



CAMINOS QUE CONECTAN

Un programa nacional de apoyo a la caminería departamental

PROGRAMA VIAL DEPARTAMENTAL MALDONADO

CAPÍTULO 1

1. Marco General del Plan Nacional de Caminería Departamental

1.1 Fundamentación

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

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

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

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

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

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

1.2 Objetivos del Plan Nacional de Caminería Departamental

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

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

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

1.3 Metodología para el diseño del Plan Nacional de Caminería Departamental

1.3.1 Estrategia Global

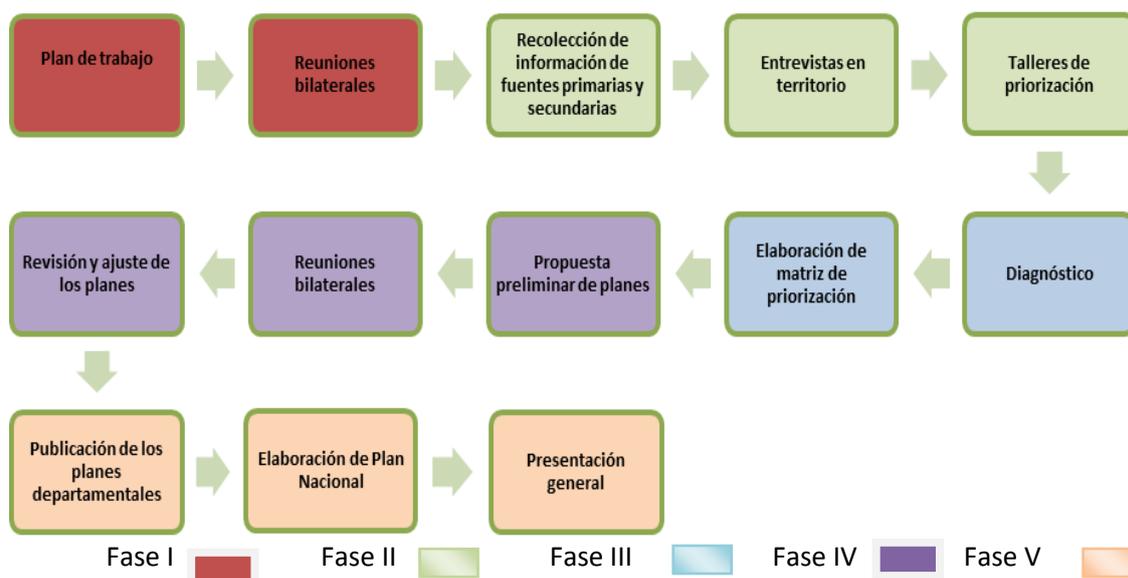
El enfoque que orienta este programa es participativo, se implementa a través de diferentes instancias que tienen como objetivo recibir los aportes y lograr el involucramiento de actores relevantes del sector público, privado y de la sociedad civil. Esto comprende una serie de herramientas tendientes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

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

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

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

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



Fuente: elaboración propia

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

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

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

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

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

conecta el camino, existencia de transporte colectivo y acceso a lugares de interés turísticos).

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

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

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

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

1.3.2 Metodología para la categorización de la red vial departamental.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

El cálculo se realiza por separado para cadena productiva:

I3.1A – producción de granos

I3.1B – producción ganadera

I3.1C – producción de madera

I3.1D - producción de frutas y hortalizas

I3.1E – producción de leche

I3.1F – otros

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

2.12 MALDONADO

2.12.1 Caracterización general

2.12.1.1 Caracterización demográfica

El departamento de Maldonado tiene una superficie de 4.793 km², es el tercer departamento menos extenso del país (por delante de Canelones y Montevideo), con una superficie del 2,7% del total del país.

Se ubica en el sureste del país y limita al norte con Lavalleja (a través del arroyo Aiguá en su parte superior y de las sierras en su parte sur), al sur con el Océano Atlántico (y el Río de la Plata al oeste de Punta del Este), al este con el departamento de Rocha (a través del arroyo Garzón al sur y el arroyo Alférez al norte) y al oeste con Canelones (a través del arroyo Solís Grande).

De acuerdo el Censo realizado en el año 2011 por el Instituto Nacional de Estadística, la población del departamento es de 164.298 personas. La ciudad de Maldonado, capital departamental, es la localidad más poblada con el 38,1% de la población total del departamento. Las ciudades más pobladas del departamento son Maldonado y San Carlos (16,72%). Actualmente Maldonado forma una gran zona poblada que se une con Punta del Este, hasta El Tesoro y La Barra de Maldonado hacia este, y con Pinares-Las Delicias y Cerro Pelado hacia el oeste, y Punta del Este hacia el sur, formando una urbanización que alcanza el 60% de la población del departamento. La población en el área rural alcanza el 3,14% (5.159 habitantes) y la población en localidades de menos de 1.000 habitantes se sitúa en el 5,3%.

Del 98,86% de las personas residentes en áreas urbanas, el 51,1% son mujeres y el 48,9% son hombres. En la población rural tiene una estructura por sexo diferente a la población urbana. Desciende el porcentaje de mujeres que residen en estas zonas, alcanzando el 40,5% y aumenta el porcentaje de hombres (59,5%). La población rural está más masculinizada que la población urbana del departamento, alcanzando una diferencia de 10,6% más de hombres en el medio rural que en el medio urbano.

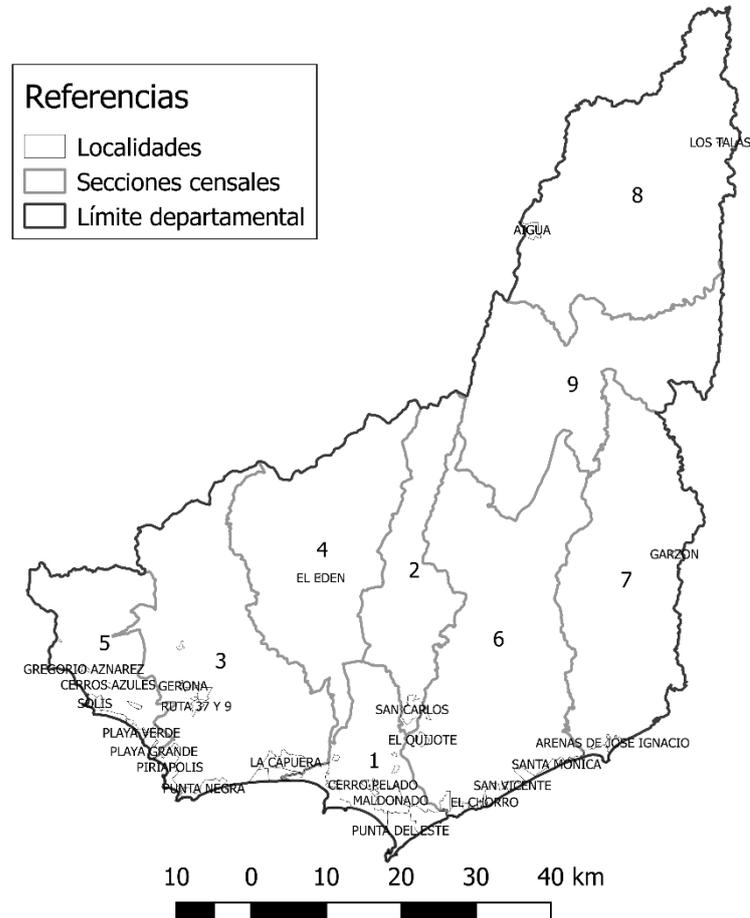
Maldonado es uno de los tres departamentos de todo el país que tiene dividido todo su territorio en Municipios: Maldonado, Pan de Azúcar, Piriápolis, Punta del Este, San Carlos, Solís y Aiguá.

La población del departamento se distribuye de forma desigual entre los Municipios. El Municipio de Maldonado concentra el 55% de la población total del departamento, mientras que el Municipio de Garzón solamente cuenta con el 0,6% de la misma. Los Municipios de Maldonado, San Carlos, Piriápolis y Punta del Este concentran el 91% de la población del departamento. A su vez, estos Municipios tienen el porcentaje más bajo de población rural, en promedio el 2% de su población total (4,7% en San Carlos y 0 en Punta del Este).

Los Municipios de Pan de Azúcar, Aiguá, Solís Grande y Garzón cuentan con el 9% de la población del departamento, y tienen un porcentaje de población rural significativamente mayor que lo demás. En promedio la población rural de éstos es del

20.65% (48.2% de Garzón, 18,2%, 9.5 en Aiguá, y 6,7% respectivamente en Solís Grande y Pan de Azúcar).

Mapa 2.12.a: Secciones censales de Maldonado



Fuente: INE-MIDES-UNPFA (2015)

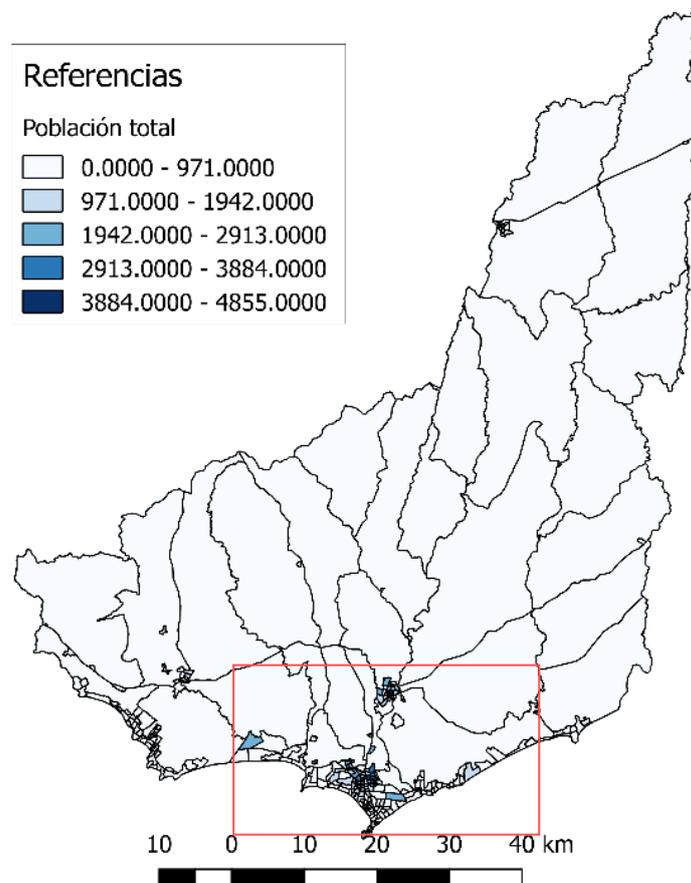
Las secciones censales 1, 2, 3 y 5, concentran el 93% de la población del departamento. Maldonado tiene una tasa global de crecimiento medio anual de 1,65.

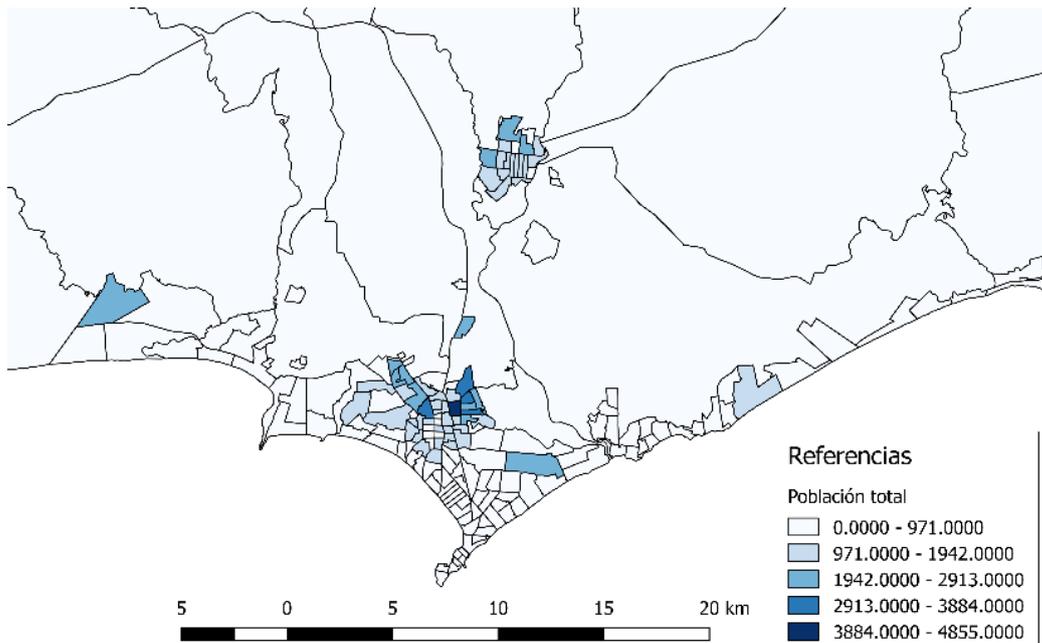
Tabla 2.12.a: Población por secciones censales, Maldonado

Sección Censal	Población en hogares particulares	Hogares particulares	Viviendas particulares
Total departamental	164.298	59.755	110.794
Sección Censal 1	101.721	36.720	68.044
Sección Censal 2	27.706	9.976	11.416
Sección Censal 3	20.550	7.446	15.163
Sección Censal 4	293	116	278
Sección Censal 5	4.549	1.714	6.263
Sección Censal 6	5.294	2.023	5.842
Sección Censal 7	1.020	419	1.534
Sección Censal 8	2.966	1.258	2.016
Sección Censal 9	199	83	238

Fuente: elaboración propia en base a datos del INE (Censo 2011)

