



CAMINOS QUE CONECTAN

Un programa nacional de apoyo a la caminería departamental

PROGRAMA VIAL DEPARTAMENTAL LAVALLEJA

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

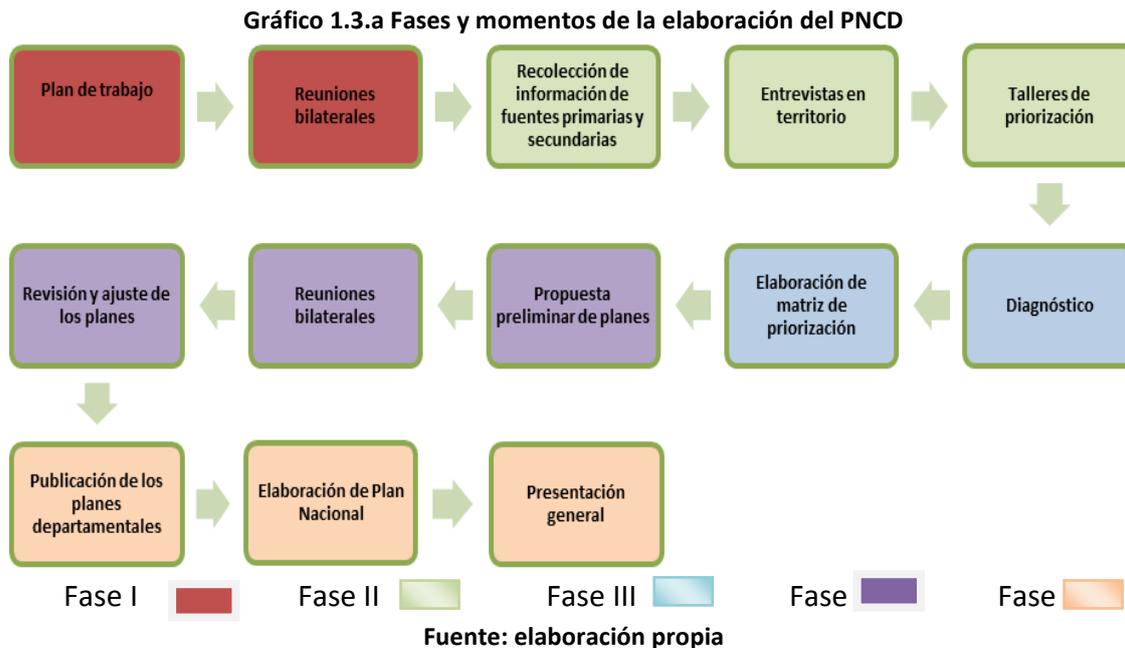
1.3.1 Estrategia Global

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.



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:

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

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.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 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.

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

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

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 tipo² 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 los beneficios y la rentabilidad socioeconómica, con el fin de determinar umbrales de rentabilidad para cada una de las alternativas.

² Ver Anexo técnico.

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

GENERADOR/ ATRACTOR	INDICADOR FUENTE	PARÁMETROS PARA CÁLCULO	ORIGEN DEL DATO	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

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.

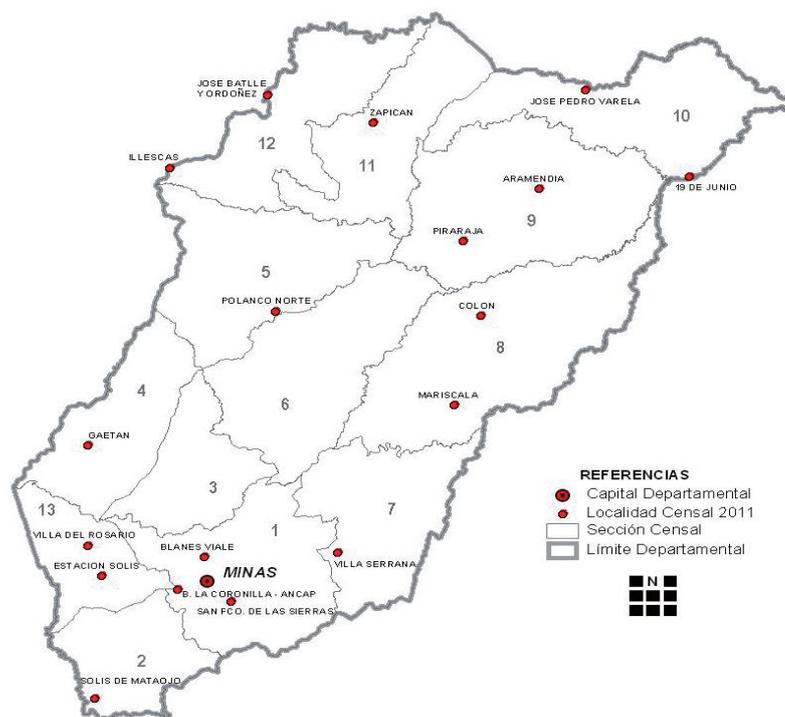
2.11 LAVALLEJA

2.11.1 Caracterización general

2.11.1.1 Caracterización demográfica

El Departamento de Lavalleja está localizado en la zona sureste del Uruguay, limitando al Norte con Treinta y Tres, al Este con Rocha, al sur con Maldonado y al oeste con Canelones y Florida. Según los datos del Censo 2011, cuenta con una superficie de 10.016 Kilómetros cuadrados y una población total de 58. 815 habitantes. De ese total 52.745 es población urbana y 6.070 población rural. La densidad de la población es de 6 habitantes por km². La población ha disminuido en comparación con el Censo de 2004, momento en que tenía un total de 60.925 personas.

La localidad con mayor población es la ciudad de Minas con 38446 habitantes, siguiéndoles las sedes de los tres municipios del departamento: José Pedro Varela (5118), Solís de Mataojo (2825) y José Batlle y Ordoñez (2203).



Mapa 2.11.a: Secciones censales de Lavalleja

Fuente: INE-MIDES-UNPFA (2015)

Por secciones censales, la distribución de la población y la tasa de crecimiento de estas es la siguiente.

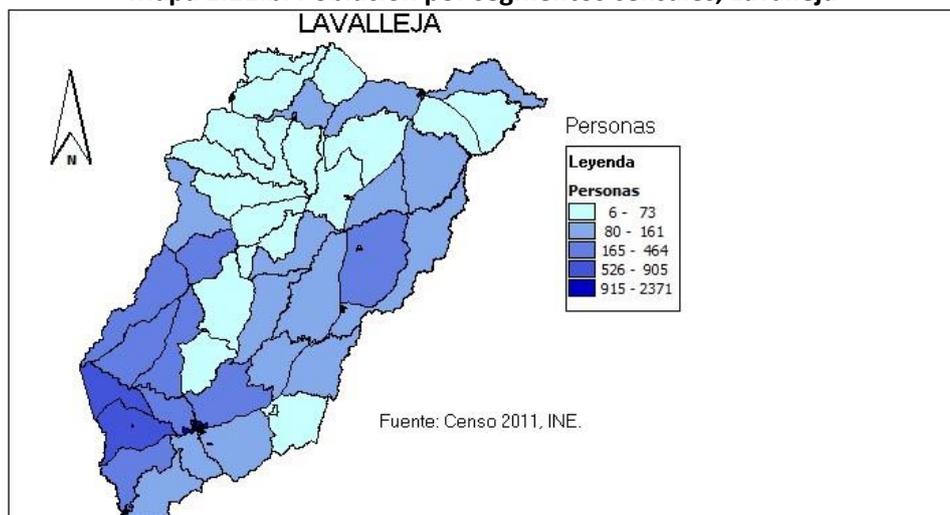
Tabla 2.11.a: Población por secciones censales, Lavalleja

	Población en hogares particulares	Tasa media anual de crecimiento 1996-2011
Total departamental	58190	-0,25
Sección Censal 1	39554	0,12
Sección Censal 2	3353	-0,49
Sección Censal 3	312	-3,97
Sección Censal 4	539	-2,58
Sección Censal 5	413	-3,03
Sección Censal 6	278	-5,16
Sección Censal 7	443	-2,79
Sección Censal 8	2155	-0,34
Sección Censal 9	1131	-1,66
Sección Censal 10	5416	-0,03
Sección Censal 11	725	-2,04
Sección Censal 12	2318	-0,64
Sección Censal 13	1553	-1,48

Fuente: INE-MIDES-UNPFA (2015)

Las secciones 1 (Minas y entorno), 10 (J.P. Varela) y 2 (Solís de Mataojo), concentran el 83% de la población del departamento, aunque las tasas de crecimiento son negativas o cercanas a cero. Lavalleja tiene una tasa global de crecimiento anual de -0.25, valor superior al de todas las secciones menos la 1 y la 10. Por su tasa negativa se destacan la 6, 3 y 7 (centro del departamento, casi despobladas solo tienen 1033 habitantes entre las 3). Si diferenciamos a nivel de segmento censal, podemos ver que la concentración de población mayor se da en el sur del departamento, y que el eje de la ruta 108 opera como una columna que atraviesa el departamento, dejando a la izquierda los segmentos menos poblados.

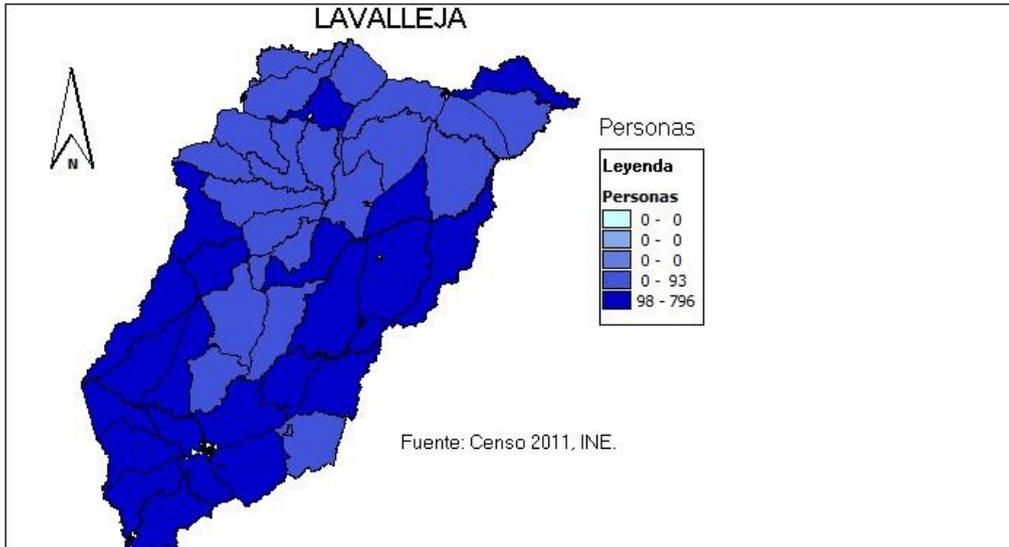
Mapa 2.11.b: Población por segmentos censales, Lavalleja



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

Dada la escasa población del área rural de Lavalleja ese panorama se repite al interior de ésta, diferenciando por segmentos censales, siendo el centro del departamento la parte menos poblada, con unidades menores a cien habitantes.

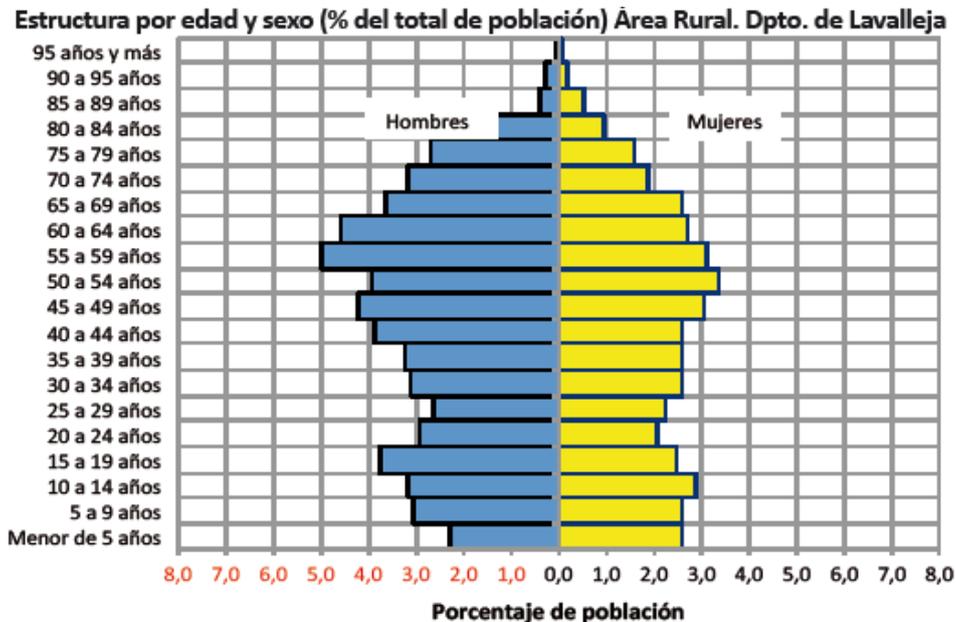
Mapa 2.11.c: Población por segmentos censales de área rural de Lavalleja



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

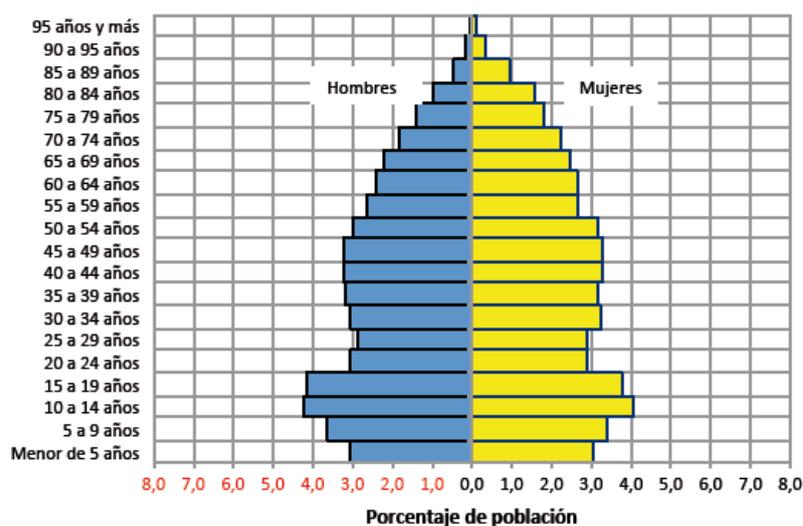
La estructura de la población rural de Lavalleja muestra un marcado perfil masculino y de tramos mayores de edad, con menos peso de sectores juveniles que en el resto del departamento o del país. Ello se refleja en los gráficos y tabla siguientes.

Gráfico 2.11.a: Población por sexo y tramos de edad de área rural de Lavalleja



Fuente: INE-MIDES-UNPFA (2015)

Gráfico 2.11.b: Población por sexo y tramos de edad del departamento de Lavalleja
Estructura por edad y sexo (% del total de población Departamento de Lavalleja)



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

Tabla 2.11.b: Población por sexo y tramos de edad de Lavalleja según sección censal.
localidad censal y área rural

	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
Total departamental	6411	6167	18087	18191	4198	5656
Sección Censal 1	4472	4296	12003	12593	2613	3987
Sección Censal 2	360	340	1046	1017	266	337
Sección Censal 3	32	22	113	85	38	22
Sección Censal 4	68	49	190	137	57	38
Sección Censal 5	44	54	161	111	52	32
Sección Censal 6	19	16	120	73	29	30
Sección Censal 7	26	29	169	140	57	25
Sección Censal 8	217	221	673	646	206	208
Sección Censal 9	140	119	376	296	101	99
Sección Censal 10	545	575	1768	1721	339	487
Sección Censal 11	77	63	250	199	72	64
Sección Censal 12	276	265	717	739	148	182
Sección Censal 13	135	118	501	434	220	145
Localidades censales						
Aramendía	19	12	25	23	9	8
Blanes Viale	14	18	32	33	4	3
Colón	17	16	56	54	21	16
19 de Junio	7	6	17	16	6	3
Estación Solís	4	7	11	11	14	8
José Batlle y Ordóñez	267	258	664	704	136	174
José Pedro Varela	518	545	1644	1638	308	465
Mariscala	174	177	474	495	143	163
Minas (agrupamiento)	4348	4172	11521	12228	2503	3903
<i>Minas</i>	4302	4127	11427	12140	2488	3890
<i>Barrio La Coronilla - Ancap</i>	46	45	94	88	15	13
Pirarajá	94	81	223	186	56	73
Polanco Norte	9	10	31	21	9	7
San Francisco de las Sierras	3	7	22	17	6	3
Solís de Matajojo	309	292	848	873	205	298
Villa del Rosario	30	11	49	50	6	3
Villa Serrana	9	6	24	30	12	8
Zapicán	60	52	175	161	56	49
Localidades menores	526	492	2282	1647	704	468
Rural	515	487	2250	1621	698	467

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

La evolución de la tasa de crecimiento de Lavalleja tiende a ser negativa desde 1975, lo que augura un continuado despoblamiento de zonas rurales, predominantemente, pero no solamente.

