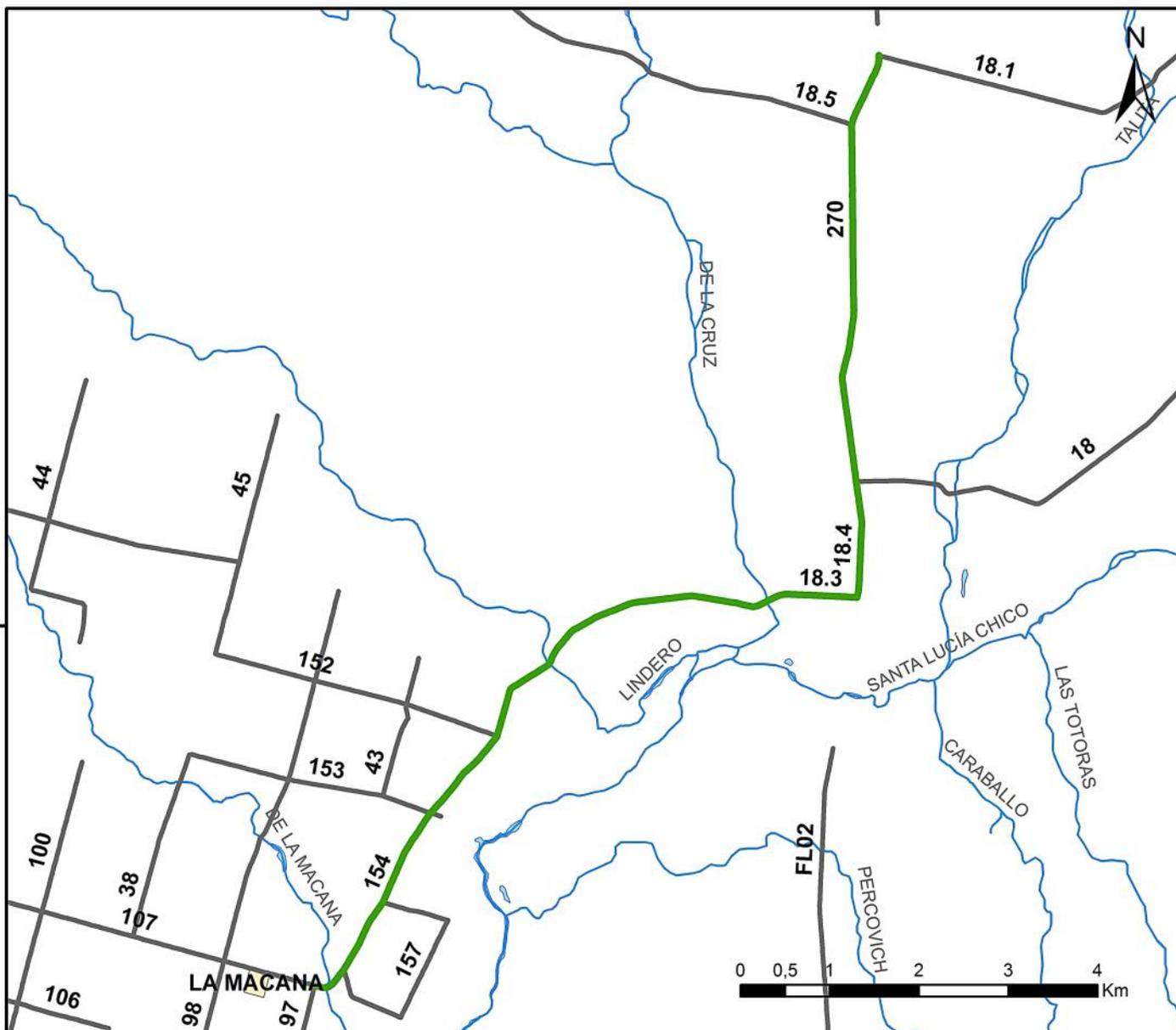
Descripción	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	18.846.940