Mapa 2.12.b: Población por segmentos censales, Maldonado



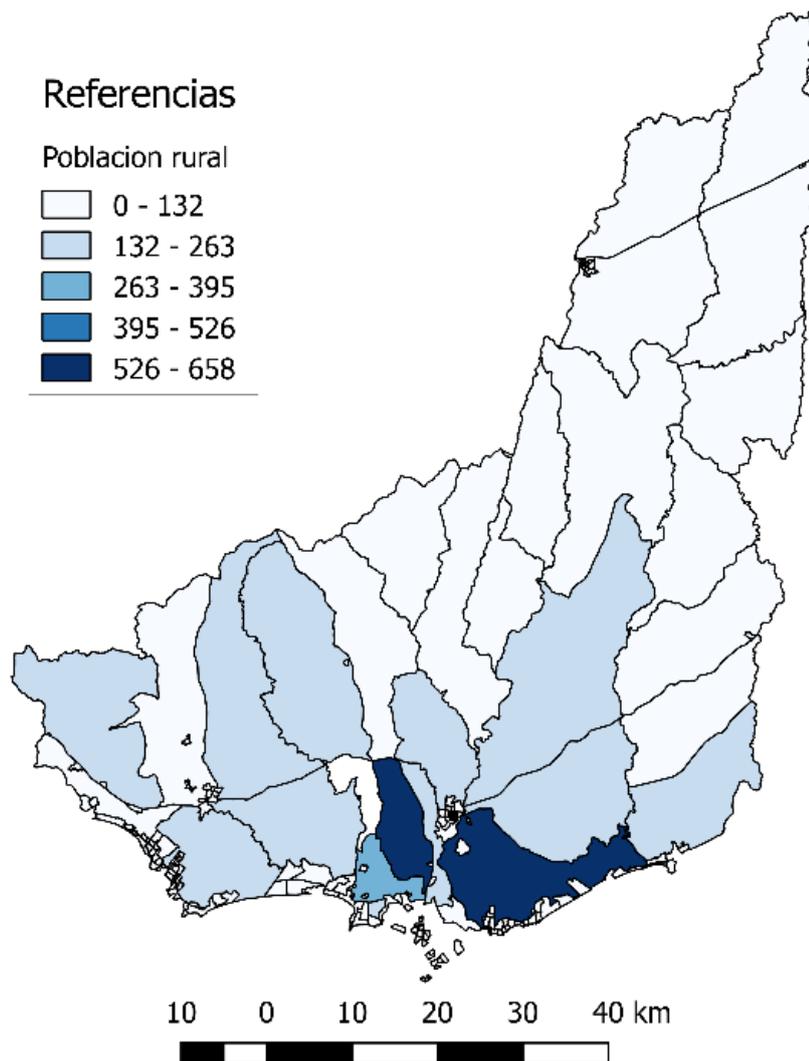


Fuente: elaboración propia en base a datos del INE (Censo 2011)

A nivel de segmento censal, existe una fuerte concentración de población en el sur del departamento (Maldonado y sus alrededores), y en la zona de San Carlos. Los demás segmentos censales tienen una población muy escasa.

La escasa población del área rural se concentra en la zona sur del departamento, principalmente desde San Carlos al este hacia José Ignacio y desde San Carlos al oeste hasta Punta Ballena. Es la zona que rodea el núcleo urbano de Maldonado y Punta del Este. Cuanto más lejos de la capital departamental, más despoblada está la zona rural, notándose en el norte del departamento un vacío demográfico.

Mapa 2.12.c: Población por segmentos censales de área rural de Maldonado

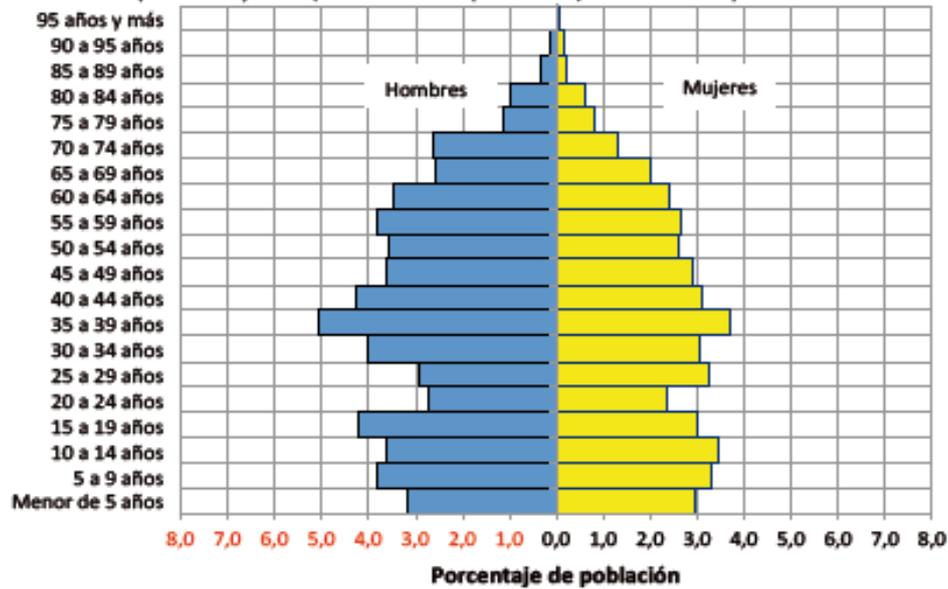


Fuente: elaboración propia en base a datos del INE (Censo 2011)

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

Gráfico 2.12.a: Población por sexo y tramos de edad de área rural de Maldonado

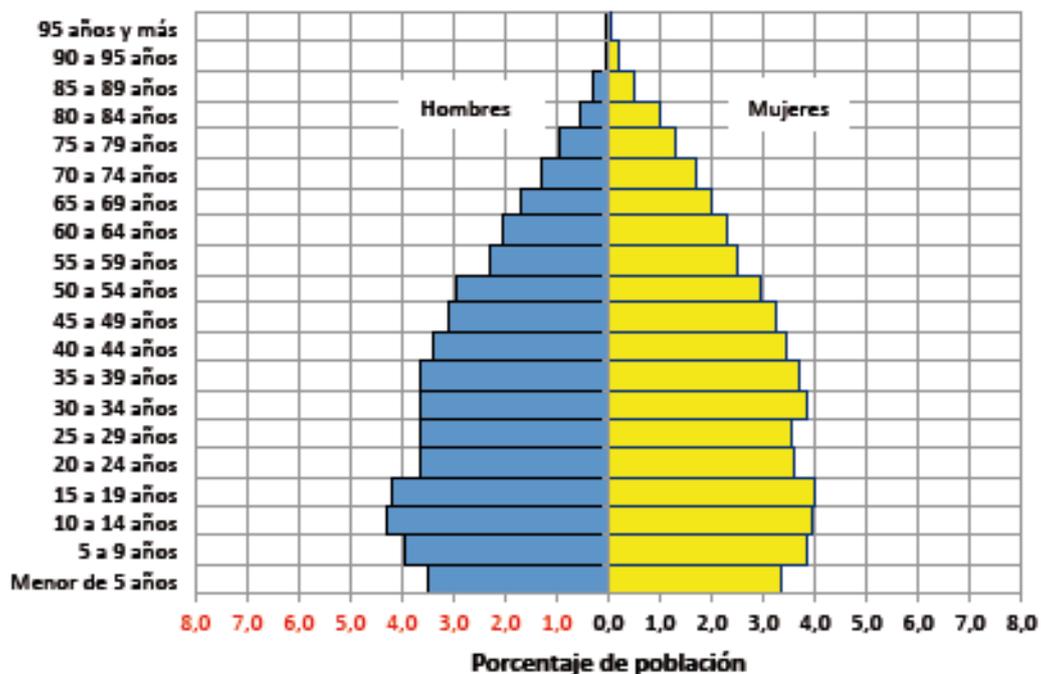
Estructura por edad y sexo (% del total de población) Área Rural. Dpto. de Maldonado



Fuente: INE-MIDES-UNPFA (2015)

Gráfico 2.12.b: Población por sexo y tramos de edad del departamento de Maldonado

Estructura por edad y sexo (% del total de población Departamento de Maldonado)



Fuente: INE-MIDES-UNPFA (2015)

Tabla 2.12.b: Población por sexo y tramos de edad de Maldonado 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	19196	18267	53246	54070	7970	11064
Municipio de Aiguá	315	301	957	891	311	390
Municipio de Garzón	116	108	344	311	82	59
Municipio de Maldonado	10864	10150	29857	30573	3550	5114
Municipio de Pan de Azúcar	916	926	2538	2524	460	661
Municipio de Piniápolis	1731	1643	4531	4425	959	1172
Municipio de Punta del Este	1146	1042	3591	3698	721	930
Municipio de San Carlos	3820	3819	10649	10838	1677	2490
Municipio de Solís Grande	288	278	779	810	210	248
Localidades censales						
Aiguá	255	240	700	723	222	325
Bella Vista	13	12	43	42	13	18
Canteras de Marelli	19	31	63	62	10	15
Cerros Azules	40	40	96	75	15	27
El Estén	6	10	27	30	7	5
Este de Arr. Maldonado (agrupam.)	468	517	1435	1423	198	189
Balneario Buenos Aires	174	236	519	511	65	46
El Chorro	43	29	137	143	21	19
El Tesoro	148	156	489	468	58	77
Faro José Ignacio	43	24	93	98	17	17
La Barra	32	43	112	117	15	20
Manantiales	11	18	43	57	12	8
Santa Mónica	17	11	42	29	10	2
Garzón	28	30	51	57	17	15
Gerona	97	114	215	210	22	21
Gregorio Aznárez	103	96	281	297	71	96
La Capuera	497	433	967	814	71	56
Las Flores	54	52	111	124	29	27
Las Flores - Estación	20	24	69	93	19	16
Los Talas	15	13	38	30	12	16
Maldonado (agrupamiento)	10457	9811	28674	29497	3369	4972
Maldonado	7376	6974	20745	21263	2454	3778
Banío Hipódromo	310	278	645	640	50	50
Cerro Pelado	1186	1123	2715	2732	169	252
La Sonrisa	189	207	543	553	30	40
Los Aromos	120	118	327	325	39	27
Pinares - Las Delicias	1060	878	3117	3407	585	772
Villa Delia	216	233	582	577	42	53
Nueva Carrara	23	14	56	43	11	9
Ocean Park	28	23	87	80	9	7
Pan de Azúcar	725	727	2049	2101	396	599
Piniápolis	900	895	2661	2774	677	923
Playa Grande	123	133	330	300	70	75
Playa Hermosa	86	66	171	190	49	49
Playa Verde	28	25	79	77	31	29
Pueblo Solís	5	9	19	19	4	5
Punta Ballena	59	64	284	238	58	47
Punta Colorada	3	7	29	20	19	14
Punta del Este	815	754	2895	3188	696	929
Punta Negra	17	16	70	59	10	6
Ruta 37 y 9	7	3	28	19	2	3
San Carlos (agrupamiento)	3223	3161	8671	9008	1371	2241
San Carlos	3205	3132	8587	8941	1369	2237
Parque Medina	18	29	84	67	2	4
San Rafael - El Placer	527	439	1122	942	75	41
Sauce de Portezuelo	15	14	48	38	8	5
Solís	27	23	79	86	36	37
Localidades menores	16	16	39	54	9	5
Rural	497	455	1759	1357	364	242

Fuente: CPHV2011, INE

Fuente: INE-MIDES-UNPFA (2015)

La evolución de la tasa de crecimiento intercensal de Maldonado fue positiva entre los censos de 1963 y 2011. En todos los períodos intercensales creció por encima de la tasa de crecimiento media del país. En el último período intercensal hay un fuerte crecimiento de la población en relación con el total del país, y es el departamento con la tasa media anual 2004-2011 más alta del país. Le sigue Canelones con una tasa de 0,96 para el mismo período.

Tabla 2.12.c: Tasa de crecimiento de la población total y de Maldonado en períodos intercensales (1963 -2011)

Departamento	1963-1975	1975-1985	1985-1996	1996-2004	2004-2011
Maldonado	1,88	2,04	2,85	1,19	2,19
Total del País	0,62	0,56	0,64	0,32	0,19

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

Tabla 2.12.d: Tasa media anual de crecimiento intercensal (1996-2011) localidades censales y área rural Maldonado

Localidades censales	Población en hogares particulares	Tasa media anual de crecimiento 1996-2011
Total departamental	163.158	1,65
Aiguá	2.415	-0,26
Bella Vista	141	0,00
Canteras de Marelli	200	1,25
Cerros Azules	293	1,89
El Edén	85	3,19
Este de Arr. Maldonado (agrupam.)	4.230	
Balneario Buenos Aires	1.551	13,63
El Chorro	392	6,37
El Tesoro	1.396	5,54
Faro José Ignacio	292	3,51
La Barra	339	0,62
Manantiales	149	-1,88
Santa Mónica	111	15,63
Garzón	198	1,22
Gerona	679	2,54
Gregorio Aznárez	944	-0,39
La Capuera	2.802	16,07
Las Flores	397	0,28
Las Flores - Estación	241	0,16
Los Talas	124	1,08
Maldonado (agrupamiento)	86.535	
Maldonado	62.350	1,60
Barrio Hipódromo	1.973	2,06
Cerro Pelado	8.177	7,94
La Sonrisa	1.562	12,50
Los Aromos	956	5,23
Pinares - Las Delicias	9.814	2,21
Villa Delia	1.703	6,96
Nueva Carrara	156	0,39
Ocean Park	234	12,34
Pan de Azúcar	6.597	0,06
Piriápolis	8.774	1,00
Playa Grande	1.017	3,86
Playa Hermosa	611	4,58
Playa Verde	269	3,62
Pueblo Solís	61	NC
Punta Ballena	750	-0,41
Punta Colorada	92	2,46
Punta del Este	9.172	0,73
Punta Negra	178	9,38
Ruta 37 y 9	62	-5,34

San Carlos (agrupamiento)	27.572	
San Carlos	27.368	0,87
Parque Medina	204	3,34
San Rafael - El Placer	3.146	3,11
Sauce de Portezuelo	127	5,03
Solís	287	-1,12
Localidades menores	139	
Arenas de José Ignacio	38	NC
Chihuahua	37	10,81
Edén Rock	8	6,37
El Quijote	10	NC
Laguna Blanca	4	NC
Las Cumbres	14	3,63
Los Corchos	24	-5,84
San Vicente	4	NC
Rural	4.630	-2,78

Fuente: INE- MIDES- UNFPA (2015)

Las localidades censales que tienen mayor tasa de crecimiento en período 1996-2011 son aquellas que están en el gran núcleo urbano de Maldonado o están en la costa del departamento. A su vez, Gregorio Aznárez y Aiguá, tienen tasas de crecimiento negativas. Lo mismo sucede con la población rural, que tiene una tasa negativa de crecimiento del -2,78 para este período.