Tabla 2.11.c: Tasa de crecimiento de la población total y de Lavalleja en períodos intercensales (1975 -2011)

	1975	1985	1996	2004	2011
Lavalleja	-0,1	-0,6	-0,1	0	-0,5
Total País	0,6	0,6	0,6	0,3	0,2

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

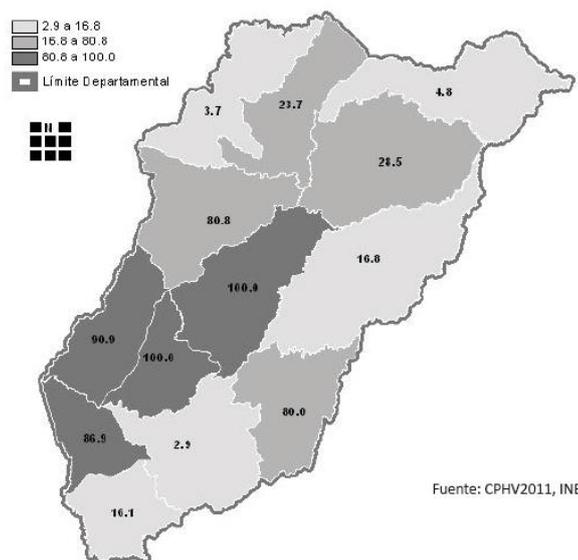
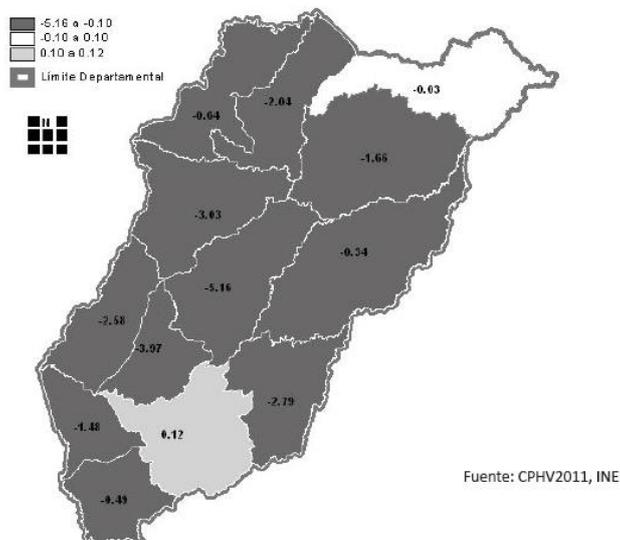
Tabla 2.11.d: Tasa media anual de crecimiento intercensal (1996-2011) localidades censales y área rural Lavalleja

Localidades censales	
Aramendia	NC
Blanes Viale	1,16
Colón	-1,39
19 de Junio	NC
Estación Solis	-3,20
José Battle y Ordóñez	-0,27
José Pedro Varela	0,17
Mariscala	0,49
Minas (agrupamiento)	
<i>Minas</i>	0,22
<i>Barrio La Coronilla - Ancap</i>	NC
Pirarajá	-0,09
Polanco Norte	-2,76
San Francisco de las Sierras	NC
Solis de Mataojo	0,77
Villa del Rosario	4,04
Villa Serrana	NC
Zapicán	-0,55
Localidades menores	
<i>Gaetán</i>	NC
<i>Illescas</i>	-4,15
Rural	-3,64

Fuente: INE- MIDES- UNFPA (2015)

Las secciones censales que tienen mayor porcentaje de población rural están entre aquellas que tienen tasas más negativas de crecimiento anual.

Mapa 2.11.d: Tasa media anual de crecimiento intercensal (1996-2011) según sección censal y porcentaje de población rural



Fuente: INE- MIDES- UNFPA (2015)

2.11.1.2 Caracterización social

En términos de pobreza medida por ingresos, el 2.84 de los hogares estaba en situación de pobreza en 2017 en el departamento de Lavalleja, cifra inferior al 5.24% del total país.

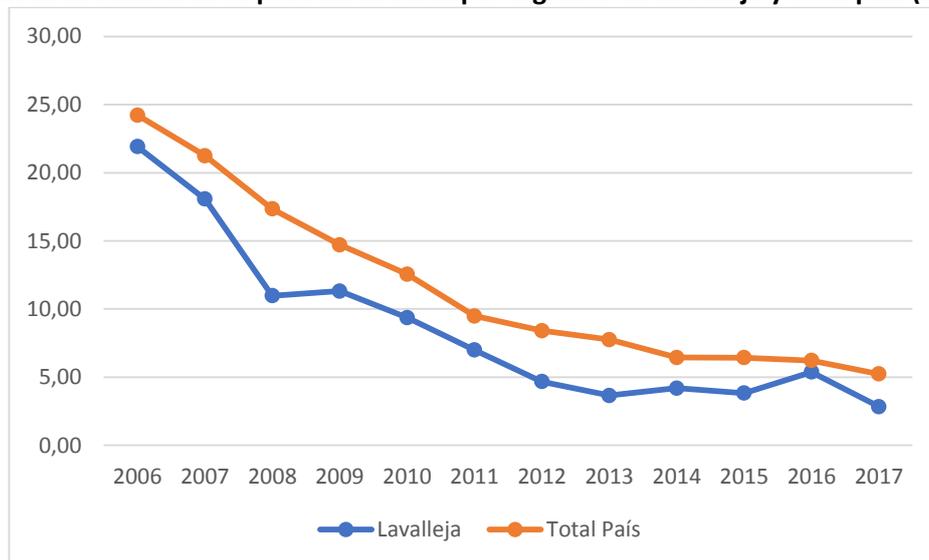
Tabla 2.11.e: Evolución de la pobreza medida por ingresos, Lavalleja y total del país.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Lavalleja	21,92	18,07	10,98	11,32	9,37	7,00	4,67	3,65	4,20	3,83	5,38	2,84
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: Elaboración propia en base a datos de OTU – OPP (2018)

En el siguiente gráfico puede visualizarse cuál ha sido la evolución de este indicador en los últimos años. Tanto para el conjunto del país como para Lavalleja, la reducción de la pobreza medida por ingresos de los hogares ha sido consistente, salvo tres picos de crecimiento en 2009, 2014 y 2016 (en el departamento, no así en el país).

Gráfico 2.9.c: Evolución de la pobreza medida por ingresos en Lavalleja y total país (2006-2017)



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

En lo que refiere a la medición de la desigualdad, el índice de Gini muestra valores inferiores al total del país, característica estable a lo largo del tiempo. La última medición registra un valor de 0.30 para Lavalleja y 0.38 para el país (OTU, 2018). La tendencia es a una reducción de la desigualdad, tanto en el país como en el departamento.

Tabla 2.11.f: Índice de Gini, Lavalleja y total del país 2006-2013

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Lavalleja	0,38	0,37	0,36	0,38	0,38	0,35	0,35	0,30
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)

En cuanto a la pobreza medida por satisfacción de necesidades básicas, según datos del censo 2011, el 33.6% de las personas tiene al menos una Necesidad Básica Insatisfecha (NBI), ubicándose como uno de los seis departamentos con menor porcentaje en el país. La situación del departamento es heterogénea, presentando una situación bastante más desfavorable en las zonas rurales respecto al resto de las regiones y al total del departamento.

Aquellas localidades del departamento, sobre todo las más alejadas de la capital departamental, presentan grandes dificultades para el acceso a servicios de calidad en tiempo y forma debido a que existe baja frecuencia en el transporte y a las vías terrestres con relativas carencias (Agenda Estratégica. Lavalleja 2013-2015. 38).

Por secciones censales, las que tienen mayor porcentaje de hogares con el total de necesidades básicas satisfechas son la 1 y la 10 (en el entorno de 70%), contrastando con la 6 y la 7, que no llegan a tener en esa situación a uno de cada diez o cinco hogares respectivamente. Las secciones censales que tienen mayor porcentaje de hogares con al menos una NBI son la 5,6,7 (entre 8 y 9 de cada 10 hogares). Son las mismas secciones las que poseen casi un tercio de los hogares con al menos tres NBI, las cuales, además, se caracterizan por tener los mayores porcentajes de población rural. Se ubican preferentemente en esas secciones los segmentos censales con mayor porcentaje de pobreza rural (entre 3 y 4 de cada 10 hogares), como se observa en el mapa siguiente.

Tabla 2.11.g: % hogares sin NBI por secciones censales, Lavalleja

Sección Censal	Porcentaje de hogares sin NBI
1	72.85
2	67.72
3	44.09
4	34.13
5	21.51
6	8.87
7	17.37
8	64.39
9	44.77
10	70.66
11	52.63
12	67.14
13	39.35

Fuente: procesamiento propio a partir de datos de INE (2011).

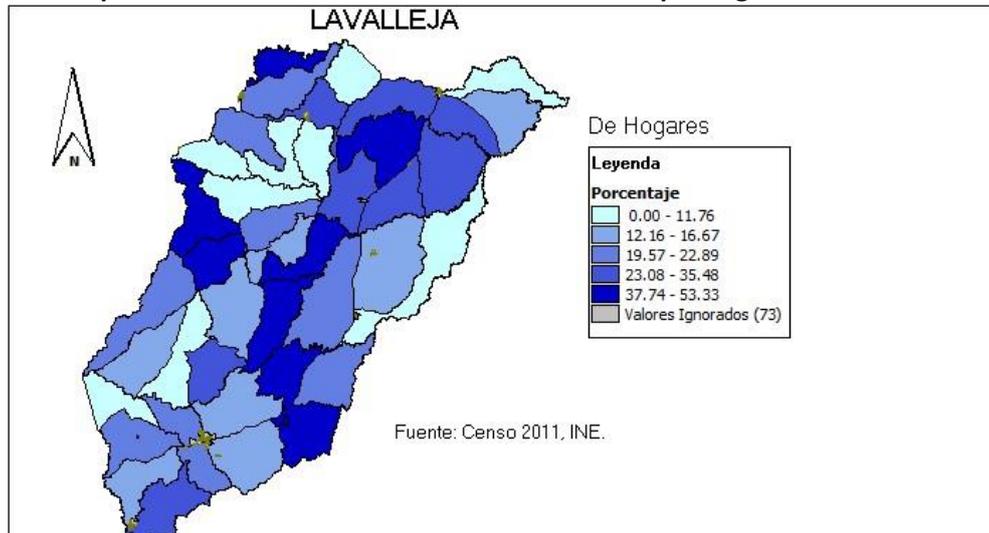
Tabla 2.11.h: % hogares sin NBI y con al menos 3 NBI por secciones censales de Lavalleja rural

Sección Censal	Porcentaje de hogares sin NBI	Porcentaje de hogares con al menos 3 NBI
1	42.72	18.31
2	39.49	21.52
3	44.06	16.54
4	30.93	17.01
5	10.00	37.33
6	8.87	32.26
7	16.47	34.71
8	49.68	13.38
9	19.85	32.35
10	47.17	20.75
11	30.14	17.81
12	27.78	22.22
13	35.67	14.05

Fuente: procesamiento propio a partir de datos de INE (2011)

A nivel de localidades, los peores indicadores al respecto se observan en Villa Serrana (78.0% de los hogares con al menos una NBI) y Colón (28.0% con al menos tres NBI). En la situación opuesta se encuentra Villa del Rosario, cuya población tiene solo 17.6% de hogares en la primera de las situaciones y ninguno en la segunda. En el medio rural en su conjunto, los valores son respectivamente 66.3% y 21.3%.

Mapa 2.11.e: Población rural con al menos 3 NBI por segmentos censales



Fuente: procesamiento propio a partir de datos de INE (2011)

Tabla 2.11.i: % hogares con al menos una NBI y al menos 3 NBI por secciones censales localidades y área rural de Lavalleja

	% hogares con al menos una NBI	% hogares con 3 o más NBI
Total departamental	31,6	5,7
Sección Censal 1	26,9	3,9
Sección Censal 2	32,0	6,9
Sección Censal 3	55,9	16,5
Sección Censal 4	65,9	15,9
Sección Censal 5	76,7	33,1
Sección Censal 6	90,8	33,3
Sección Censal 7	82,5	30,8
Sección Censal 8	35,5	8,4
Sección Censal 9	55,2	16,8
Sección Censal 10	29,3	3,7
Sección Censal 11	47,4	8,2
Sección Censal 12	32,7	6,1
Sección Censal 13	60,4	13,1
Localidades censales		
Aramendia	74,3	17,1
Blanes Viale	43,8	21,9
Colón	61,0	28,0
19 de Junio	37,5	8,3
Estación Solís	67,9	17,9
José Batlle y Ordóñez	30,8	5,5
José Pedro Varela	27,9	2,7
Mariscala	28,5	4,7
Minas (agrupamiento)	26,0	3,4
<i>Minas</i>	25,8	3,4
<i>Barrio La Coronilla - Ancap</i>	56,8	9,5
Pirarajá	40,1	8,9
Polanco Norte	30,6	2,8
San Francisco de las Sierras	34,8	0,0
Solis de Mataojo	25,9	3,6
Villa del Rosario	17,6	0,0
Villa Serrana	78,0	14,6
Zapicán	40,3	5,2
Localidades menores	29,0	0,0
Rural	66,3	21,3

Fuente: INE- MIDES- UNFPA (2015)

En cuanto a variables educativas, tasa de analfabetismo del departamento es 1.9%, guarismo superado en casi todas las secciones censales, con valores particularmente altos en las no. 5, 9 y 10. El promedio de años de educación formal de personas de 25 y más años es 7.8, promedio solo superado por la sección 1, y particularmente bajo en la 6, 13, 5, 9 y 4. El porcentaje de personas de 15 y más años con al menos primaria completa es 84% en Lavalleja, pero la variabilidad a nivel de secciones no es tan grande como en los otros indicadores (solamente la 13 se destaca por tener un valor significativamente bajo respecto al departamento). Finalmente, las personas que tienen ciclo básico completo de enseñanza

media con al menos 18 años son 42.6% en todo el departamento, pero en este caso los valores a nivel de secciones sí presentan una importante dispersión. Los guarismos más bajos se dan en las número 5, 6 y 13, no alcanzando en este caso al 20%. Globalmente el medio rural presenta valores mejores en sus indicadores que las peores secciones, pero notoriamente más bajos que los del promedio de Lavalleja.

Tabla 2.11.j: Principales indicadores de educación según sección censal

	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	1,9	7,8	9,3	84,0	42,6
Sección Censal 1	1,6	8,3	9,5	86,4	47,2
Sección Censal 2	2,6	6,8	9,3	77,6	33,5
Sección Censal 3	0,4	6,3	8,1	78,3	19,9
Sección Censal 4	2,6	6,2	8,9	75,1	20,6
Sección Censal 5	4,8	6,1	7,7	75,8	17,1
Sección Censal 6	2,4	5,9	6,4	76,2	16,5
Sección Censal 7	2,3	6,9	7,8	79,0	22,8
Sección Censal 8	2,7	6,8	8,2	79,9	31,2
Sección Censal 9	3,1	6,2	7,9	78,4	21,8
Sección Censal 10	3,0	7,8	9,6	82,2	44,3
Sección Censal 11	1,0	6,8	8,0	80,0	29,4
Sección Censal 12	2,5	7,3	8,6	80,8	36,6
Sección Censal 13	2,5	5,9	8,1	70,0	18,3

Fuente: INE- MIDES- UNFPA (2015)

A nivel de localidades los mejores valores a nivel de indicadores educativos se dan en Villa Serrana, Villa del Rosario y San Francisco de las Sierras (0% de analfabetos), en esta última localidad en promedio de años de escolarización de personas de 25 y más años (11.6), en la primera de ellas en porcentaje de habitantes de 15 y más años con primaria completa, y en Minas (47.7% de personas de 18 y más años con ciclo básico completo). Respectivamente, los valores más bajos se registran en Estación Solís (9.1) y Polanco Norte (5.2, 69.1 y 9.2).

Tabla 2.11.k: Principales indicadores de educación según localidad censal y área rural

	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
Localidades censales					
Aramendía	3,1	5,9	7,5	76,9	19,7
Blanes Viale	1,4	6,5	7,1	88,9	16,7
Colón	6,8	5,8	8,8	72,1	17,4
19 de Junio	4,8	6,6	10,0	73,8	33,3
Estación Solís	9,1	5,3	10,5	63,6	15,0
José Battle y Ordóñez	2,4	7,3	8,6	81,1	36,8
José Pedro Varela	3,0	7,8	9,7	82,4	44,7
Mariscal	2,5	6,9	8,4	80,5	32,8
Minas (agrupamiento)	1,6	8,3	9,5	86,4	47,6
<i>Minas</i>	1,6	8,3	9,5	86,5	47,7
<i>Barrio La Coronilla - Ancap</i>	4,3	6,1	6,8	81,2	22,4
Pirarajá	3,5	6,2	8,2	79,7	23,1
Polanco Norte	4,4	5,2	6,0	69,1	9,2
San Francisco de las Sierras	0,0	11,2	10,0	87,5	72,3
Solís de Mataojo	2,8	6,9	9,3	77,7	35,7
Villa del Rosario	0,0	7,4	9,0	87,0	40,9
Villa Serrana	0,0	8,4	9,0	93,2	40,6
Zapicán	1,1	6,7	7,6	79,1	28,0
Localidades menores	0,0	6,8	8,2	76,2	27,6
Rural	2,2	6,5	8,2	76,8	24,2

Fuente: INE- MIDES- UNFPA (2015)

En cuanto a la oferta educativa, nivel de enseñanza primaria, existen en Lavalleja 89 escuelas primarias, de las cuales 56 son rurales (MEP, 2017). En base a datos aportado por el Consejo de Políticas Sociales, hay 6 escuelas privadas.

En relación con la oferta educativa para adolescentes y jóvenes en Lavalleja existen a nivel de secundaria 8 ciclo básicos, de los cuales tres se encuentran en la capital departamental. A su vez existen seis liceos de segundo ciclo y la misma cantidad de escuelas técnicas (ex UTU), de las cuales cuatro son escuelas agrarias.