## Localización en el Departamento



## Referencias

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



## Referencias

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

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

Descripción	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	34.378.397

## Localización en el Departamento

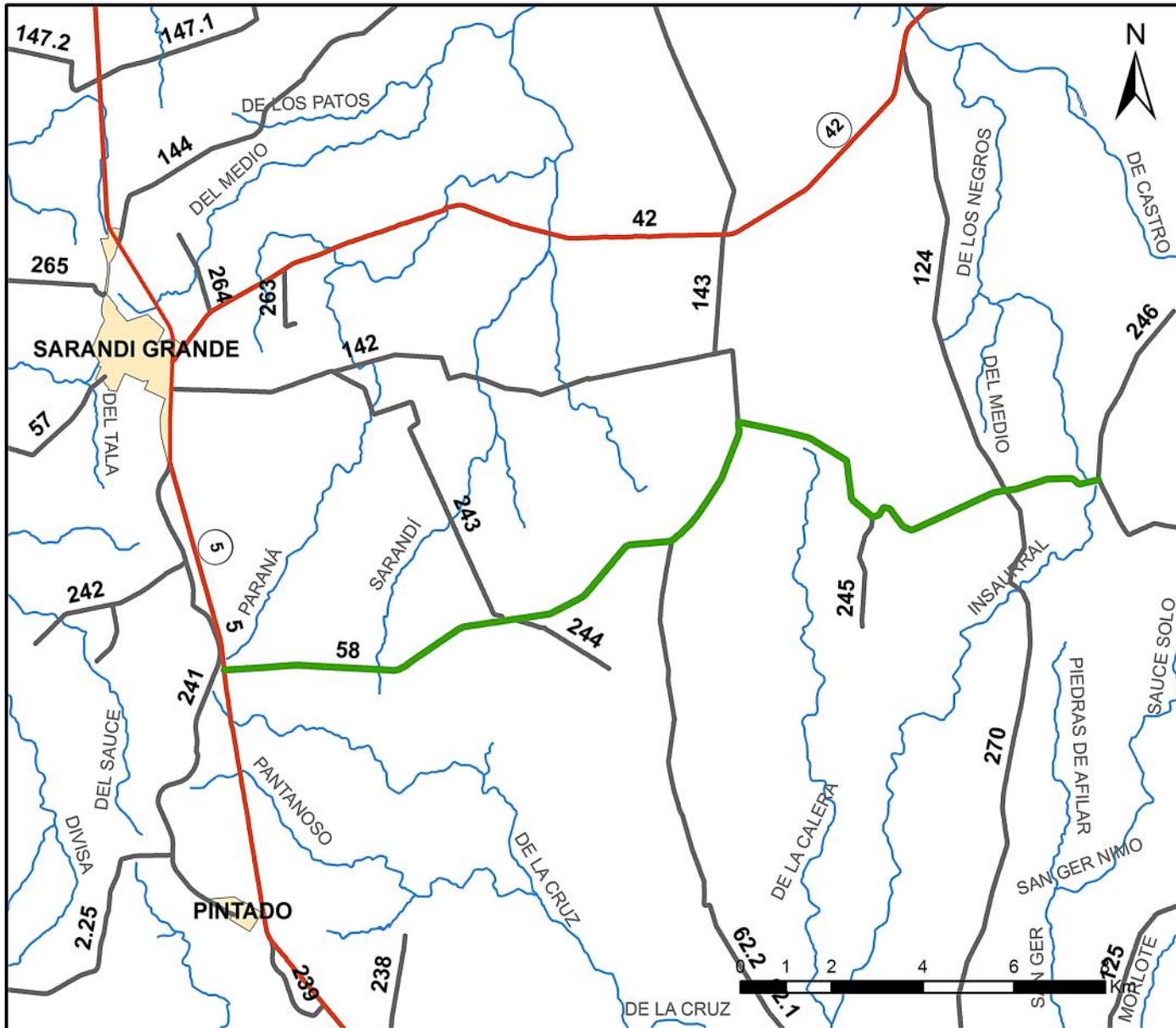


## Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año 2018

# Ruta 58 - Contra Ruta 5



## Referencias

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