2.12.1.2 Caracterización social

El porcentaje de hogares en situación de pobreza en el departamento ha disminuido en el período desde el año 2006 hasta 2010. En el año 2010 hubo un leve aumento de hogares en situación de pobreza, que luego disminuyó en el período 2011-2014. En año 2017 el porcentaje de hogares en situación de pobreza volvió a disminuir, encontrándose en el nivel más bajo de la serie (2006-2017).

Para el período analizado, el porcentaje de pobreza del departamento estuvo por debajo del promedio nacional, y acompañó la tendencia de disminución de ésta.

Tabla 2.12.e: Evolución de la pobreza por ingresos de hogares, Maldonado y total del país (2006-2016)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Maldonado	13,40	9,90	7,50	4,40	5,20	3,40	2,10	2,00	2,00	2,90	2,10	1,70
Todo el país	24,20	21,20	17,40	14,70	12,60	9,50	8,40	7,80	6,40	6,40	6,20	5,20

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

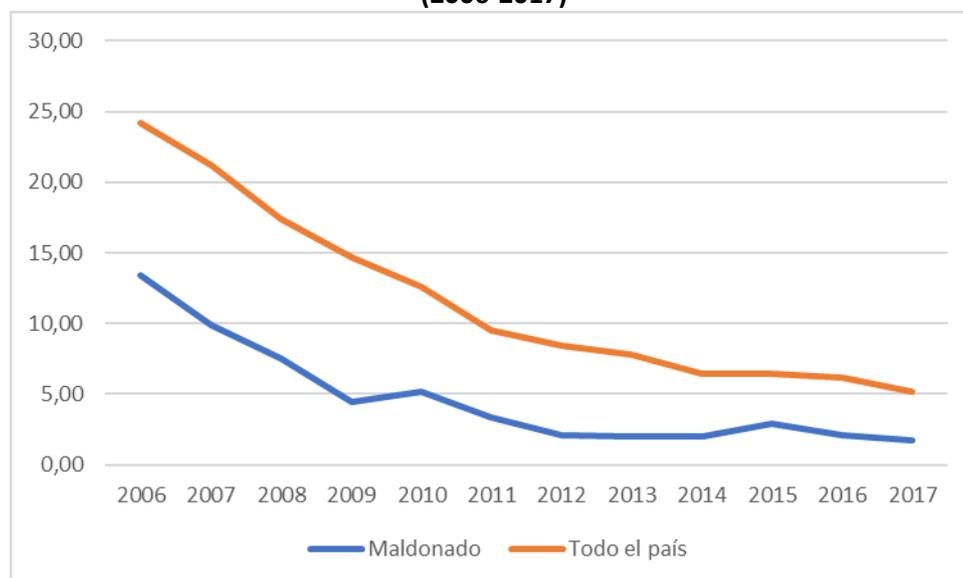
En lo que refiere a la medición de la desigualdad, el índice Gini muestra valores inferiores al total del país, característica estable a lo largo del tiempo. La tendencia es a una reducción de la desigualdad, tanto en el país como en el departamento, aunque más marcadamente en el departamento. Maldonado baja el índice Gini en el año 2008 y luego a partir del 2011.

Tabla 2.12.f: Índice de Gini, Maldonado y total del país 2006-2013

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Maldonado	0,40	0,40	0,30	0,40	0,40	0,30	0,30	0,30
Todo el país	0,50	0,50	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40

Fuente: Elaboración propia en base a datos de INE (2018)

Gráfico 2.12.c: Evolución de la pobreza por ingresos de hogares, Maldonado y total del país (2006-2017)



Fuente: Observatorio Territorio Uruguay - OPP en base a INE (Encuesta Continua de Hogares)

De las nueve secciones censales, seis tienen más del 65% de hogares con el total de necesidades básicas satisfechas. Dichas secciones censales reúnen el 99% de la población del departamento. Las secciones censales con menos de 420 habitantes tienen un menor porcentaje de hogares con necesidades básicas satisfechas (el 34,33% en promedio).

Tabla 2.12.g: % hogares según cantidad de NBI por secciones censales, Maldonado

Sección Censal	Cantidad de hogares	Porcentaje de hogares sin NBI	Porcentaje de hogares con una NBI	Porcentaje de hogares con tres o más NBI
Total departamental	59.755	67,13	19,66	4,34
Sección Censal 1	36.720	67,07	19,69	3,59
Sección Censal 2	9.976	67,97	21,64	3,79
Sección Censal 3	7.446	67,23	18,51	5,65
Sección Censal 4	116	29,31	38,79	12,07
Sección Censal 5	1.714	72,05	15,93	6,01
Sección Censal 6	2.023	66,73	15,87	7,91
Sección Censal 7	419	55,61	17,18	18,62
Sección Censal 8	1.258	65,82	19,71	7,15
Sección Censal 9	83	18,07	21,69	37,35

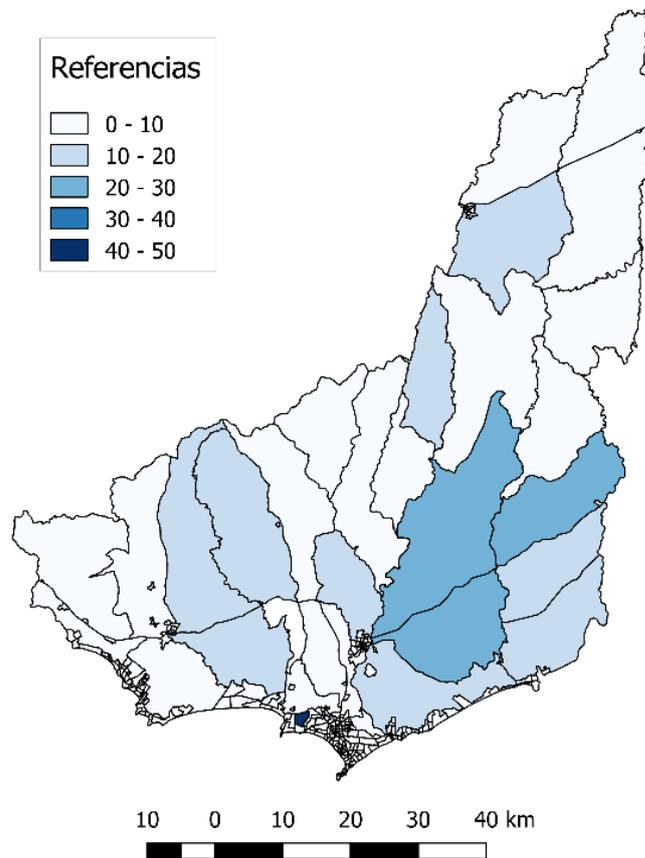
Fuente: elaboración propia en base a datos del INE (Censo 2011)

Todas las secciones censales poseen un bajo porcentaje de hogares con tres o más NBI. La sección censal que tiene un mayor porcentaje en este indicador es la sección censal 9, que tiene 83 hogares (el 100% en el área rural), y el porcentaje de hogares con 3 NBI o más es del 37,35%.

Tabla 2.12.h: % hogares con al menos una NBI y 3 o más NBI por secciones censales localidades y área rural de Maldonado

Sección Censal	Cantidad de hogares	Porcentaje de hogares Rurales	Porcentaje de hogares sin NBI	Porcentaje de hogares con una NBI	Porcentaje de hogares con tres o más NBI
RURAL	1.823	3,05	47,61	20,24	18,43
Sección Censal 1	387	1,05	59,17	18,35	16,54
Sección Censal 2	84	0,84	45,24	15,48	20,24
Sección Censal 3	263	3,53	47,15	24,33	14,45
Sección Censal 4	87	75	35,63	29,89	14,94
Sección Censal 5	102	5,95	50,00	22,55	5,88
Sección Censal 6	440	21,75	51,59	17,27	15,00
Sección Censal 7	215	51,31	44,65	16,28	28,84
Sección Censal 8	162	12,88	35,19	26,54	24,07
Sección Censal 9	83	100	18,07	21,69	37,35

Fuente: elaboración propia en base a datos del INE (Censo 2011)

Mapa 2.12.d: Población rural con al menos 3 NBI por segmentos censales

Fuente: elaboración propia en base a datos del INE (Censo 2011)

La tasa de analfabetismo del departamento es 1,1%, más bajo que el promedio nacional que alcanza el 1,5%. El promedio departamental de años de educación formal de personas de 25 y más años es 8,9%, levemente inferior al promedio nacional de 9%. El porcentaje para el total del departamento de personas de 15 y más años con al menos primaria completa es 91%. Finalmente, las personas que tienen ciclo básico completo de enseñanza media con al menos 18 años son 56,3% en todo el departamento.

A nivel de localidades los peores indicadores se registran en Pueblo Solís, con un 6,4% de analfabetismo. En general Pueblo Solís, Los Talas y Garzón tienen los peores desempeños en estos indicadores. Es de destacar que en Aiguá, solamente el 77,8% de la población de 18 y más años cuentan con ciclo básico completo, frente al 97,2% de la población de Punta del Este.

Globalmente el área rural presenta valores más bajos en todos los indicadores. En el caso de la tasa de analfabetismo, es el doble del promedio departamental. Casi 6 de cada 10 personas completó el ciclo básico a nivel departamental, mientras que, en el medio rural, la cantidad de personas que lo completaron es inferior a 4 cada 100.

Tabla 2.12.i: Principales indicadores de educación según localidad censal y área rural

Localidades censales	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	1,1	8,9	9,6	91,0	56,3
Aiguá	3,2	7,0	8,5	77,8	34,2
Bella Vista	0,0	9,5	10,0	86,2	60,7
Canteras de Marelli	0,0	8,1	9,6	94,7	51,8
Cerros Azules	3,8	6,7	8,1	78,9	29,4
El Edén	0,0	7,4	8,0	91,3	32,8
Este de Arr. Maldonado (agrupam.)	0,6	10,0	10,2	94,1	65,8
Garzón	4,3	6,0	7,7	78,6	14,6
Gerona	2,1	7,4	7,9	89,5	34,1
Gregorio Aznárez	1,7	7,5	9,8	83,9	44,3
La Capuera	1,2	7,5	8,1	90,1	37,2
Las Flores	2,7	6,7	8,2	81,4	29,4
Las Flores - Estación	1,0	9,5	9,1	94,2	60,7
Los Talas	4,2	5,3	7,8	67,7	16,0
Maldonado (agrupamiento)	0,9	8,9	9,6	92,0	58,1
Nueva Carrara	0,0	7,6	7,5	88,2	40,7
Ocean Park	0,6	9,8	10,6	96,1	67,9
Pan de Azúcar	1,8	8,0	9,1	89,0	49,6
Piriápolis	0,8	9,5	9,9	91,7	60,5
Playa Grande	0,6	9,3	9,9	92,6	56,8
Playa Hermosa	0,4	10,0	10,5	93,5	66,5
Playa Verde	1,9	9,8	10,6	93,5	62,1
Pueblo Solís	6,4	6,3	7,5	76,6	27,9
Punta Ballena	0,3	11,0	11,7	96,0	77,3
Punta Colorada	0,0	9,7	14,5	89,8	63,8
Punta del Este	0,2	12,2	12,7	97,2	84,7
Punta Negra	0,0	9,5	12,3	94,0	64,8
Ruta 37 y 9	1,9	7,7	9,0	88,5	57,4
San Carlos (agrupamiento)	1,6	8,3	9,4	88,2	50,4
San Rafael - El Placer	1,9	7,4	7,3	89,0	31,9
Sauce de Portezuelo	3,0	8,2	9,9	84,8	50,5
Solís	0,8	9,4	9,6	85,6	58,3
Localidades menores	0,0	10,7	11,2	94,2	75,0
Rural	2,0	7,5	8,4	85,3	35,9

Fuente: INE- MIDES- UNFPA (2015)

A nivel de educación primaria según datos del Ministerio de Educación y Cultura (MEC) y de la Administración Nacional de Educación Pública (ANEP), en el departamento hay 113 escuelas primarias públicas y privadas. De las escuelas públicas, 49 están en los principales centros poblados del departamento y, 37 están en pequeñas localidades o en zonas rurales.

Con relación a la oferta educativa para adolescentes y jóvenes, en base a las fuentes del Portal del MEC, en Maldonado existen a nivel de secundaria 44 liceos públicos y

privados que ofrecen ciclo básico y 33 ofrecen segundo ciclo de enseñanza media. A nivel de Escuela Técnica (UTU), hay una totalidad de 11 centros en el departamento, de los cuales 4 están en la ciudad de Maldonado. Solamente dos son Escuelas Agrarias, que están localizadas en San Carlos y Gregorio Aznárez.