Tabla 2.11.l: centros educativos urbanos de Lavalleja por niveles y localidades

Localidad	Nivel				
	Primaria	Ciclo básico de enseñanza media	Segundo ciclo de enseñanza media	Enseñanza técnica	Terciario
Minas	23	3	1	-Escuela Técnica Minas -Escuela Agraria Minas N° 72 -Escuela Agraria Minas N° 72. Anexo Cerro Pelado	Instituto de Formación en Educación Privado: Instituto de Capacitación Empresarial del Uruguay (ICEDU)
José Pedro Varela	2	1	1	-Escuela Técnica	
Solís de Matajojo	2	1	1		
José Batlle y Ordoñez	1	1	1		
Mariscal	2	1	1		
Pirarajá	1			-Escuela Agraria "Emilia Vigil de Olmos"	
Zapicán	1				
Estación Solís	1				

Fuente: Portal MEP (2017)

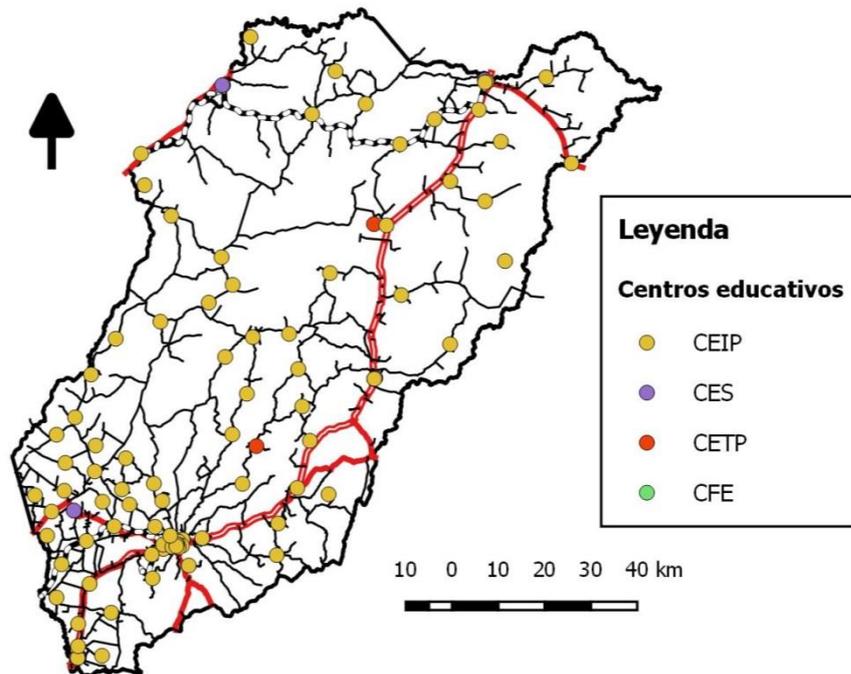
Tabla 2.11.m: Centros educativos rurales de Lavalleja por niveles y localidades

Localidad	Nivel				
	Primaria	Ciclo básico de enseñanza media	Segundo ciclo de enseñanza media	Enseñanza técnica	Terc
Poblado Colón	1				
Villa del Rosario	1	1	1	-Escuela Agraria Minas N° 72 - Anexo Villa del Rosario	
Arequita	1				
Costa de Corrales	1				
Higueritas	1				
Gaetán	2				
Estación Andreoni	1				
Paso de los Troncos	1				
Puntas de Polanco	1				
Vejigas	2				
Cebollatí - Tapes Grandes	1				
Paso de la Cruz	1				
Godoy	1				
Campanero	1				
Roldan	1				

Marmarajá	1				
Puntas de Marmarajá	1				
Gutiérrez	1				
Cuchilla Juan Gómez	1				
Poblado de Aramendia	1				
Casupá	2				
Puntas de Barriga Negra	1				
Barriga Negra	1				
Olimar Chico	1				
Barra de los Chanchos	1				
Polanco	2				
Aguas Blancas	1				
Sarandí de Gutiérrez	1				
Molles del Sauce	1				
Tapes Grandes	2				
Estación Ortiz	1				
Santa Lucía	2				
Altos de Santa Lucía	1				
Sarandí del Cebollatí	1				
Manguera Azul	1				
El Soldado	1				
Valle Chico	1				
Matajojo del Solís	1				
Sauce de Olimar Chico	1				
Arroyo del Medio	1				
Puntas de Ortiz	1				
Puntas del Perdido	1				
Solís Grande	1				
Estación Retamosa	1				
Villa Serrana	1				
Caperuzas	1				
Marco de los Reyes	1				
Sierras Blancas	1				
Chamamé	1				

Fuente: Portal MEP (2017)

Mapa 2.11.f: Centros educativos del departamento

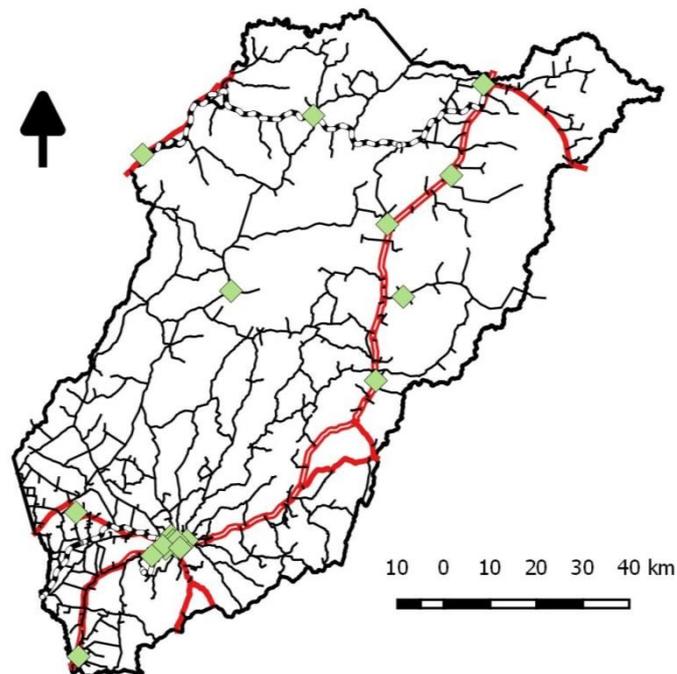


Fuente: ANEP (2016)

En relación con el acceso de la población a servicios de salud, de acuerdo con la ECH 2012, el 33,4% de los habitantes del departamento tiene derechos de asistencia en ASSE, el 58,7% en alguna IAMC, el 10,2% en el Hospital Policial o Militar, y el 1,4% en policlínicas municipales. Sólo el 1,4% de la población del departamento no tiene derechos de atención en prestador alguno.

Los servicios de salud de ASSE se realizan principalmente en el Hospital Departamental y en la Red de Atención Primaria (RAP) de Lavalleja. La misma está integrada por un Centro Auxiliar en José Batlle y Ordoñez; tres Centros de Salud ubicados en Pirarajá, Mariscal y Solís de Mataojo; y quince policlínicas barriales, doce de las cuales están ubicadas en la ciudad de Minas, una en Zapicán, otra en Polanco (sobre Ruta 108) y la restante en Poblado Aramendia (Agenda Estratégica. Lavalleja 2013-2015: 22).

Mapa 2.11.g: centros de atención de salud en el departamento de Lavalleja.



Fuente: OTU-OPP (2017)

2.11.1.3 Caracterización económica del departamento

Como se observa en la siguiente tabla, el departamento de Lavalleja contribuye al 1,7% del PIB nacional (2011). Su contribución es aproximadamente constante desde el 2008, en un departamento con un 5,72% del territorio nacional.

Tabla 2.11.n: Evolución de la participación de Lavalleja en PIB nacional (2008-2011)

	2008	2009	2010	2011
Lavalleja	1,7	1,6	1,6	1,7
Todo el país	100	100	100	100

Fuente: OPP en base a BCU, INE y otros

La estructura productiva del año 2011, presentada en la siguiente tabla, muestra un sector primario que representa el 21,7% del VAB, un sector secundario que aporta 35,2% y un sector terciario que contribuye al 43,1% del mismo. Desde el 2008 el aporte del sector primario se redujo levemente desde el 24,3% del VAB; mientras que los sectores secundario y terciario aumentaron levemente desde el 33,8% y 41,9% respectivamente.

Tabla 2.11.o: Composición del VAB de Lavalleja por sectores (%)

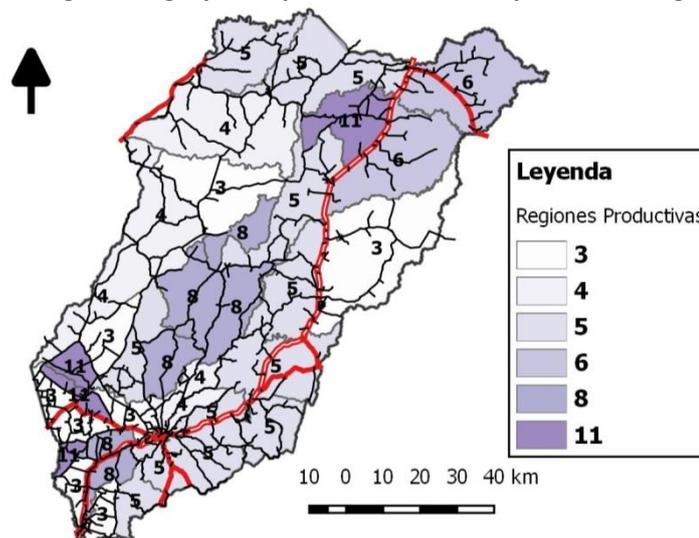
	Primario	Secundario	Terciario	TOTAL
Lavalleja	21,7	35,2	43,1	100
Todo el país	10,3	25	64,7	100

Fuente: OPP en base a BCU, INE y otros (2011)

El aporte sector primario (21,7%) es el doble que en el promedio del país (10,3%). Las principales actividades productivas de este sector en Lavalleja son básicamente la ganadería vacuna para carne, la forestación, y el cultivo de cereales y arroz (en menor medida, la horticultura y los frutales no cítricos). El cultivo de cereales y arroz, así como la producción ganadería son importantes actividades productivas de las llanuras y valles del noreste y suroeste del departamento; mientras que la producción forestal lo es de la región de sierras del centro.

En el mapa siguiente se observa la regionalización, según la producción agropecuaria en cada área de enumeración realizada por DINOT-MVOTMA (2011). Los números y colores indican el tipo de producción predominante. Los números 3, 4 y 5 indican producción ganadera con diversos grados de mejoramiento. El número 6 indica producción arrocera con ganadería, el número 8 indica producción forestal y el número 11 producción agrícola ganadera.

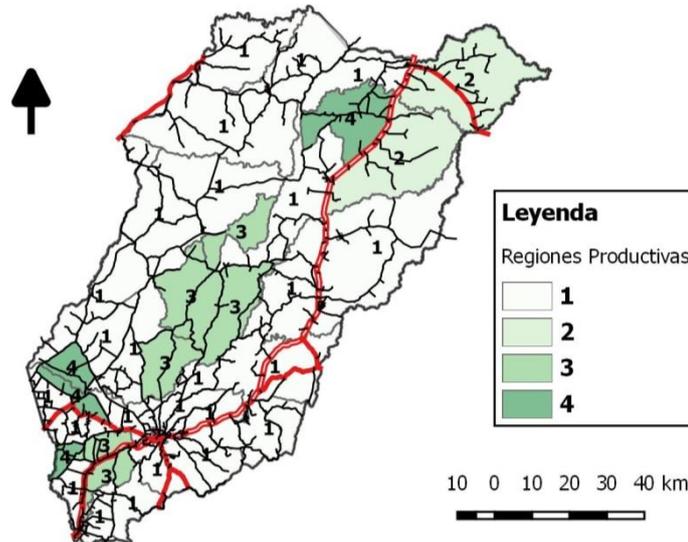
Mapa 2.11.h: Regiones agrupadas por actividades de producción agropecuaria



Fuente: DINOT-MVOTMA (2011)

Generalizando la anterior información y agrupando según grandes grupos, el próximo mapa presenta las grandes regiones productivas del departamento de Lavalleja (1 es producción predominantemente ganadera, 2 preferentemente arrocera, 3 es particularmente forestal, 4 es producción agrícola de secano). No hay regiones principalmente lecheras ni es muy importante de la agricultura intensiva.

Mapa 2.11.i: Grandes regiones de producción agropecuaria



Fuente: DINOT-MVOTMA (2011)

Según el Observatorio Territorio Uruguay de OPP (OTU), dentro del 81,5% de territorio de Lavalleya dedicado a la *ganadería* hay 773.942 hás. dedicadas a la cría de vacunos para carne (94,8%); 10.837 a la cría de vacunos para producción lechera (1,3%); 26.895 a la cría de ovinos (3,3%); 3.899 a la cría de equinos (0,5%); 428 a la cría de cerdos; 61 a la cría de aves; y 214 a la cría de otros animales (0,1%). Cerca del 95% de la producción ganadera es para carne vacuna.

La mitad del territorio con producción agrícola del departamento se dedica a cereales, oleaginosos y semilleros de forrajeras -cultivos de secano de verano, etc.- (MGAP, 2011). En el noreste es muy común que, por ejemplo, la soja comparta territorio con el arroz. Son 19.428 las hás. dedicadas a los cereales y oleaginosos (no arroz) (49,9%); 15.015 al arroz (38,6%); 1.134 a semilleros de forrajeras (2,9%); 5 a viveros y plantines; 1.156 a la horticultura; 14 a la viticultura, y 2.178 ha de otros frutales (8,6%).

A su vez 4.055 hás. están destinadas a venta de servicios agropecuarios; 688 al agroturismo y 3.019 a producción para el autoconsumo (OTU, 2017).

La industria arrocera explota exclusivamente la región de las llanuras del noreste, entre la ruta nacional N°8 y el límite con los departamentos de Rocha y Treinta y Tres. La localidad que centraliza la cuenca en el departamento de Lavalleya es José Pedro Varela, la cual se encuentra bien conectada por rutas nacionales con otras localidades arroceras de la región, como Lascano, en el departamento de Rocha (sobre ruta nacional N°14), y Treinta y Tres, en el departamento del mismo nombre (sobre ruta nacional N°8).

La producción forestal de Lavalleya, de 80.770 hás. en 2011, cubre prácticamente toda la región de sierras del centro, entre la ruta nacional N°8 y el límite con el departamento de Florida, y el sureste, cercano al departamento de Maldonado. La forestación del departamento es básicamente de eucaliptus, los cuales son utilizados para la producción de celulosa. Esto hace que sea importante la distancia de transporte terrestre desde el centro del departamento hasta las rutas nacionales y, posteriormente, a las plantas

industriales ubicadas al oeste del país. Los ejes nacionales con fuerte tránsito forestal, actual y futuro son las rutas N°7 y N°8; y las rutas N°39, N°12 y N°60 (que conectan con el departamento de Maldonado).

En el análisis aportado por Rodríguez Miranda y colaboradores sobre los indicadores de capital social e institucional departamental (ver tabla 6.6 a), Lavalleja se encuentra 16.º en el ranking en organización gremial, en el lugar 4.º lugar en organizaciones de cultura, deporte y esparcimiento, y en órganos de publicaciones periódicas y en el 19.º lugar en la cobertura de medios radiales locales. Se considera que presenta indicadores contrapuestos, con dimensiones que son favorables y otras poco favorables. A su vez, el indicador DKS muestra que Lavalleja está entre los cuatro departamentos (16.º) con mayores condiciones de deterioro del capital social e institucional. (Rodríguez Miranda. 2014: 67).

Tabla 2.11.p: indicadores de capital social departamental

Indicadores	valor
Gre	8,9 %
CDE	10,3 por mil hab
Pub	1,92 por mil hab
Rad	0,06 por 50 Km cuadrados
DKS	0,42 (máximo nivel teórico; menores condiciones de deterioro)

Fuente: Rodríguez Miranda (2014)

Con relación a lo que reflejan los indicadores de capital humano y de conocimiento en el departamento (ver tabla 6.6 b), Lavalleja se ubica en el 10.º lugar en el ranking de capital humano básico entre todos los departamentos. Se considera un posicionamiento relativo intermedio en tanto es resultado de promediar buenos y malos desempeños. En la tasa de asistencia a educación ocupa el 4.º y el 8º para la población con primaria completa. Asimismo, se encuentra dentro de los cuatro departamentos peor posicionados en la población que alcanza el segundo ciclo de secundaria o nivel similar, ocupando el lugar 16º. A nivel de los indicadores de capital humano especializado es el departamento 16.º en el ranking para la formación terciaria y ocupa un 3.º según cantidad relativa de personas con formación técnica. Ocupa el lugar 14.º en cantidad relativa de profesionales formados en ciencias «duras».

Para los autores, Lavalleja muestra un desempeño general promedio que no es del todo representativo, ya que presenta dimensiones en las que se posiciona muy bien y otras muy mal. (Rodríguez Miranda. 2014: 67).