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

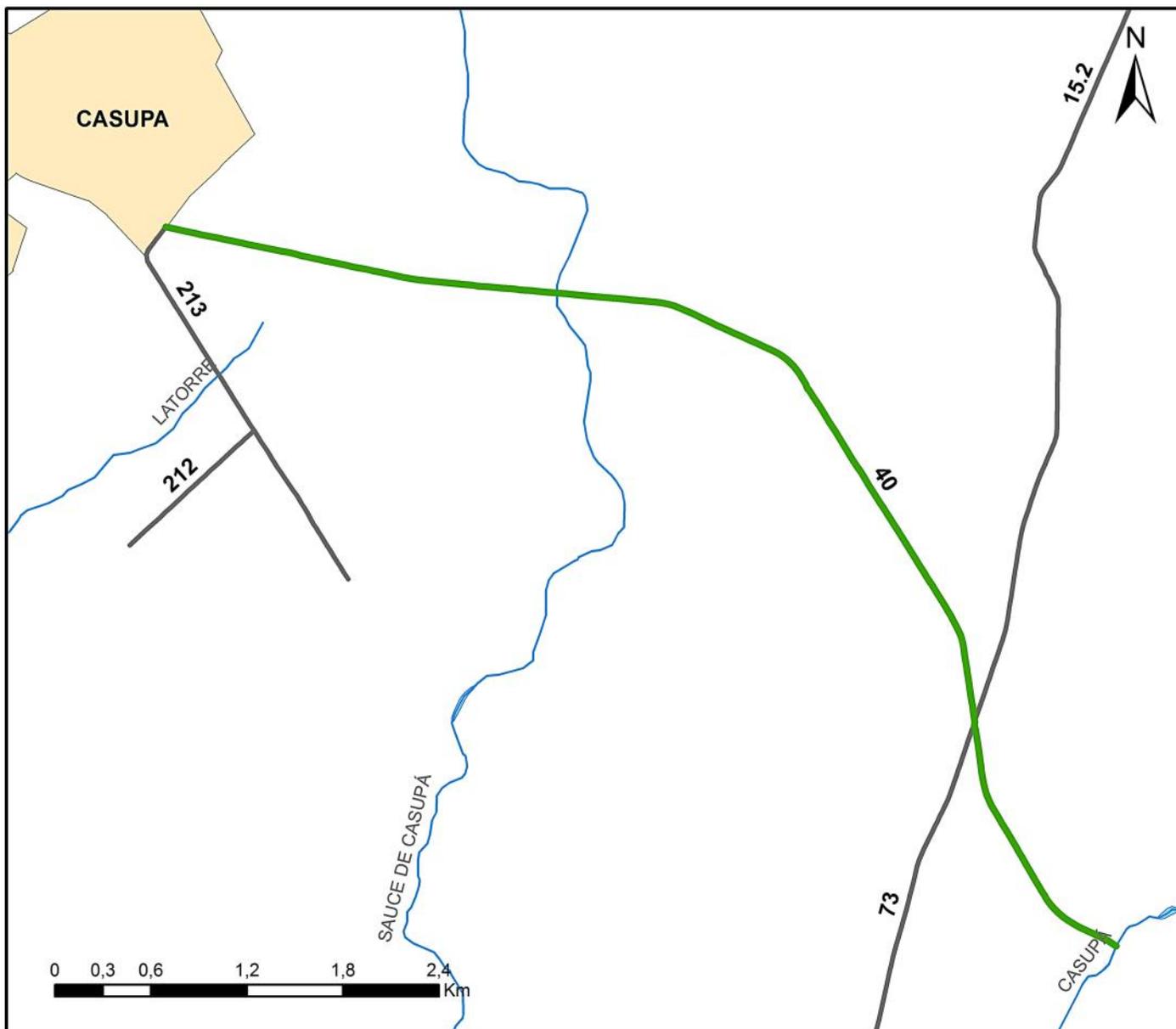
## Localización en el Departamento



## 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

<b>Categoría</b>	Alta
<b>Prioridad en taller</b>	Baja
<b>Longitud</b>	8 km
<b>Tramos que comprende</b>	40
<b>Monto total (\$)</b>	20.654.181
<b>Ejecución estimada</b>	Segundo quinquenio
<b>Descripción</b>	
Descripción	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	20.654.181