Tabla 2.12.j: centros educativos urbanos de Cerro Largo por niveles y localidades

Localidad	Nivel				
	Primaria	Ciclo básico de enseñanza media	Segundo ciclo de enseñanza media	Enseñanza técnica	Terciario
	cantidad				
Maldonado	20	6	6	Escuela técnica Maldonado	UdelaR
				Instituto tecnológico de la construcción	UCUDAL
				Centro educativo comunitario Maldonado Nuevo	Instituto Universitario CLAEH
				Centro educativo comunitario San Martín	Fundación Politécnico de Punta del Este
					Instituto Universitario Francisco de Asís
					Instituto Universitario Asociación Cristiana de Jóvenes
Punta del Este	2	1	1	Escuela Superior de Alta Gastronomía	
San Carlos	10	2	2	Escuela Técnica San Carlos	
				Escuela Agraria San Carlos	
Pan de Azúcar	4	1	1	Escuela Técnica Pan de Azúcar	
Los Arrayanes				Campus regional este los arrayanes polo educativo tecnológico	
Aiguá	7	1	1		
Piriápolis	4	1	1		
Barra de Maldonado	1	1	1		
Gregorio Aznárez	1			Escuela Agraria Gregorio Aznárez	

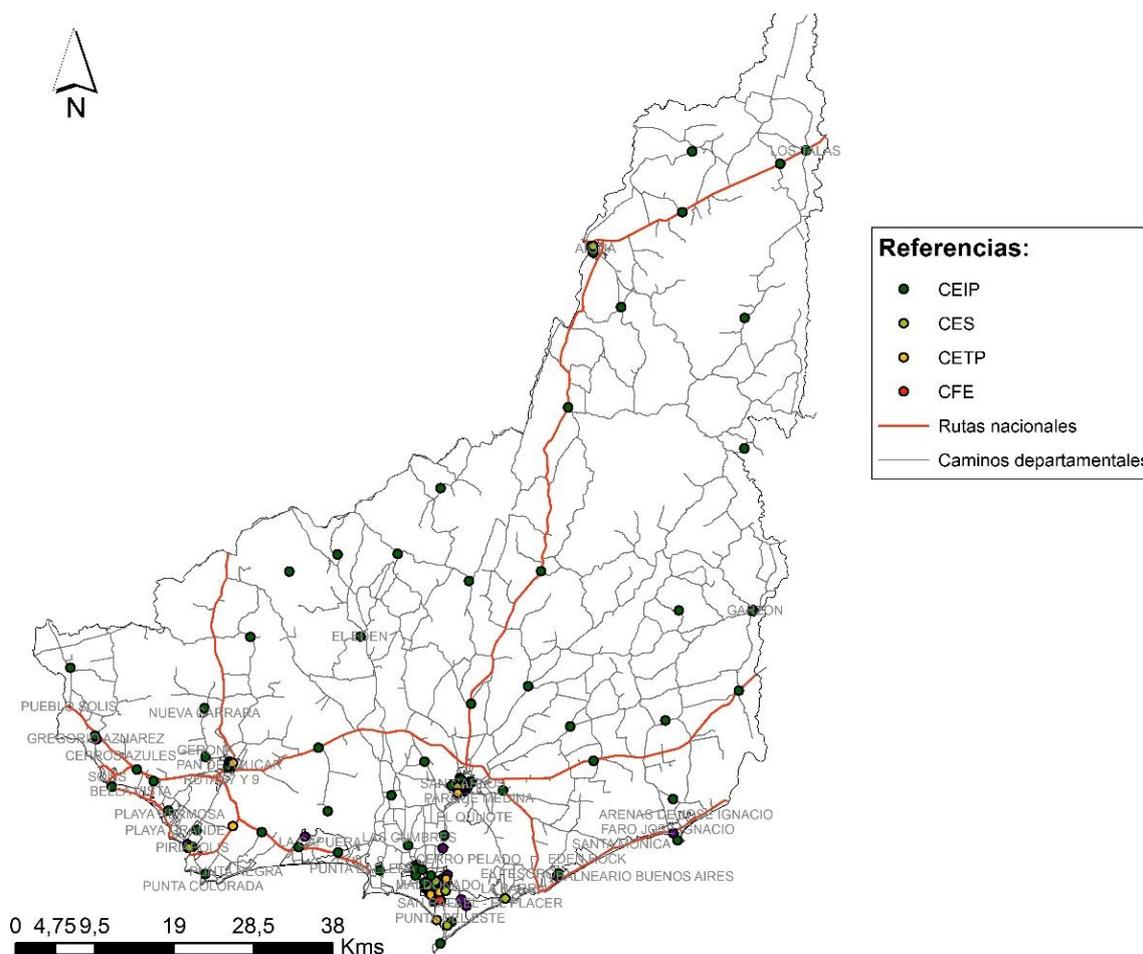
Fuente: Elaboración propia en base a datos del MEC y ANEP (2018)

Tabla 2.12.k: Centros educativos rurales de Maldonado por niveles y localidades

Localidad	Nivel				
	Primaria	Ciclo básico de enseñanza media	Segundo ciclo de enseñanza media	Enseñanza técnica	Terciario
cantidad					
Los Arrayanes				Campus regional este los arrayanes polo educativo tecnológico	
Cerro Pelado	3				
Faro José Ignacio	2				
Garzón	2				
Punta Ballena	2				
Rural - Jose Ignacio	2				
Balneario Buenos Aires	1				
Canteras De Marelli	1				
Gerona	1				
La Capuera	1				
Las Flores	1				
Los Talas	1				
Nueva Carra	1				
Playa Verde	1				
Punta Colorada	1				
Solís	1				
Villa Delia	1				
Rural - Cañada De La Cruz	1				
Rural - Caracoles	1				
Rural - Carapé	1				
Rural - Corte De La Leña	1				
Rural - Costas De Jose Ignacio	1				
Rural - La Coronilla	1				
Rural - Laguna Del Sauce	1				
Rural - Los Ceibos	1				
Rural - Paso De Los Talas	1				
Rural - Pueblo Eden	1				
Rural - Puntas De Mataojo	1				
Rural - Repecho	1				
Rural - Sauce De Aiguá	1				
Rural - Solis Grande	1				
Rural - Zanja Del Tigre	1				

Fuente: Portal ANEP (2018)

Mapa 2.12.e: Centros educativos del departamento



Fuente: ANEP (2016)

Según el Ministerio de Salud Pública (MSP, 2017), el departamento cuenta con una tasa bruta de mortalidad (por cada 1.000 habitantes), menor a la tasa nacional. En Cerro Largo la tasa es de 7.85 por mil, y la tasa nacional es 9.51 por mil. La tasa bruta de natalidad es igual a la nacional, 14.1 por mil habitantes. El 70,9% de la población del departamento tiene cobertura por Fonasa.

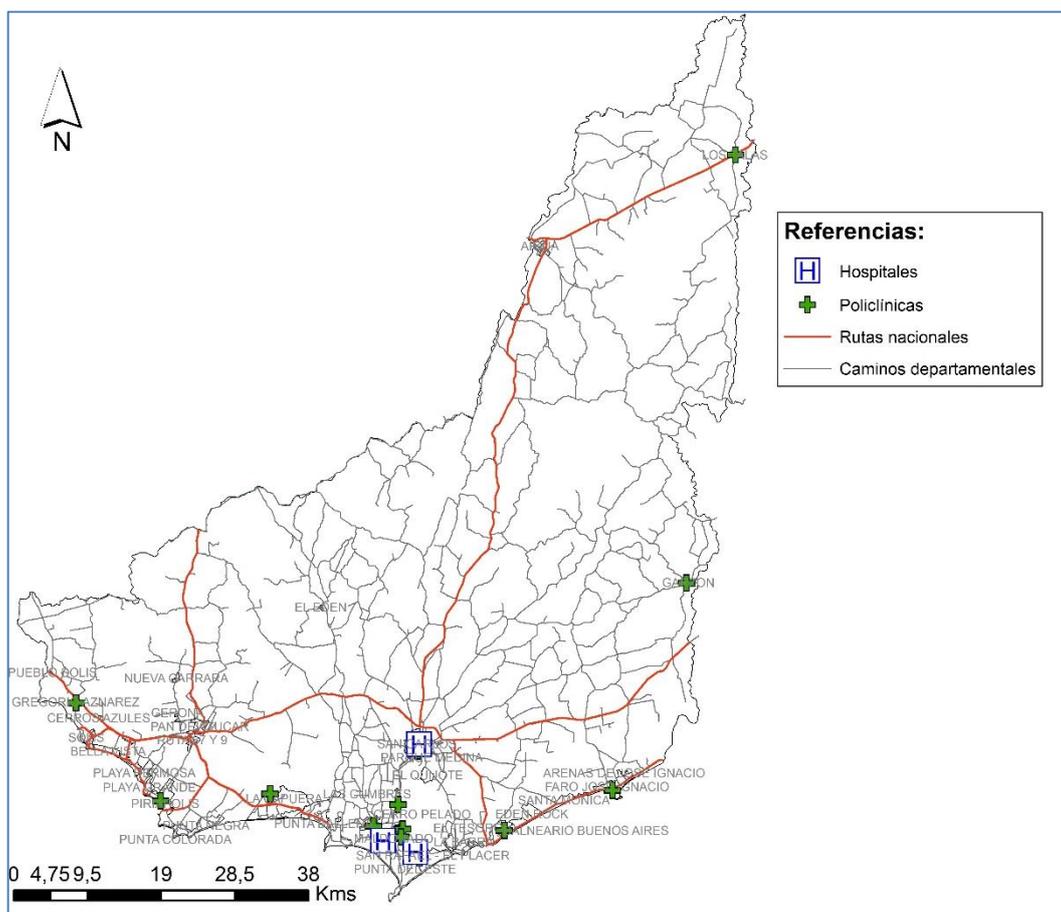
“En relación con el acceso de la población a servicios de salud, según la ECH 2012, el 28% tiene derechos de asistencia en ASSE, el 66,6% en IAMC, el 15,5% en policlínicas municipales, y el 3% en el Hospital Policial o Militar. Sólo el 2,5% de la población del departamento no tiene derechos de atención.” (MIDES, Agenda Estratégica Maldonado - 2013-2015: pp. 23).

En el departamento hay un prestador de salud público (ASSE) y siete prestadores de salud privados (Amecom, Crame, Asociación Española, Casmu, Círculo Católico, Cosem, Mucam,), además de seguros privados de salud. Maldonado cuenta con dos hospitales públicos ubicados en Maldonado y San Carlos y, seis sanatorios privados ubicados en la Maldonado, Punta del Este y San Carlos. Los hospitales públicos cuentan con 146

camas en cuidados moderados y 8 camas en CTI. Los prestadores privados cuentan con 156 camas en cuidados moderados y 30 camas en CTI.

La Red de Atención Primaria (RAP) de ASSE, tiene un 18 policlínicas o centros auxiliares en el departamento, 5 de las cuales están en zonas rurales. Los prestadores privados tienen 20 centros de atención en el departamento. Entre ambos servicios, se cubre la atención en las localidades de Maldonado, San Carlos, Pan de Azúcar, Piriápolis, Punta del Este, Aiguá, Balneario Buenos Aires, Garzón, Gerona, Gregorio Aznárez, José Ignacio, La Capuera, Las Talas y Barra de Maldonado.

Mapa 2.12.f: Centros de atención de salud en el departamento de Maldonado



Fuente: ASSE (2017)

2.12.1.3 Caracterización económica del departamento

Como se observa en la siguiente tabla, el departamento de Maldonado contribuye al 5,5% del PIB nacional (2011). Su aporte es aproximadamente constante desde el 2008. Es relativamente importante para un departamento con la mitad del territorio de los departamentos vecinos (2,7% de la superficie nacional).

Tabla 2.12.l: Evolución de la participación de Maldonado en PIB nacional (2008-2011)

	2008	2009	2010	2011
Maldonado	5,2	5,4	5,5	5,5
Todo el país	100	100	100	100

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

Las actividades incluidas en cada uno de los sectores (primario, secundario y terciario) de la Composición Sectorial del Valor Agregado Bruto (VAB) son las siguientes: el sector Primario incluye la producción agropecuaria, forestación y pesca, y explotación de minas y canteras; el secundario agrupa a la industria manufacturera, el suministro de electricidad, gas y agua, y la industria de la construcción; el terciario involucra a los servicios de comercio, transporte, alojamiento, comunicaciones y comida, gobierno, enseñanza y salud y otros.

La estructura productiva, presentada en la siguiente tabla, indica que el peso del sector primario es del 3,1% del VAB, el del sector secundario es del 25,3% y el del sector terciario del 71,6%. Esta distribución entre sectores es más o menos constante en el tiempo desde el 2008, cuando los porcentajes respectivos eran 3,3%, 22,2% y 74,5%.

El peso del sector primario es muy inferior que el promedio del país (10,3%). Las principales actividades productivas de este sector en este ámbito territorial son básicamente la ganadería vacuna (carne y leche), y en menor medida la ganadería ovina y la forestación. En menor medida existe el cultivo de cereales y oleaginosos (olivas, girasol, etc.), citricultura y frutales, y viticultura. Esta última, junto con los olivares, se encuentran en crecimiento actualmente y se vincula además al agroturismo.

Tabla 2.12.m: Composición del VAB de Maldonado por sectores (%)

	Primario	Secundario	Terciario	TOTAL
Maldonado	3,1	25,3	71,6	100
Todo el país	10,3	25	64,7	100

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

El peso del sector secundario es aproximadamente igual al del promedio del país (25%). Según el Observatorio Territorio Uruguay (OTU) de OPP la cantidad de empresas industriales con más de 5 empleados es de 188, para un total de 5063 en todo el país (2013). Según el tamaño de las empresas industriales en el año 2013, un 1,1% de ellas eran industrias grandes; 11,7% medianas y 87,2% pequeñas. En Maldonado es muy

importante desde hace décadas, el aporte de la industria de la construcción en este sector.

El peso sector terciario es algo mayor que la media nacional (64,7%), aunque se constata una leve disminución del mismo desde el año 2008, cuando era el 74,5%. El impulso de la industria turística y el agroturismo es muy importante en Maldonado, siendo una actividad fundamental y estratégica para la actual administración departamental.

Maldonado es el segundo departamento en el ranking nacional del indicador de capital humano básico. Ocupa el primer lugar en la tasa de asistencia a educación en los menores de 18 años (78,8 %), el 2.º lugar en población con primaria completa (91,2 %; solo superado por Montevideo) y en la población que alcanza el segundo ciclo de secundaria o nivel similar. En cuanto a los indicadores de capital humano especializado ese ubica en el 8.º lugar según cantidad de personas cada mil habitantes con formación terciaria, 4º. por cantidad de personas con formación técnica y 6º en mayor cantidad de profesionales formados en ciencias «duras» por mil habitantes.

Tabla 2.12.n: Indicadores de capital humano departamental

Indicadores	valor	Posición
Capital Humano Básico (KHb)	0,73	2
Capital Humano Especializado (KHe)		
Formación terciaria (KHe1)	40.5 /mil hab.	8
Formación técnica(KH2)	85.7 / mil hab.	4
Formación en ciencias “duras” seleccionadas (KH3)	6.1/mil hab.	6

Fuente: Rodríguez Miranda (2014)

Los indicadores de capital social e institucional local muestran un desempeño entre bueno y muy bueno. Maldonado se ubica 7º en el ranking en organización gremial, en el 1º lugar en organizaciones de cultura, deporte y esparcimiento, y 3º en la cobertura de medios radiales locales. En la cantidad de órganos de publicaciones periódicas se sitúa en el 11º lugar. El indicador de dKS ubica al departamento en el lugar 12º lo que denota la presencia de ciertos aspectos que llaman la atención a pesar del buen posicionamiento del departamento en los otros indicadores. (Rodríguez Miranda, 2014).