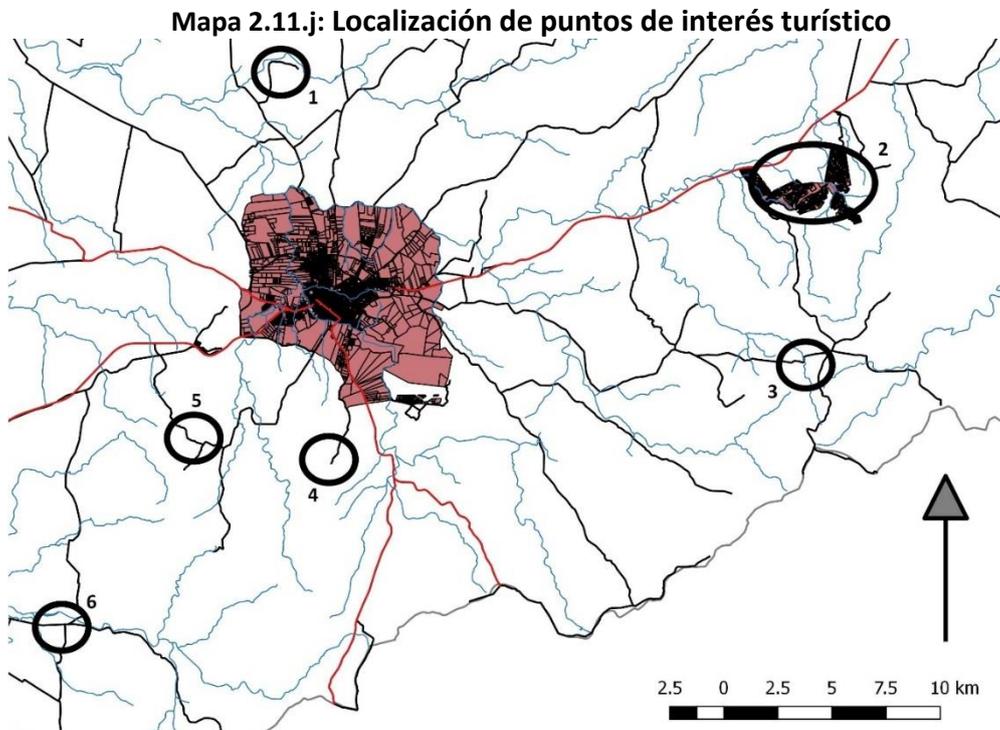
Tabla 2.11.q: indicadores de capital humano y conocimiento departamental

Indicadores	valor
Básico: KHb	0,67 (máximo teórico 1)
Especializado: KHe1	31,0 por mil hab
Terciaria: KHe2	88,5 por mil hab
Técnica (ciencias duras) KHe3	4,6 por mil hab
Total	124,77

Fuente: Rodríguez Miranda (2014)

Finalmente, se hace referencia a los puntos de interés turístico de Lavalleja, ubicados en el medio rural.

En el mapa siguiente se presentan los principales puntos de interés turístico y de excursionismo del departamento de Lavalleja. Como se observa, los mismos se encuentran en el entorno cercano de la ciudad de Minas.



Punto N°1: Cerro Arequita, Laguna de los Cuervos y Balneario Santa Lucía.

Esta zona, a 12 kms. de Minas, es parte del Parque Nacional Arequita, en proceso de elaboración y estudio para su inclusión en el Sistema Nacional de Áreas Protegidas. Actualmente cuenta con dos zonas de camping, a las orillas de la naciente del río Santa Lucía, y un restaurante. Para acceder se debe circular desde la ciudad de Minas por el Cno. Santa Lucía (UYLA0073) y entrar por el camino UYLA0092.

Punto N°2: Villa Serrana.

A 30 kms. al este de la ciudad de Minas, en el valle de los arroyos Penitente y Marmarajá, se encuentra este centro poblado dedicado al turismo serrano. Actualmente hay dos entradas desde la ruta nacional N°8. En la progresiva 139 K por Cno. Marco de los Reyes – UYLA0105, y en progresiva 145 K por Cno. Villa Serrana – UYLA0078. Cerca del límite con el departamento de Maldonado existe actualmente una cantera que saca su producción a la ruta nacional N°8 a través de los caminos Al penitente (UYLA0064) y Marco de los Reyes (UYLA0105). Esto provoca un mayor deterioro de estos caminos y una interferencia con las actividades turísticas de esta zona conectada con las serranías del departamento de Maldonado.

Punto N°3: Salto del Penitente.

Cerca del límite con el departamento de Maldonado, a 24 kms. al este de la ciudad de Minas, se encuentra este salto de agua natural. Hay dos entradas desde la ruta nacional N°8: una ubicada en la progresiva 125K desde donde hay que recorrer 16 kms. por los caminos UYLA0087 y UYLA0064 (Cno. Al Penitente), y otra sobre la progresiva 134K recorriendo 9 kms. por el Cno. Penitente (UYLA0099), el cual se encuentra bituminizado.

Punto N°4: Valle del Hilo de la Vida y Cerro Místico.

A 8 kms. de la ciudad de Minas se encuentra este valle por donde hay un curso de agua que nace de un manantial. Se encuentra al pie de un cerro de 335 mts. sobre el nivel del mar desde donde puede apreciarse toda la serranía del entorno de Minas. En esta zona existe también un sitio arqueológico con construcciones de piedra de más de 1000 años de antigüedad. La entrada se encuentra en el km. 346 de la ruta nacional N°12, desde donde hay que recorrer 5 kms. por el Cno. Al Valle del Hilo de la Vida (UYLA0077).

Punto N°5: Parque Salus y Fuente del Puma.

Muy próximo a la ciudad de Minas se encuentra este lugar histórico de Lavalleja. Es una fuente de agua natural semisurgente que brota del subsuelo del Cerro del Puma (parte de la Fm. Sierra de Ánimas). Históricamente, además de contar con un famoso parador, es un sitio industrial donde se producía cerveza, refrescos en base a pomelo, sidra y además se embotellaba el agua mineral de marca reconocida. La entrada es en la progresiva 109K de la ruta nacional N°8, desde donde se toma el camino UYLA0050.

Punto N°6: Aguas Blancas.

A 36 kms. al sur de la capital departamental, sobre el arroyo Mataojo, se encuentra este paraje de alto valor paisajístico. En este lugar hay una represa que históricamente irrigaba importantes cultivos de manzanas. Actualmente dicho espejo de agua permite la realización de deportes náuticos y pesca, existiendo una zona de camping con todos los servicios. Próximo a esta zona se encuentra también el Templo Tibetano. Para llegar a este paraje se puede entrar por la Ex ruta 81 ("Ruta Panorámica" - UYLA0024), en la progresiva 91K de la ruta nacional N°8 desde Lavalleja, desde la ruta nacional N°60 en Maldonado, o desde el norte por el Cno. Aguas Blancas (UYLA0059), en la progresiva 105K de ruta nacional N°8.

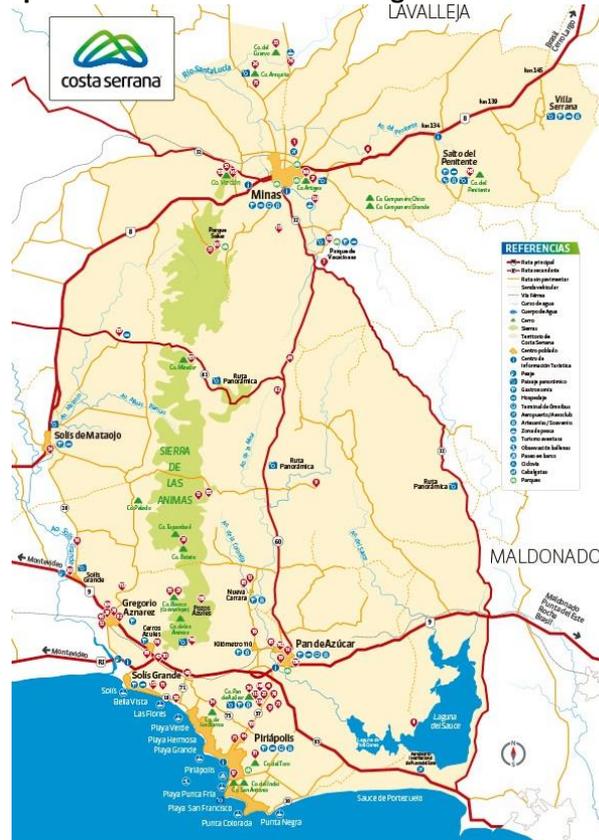
Además de estos puntos de interés turístico, el Parque de vacaciones de UTE-Antel es un complejo turístico que se encuentra en el borde este de la ciudad de Minas. Tiene un origen minero, existiendo importantes emprendimientos iniciados por los españoles en el Siglo XVIII. Los caminos departamentales que llegan a este parque son el UYLA0044 y el UYLA0038.

También se debe señalar la existencia de una iniciativa regional, entre los departamentos de Maldonado y Lavalleja y con eje en la ruta nacional N°60, denominada *Costa Serrana*

(ver Imagen 7.4.1). Este producto es impulsado por el Programa Uruguay Más Cerca de OPP; APROTUR Piriápolis; Dirección de turismo de IDM e IDL; Municipios de Piriápolis, Solís Grande y Pan de Azúcar; Dinapyme MIEM; Cámara uruguaya de turismo y Red Ánimas.

El objetivo es el de consolidar un producto turístico integral para la promoción conjunta, la mejora de la oferta y el desarrollo sostenible del territorio. En el departamento de Lavalleja dicho circuito incluye todos los puntos de interés turístico mencionados en párrafos anteriores, resaltándose la *ex ruta 81* como el principal camino departamental que vincula en esta región a las rutas nacionales N°8 y N°60.

Mapa 2.11.k: Circuito turístico regional Costa Serrana



Fuente: www.costaserrana.com.uy (2018)

2.11.1.4 Caracterización política del departamento

En 2015 fue electa Intendente la Dra. María Adriana Peña Hernández, perteneciente al Partido Nacional. La Junta Departamental está integrada por dieciocho representantes del mismo partido, once del Partido del Frente Amplio, y dos del Partido Colorado.

Los representantes nacionales por Lavalleja son Javier Umpiérrez (FA) y Mario García (PN).

A partir de la Ley Nº 18567 del año 2009 de Descentralización Política y Participación Ciudadana, se crean los Municipios en todas aquellas localidades con una población mayor a los 2000 habitantes. En Lavalleja hay tres Municipios: José Batlle y Ordoñez, José Pedro Varela y Solís de Mataojo.

José Batlle y Ordoñez, es la localidad más alejada de la capital del departamento. Se ubica en la zona noroeste, 12ª. Sección del departamento, sobre la costa del Arroyo Sauce y junto al Cerro Nico Pérez. Cuenta con una población de 2.283 habitantes y una densidad poblacional de 2,9 hab/km². El 33,8 % de personas presentan al menos una Necesidad Básica Insatisfecha (NBI), valor similar al promedio nacional (33,8%) y departamental (33,6%).

El Municipio **José Pedro Varela**, se encuentra ubicado en la 10ª. Sección Judicial del departamento, sobre las rutas 8 y 14, próximo a las costas del arroyo Corrales y en el límite con el departamento de Treinta y Tres. Cuenta con una población de 5.398 habitantes y una densidad poblacional de 6,3 hab/km². El 30,5 % de sus habitantes presentan al menos una NBI, situándose con un valor inferior tanto al promedio del departamento (33,6%), como al promedio nacional (33,8%).

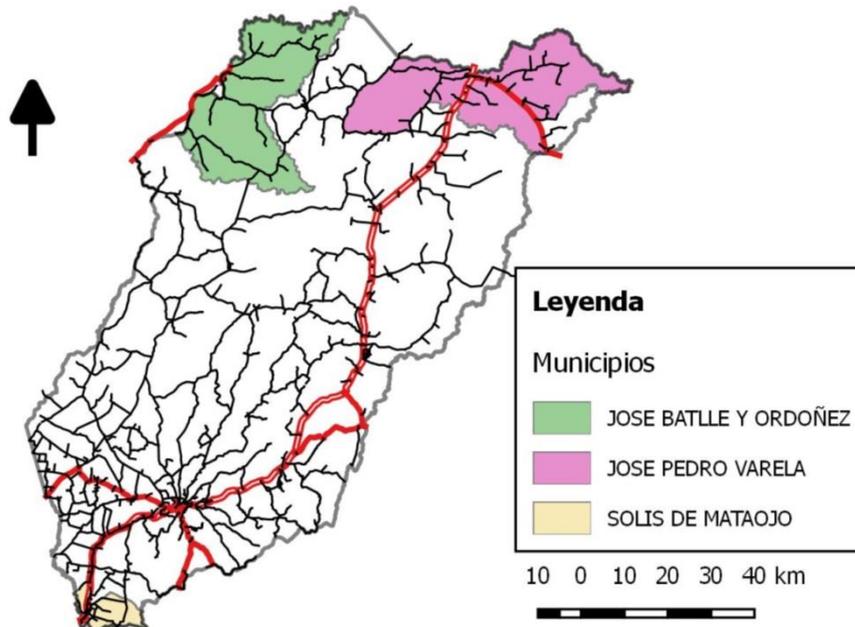
El Municipio **Solís de Mataojo** se encuentra localizado en la zona sur de Lavalleja, en el paraje Mataojo, 2ª Sección del departamento, sobre el Km. 82 de la Ruta 8, cerca del límite con Canelones y Maldonado, al este del Arroyo Solís Grande. Cuenta con una población de 2.924 habitantes. La densidad de la población es de 28,8 hab/km². La proporción de personas con al menos una NBI es de 29,2%, valor inferior tanto al promedio del departamento (33,6%), como al promedio nacional (33,8%).

Tabla 2.11.r: Municipios por población y alcaldes según partido

Municipio	Alcalde	Partido	Población
José Batlle y Ordoñez	Pablo Francisco Patiño	Partido Nacional	2283
José Pedro Varela	Danielo Alejandro Acosta	Partido Nacional	5398
Solís de Mataojo	Verónica Machado Pereira	Partido Nacional	2924

Fuente: elaboración propia (año 2017)

Mapa 2.11.I.: Municipios del departamento de Lavalleja



Fuente: Elaboración propia.

2.11.2 Caracterización Vial del Departamento

2.11.2.1 Descripción de la red

Según la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) del MTOP (observatorio.mtop.gub.uy, 2016), el departamento de Lavalleja posee un 3,3% del total de las rutas nacionales del país. Desde el año 2005 el departamento mantuvo constante la longitud de toda su red, la cual solo tiene un Corredor Internacional (ruta N°8) y una Red Secundaria.

Tabla 2.11.s: Red vial nacional del departamento según clasificación de red, en kilómetros

	Corredor Internacional	Red Primaria	Red Secundaria	Red Terciaria	Total
Lavalleja	168	0	120	0	287
	168	0	120	0	287
	168	0	120	0	287
Total Uruguay	2.409	1.559	3.813	995	8.776

Fuente: DINAPLO-MTOP (2016)

Un sector de 33 kms. del Corredor Internacional ruta N°8 tiene pavimento de hormigón, mientras que el resto es de concreto asfáltico. La Red Secundaria es básicamente toda de tratamiento bituminoso.

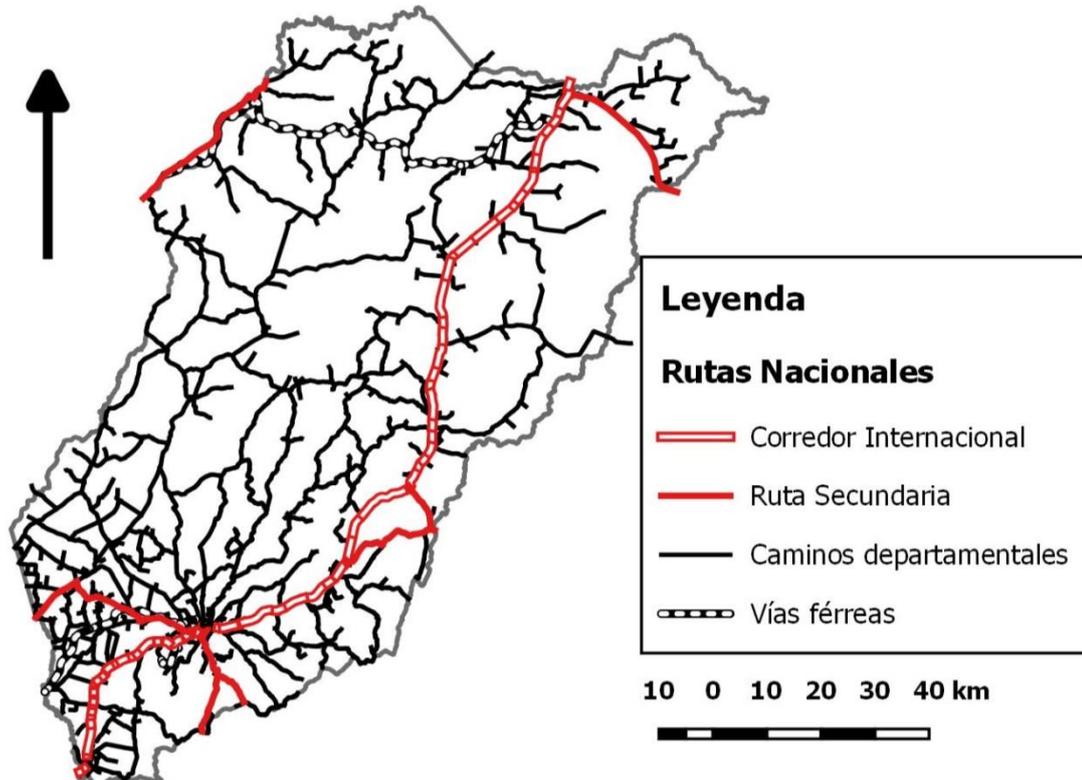
En la próxima tabla se presentan los kilómetros de ruta según el tipo de pavimento en el año 2016 y, con fines comparativos, se muestran también los datos de los años 2005 y 2010 (DINAPLO-MTOP, 2016). Desde el año 2005, las longitudes de las rutas con diferentes tipos de pavimento se mantuvieron constantes.

Tabla 2.11.t: Red vial nacional del departamento según tipo de pavimento, en kilómetros

	Hormigón	Concreto asfáltico	Tratamiento bituminoso	Imprimación reforzada	Tosca	Total
Lavalleja	33	154	100	0	0	287
	33	154	100	0	0	287
	33	154	100	0	0	287
Total Uruguay	382	3.362	3.987	246	799	8.776

Fuente: DINAPLO-MTOP (2016)

Mapa 2.11.m: Red vial y ferroviaria del departamento



Fuente: Elaboración propia

La principal vía radial del departamento, y único Corredor Internacional (Montevideo-Río Branco), es la ruta N°8 (Brig. Gral. Juan A. Lavalleja). Atraviesa de sur (Canelones) a norte (Treinta y Tres) todo el departamento de Lavalleja y tiene una longitud de 168 km. Une las localidades y municipios más extremos de Lavalleja, Solís de Mataojo al sur y José Pedro Varela al norte, pasando por el interior de la capital departamental y por varias localidades importantes del departamento. Otra ruta nacional radial, la N°7 (Gral. Aparicio Saravia), solo roza el departamento en el límite noroeste con Florida y pasa por la localidad de José Batlle y Ordoñez. No hay rutas nacionales que unan transversalmente el departamento a estas dos rutas radiales.