## Localización en el Departamento

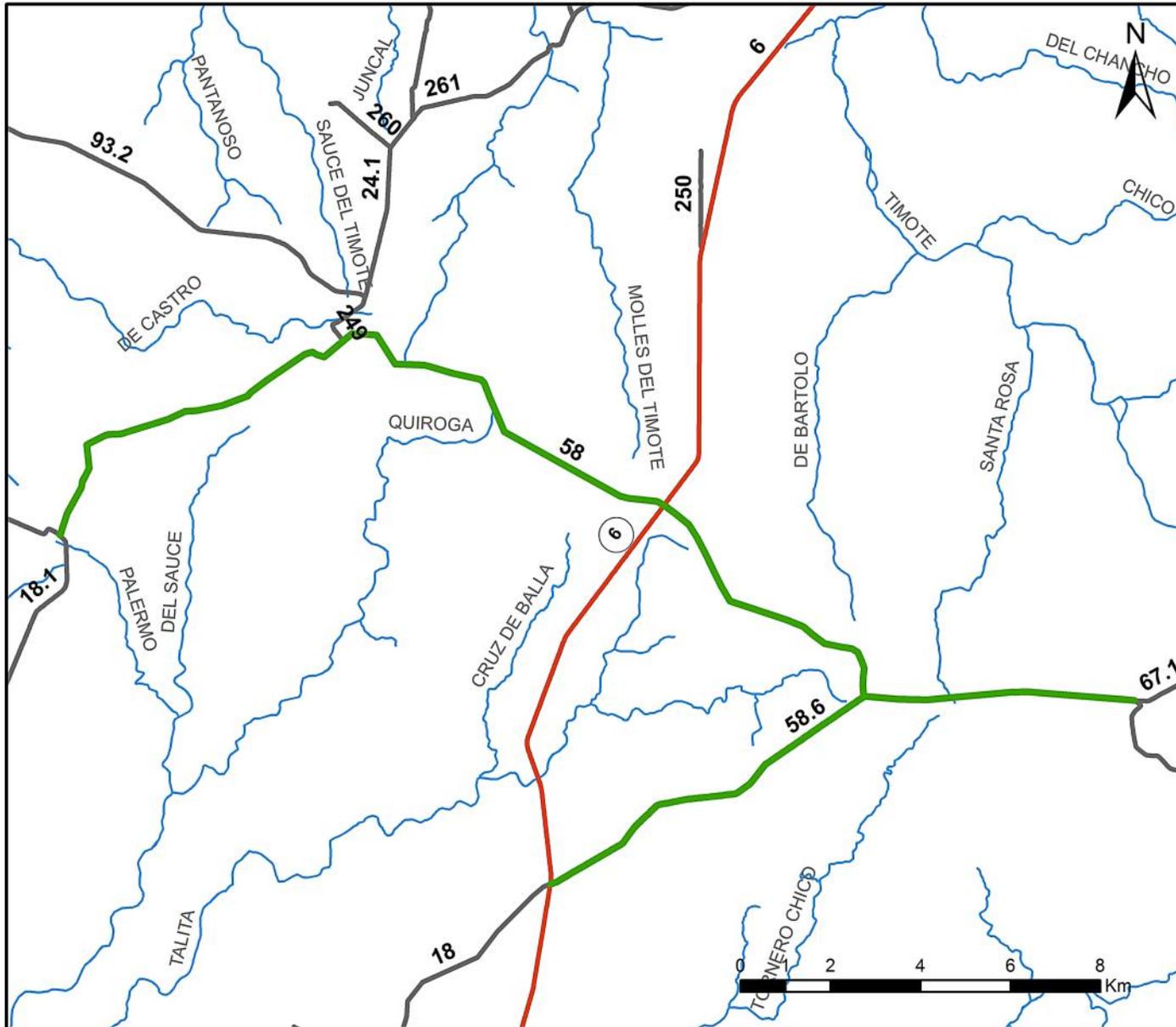


## Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año 2018

# Ruta 58 - Contra Ruta 6



## 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

<b>Categoría</b>	Alta
<b>Prioridad en taller</b>	Media
<b>Longitud</b>	35 km
<b>Tramos que comprende</b>	58
<b>Monto total (\$)</b>	90.362.040
<b>Ejecución estimada</b>	Segundo quinquenio
<b>Descripción</b>	
Descripción	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	90.362.040

## Localización en el Departamento



## Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año 2018