Tabla 2.12.o: Indicadores de capital social departamental

Indicadores	valor	Posición
Organización gremial y sindical: Gre	15.9	7
Cultura, deporte y esparcimiento: CDE	8.7	1
Órganos de publicaciones periódicas: Pub	0.18	3
Medios de comunicación radial: Rad	0.10	11
Menores condiciones de deterioro del capital social: DKS	0.57	12
Total (promedio simple)		8.8

Fuente: Rodríguez Miranda (2014)

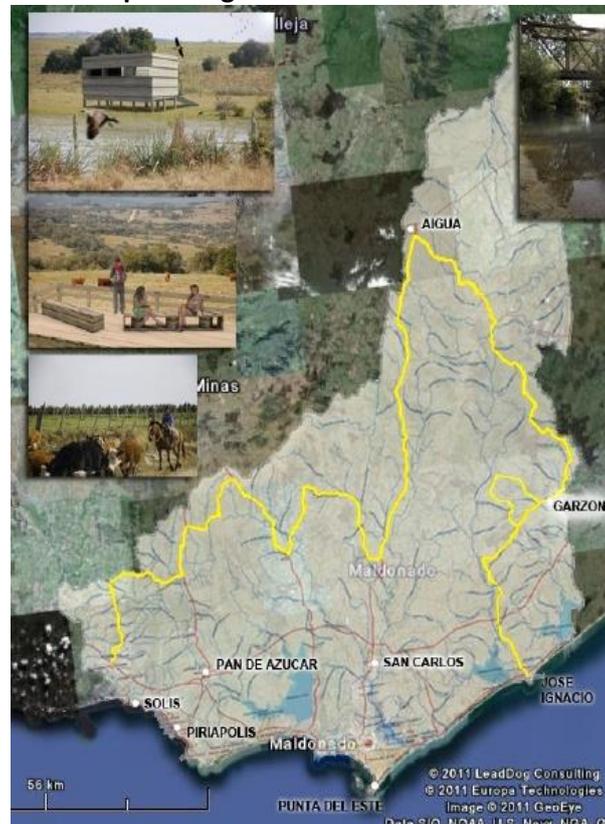
El turismo y el agroturismo para el departamento y señala que es de prioridad estratégica para la actual administración. Para fomentar esta industria se da prioridad al

mantenimiento y mejoramiento de la caminería rural en función de su inclusión en un circuito agroturístico, o a sus valores paisajísticos, por sobre cualquier otra industria que comparta el uso de estos (ej. forestación).

Desde el año 2010 se definió que el circuito llamado “Arco del Sol” sea el eje articulador de este tipo de actividad agro-turística. Es un circuito agroturístico, que atraviesa el departamento de este a oeste, fue creado por los Decretos N°3866/2010 y N°3867/2010. Tiene una longitud de aproximadamente 200 Kms. y recorre las serranías integrando paisajes naturales y rurales con diferentes actividades productivas locales (ver Figura 11). Comienza en el Faro de José Ignacio (Municipio de Garzón) y finaliza en la localidad de Gregorio Aznárez (Municipio de Solís Grande). Para potenciar su creación fueron adaptadas y modificadas, durante el año 2012, algunas disposiciones de Ordenamiento Territorial y Categorización de Suelos en el departamento de Maldonado (Directrices Departamentales y Micro Regionales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible) para definir zonas de suelos rurales potencialmente transformables en el entorno de Garzón.

La primera intervención realizada para mejorar la infraestructura de este camino se realizó, durante la anterior administración, con la pavimentación del tramo comprendido entre el Faro de José Ignacio y la ruta nacional N°9, conocido como Camino Sainz Martínez. La segunda etapa, realizada en el año 2016, mejoró la calidad del pavimento en 18km del Cno. Sainz Martínez entre Garzón y la ruta nacional N°9 (Maldonado.gub.uy).

Mapa 2.12.g: Circuito Arco del Sol

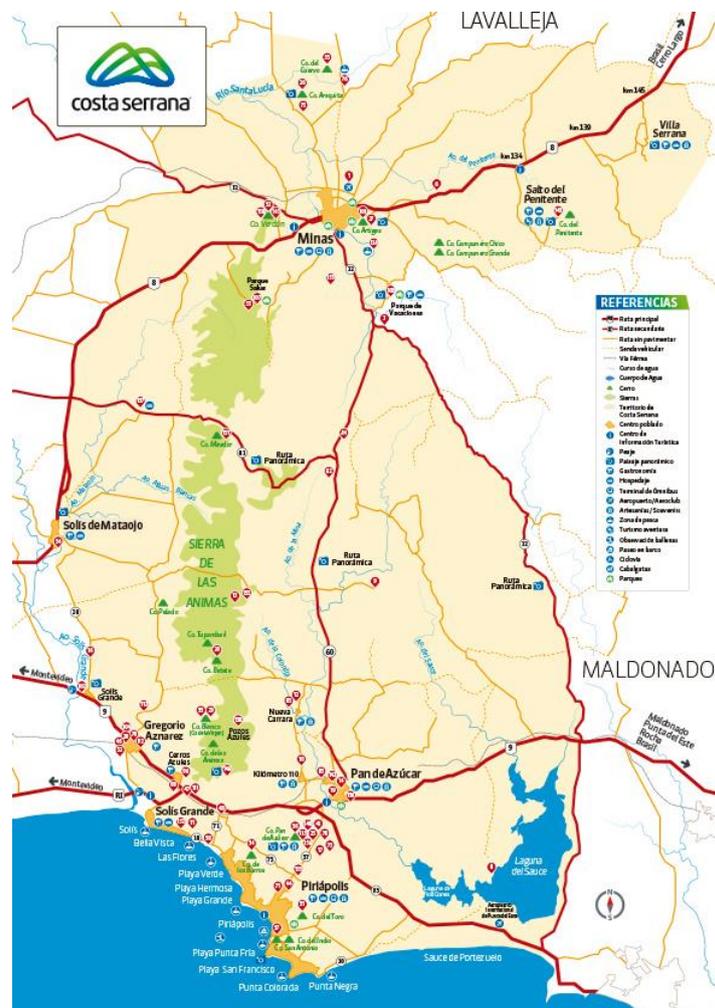


Fuente: IDM (2012)

Asociado al Proyecto Arco del Sol existen numerosos circuitos alternativos que utilizan la caminería rural del departamento. Entre ellos podemos destacar el *Camino de las Ánimas*, la *Ruta del Olivo*, el *Circuito Sierra de los Caracoles*, el *Circuito de Sierras de Aiguá*, los *Circuitos de Ecoturismo de Gregorio Aznárez* y el *Circuito Costa Serrana*.

Este último es un producto impulsado por el Programa Uruguay más cerca 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 de este es consolidar un producto turístico integral para la promoción conjunta, la mejora de la oferta y el desarrollo sostenible del territorio. En el departamento de Maldonado incluye todos los puntos de interés turístico de la costa de los Municipios de Solís Grande, Piriápolis y Pan de Azúcar. Se resalta la “Ruta Panorámica” (ex ruta N°81) como el principal vinculador en esta región a las rutas nacionales N°8 y N°60.

Mapa 2.12.h: Circuito turístico regional Costa Serrana



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

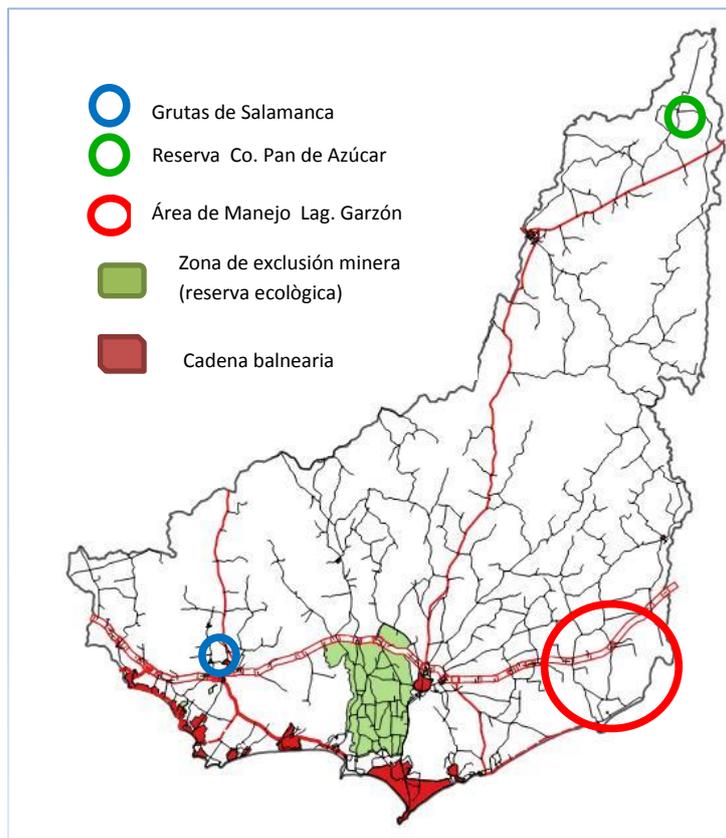
En el norte del departamento, en el Municipio de Aiguá, está el Parque Municipal de Salamanca. En este afloramiento de rocas basálticas se encuentran las Grutas de Salamanca. Su localización está marcada con un círculo verde.

Cada una de las localidades de los más de cien kilómetros de costa constituye un punto de atracción turística, que atrae mucha población durante el verano. Por este motivo se planifican las obras de mantenimiento y mejoramiento en esta región que comienzan en setiembre de cada año.

El Ministerio de Turismo impulsó la creación de la Reserva Ecológica ubicada entre la ruta N°9 y la costa, limitando con la ruta N°12 (contra la Laguna del Sauce) y la ruta N°39 (Maldonado-San Carlos). En esta región hay varios emprendimientos residenciales turísticos rurales en desarrollo que conviven con varias canteras, vertederos y pequeñas industrias o depósitos. Esta zona se considera actualmente una zona de exclusión minera y se señala en color verde claro.

El departamento cuenta con una única área protegida, compartida con el departamento de Rocha. Esta es el “**Área de Manejo de Hábitats y/o Especies Laguna Garzón**” y fue declarada por el Sistema Nacional de Áreas Protegidas (SNAP-MVOTMA) según Decreto 341/014 del 21 de noviembre de 2014. Se localiza la zona con un rectángulo color magenta.

Mapa 2.12.i: Recursos turísticos y áreas protegidas de Maldonado



Fuente: elaboración propia a partir de datos de IDM

2.12.1.4 Caracterización política del departamento

A nivel político la Intendencia Departamental es el órgano ejecutivo del departamento, el Intendente es electo en forma directa en elecciones que se celebran cada 5 años. Por otra parte, la Junta Departamental se compone de 31 ediles los cuales cumplen la función Legislativa a nivel departamental. En el presente capítulo se exhiben los aspectos políticos asociados al desarrollo productivo de Maldonado y con la caminería rural del departamento.

En las elecciones departamentales y municipales de mayo de 2015 fue electo el actual intendente por el Partido Nacional, el Ing. Agr. Enrique Antía, quién asumió el cargo en julio del mismo año.

La Junta Departamental está compuesta por 31 miembros, de los cuales 16 pertenecen al Partido Nacional, 13 al Frente Amplio y 2 al Partido Colorado. El presidente de la Junta Departamental se renueva anualmente.

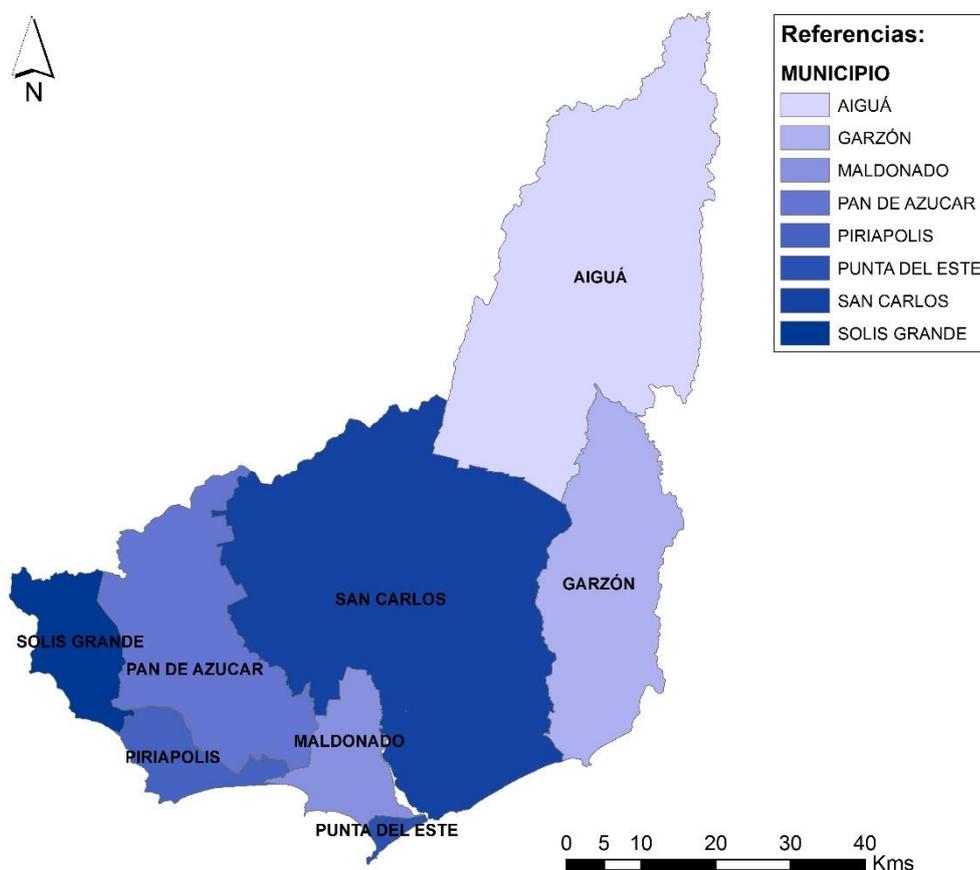
En las elecciones nacionales de octubre de 2014 elecciones fueron electos seis diputados por el departamento de Maldonado representantes de cuatro partidos políticos: Darío Pérez y Óscar de los Santos por el Frente Amplio, Nelson Rodríguez y Enrique Antía por el Partido Nacional, Germán Cardoso por el Partido Colorado y Heriberto Sosa por el Partido Independiente.