El resto de las rutas nacionales que pasan por este departamento, con 120 km. de longitud total, pertenecen a la red secundaria. En la parte sur de Lavalleja tenemos a la ruta N°12 (Dr. Luis Alberto de Herrera). Esta ruta conecta con el departamento de Maldonado al este, donde es una ruta de jurisdicción departamental, empalma con la ruta N°60, pasa por la

ciudad de Minas y continúa hacia el oeste hasta su encuentro con la ruta N°108. En este cruce finaliza la ruta N°12 en este departamento, reapareciendo en Canelones como ruta secundaria. Renace en el cruce de la ruta N°108 y el límite departamental (arroyo Sarandí), y continúa hacia el oeste conectando las localidades canarias de Tala y San Ramón. Esta ruta es importante para interconectar las capitales departamentales de Lavalleja y Maldonado a través de las sierras del este, y para dinamizar la zona agropecuaria del suroeste con el departamento de Canelones.

La ruta **N°60** (Coronel Manuel Francisco Artigas) conecta a la ciudad de Minas, a través de la ruta N°12, con la localidad de Pan de Azúcar en el departamento de Maldonado. Esta ruta es importante para el turismo costero (hacia la costa de Maldonado) y serrano (hacia la ciudad de Minas).

La ruta N°108 (Wilson Ferreira Aldunate) sigue como camino departamental hacia el norte del cruce con la ruta N°12, internándose hacia el centro de Lavalleja. Hacia el sur conecta con el departamento de Canelones, donde sigue como ruta Secundaria, hasta la localidad de Migues.

Unos kilómetros al norte de la ciudad de Minas nacen de la ruta N°8, las rutas Secundarias N°13 (Bartolomé Hidalgo) y, un poco más al norte, la N°39. Ambas se dirigen al este y se encuentran en la localidad de Aiguá, departamento de Maldonado. La ruta N°39 es fundamental para conectar al corredor ruta N°8 con el corredor ruta N°9 y con las localidades costeras del centro-sur de Maldonado (San Carlos y Maldonado). La ruta N°13 permite generar una vía transversal (con importante tránsito pesado) que relaciona y conecta los departamentos de Lavalleja, Maldonado y Rocha.

Este relacionamiento transversal (Lavalleja-Rocha) también se da en la ruta nacional secundaria N°14 (Brig. Gral. Venancio Flores) al norte del departamento. Esta ruta une la localidad de José Pedro Varela con Lascano (departamento de Rocha), siendo muy utilizada para el transporte arrocero y para dirigirse a la costa oceánica de Rocha, y a la localidad fronteriza del Chuy. Entre las localidades de José Batlle y Ordoñez (al oeste) y José Pedro Varela (al este), la ruta N°14 pasa a ser un camino departamental que acompaña la línea férrea Montevideo-Río Branco (cruzándose varias veces sus trazados).

Al departamento de Lavalleja llegan dos líneas férreas totalmente independientes entre sí. Al sur se tiene la línea Montevideo-Minas, la cual no acompaña el trazado de ninguna ruta nacional, entrando al departamento por la localidad canaria de Montes hasta las plantas cementeras ubicadas al sur de la ciudad de Minas. A través de esta línea se transporta clínquer y cemento hacia Montevideo. Al norte se tiene la línea Montevideo-Río Branco, que acompaña a las rutas N°6 (en Canelones) y N°7 (en Florida), y que entra al departamento de Lavalleja por la localidad de José Batlle y Ordoñez. Atraviesa el departamento de oeste a este, acompañando el camino departamental Ruta N°14, hasta la localidad de José Pedro Varela y posteriormente sigue por el departamento de Treinta y Tres. Actualmente se transporta combustibles a la ciudad de Treinta y Tres y vuelve con arroz al puerto de Montevideo.

La red de caminería departamental de Lavalleja tiene un desarrollo total de aproximadamente 2.400 km. Esta red puede diferenciarse regionalmente, como se detalla a continuación.

Tabla 2.11.u: Características de caminería rural en el departamento

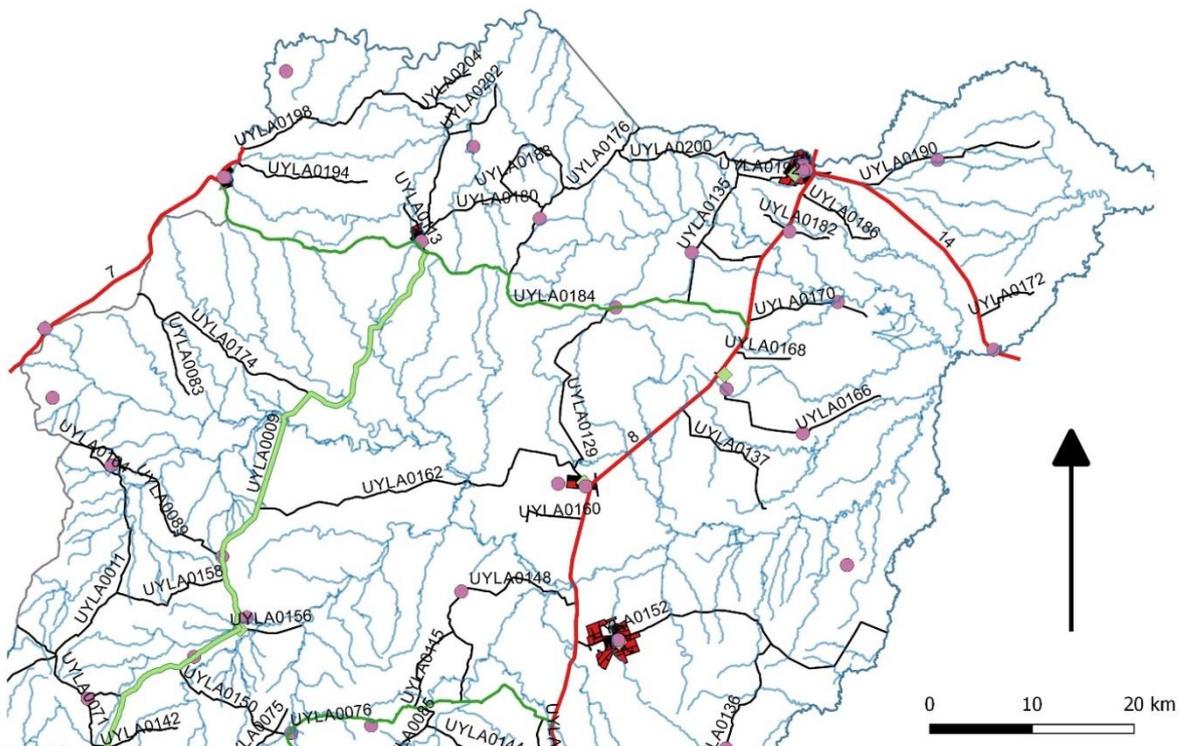
Indicador	Unidad	Valor
Longitud de caminos	Km	2357
Densidad de caminos	Km/km ²	0.24
Área por km caminería	Km ² /km	4.25
Densidad rutas incluidas	Km/km ²	0.26
Área por km con rutas	Km ² /Km	3.79

Fuente: Elaboración propia en base a datos de OPP e IDL

Región Norte

Esta región va desde la frontera con el departamento de Treinta y Tres al norte, hasta una línea horizontal imaginaria que pasa por la localidad de Colón. Entre el límite con el departamento de Florida y la ruta nacional N°8, esta región presenta un relieve de sierras en donde las principales producciones son la ganadera y la forestal. Hacia el este, entre la ruta nacional N°8 y el departamento de Rocha, el relieve pierde energía y pasa de las colinas a las llanuras. Las principales producciones son la agropecuaria (arroz, soja, ganadería vacuna) y la lechera (al norte de la ruta nacional N°14 existe una concentración de tambos relacionada con la región lechera de Rocha – “tambos neozelandeses”).

Mapa 2.11.n: Red vial de región norte del departamento



Fuente: Elaboración propia

En la faja central de esta zona se encuentra la antigua ruta nacional N°14 (**RD14 – UYLA0184** – marcada en verde en el mapa), que conecta transversalmente José Batlle y Ordóñez con la ruta nacional N°8. La antigua ruta nacional N°14 tiene un trazado igual al actual camino departamental UYLA0184, hasta su encuentro con el camino UYLA0135 (“Etiopía” por escuela N°59). A partir de este cruce, el camino UYLA0184 (RD14) continúa directamente hasta la ruta nacional N°8, mientras que la antigua ruta N°14 continúa hacia el norte acompañando la vía férrea Montevideo-Treinta y Tres, hasta la localidad y municipio de José Pedro Varela.

La **RD14** es muy importante para el relacionamiento transversal de las localidades del norte de Lavalleja, presentando un trazado que acompaña la divisoria de aguas de las cuencas altas de los arroyos Corrales al norte y Cebollatí al sur, minimizando el cruce de cauces de importante caudal y las consiguientes infraestructuras necesarias. La vía férrea de la línea Montevideo-Treinta y Tres, cruza a nivel dicha ruta en varios puntos. Desde José Batlle y Ordóñez hasta el cruce con el camino UYLA0176 (A María Albina) se encuentra bituminizada.

Al norte de la RD14 hay varios caminos importantes para la conectividad de los municipios del norte y para la salida de producción hacia el sur. En el entorno de José Batlle y Ordóñez, uniendo la ruta nacional N°7 con la localidad de Zapicán, se encuentra el camino UYLA0198 (Palo Alto), que permite la salida de la producción de la zona (principalmente forestal) y conecta con el vertedero municipal. En la zona de José Pedro Varela hay varios caminos importantes para pequeños productores y forestales, que conectan con la RD14 (Bajo Hondo-UYLA0200, A María Albina-UYLA0176, Etiopía-UYLA0135, etc.).

Al sur de RD14 hay dos caminos muy importantes. La antigua ruta 108 (**RD108 – UYLA0009**) que une la localidad de Zapicán con las rutas nacionales N°12 y N°108 en el sur del departamento y el Cno. Pirarajá (**UYLA0129**) que une la localidad de Pirarajá, ubicada sobre la ruta nacional N°8, con la RD14 a la altura de la escuela de Estación Retamosa (N°95). La RD108 (**UYLA0009**) es un eje fundamental para la interconexión de la zona central del departamento, entre las rutas nacionales N°7 y N°8. En su parte norte es muy importante para la salida de producción (principalmente ganadera-forestal) y para la interconexión social de los poblados ubicados en su sección central (Polanco, Manguera azul, etc.). Los servicios médicos que atienden estas localidades llegan desde Zapicán. El Cno. Pirarajá (**UYLA0129**) permite el relacionamiento social y productivo de Pirarajá con las localidades del norte. En el entorno de esta localidad se encuentra la cantera que aporta los materiales utilizados para el mantenimiento vial de la caminería del entorno y del municipio de José Pedro Varela.

El camino Paso del Rey (**UYLA0162**) es una conexión transversal importante entre la RD108 y la ruta nacional N°8. Es parte de la antigua ruta N°40, y conecta la RD108, con la localidad de Pirarajá sobre la ruta nacional N°8. Es muy importante socialmente y permite la salida de la producción cercana a la misma. Presenta problemas en algunas infraestructuras hidráulicas.

forestal de emprendimientos cercanos a la misma. Los principales caminos radiales son: Santa Lucía (UYLA0073), Paso la azotea (UYLA0075), Cerro Pelado (UYLA0085) y Barriga Negra (**UYLA0076** - marcada en verde en el Mapa). Este último, junto con el camino Polanco Sur (UYLA0150), permiten unir transversalmente la zona poblada de la RD108 con la ruta nacional N°8, pasando por el poblado de Barriga Negra.

Al este de la ruta nacional N°8, entre las localidades de Villa Serrana y Colón, el relieve es de sierras, presentando más energía de relieve en el límite con Maldonado. En esta zona la producción es fundamentalmente ganadera, forestal y agrícola, existiendo además una zona de tambos en los alrededores de la localidad de Mariscal. Al sur, los caminos Calera Bulldog (UYLA0084) y Por arroyo Molles (UYLA0121) permiten la interconexión con el departamento de Maldonado. Al norte, los caminos Cerros blancos (UYLA0136) y A Colón (**UYLA0152**) permiten la interconexión con la ruta nacional N°15 en el departamento de Rocha.

Al oeste de la RD108 hay un conjunto de caminos que la conectan con la ruta nacional N°7 en el departamento de Florida. Dicha zona genera fundamentalmente producción forestal y ganadera. El camino RD40 (**UYLA0011**), entre la ruta nacional N°7 y la RD108, es el de mayor longitud de la zona y permite la conexión de la población rural existente con los caminos Ladrillos (UYLA0089) e Higuieritas (UYLA0122 – marcado en verde en el Mapa). Este último permite la interconexión con la localidad de Casupá en el departamento de Florida.

Región Sur

Esta región, con la mayor densidad de población del departamento, va desde una línea horizontal imaginaria al norte de la ciudad de Minas hasta el límite sur Canelones y Maldonado. Entre los caminos Aguas Blancas (UYLA0059) - Por arroyo Aguas Blancas (UYLA0055) y el departamento de Maldonado, esta región presenta un relieve de sierras en donde las principales producciones son la ganadera y la forestal. Esta zona concentra prácticamente todos los atractivos turísticos de Lavalleja. Al sur del camino Higuieritas (UYLA0122) y al oeste de los caminos señalados anteriormente, el relieve pierde energía y pasa de las sierras a las colinas (en la cuenca del río Santa Lucía). Las principales producciones de esta zona son la agrícola (huertas, frutales, forrajes, cereales, etc.) y lechera, existiendo numerosa población rural asentada permanentemente y una importante concentración de centro de estudios (incluyendo el liceo de Villa Rosario).

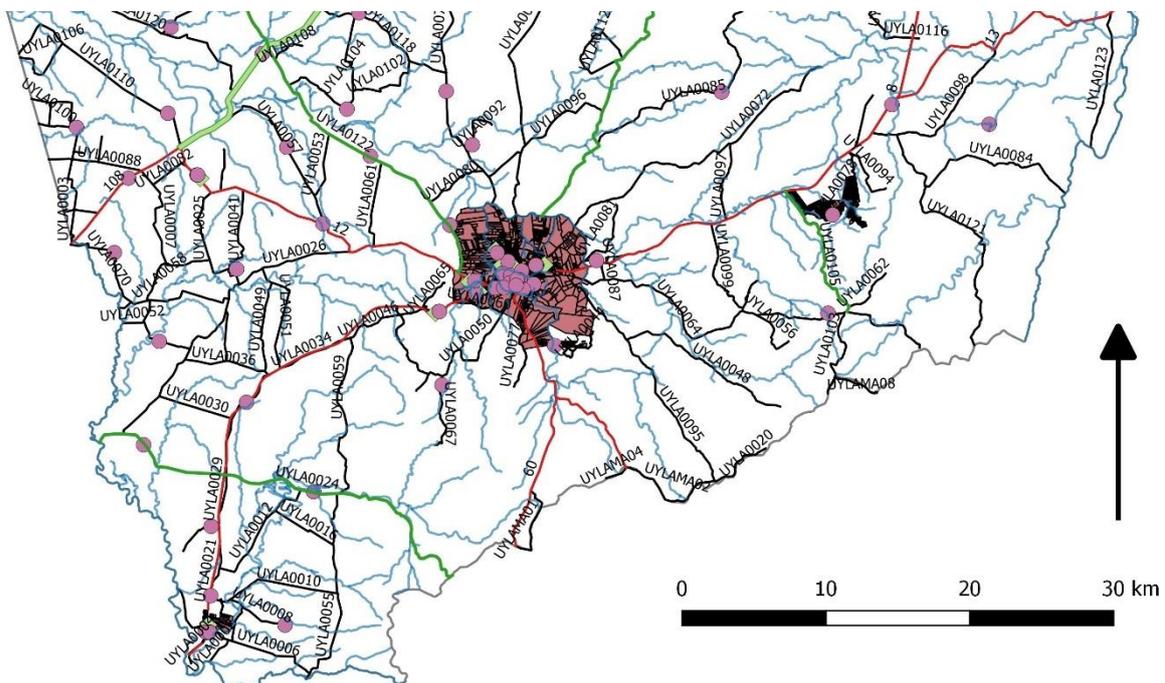
En la zona de colinas del oeste existe una densa trama de caminos. Algunos problemas persistentes en la zona es el de las inundaciones, que dejan zonas aisladas en épocas de intensas precipitaciones, y el del mal estado de algunos de sus puentes, alcantarillas y cabeceras. Algunos de estos puentes se encuentran sobre el arroyo Solís Grande, límite con Canelones, siendo muy importante para la interconexión de la población de ambos departamentos. Los principales caminos de esta zona son:

- Al norte, la RD108 (UYLA0009) y el camino Higuieritas (**UYLA0122**) . El primero se conecta con las rutas nacionales N°12 y N°108 y es fundamental para la salida de la

producción al sur, mientras que el segundo es muy importante para la interconexión interdepartamental. El camino Higueritas está bituminizado desde la RD108 hasta la ruta nacional N°12 cerca de Minas y presenta problemas en el puente sobre el arroyo Del soldado.

- El camino Estación Andreoni (UYLA0026), que conecta la ruta nacional N°12 y el camino RD81 (UYLA0024), cerca de la localidad de Montes en Canelones. Es muy importante para la interconexión de la población rural y cuenta con transporte público.
- En los alrededores de la localidad de Solís de Matajojo y al sur de la RD81 existe un conjunto de caminos que permiten la salida de producción agropecuaria. El camino Paso Arbelo (UYLA0017) y el camino UYLA0002 permiten la interconexión de la localidad con los departamentos de Canelones y Maldonado respectivamente.
- Los caminos Aguas Blancas (UYLA0059) y Por arroyo Aguas Blancas (UYLA0055) separan las zonas de sierras, al este, y de colinas, al oeste. Conectan a la ruta nacional N°8, cerca de Minas, con la RD81 y el emprendimiento turístico y represa de Aguas Blancas.

Mapa 2.11.p: Red vial de región sur del departamento



Fuente: Elaboración propia

La RD81 (**UYLA0024**) es un importante camino para la conectividad transversal de la zona sur de Lavalleja. Va desde la localidad de Montes en Canelones hasta la ruta nacional N°60 en Maldonado, pasando por el camping y represa de Aguas Blancas. Se encuentra bituminizado entre la ruta nacional N°8 y el camino Aguas Blancas (UYLA0059),

continuando como un camino de sierras hasta Maldonado. Permite el tránsito turístico a Aguas Blancas y el tránsito productivo forestal en los tramos de sierras.

En la zona de sierras del este existe una importante trama de caminos en los alrededores de la ciudad de Minas y la localidad de Villa Serrana. La mayoría de estos caminos están vinculados a puntos de interés turístico del departamento. Algunas patologías en los caminos de la zona son la erosión de la senda y de las cabeceras de algunas obras hidráulicas. Los principales caminos de esta zona son:

- Los caminos Salus (UYLA0050), Parque Salus (UYLA0067), Al valle del hilo de la vida (UYLA0077) y San Francisco de las sierras (UYLA0044), que se encuentran al sur de la ciudad de Minas. Todos ellos están asociados a puntos de interés turístico del departamento y, en ocasiones, presentan tránsito productivo forestal.
- El camino Santa Lucía (UYLA0073) y el UYLA0092, que conectan la ciudad de Minas con el área protegida y parque Arequita.
- Los caminos Al barracón (UYLA0095) y Paso Espiga (UYLA0048), los cuales conectan la zona de sierras de la frontera con Maldonado con la ciudad de Minas. Están asociados a la salida de producción fundamentalmente forestal.
- Los caminos Al Penitente (UYLA0064) y Penitente (UYLA0099), que comunican a la ciudad de Minas con Maldonado. Son acceso al punto de interés turístico del salto del Penitente y permiten la salida de producción ganadera y forestal.
- Los caminos Marco de los Reyes (**UYLA0105**) y Villa Serrana (UYLA0078), que permiten el acceso desde la ruta nacional N°8 a la localidad turística de Villa Serrana. Se encuentran parcialmente bituminizados y con problemas en algunas de sus obras hidráulicas.

2.11.2.2 Caracterización del transporte que usa la caminería departamental

El tránsito promedio diario anual por tipo de vehículo en el Corredor Internacional ruta N°8 es de 1892 autos, 132 ómnibus, 378 camiones livianos, 62 camiones semipesados y 276 camiones pesados (DNV-MTOP, 2015). Para todo el departamento de Lavalleja el tránsito diario anual es de 952 autos, 62 ómnibus, 244 camiones livianos, 50 camiones semipesados y 222 camiones pesados (1530 vehículos en total). Según el tipo de ruta se puede indicar que un 73% circula por el Corredor Internacional ruta N°8 y un 27% por rutas secundarias, principalmente las rutas N°60 y N°12 (DNV-MTOP, 2015).

Varias empresas utilizan las rutas nacionales para atravesar el departamento: EGA, con servicio internacional a Brasil (utilizando solo ruta N°8); y Expreso Minuano, CUT Corporación, CROMIN, Rutas del Plata, Núñez, Emdal/Chago, EMTUR y BRUNO con servicios interdepartamentales. En promedio circulan como mínimo 30 unidades por día de servicios internacionales e interdepartamentales de línea en la ruta nacional N°8. Mediante

estas empresas de transporte interdepartamental que circulan por la ruta N°8 se logra la interconexión de Minas con Solís de Mataojo y José Pedro Varela, entre otras localidades.

Las empresas EMTUR, que conecta Punta del Este con Minas, y BRUNO, que comunica Maldonado con Durazno y los departamentos del litoral, atraviesan transversalmente Lavalleja a través de las rutas nacionales N°12 y N°60.

Tabla 2.11.v: Empresas de Transporte Interdepartamental que pasan por Lavalleja

Empresa	Rutas	Origen-destino
EXPRESO MINUANO	R8	Montevideo-Minas-Treinta y Tres
CUT-CORPORACION	R8	Montevideo-Minas
CROMIN	R8 R8 – R12	Montevideo-Minas Montevideo-Minas por Tala
RUTAS DEL PLATA	R8	Montevideo-Minas-Río Branco
NUÑEZ	R8	Montevideo-Minas-Melo
EMDAL/CHAGO	R8-R13	Montevideo-Minas-Chuy / Montevideo-Minas-Cebollatí
EMTUR	R12	Minas-Punta del Este
EMTUR	R39 – R8	Maldonado-Treinta y Tres
BRUNO	R12 – R60	Minas-Punta del Este / Minas-Florida

Fuente: www.lavallejanatural.com

Existe un conjunto de compañías departamentales que circulan por rutas nacionales y caminos rurales. La empresa DIMATOUR (que también es una agencia de viajes nacionales e internacionales) tiene dos líneas departamentales (Minas-José Batlle y Ordóñez y Minas-Barrancas-Vejigas). La primera de ellas circula desde Minas por los caminos Santa Lucía (UYLA0073), UYLA0118, RD108 (UYLA0009) y RD14 (UYLA0184), y pasa por siete centros de estudio. La segunda línea circula desde Minas por la ruta nacional N°12 hasta el empalme Roldán, a partir del cual continúa por el circuito Vejigas (UYLA0141). Pasa por cinco centros de estudio (el liceo de Villa Rosario inclusive).

La empresa FEEDER BUS hace un circuito similar al de DIMATOUR, Minas-Barrancas.

Tabla 2.11.w: Empresas de Transporte Departamental de Lavalleja.

Empresa	Caminos (UYLA)	Origen-destino
DIMARTOUR	0073, 0118, 0009, 0184 R12 – 0141 - 0073	Minas/Batlle (1 frec. i/v lun, mie y vie) Minas/Barrancas/Vejigas (1 frec. i/v de lun a vie) Minas/Santa Lucía (Solo temporada)
FEEDER BUS	R12 - 0141	Minas/Barrancas
COSU	0073, 0118, 0009, R12	Minas/Gaetán/Chamamé/Villa Rosario
SIERRATUR	-	Solo líneas urbanas y suburbana de Minas

Fuente: www.lavallejanatural.com

La empresa COSU tiene varias líneas urbanas y un circuito departamental: Minas-Gaetán-Chamamé-Villa Rosario. Esta línea circula desde Minas por los caminos Santa Lucía (UYLA0073), UYLA0118, RD108 (UYLA0009) y R12, regresando a esa ciudad. Pasa por siete centros de estudio, incluyendo el liceo de Villa Rosario.

Diversas empresas productivas del departamento utilizan un sistema de transporte al lugar

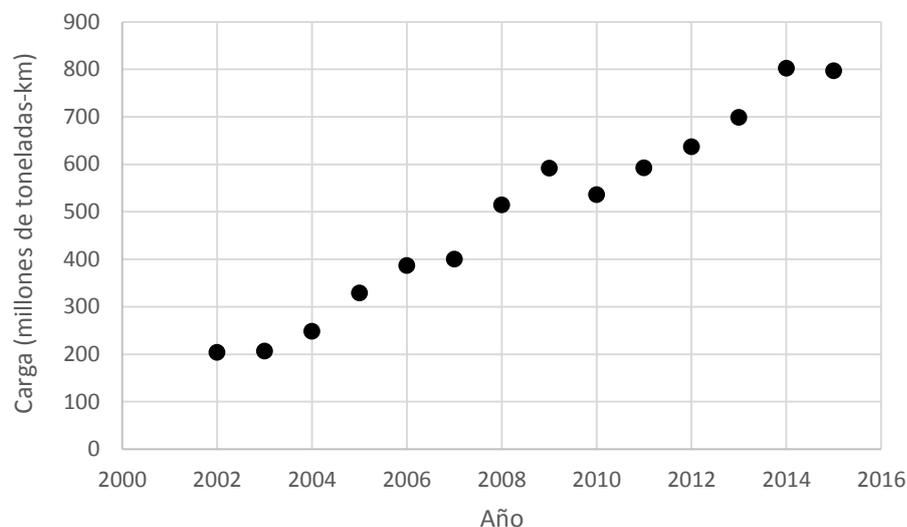
de trabajo mediante autobús (propio o contratado). También existen empresas de transporte de estudiantes, de primaria y/o liceales, mediante microbuses locales. Además, están los transportes de este tipo que trasladan estudiantes desde las localidades del centro del departamento (Polanco, Barriga Negra), a la escuela agraria ubicada sobre el camino Paso de los Troncos, entre José Batlle y Ordóñez y Zapicán, etc.

En lo que se refiere al transporte de cargas podemos decir que las principales industrias, movilizadoras del mayor volumen de cargas en los caminos departamentales, son la forestal, la arrocera y la ganadera.

Las forestales se encuentran dispersas en toda la parte serrana del departamento, utilizando el camino más próximo al emprendimiento para sacar la producción hasta una ruta nacional. Cada emprendimiento forestal tiene un cronograma de extracción, lo que permite planificar los caminos que deben estar en condiciones para sacar la producción. Bajo determinadas condiciones climáticas el pasaje de cargas genera un mayor deterioro de los caminos, por lo que se están realizando esfuerzos por generar una normativa que limite la circulación en estos casos.

La evolución de toneladas-km. de cargas transportadas en la Red Vial Nacional del departamento de Lavalleja muestra un aumento sostenido desde el año 2003, hasta superar los 800 millones de toneladas-kms en 2014.

Gráfico 2.11.d: Toneladas-km transportadas en Lavalleja



Fuente: www.observatorio.mtop.gub.uy

2.11.2.3 Capacidades del departamento para atender la red vial

La Dirección de Arquitectura de la IDL tiene un equipo humano (técnico) capaz de diseñar y llevar adelante diversos proyectos relacionados a la caminería rural. Se cuenta además con personal mecánico para la reparación de maquinaria. Toda la maquinaria se encuentra centralizada en la ciudad de Minas.

Actualmente no hay un equipo técnico y mecánico suficiente dedicado a las tareas de laboratorio en las instalaciones de la Intendencia. La IDL comparte estas tareas con el laboratorio de suelos de la Regional N°10 del MTOP, que cuenta con los equipos humanos y mecánicos de un laboratorio de suelos necesario para la realización de ensayos de identificación, clasificación, compactación y control de densidad de materiales para la conformación de la estructura de pavimento.

La IDL cuenta con equipos que, según sea el lugar de intervención, se trasladan con la maquinaria desde la capital departamental. Dichos equipos trabajan en el mantenimiento de la red de caminería rural del departamento. Las cuadrillas de mantenimiento, se reparten por el territorio en base a un cronograma donde se tiene en cuenta las épocas de zafra de las distintas producciones (arroceros, forestal, etc.). De esta forma se planifican los trabajos en los momentos adecuados para cada producción y en las distintas zonas de Lavalleja.

Como se señaló en párrafos anteriores toda la maquinaria y el personal se encuentran centralizados en la ciudad de Minas. En el momento del año planificado dichos equipos se dirigen a cada uno de los tres municipios de Lavalleja para realizar el mantenimiento de la red vial del entorno.

Las empresas locales de Lavalleja dedicadas a tareas de construcción o mantenimiento vial no tienen la infraestructura suficiente para todos los tipos de obras necesarios. Las mismas pueden asociarse en ocasiones para encarar proyectos de mayor tamaño o complejidad.

2.11.2.4 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 2.11.x: Fondos para caminería rural, montos para el año 2017

LAVALLEJA			
DESTINO	GOBIERNO NACIONAL	GOBIERNO DEPARTAMENTAL	TOTAL
CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO	34.410.716	14.747.450	49.158.166
REHABILITACIÓN, MEJORA Y OBRAS NUEVAS	24.962.606	10.698.260	35.660.865
TOTAL	59.373.322	25.445.709	84.819.031

Fuente: elaboración propia a partir de datos de OPP

2.11.3 Programa vial departamental de Lavalleja

2.11.3.1 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 2.11.y: Categorización de la red vial departamental

TRAMO	Camino	Dim. Social 33,3%	Dim. Espacial 33,3%	Dim. Económica 33,3%	Puntaje Indicadores	CATEGORÍA
UYLA0009	RD 108	83,3	55,0	100,0	79,4	Alta
UYLA0076	Barriga negra	75,5	75,0	62,5	71,0	Alta
UYLA0184	RD14	44,9	65,0	81,0	63,6	Alta
UYLA0122	Higueritas	70,2	75,0	18,8	54,7	Alta
UYLA0024	RD81	45,5	75,0	31,5	50,7	Media
UYLA0073	Santa Lucía	24,1	90,0	34,1	49,4	Media
UYLA0011	RD40	64,4	30,0	14,3	36,2	Media
UYLA0026	Estación Androni	22,3	70,0	14,8	35,7	Media
UYLA0075	Paso la Azotea	22,8	30,0	38,2	30,3	Media
UYLA0002		0,4	90,0	0,6	30,3	Media
UYLA0050	Salus	8,8	75,0	6,2	30,0	Media
UYLA0105	Marco de los Reyes	2,7	80,0	2,1	28,3	Media
UYLA0064	Al Penitente	17	55	5	25	Media
UYLA0152	Colón	18	10	47	25	Media

Fuente: elaboración propia

Categoría de caminos - Lavalleja

56°00'W

55°00'W

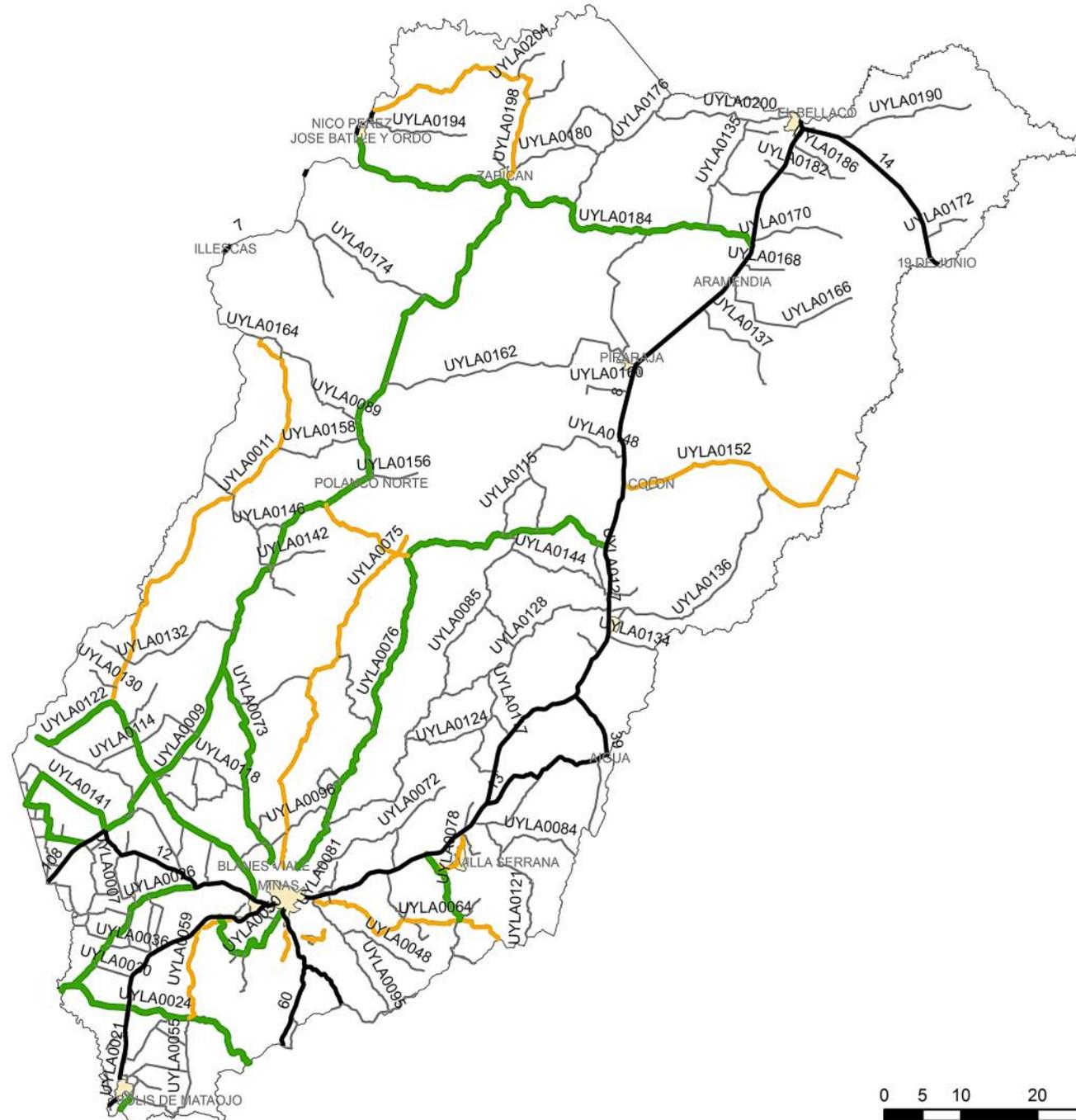
34°00'S

Localización en el país



Referencias

- Alta
- Media
- Baja
- Rutas nacionales
- Localidades



2.9.3.2 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 2.11.z: Prioridades surgidas del taller