Maldonado es uno de los tres departamentos de todo el país que tiene dividido todo su territorio en Municipios. El mismo está dividido en 8 Municipios: Garzón, Maldonado, Pan de Azúcar, Piriápolis, Punta del Este, San Carlos, Solís y Aiguá. Los Municipios de Maldonado fueron creados por la Ley Nº 18653 del 15 de marzo de 2010, y sus límites los determina el decreto de la Junta Departamental de Maldonado Nº 3862 del 11 de febrero de 2010. La autoridad de los Municipios es el Consejo Municipal, que se compone por un alcalde y cuatro concejales.

La población del departamento se distribuye de forma desigual entre los Municipios. El Municipio de Maldonado concentra el 55% de la población total del departamento, mientras que el Municipio de Garzón solamente cuenta con el 0,6% de la misma. Los Municipios de Maldonado, San Carlos, Piriápolis y Punta del Este concentran el 91% de la población del departamento. A su vez, estos Municipios tienen el porcentaje más bajo de población rural, en promedio el 2% de su población es rural (4,7% en San Carlos y 0 en Punta del Este).

Los Municipios de Pan de Azúcar, Aiguá, Solís Grande y Garzón cuentan con el 9% de la población del departamento, y tienen un porcentaje de población rural significativamente mayor que lo demás Municipios. En promedio la población rural de estos es del 20,65% (48,2% en el Municipio de Garzón, 18,2% en el Municipio de Aiguá, 9,5% y 6,7% respectivamente en los Municipios de Solís Grande y Pan de Azúcar).

Mapa 2.12.j.: Municipios del departamento de Maldonado



Fuente: Elaboración propia en base a datos de DINOT (2018)

Tabla 2.12.p: Municipios, población y alcaldes por partido

Municipio	Alcalde	Partido	Población
Municipio de Garzón	Fernando Suárez	Partido Nacional	1.020
Municipio de Maldonado	Dina Fernández Chávez	Partido Nacional	90.593
Municipio de Pan de Azúcar	Miguel Plada	Partido Nacional	8.025
Municipio de Piriápolis	Mario Invernizzi	Frente Amplio	14.461
Municipio de Punta del Este	Andrés Jafif	Partido Nacional	11.128
Municipio de San Carlos	Alba Rijo	Frente Amplio	33.293
Municipio de Solís Grande	Hernán Ciganda	Partido Nacional	2.613
Municipio de Aiguá	Esteban Raúl Agustoni	Partido Nacional	3.165

Fuente: elaboración propia (año 2018)

Los Municipios de Garzón y Aiguá son los que cuentan con un mayor porcentaje de población rural. Los demás Municipios tienen un porcentaje mayor al 90% de la población urbana.

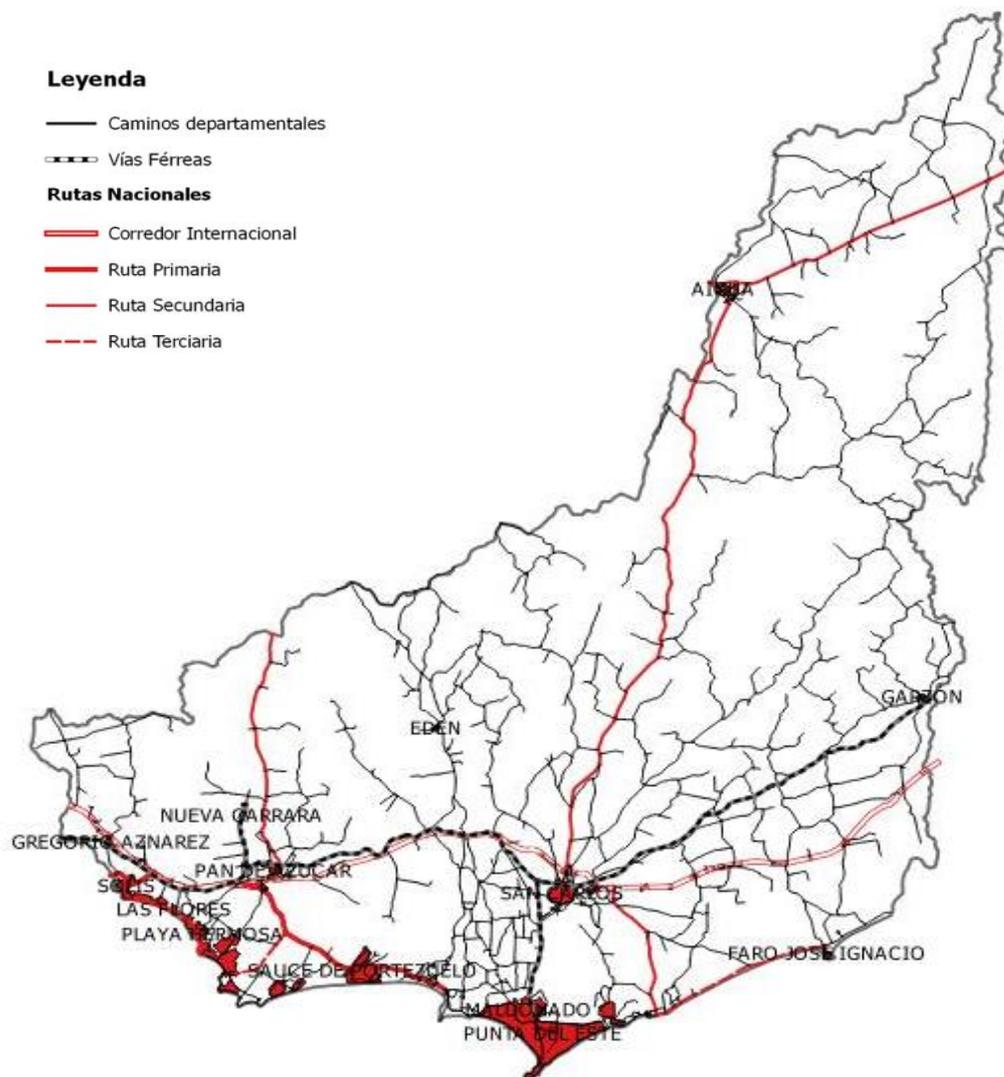
2.12.2 Caracterización Vial del Departamento

2.12.2.1 Descripción de la red

Según datos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (2016), el departamento posee una extensión de 360 km. de rutas nacionales. Prácticamente la mitad de esta red (52%) es de pavimentos de carpeta asfáltica, y el resto tratamiento bituminoso.

Las principales rutas nacionales atraviesan el departamento por su parte sur y en dirección oeste-este. El Corredor Internacional de ruta N°9 (Coronel Leonardo Olivera), que conecta Montevideo con el Chuy, pasa muy a varias ciudades del departamento (Gregorio Aznárez, Pan de Azúcar y San Carlos), y actualmente encauza un importante tránsito turístico (hacia la costa oceánica de Rocha) y forestal.

Mapa 2.12.k: Red vial nacional, caminería rural y vías férreas de Maldonado.



Fuente: elaboración propia

Más al sur se encuentra la ruta nacional primaria N°10 (Juan Díaz de Solís), continuación de la ruta nacional primaria N°200 (Gral. Liber Seregni), que conecta los diversos

balnearios de Canelones y del oeste del departamento de Maldonado (hasta Piriápolis). La ruta nacional N°10 reaparece más al este como continuación de la ruta primaria N°93 (Interbalnearia) desde el arroyo del Potrero hasta Punta Ballena. Desde este punto y hasta Manantiales esta ruta es de jurisdicción departamental. La ruta nacional N°10 vuelve a aparecer como terciaria desde Manantiales hasta el Faro de José Ignacio. Desde este balneario y hasta el límite con el departamento de Rocha (en el nuevo puente circular) vuelve a ser un camino departamental.

En una posición intermedia entre la ruta N°9 y la ruta N°10 se encuentra la ruta primaria N°93 (Interbalnearia). Esta nace en la ruta N°9, en las proximidades de Pan de Azúcar, y se une a la ruta N°10 en el arroyo del Potrero.

Al sur del departamento y en dirección norte-sur, dos rutas nacionales de corta longitud unen la ruta N°10 con la ruta N°93. Al oeste la ruta nacional primaria N°99 (en Solís) y más al este la ruta nacional terciaria (s/n) que une Piriápolis con la ruta N°93 (al este del cerro del toro). Entre Manantiales (Ruta N°10) y la ruta N°9 se desarrolla la ruta nacional secundaria N°104.

Al norte de la ruta N°9 se observa la ruta nacional secundaria N°60 (Coronel Manuel Francisco Artigas), que une la ciudad de Pan de Azúcar con Minas. Es un eje importante como conexión interdepartamental y con tránsito asociado a diversas industrias de poco volumen (canteras, agua Nativa y turismo serrano).

Al centro del departamento y en dirección norte-sur, la ruta nacional secundaria N°39 (Domingo Burgueño Miguel) conecta la ciudad de San Carlos con la localidad de Aiguá.

Al norte del departamento hay solo una ruta nacional: la secundaria N°13 (Bartolomé Hidalgo), que conecta la localidad de Aiguá con la ruta N°15 en las proximidades de la localidad de Velázquez (departamento de Rocha).

Acompañando el trazado de la ruta N°9 hasta la ciudad de San Carlos se encuentra la vía férrea de la línea Montevideo-La Paloma, actualmente sin actividad de ningún tipo. Más al este, esta vía conecta San Carlos con Garzón, alejada de rutas nacionales. Existen además dos antiguos ramales también abandonados: uno que entra hasta las canteras de Nueva Carrara en las proximidades de Pan de Azúcar y otro que va desde San Carlos a Maldonado.

El departamento de Maldonado tiene un aeropuerto para vuelos internacionales regionales en la zona de la Laguna del Sauce. La actividad de este se ve muy fuertemente incrementado durante el verano debido al arribo de pasajeros argentinos y brasileños.

Tabla 2.12.q: Características de caminería Departamental de Maldonado

Indicador	Unidad	Maldonado
Longitud de caminos	Km	2.306
Densidad de caminos	Km/km ²	0,481
Densidad rutas incluidas	Km/km ²	0,556
Área por km con rutas	Km ² /Km	1,798

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de OPP

El departamento tiene valores de densidad superiores a la media nacional, para el análisis de la red, se dividirá el territorio en regiones, según se indica a continuación.

Zona oeste y camino N°1

En el mapa siguiente se muestran los caminos rurales que conectan esta región, perteneciente al Municipio de Solís Grande. El principal es el camino N°1 (antigua ruta N°20) que conecta la ruta nacional N°9 con la localidad de Solís de Matajojo en el departamento de Lavalleja. Sobre este camino se encuentra la escuela N°22 (Solís Grande). El centro urbano principal es la localidad de Gregorio Aznárez, donde hay una escuela (N°19) y una policlínica. Esta zona del valle del arroyo Solís Grande se dedica principalmente a la agricultura y la ganadería.

Mapa 2.12.I: Red vial de zona oeste del departamento



Fuente: Elaboración propia

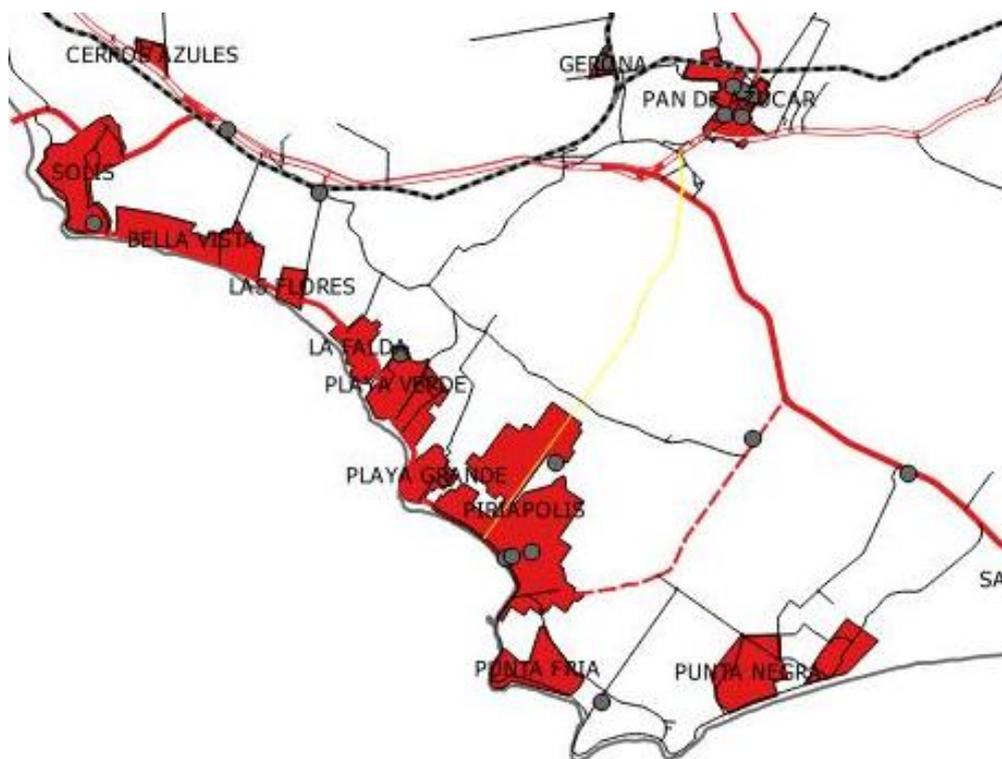
Zona suroeste

Esta región pertenece al Municipio de Piriápolis y la parte más este del Municipio de Solís Grande (Bella Vista, Las Flores, Estación Las Flores). No hay escuelas ni policlínicas directamente dependientes de los caminos departamentales, resaltando la existencia de una escuela técnica (Polo Educativo Tecnológico Los Arrayanes) sobre la ruta terciaria N°93. Esta zona se dedica al turismo (con numerosos atractivos y balnearios costeros), la agricultura (viñedos, maíz, sorgo, zona de huertas, etc.) y la ganadería.