Tramos	Intervención Propuesta/ Problema que solucionar	Prioridad Taller
RD108 (UYLA0009).	cambiar estándar	Alta
	reparar puentes y cabeceras	
	reducir polvo en zona de Polanco	
Cno. Santa Lucía (UYLA0073)	cambiar estándar	Alta
	reparar puentes y cabeceras	
RD14 (UYLA0184)	cambiar estándar	Media
	mejorar señalización	
Cno. Barriga Negra (UYLA0076)	cambiar estándar	Media
	reparar puentes y cabeceras	
Cno. Marco de los Reyes (UYLA0105)	reducir interferencia con tránsito turístico	Media
Cno al Penitente		
Cno. Higueritas (UYLA0122),	cambiar estándar en tramos de tosca	Media
	puente sobre El Soldado (nuevo)	
RD81 (UYLA0024), entre R8 y Montes	reparar puente sobre Solís Gde.	Baja
Cno. Paso Arbelo (UYLA0017)	reparar puente sobre Solís Gde.	Baja
Cno. Paso Mesa (UYLA0148)	mejorar estado del camino y puente Ao. Tapes	Baja
Cno. Pirarajá (UYLA0129),	mejorar estado del camino	Baja
Cno. Paso del Rey (UYLA0162)	reparar cabeceras y puente sobre el Cebollatí	Baja
Cno. Palo Alto (UYLA0198),	mejorar estado general del camino y puente Ao. Sauce	Baja
Cno. Valle Hilo de la Vida (UYLA0077)	mejorar estado general del camino	Baja
Camino Carapé	mejorar estado general del camino	Baja
Camino Cerro El Plata	mejorar estado general del camino	Baja

Fuente: elaboración propia

2.9.3.3. Plan de intervenciones en la red vial departamental

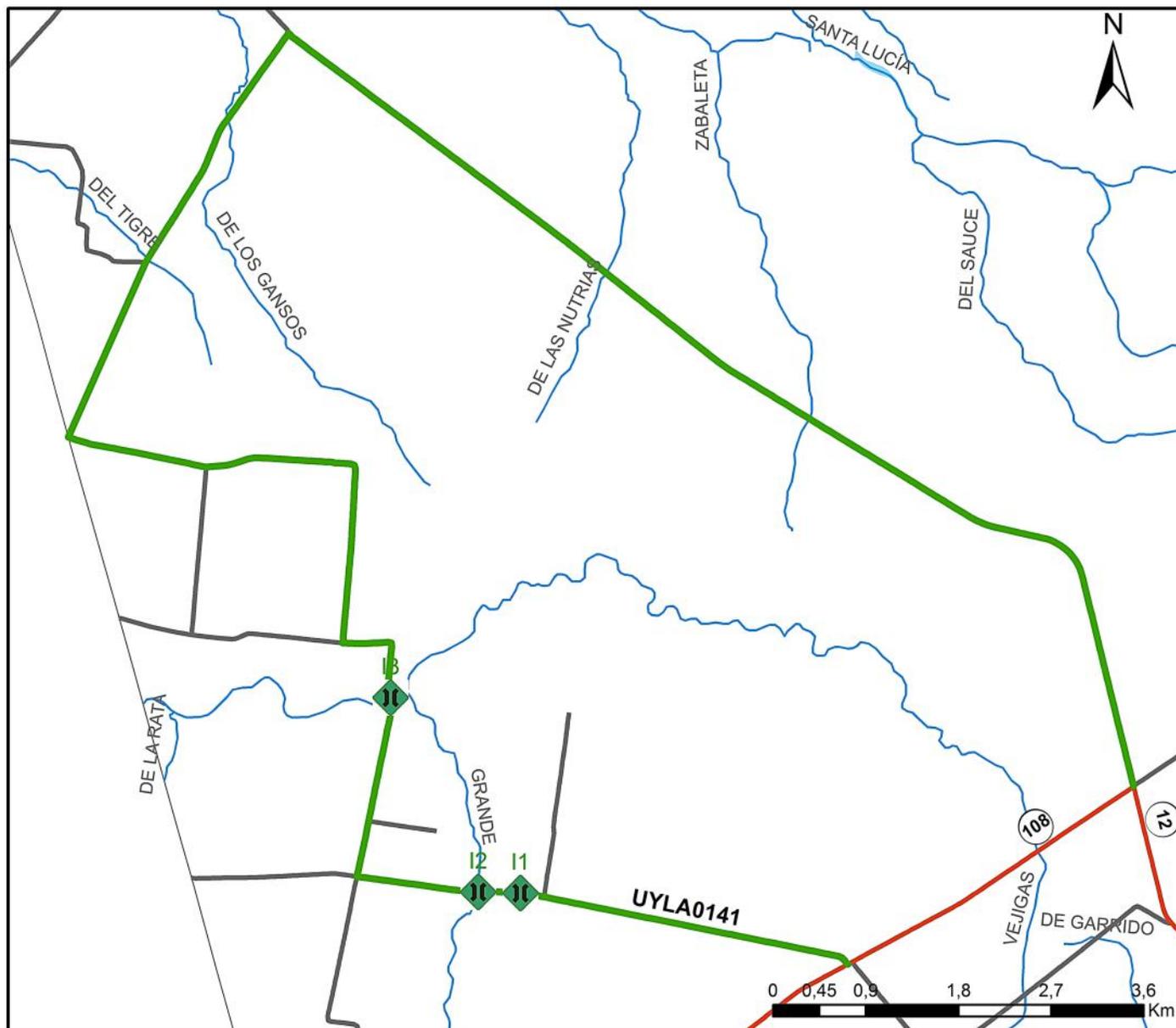
PLAN DE INTERVENCIONES EN LA RED VIAL DEPARTAMENTAL

LAVALLEJA					PAVIMENTOS					OBRAS HIDRÁULICAS				TOTAL	
Camino	Tramos PVD	Categoría Matriz	Prioridad Taller	Rango TPDA estimado	Intervenciones	Tipo ¹	Largo (KM)	Monto intervención	Monto pavimentos	Intervenciones	Tipo ²	Monto intervención	Monto obras hidráulicas	Monto total	
LA001	Circuito Vejigas	UYLA0141	Alta	Sin mención	350	Interv. 1	A2	28,0	72.289.632	72.289.632	Interv. 1	CA	4.000.000	12.000.000	84.289.632
						Interv. 2			-		Interv. 2	CA	4.000.000		
						Interv. 3			-		Interv. 3	RP	4.000.000		
LA002	Marco de los Reyes - Villa Serrana	UYLA0105 - UYLA0078	Alta	Media	150	Interv. 1	A2	14,0	36.144.816	36.144.816	Interv. 1	RA	1.750.000	3.500.000	39.644.816
						Interv. 2			-		Interv. 2	RA	1.750.000		
						Interv. 3			-		Interv. 3				
LA003	Ruta departamental 20	UYLA0002	Alta	Sin mención	150	Interv. 1	A2	2,0	5.163.545	5.163.545	Interv. 1	CP	5.500.000	5.500.000	10.663.545
						Interv. 2			-		Interv. 2				
						Interv. 3			-		Interv. 3				
LA004	Ruta departamental 108	UYLA0009	Alta	Alta	500	Interv. 1			-	-	Interv. 1	CP	30.000.000	48.000.000	48.000.000
						Interv. 2			-		Interv. 2	RP	9.000.000		
						Interv. 3			-		Interv. 3	CP	9.000.000		
LA005	Camino Higueritas	UYLA0122	Alta	Media	400	Interv. 1	A2	24,0	61.962.542	61.962.542	Interv. 1	RA	30.000.000	30.000.000	91.962.542
						Interv. 2			-		Interv. 2				
						Interv. 3			-		Interv. 3				
LA006	Camino Barriga negra	UYLA0076	Alta	Media	400	Interv. 1			-	-	Interv. 1	RP	3.500.000	7.000.000	7.000.000
						Interv. 2			-		Interv. 2	RP	3.500.000		
						Interv. 3			-		Interv. 3				
LA007	Ruta departamental 14	UYLA0184	Alta	Media	450	Interv. 1	A2	28,0	72.289.632	72.289.632	Interv. 1			-	72.289.632
						Interv. 2			-		Interv. 2				
						Interv. 3			-		Interv. 3				
TOTAL									247.850.167					106.000.000	353.850.167

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.

LAVALLEJA			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 \$
LA001	Circuito Vejigas	84.289.632	16.857.926	33.715.853	33.715.853	-	-	84.289.632	-	84.289.632
LA002	Marco de los Reyes - Villa Serrana	39.644.816	-	19.822.408	19.822.408	-	-	39.644.816	-	39.644.816
LA003	Ruta departamental 20	10.663.545	-	3.554.515	3.554.515	3.554.515	-	10.663.545	-	10.663.545
LA004	Ruta departamental 108	48.000.000	-	-	16.000.000	16.000.000	16.000.000	48.000.000	-	48.000.000
LA005	Camino Higuieritas	91.962.542	-	-	-	-	-	-	91.962.542	91.962.542
LA006	Camino Barriga negra	7.000.000	-	-	-	-	-	-	7.000.000	7.000.000
LA007	Ruta departamental 14	72.289.632	-	-	-	-	-	-	72.289.632	72.289.632
TOTAL			16.857.926	57.092.776	73.092.776	19.554.515	16.000.000	182.597.993	171.252.174	353.850.167



Referencias

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

Categoría	Alta
Prioridad en taller	No aplica
Longitud	28 km
Tramos que comprende	UYLA0141
Monto total (\$)	84.289.632
Ejecución estimada	2018 - 2020

Descripción	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	72.289.632
Construcción de Alcantarilla en Arroyo Grande (I1)	4.000.000
Reparación de Puente en Arroyo Grande (I2)	4.000.000
Construcción de Alcantarilla en Arroyo Vejigas (I3)	4.000.000

Localización en el Departamento



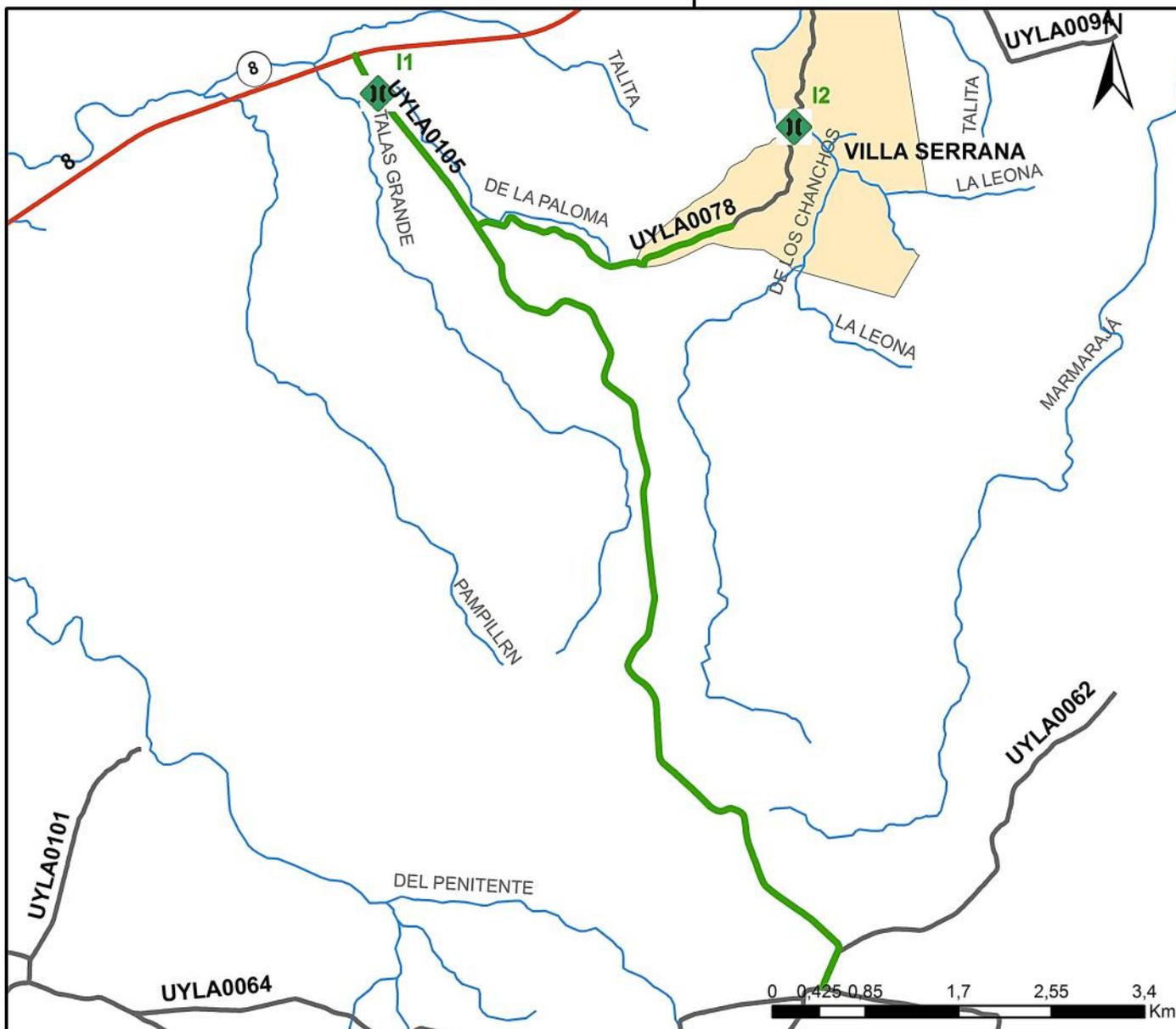
Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año 2018

Marco de los Reyes – Villa Serrana

55°0'0"W



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

Categoría	Alta
Prioridad en taller	Media
Longitud	14 km
Tramos que comprende	UYLA0105 – UYLA0078
Monto total (\$)	39.644.816
Ejecución estimada	2019 - 2020
Descripción	
	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	36.144.816
Reparación de Alcantarilla Arroyo de la Paloma (I1)	1.750.000
Reparación de Alcantarilla Arroyo de los Chanchos (I2)	1.750.000

Localización en el Departamento

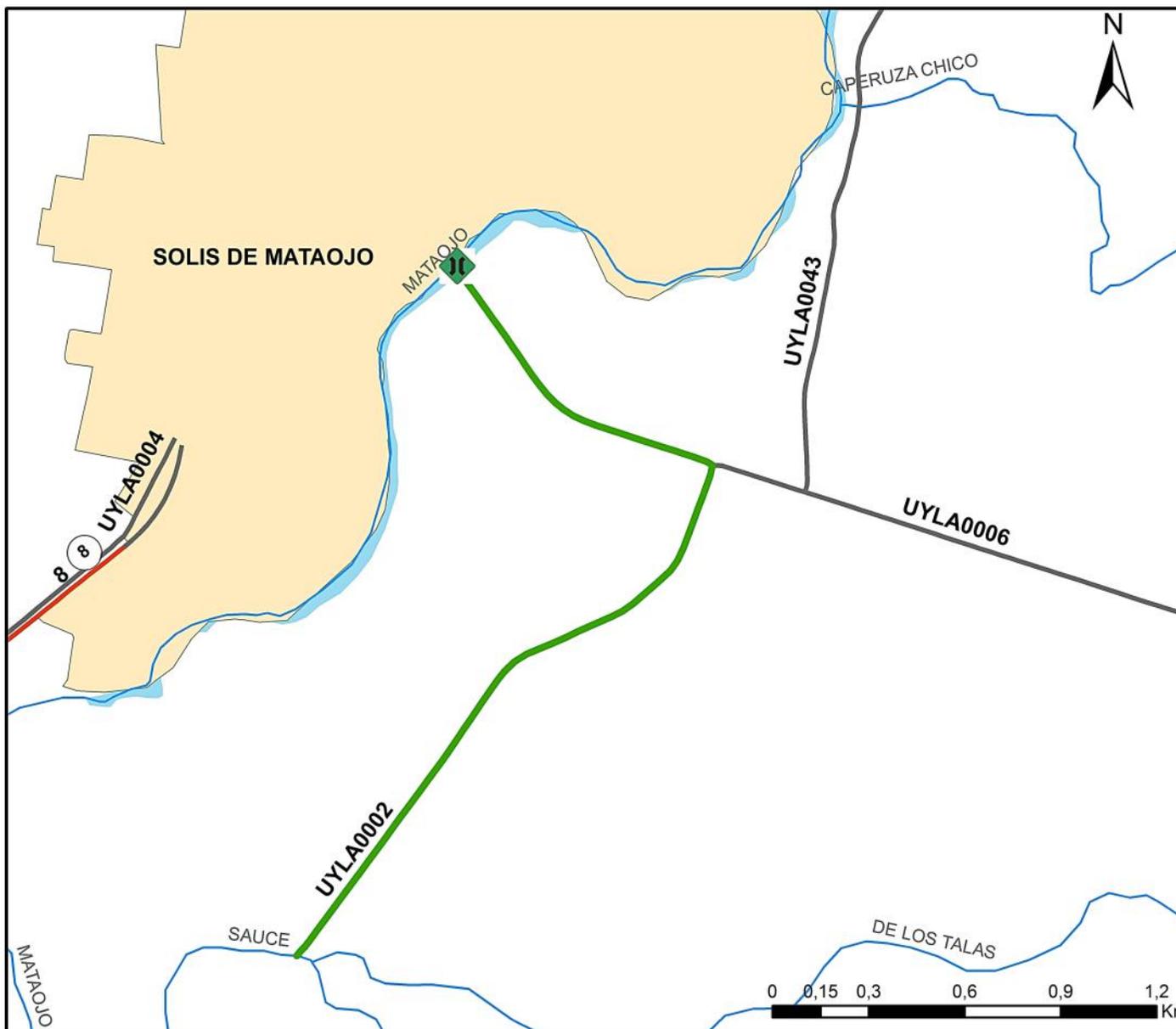


Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año 2018

Ruta departamental 20



Categoría	Alta
Prioridad en taller	No aplica
Longitud	2 km
Tramos que comprende	UYLA0002 - UYLA0006
Monto total (\$)	10.663.545
Ejecución estimada	2019 - 2021

Descripción	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	5.163.545
Construcción de Puente en Arroyo Mataojo	5.500.000

Localización en el Departamento

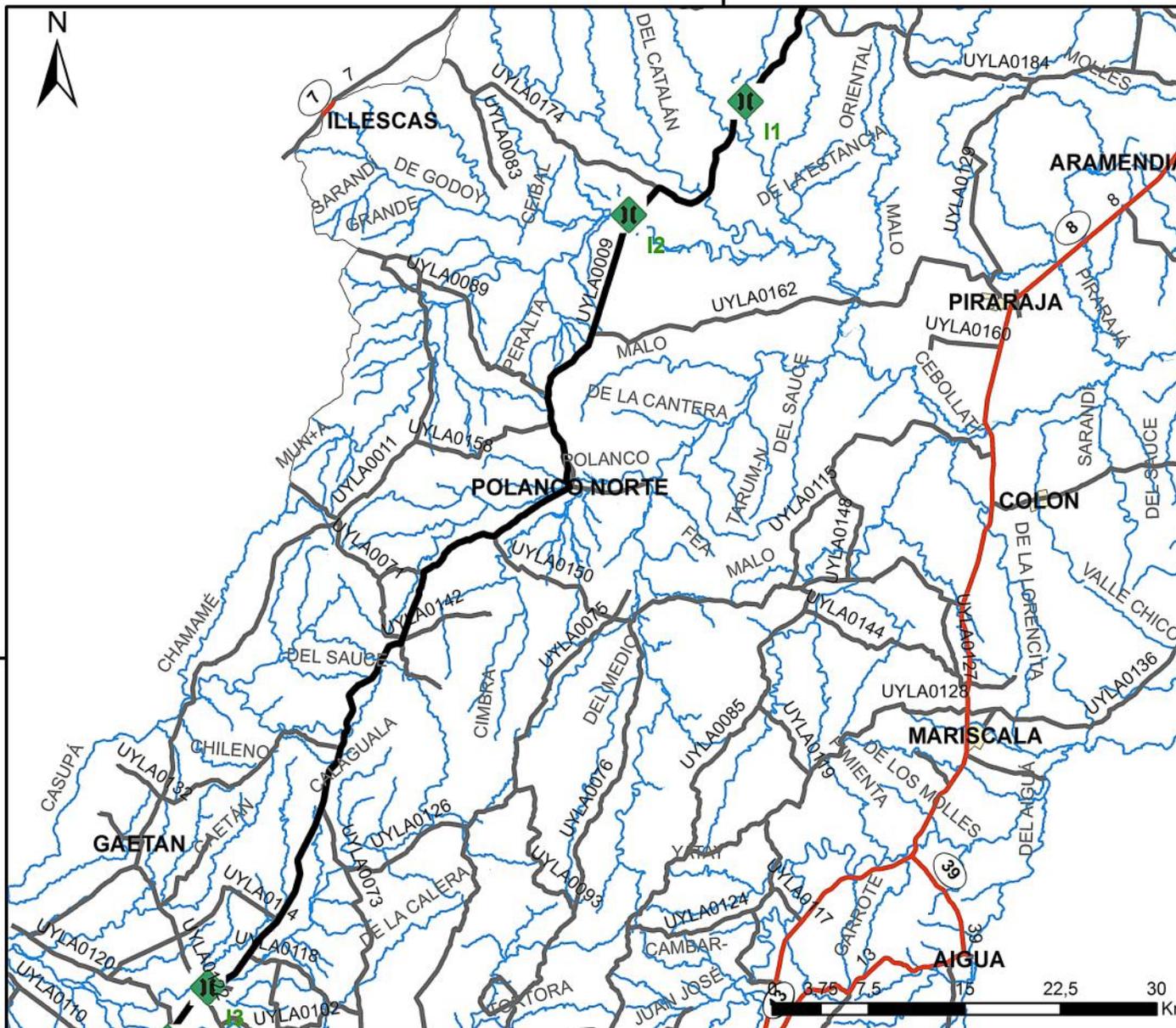


Referencias

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

Ruta Departamental N°108

55°0'0"W



Categoría	Alta
Prioridad en taller	Alta
Longitud	111,6 km
Tramos que comprende	UYLA0009
Monto total (\$)	48.000.000
Ejecución estimada	2020 - 2022

Descripción	Monto (\$)
Reparación de Puente en Arroyo Manzanero (I1)	9.000.000
Construcción de Puente en Arroyo Cebollatí (I2)	30.000.000
Construcción de Puente en Río Santa Lucía (I3)	9.000.000

Localización en el Departamento



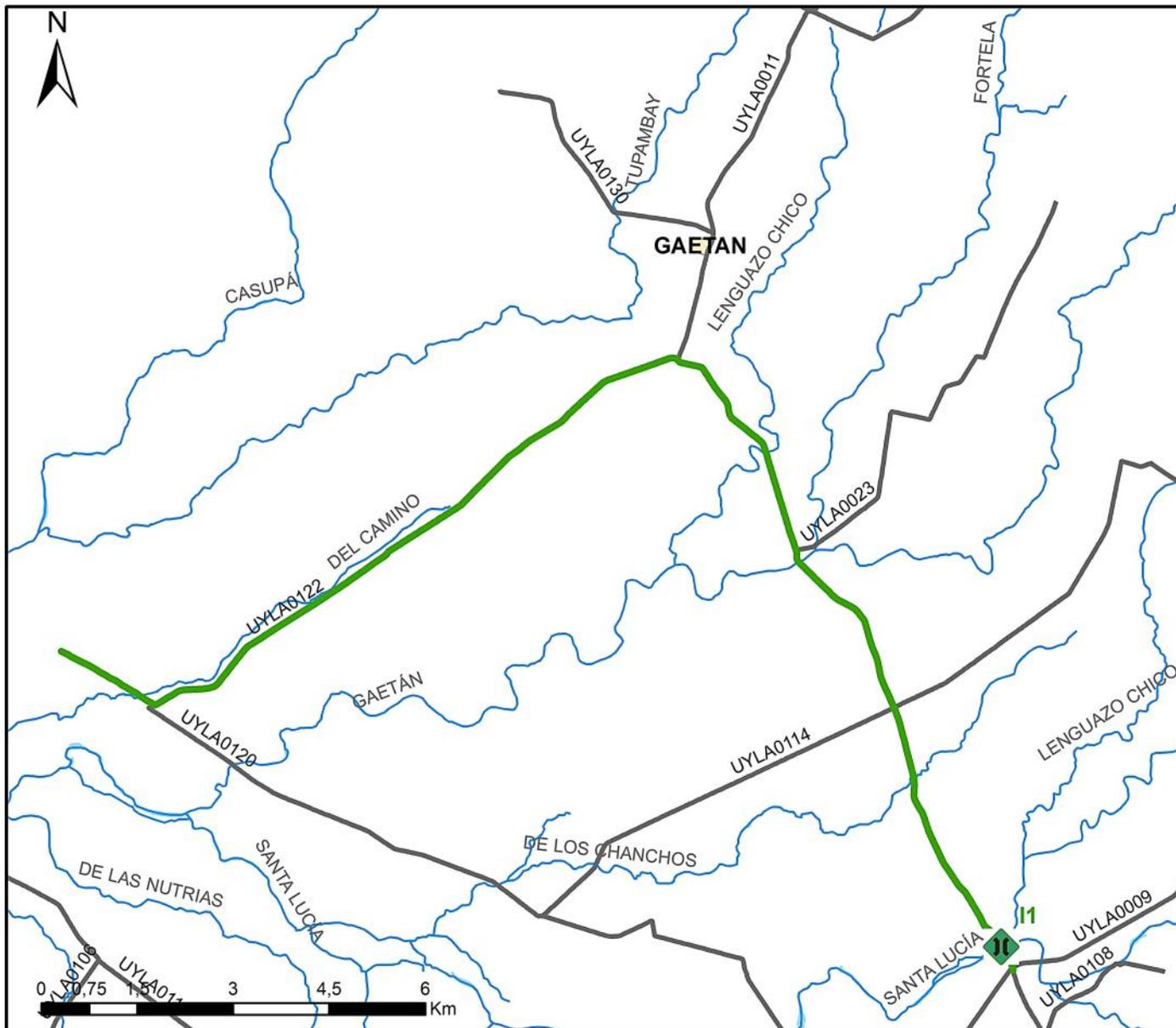
Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año 2018

Referencias

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



Referencias

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

Categoría	Alta
Prioridad en taller	Media
Longitud	24 km
Tramos que comprende	UYLA0122
Monto total (\$)	91.962.542
Ejecución estimada	Segundo quinquenio

Descripción	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	61.962.542
Reconstrucción de Alcantarilla en Río Santa Lucía (I1)	30.000.000

Localización en el Departamento

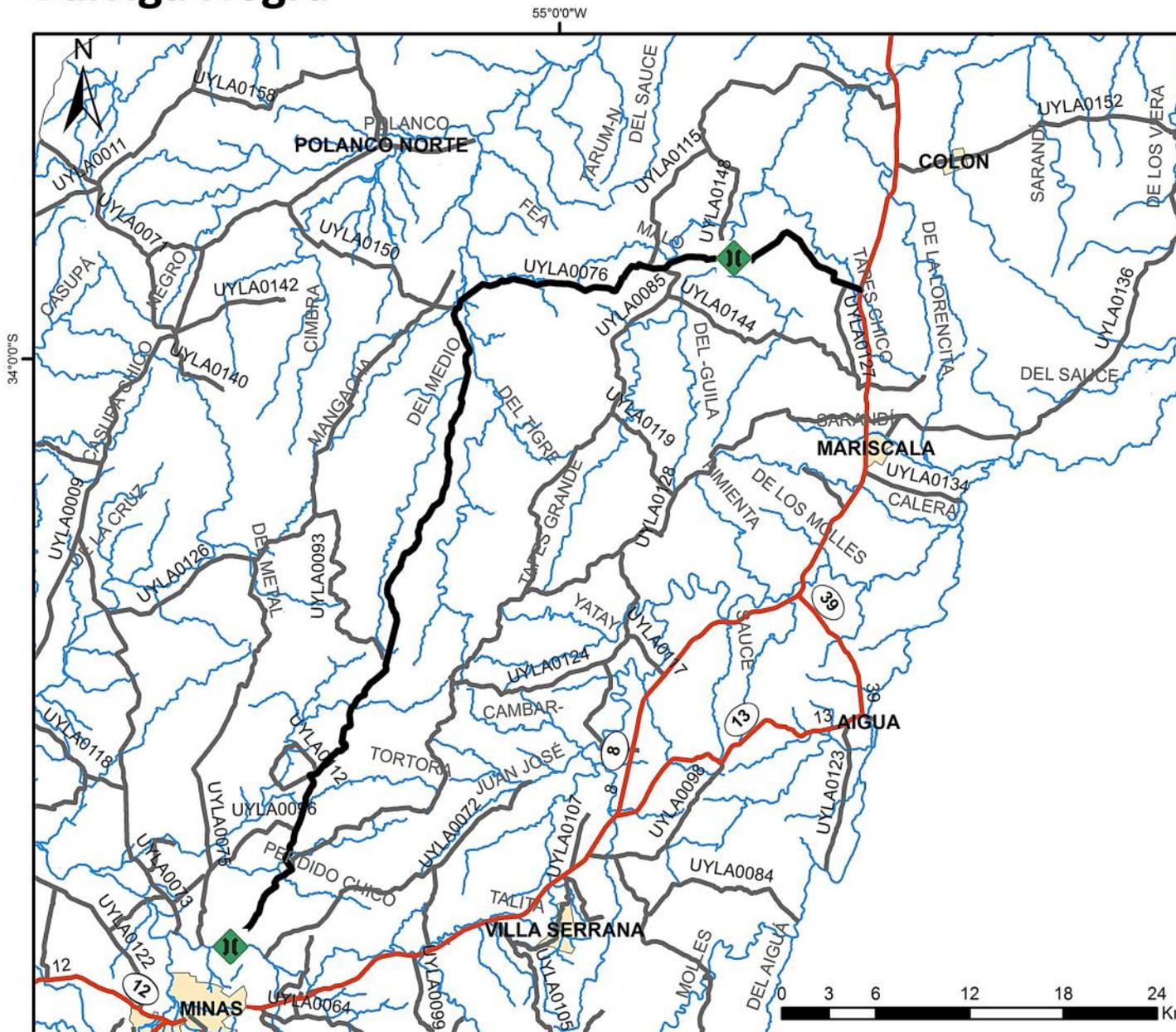


Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año 2018

Barriga Negra



Categoría	Alta
Prioridad en taller	Media
Longitud	53 km
Tramos que comprende	UYLA0076
Monto total (\$)	7.000.000
Ejecución estimada	Segundo quinquenio

Descripción	Monto (\$)
Reparación de Puente en Arroyo Campanero	3.500.000
Reparación de Puente en Arroyo Tapes	3.500.000

Localización en el Departamento



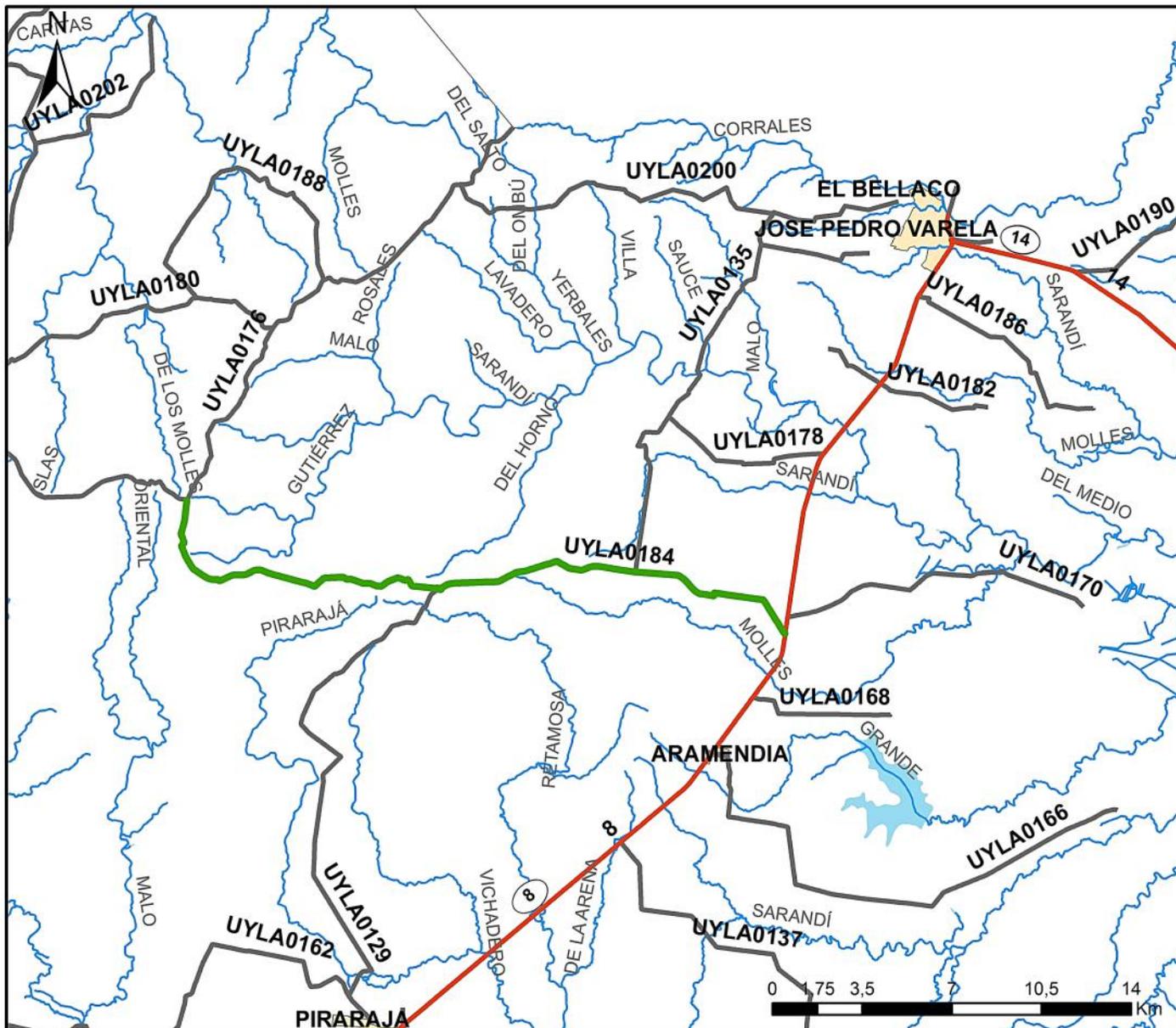
Fotos del camino



Referencias

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

Ruta Departamental N°14



Referencias

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

Categoría	Alta
Prioridad en taller	Media
Longitud	28 km
Tramos que comprende	UYLA0184
Monto total (\$)	72.289.632
Ejecución estimada	Segundo quinquenio
Descripción	
Descripción	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	72.289.632

Localización en el Departamento



Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año 2018