La antigua ruta N°37 conecta a la ciudad de Piriápolis y balnearios cercanos, con la ciudad de Pan de Azúcar y con las rutas N°9 y N°60. Sobre este camino, muy transitado en ambos sentidos, se encuentra la estación de cría de fauna autóctona (en la base del cerro Pan de Azúcar), el castillo de Piria, emprendimientos frutícolas, el vertedero de podas de la región balnearia y diversas canteras actualmente inactivas. Tiene una línea de ómnibus que conecta ambas ciudades todos los días con una frecuencia de una hora.

La gran mayoría de los caminos son de tosca, salvo la antigua ruta N°71, entre el Balneario de Las Flores y la Estación Las Flores, que es de tratamiento bituminoso.

Mapa 2.12.m: Red vial de zona suroeste del departamento



Fuente: Elaboración propia

Pan de Azúcar y eje de ruta N°60

En el mapa siguiente se expone la caminería asociada a la ciudad de Pan de Azúcar, y localidades cercanas (Nueva Carrara y Gerona), y a la ruta N°60 (Pan de Azúcar-Minas). Toda la región se encuentra en el Municipio de Pan de Azúcar. Las escuelas rurales

presentes en esta región son: N°31 (Nueva Carrara), N°61 (Gerona), N°72 (Calera del Rey) y N°26 (Puntas de Mataojo).

En las localidades cercanas a Pan de Azúcar se encuentran dos importantes industrias caleras y cementeras (cantera de calizas). En los alrededores de la ciudad hay una zona industrial, con buenas conexiones viales, pero actualmente con pocos emprendimientos, (un molino y un abasto). En toda la región hay además emprendimientos turísticos rurales, frutales, zonas forestales, pozo y embotelladora de agua mineral, establecimientos ganaderos y, sobre los caminos laterales a ruta N°60, canteras de piedra laja, mármol, etc.

Salvo la entrada al camino que lleva a Gerona, de tratamiento bituminoso, el resto de la caminería rural es de tosca. Gran parte de estos caminos circulan en una región con fuerte energía de relieve, lo que hace necesario mantener los pavimentos y obras de drenaje para evitar fuertes erosiones.

Mapa 2.12.n: Red vial de zona Pan de Azúcar del departamento



Fuente: Elaboración propia

Alrededores de ruta N°12 al sur

El área indicada en el siguiente mapa es la zona de los alrededores de ruta N°12 entre la ruta N°10 y la ruta N°9. Al oeste el área está limitada por la ruta N°93 y al este por la ruta N°39 (Maldonado-San Carlos). La ruta N°12 circula en este sector entre la Laguna y la Sierra Ballena. Su pavimento es de tratamiento bituminoso.

Al oeste de ruta N°12, correspondiente al Municipio de Pan de Azúcar, se encuentra la Laguna del Sauce, cerca de una zona de canteras, próxima a la Laguna, se encuentra la escuela N°74 (Laguna del Sauce). Sobre el camino de acceso existen, además de la cantera, emprendimientos forestales y agropecuarios.

En el entorno de la ruta N°12 y hacia el este (Municipio de Maldonado), existen numerosos emprendimientos residenciales, tambos, club de campo, fraccionamientos privados, ladrilleras y canteras. La trama de caminos en esta zona es densa y la población rural numerosa. Las numerosas escuelas de la zona y cercanas a caminos rurales son: N°36 (Rincón del Diario), N°48 (Laguna del Sauce), N°12 (Los ceibos), N°11, N°96 y N°105 (Cerro Pelado) y N°56 (Villa Delia).

Mapa 2.12.o: Red vial de Alrededores de ruta N°12 al sur del departamento



Fuente: Elaboración propia

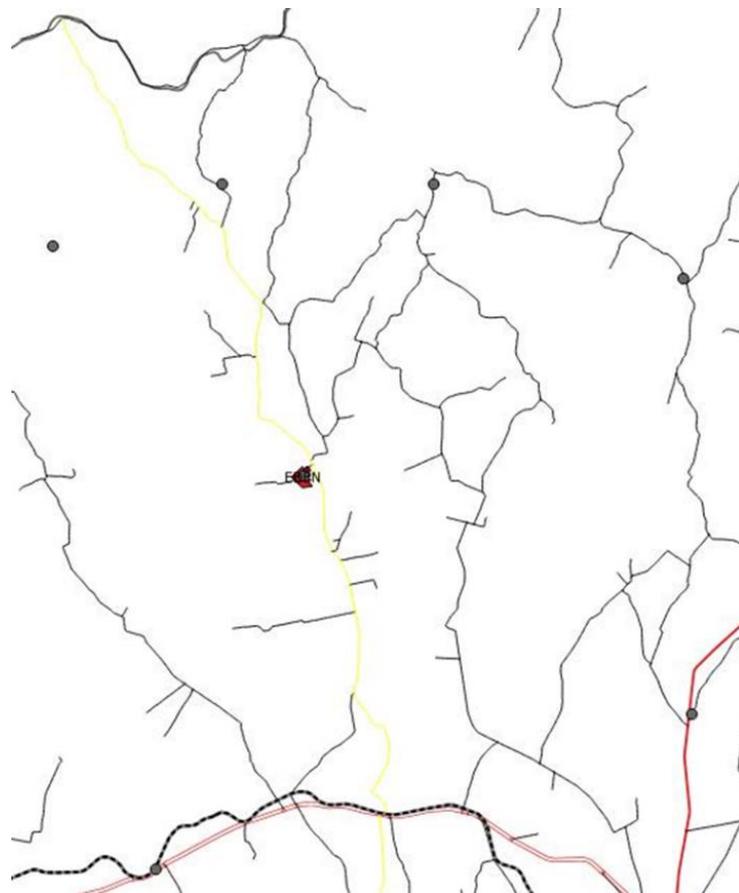
La ruta N°39 (Maldonado-San Carlos) es departamental y se desarrolla acompañando la planicie del arroyo Maldonado. Tiene dos carriles con cantero central y pavimento de carpeta asfáltica. Es prácticamente una avenida urbana dado su tránsito (con varias líneas de ómnibus), y la población que se fue instalando a su lado en nuevos barrios. Hay diversas plantas industriales, emprendimientos agrarios (frutales y olivos) y ganaderos.

Alrededores de ruta N°12 al norte de ruta N°9

En esta zona la ruta N°12 conecta a la ruta N°9 con la ruta N°60, cerca de la ciudad de Minas (Lavalleja) Toda la región corresponde al Municipio de San Carlos. A mitad de camino se encuentra la localidad de Pueblo Edén, que tiene la escuela N°30.

Se observa una densa trama de caminos rurales de tosca al este de esta ruta. Las producciones asociadas en esta zona de sierras es la forestación y los emprendimientos agropecuarios. Las tres escuelas rurales dependientes de esta trama de caminos son: N°73 (Zanja del Tigre), N°34 (Caracoles), N°39 y N°20 (Carapé).

Mapa 2.12.q: Red vial de Alrededores de ruta N°12 al norte de ruta N°9 del departamento



Fuente: Elaboración propia

Zona sureste

Como se aprecia en el próximo mapa la región sureste del departamento se desarrolla desde la ruta N°39 hasta el arroyo Garzón (límite con Rocha). Al sur está limitada por el océano Atlántico y al norte por la ruta N°9. Comprende la parte sur de los Municipios de San Carlos y Garzón (que están separados por el arroyo de José Ignacio). Esta zona presenta grandes llanuras y dos importantes lagunas (José Ignacio y Garzón).

Prácticamente toda la región está asociada a los emprendimientos turísticos (chacras marítimas, barrios exclusivos, etc.) y a la producción agropecuaria intensiva (viñedos, olivos, etc.). Casi la totalidad de los caminos son de tosca, salvo la ruta departamental N°10, desde el Faro de José Ignacio hasta el nuevo puente circular en la desembocadura de la laguna Garzón, que es de carpeta asfáltica.

Mapa 2.12.r: Red vial de zona sureste del departamento



Fuente: Elaboración propia

Zona centro-este

La región mostrada en el siguiente mapa va desde la ruta N°9 al sur hasta la ruta N°109 al norte. De la ruta N°39 hasta el límite departamental con Rocha. Esta región comprende parte de los Municipios de San Carlos, Garzón y Aiguá. Su relieve presenta una muy fuerte energía en su parte norte, que disminuye hacia el sur.

En su parte sur presenta la trama más densa de caminos rurales. Tiene zonas forestales, ladrilleras y emprendimientos agrarios (viñedos, olivos, soja, cereales) y ganaderos. La localidad más importante de la zona es Pueblo Garzón, donde se encuentran la escuela N°16 y una policlínica. Hay varias escuelas rurales en la zona: N°35 (José Ignacio), N°40 (Sierras de Garzón), N°55 (Costas de José Ignacio) y N°63 (Corte de la leña).

En su parte norte existen importantes emprendimientos forestales y vitivinícolas, y también explotación ganadera. Las escuelas rurales dependientes de la caminería rural son la N°18 (Los Cerrillos) y N°33 (Sauce de Aiguá).

La ruta N°109 conecta la ciudad de Aiguá con la capital departamental de Rocha. Sobre este camino hay muy importantes emprendimientos forestales, lo que causa el importante deterioro de esta por el pasaje de la carga.

Mapa 2.12.s: Red vial de zona centro-este del departamento



Fuente: Elaboración propia

Zona norte

En el siguiente mapa se muestra la región más norte del departamento, correspondiente al Municipio de Aiguá. Al sur está limitada por la ruta N°109 y en el resto del entorno por el límite departamental (arroyos Aiguá y Alférez). La ciudad más importante en la región es la localidad de Aiguá.

La ruta nacional N°13 circula por el borde del gran valle formado por estos dos arroyos. Este valle se dedicó históricamente a la producción agropecuaria (papas, cereales, etc.). La parte cercana a la ruta N°109 tiene aquí también importantes emprendimientos forestales. En la parte norte se encuentra el Parque Municipal de Salamanca, cuyo atractivo turístico son las grutas existentes en las sierras del mismo nombre.

Existen dos escuelas rurales asociadas a la caminería: N°28 (Valdivia) y N°23 (Salamanca). Sobre la ruta N°13 tenemos las escuelas N°15 (Sarandí de Aiguá) y N°46 (Paso de los Talas), y la policlínica de Los Talas contra el límite departamental con Rocha.

Mapa 2.12.t: Red vial de zona norte del departamento



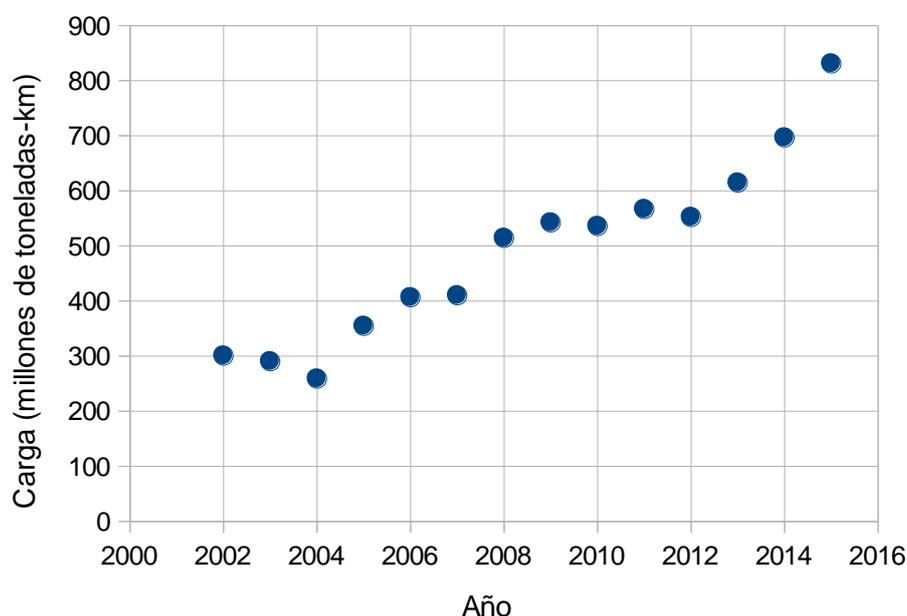
Fuente: Elaboración propia

2.12.2.2 Caracterización del transporte que usa la caminería departamental

El tránsito promedio diario anual por tipo de vehículo el departamento de Maldonado es de 2407 autos, 82 ómnibus, 334 camiones livianos, 30 camiones semipesados y 119 camiones pesados (2972 vehículos en total). Según el tipo de ruta se puede indicar que un 31% circula por el Corredor Internacional ruta N°9, un 47% por rutas primarias, 7% por rutas secundarias y un 15% por la ruta terciaria N°10 (DNV-MTOP, 2015).

En la siguiente gráfica se presentan los datos de toneladas-km de cargas transportadas en la Red Vial Nacional del departamento de Maldonado (DNV-MTOP, 2016). Se observa un aumento sostenido, con algunos períodos de estancamiento, desde el año 2004 hasta alcanzar los 830 millones de toneladas en 2016.

Gráfico 2.12.e: Evolución de toneladas/km. transportadas en Maldonado



Fuente: elaboración propia en base a datos MTOP (2016)

.-

La densidad y dirección del transporte de cargas están asociadas a la especialización productiva de cada región del departamento.

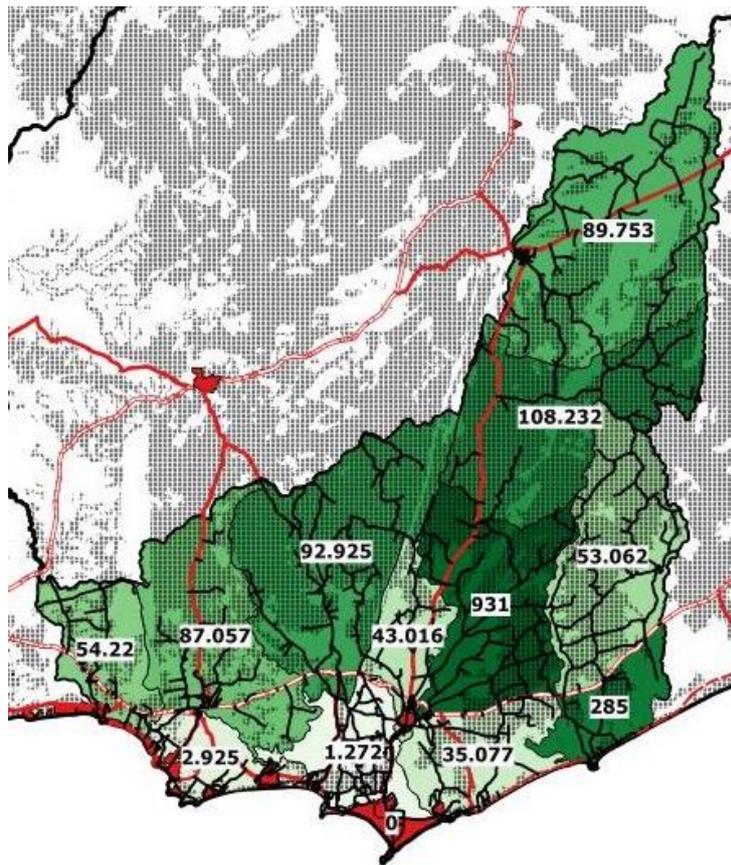
En un total de 479.300 hás. del departamento, la superficie explotada es de 387.166 has, siendo 339.796 has dedicadas a la *ganadería*, 9.273 has a la *agricultura*, 32.003 has a la *forestación* y 6.094 has a *servicios* y otros (MGAP, 2011).

Producción forestal

En el siguiente mapa se presenta la información del MGAP de toneladas de madera generadas en cada sección policial (en áreas verdes), junto con el contorno de los suelos aptos para el uso forestal (zonas sombreadas). Se observa que dicha producción, que ocupa 32.000 has (8,3% de superficie total explotada), se distribuye en la región de sierras del centro y noreste, limítrofe con el departamento de Rocha. La ruta departamental N°12 y las rutas nacionales N°39 y N°13, son tres importantes ejes de salida de esta producción hacia Montevideo, por las rutas nacionales N°8 y N°9.

El camino rural (ruta N°109), que conecta la ciudad de Aiguá con Rocha, es el eje natural de salida forestal de esta micro-región forestal compartida con el departamento de Rocha. Esta zona tiene problemas y características de la industria forestal comunes a los dos departamentos, siendo muy importante para Maldonado el uso prioritario de algunos de dichos caminos para fines turísticos.

Mapa 2.12.u: Toneladas de madera por sección policial y suelos de uso forestal

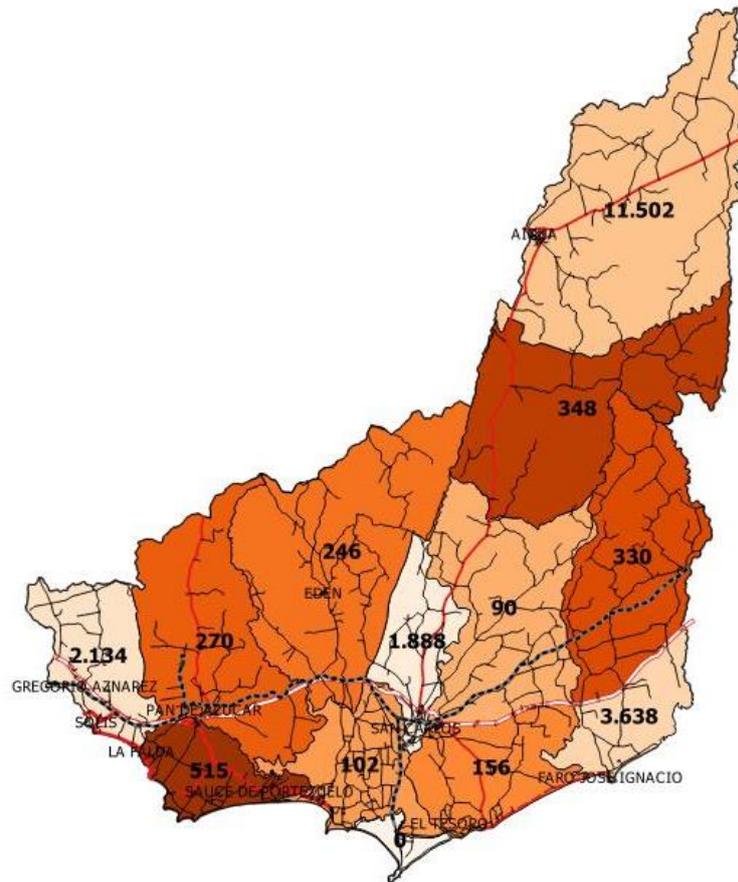


Fuente: MGAP (2011)

Producción agrícola

A continuación, se presentan las toneladas de granos generadas en cada sección policial del departamento. Como se observa, dicha producción no es tan importante en este departamento, siendo solo el 2,5% de la superficie explotada. En la zona de los Municipios de Piriápolis y Garzón se localizan importantes emprendimientos cerealeros y vitivinícolas. En esta última región es posible generar una micro-región con el departamento de Rocha, en donde se generen cultivos de alto valor agregado y que potencien además el agroturismo regional.

Mapa 2.12.v: Toneladas de granos generadas en cada sección policial

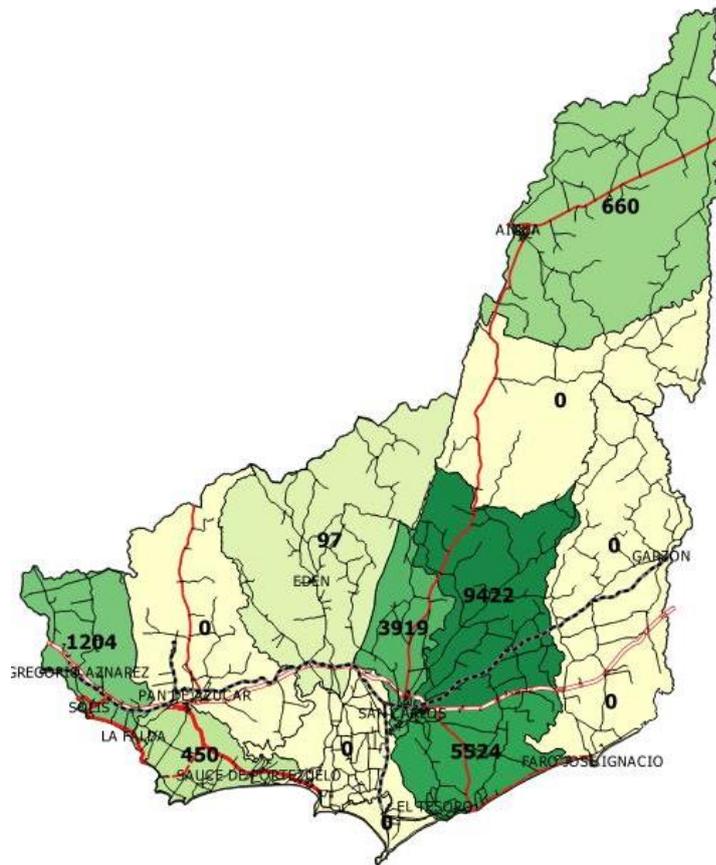


Fuente: MGAP (2011)

Producción ganadera

Las explotaciones ganaderas ocupan un 87,8% de la superficie total explotada de Maldonado. La misma ocupa principalmente el centro y norte del departamento, siendo muy importante en los alrededores de San Carlos y Aiguá.

Mapa 2.12.x: Toneladas de leche generadas en cada sección policial de Maldonado



Fuente: MGAP (2011)

Las principales localidades del departamento están conectadas por las líneas de transporte de pasajeros que circulan por la red nacional de carreteras, con varias frecuencias diarias.

En cuanto al transporte de pasajeros que circula por la red departamental, la empresa Emdal-Chago conecta a Montevideo con el Chuy, pasando por las ciudades de Minas y Aiguá, 3 veces por día, de ida y vuelta. La empresa Emtur conecta a Maldonado con Treinta y Tres, pasando por Aiguá, 3 veces por día, de ida y vuelta.

Algunos emprendimientos rurales, sobre todo los forestales y agrarios, tienen un sistema de transporte de personal desde y hacia la localidad urbana de residencia, que utilizan la red rural diariamente.

2.12.2.3 Capacidades del departamento para atender la red vial

El equipo técnico de la Intendencia es muy completo, existiendo varios ingenieros con distintas especializaciones (estructurales, viales, construcción e hidráulicos), arquitectos, ayudantes y demás profesionales. Existe capacidad instalada como para realizar proyectos y dirigir obras viales de diferente magnitud.

En general los trabajos de caminería rural se realizan por administración directa.

Existen cuadrillas (personal y maquinaria) distribuidas por todo el departamento dependiendo de las obras que se estén realizando en cada sitio. Cada Municipio tiene un corralón y un taller en su territorio, pero no dispone permanentemente de los equipos y el personal, sino que los mismos se distribuyen y localizan centralmente.

En los talleres hay capacidad instalada y equipos para la realización de ensayos de caracterización para la confección de mezclas asfálticas y materiales de pavimentación, pudiéndose realizar también ensayos de control de compactación en sitio y caracterización de suelos.

Actualmente no existe normativa sobre cargas o uso de caminería rural por parte del gobierno departamental. Tampoco se tiene constancia de censos o controles de peso de vehículos de carga asociados a una determinada producción.

2.12.2.4 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 2.12.r: Fondos para caminería rural, montos para el año 2017

MALDONADO			
DESTINO	GOBIERNO NACIONAL	GOBIERNO DEPARTAMENTAL	TOTAL
CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO	22.238.017	9.530.579	31.768.596
REHABILITACIÓN, MEJORA Y OBRAS NUEVAS	18.632.587	7.985.394	26.617.981
TOTAL	40.870.604	17.515.973	58.386.577

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

2.12.3 Programa vial departamental de Maldonado

2.12.3.1 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 2.12.s: Categorización de la red vial departamental

Tramo	Camino	Dim. Social 10%	Dim. Espacial 70%	Dim. Económica 20%	Puntaje Indicadores	Categoría
1135	RD109	22,97	75,0	39,9	62,8	Alta
1092	RD109	21,24	75,0	39,3	62,5	Alta
1070	RD109	20,58	75,0	30,7	60,7	Alta
1076	RD109	17,61	75,0	28,4	59,9	Alta
1053	Saiz Martinez (norte)	35,37	75,0	18,6	59,8	Alta
1078	RD109	16,24	75,0	28,0	59,7	Alta
1090	RD109	9,99	75,0	12,8	56,1	Alta
1099	RD109	9,04	75,0	12,6	55,9	Alta
1097	Saiz Martinez (norte)	14,25	75,0	9,2	55,8	Alta
1139	Izcua	7,90	75,0	6,3	54,6	Alta
862	Saiz Martinez (norte)	6,68	75,0	4,9	54,2	Alta
880	Saiz Martinez (norte)	6,51	75,0	4,8	54,1	Alta
1118	RD109	3,21	75,0	2,6	53,3	Alta
1122	RD109	2,46	75,0	1,9	53,1	Alta
1037	Saiz Martinez (sur)	4,28	75,0	0,6	53,0	Alta
1124	RD109	2,01	75,0	1,4	53,0	Alta
188	Sarubi	2,81	75,0	0,3	52,8	Alta
1041	Saiz Martinez (sur)	2,24	75,0	0,5	52,8	Alta
1147	Izcua	9,38	70,8	7,7	52,1	Alta
1141	Izcua	8,85	70,8	7,4	52,0	Alta
529	De los Ceibos	21,29	70,8	0,3	51,8	Alta
497	De los Ceibos	12,32	70,8	0,4	50,9	Alta
549	De los Ceibos	6,05	70,8	0,3	50,2	Alta
551	De los Ceibos	3,66	70,8	0,2	50,0	Alta
555	De los Ceibos	3,14	70,8	0,2	49,9	Alta
302	De los Ceibos	2,05	70,8	0,1	49,8	Alta
50		0,17	70,8	0,1	49,6	Alta
300	De los Ceibos	0,08	70,8	0,1	49,6	Alta
392		23,40	62,5	4,9	47,1	Alta
1033		24,24	54,2	11,9	42,7	Alta
123	Nueva Carrara	2,17	37,5	65,5	39,6	Media
506		2,58	54,2	2,3	38,6	Media
656	Nativa - Betete	0,61	54,2	1,6	38,3	Media
856	Saiz Martinez (norte)	12,62	50,0	8,4	37,9	Media
294	Medellín	6,32	50,0	5,0	36,6	Media
288	Medellín	6,29	50,0	5,0	36,6	Media

280	Medellín	5,80	50,0	4,2	36,4	Media
252	Medellín	4,01	50,0	3,6	36,1	Media
222	Medellín	3,01	50,0	3,0	35,9	Media
148		2,58	50,0	0,3	35,3	Media
977	RD109	0,96	50,0	0,8	35,2	Media
217		0,00	50,0	0,0	35,0	Media
1142		0,74	45,8	0,6	32,3	Media
144		1,51	45,8	0,1	32,3	Media
1101	Escuela 18 - Los Cerrillos	0,81	45,8	0,2	32,2	Media
27	IPUSA	2,18	41,7	7,9	31,0	Media
53	IPUSA	2,18	41,7	6,7	30,7	Media
57	IPUSA	2,07	41,7	4,3	30,2	Media
49	IPUSA	1,74	41,7	3,4	30,0	Media
122		5,72	41,7	0,0	29,7	Media
39	IPUSA	1,42	41,7	2,0	29,7	Media
141	Nueva Carrara	4,47	37,5	4,2	27,5	Media
139	Nueva Carrara	3,94	37,5	4,2	27,5	Media
145	Nueva Carrara	3,68	37,5	4,1	27,4	Media
135	Nueva Carrara	3,36	37,5	3,1	27,2	Media
764	Caracoles	5,43	29,2	30,5	27,1	Media
324		5,84	37,5	0,9	27,0	Media
625		1,34	37,5	2,4	26,9	Media
725	Caracoles	4,88	29,2	28,3	26,6	Media
270	RD73	0,90	37,5	0,2	26,4	Media
250	RD73	0,56	37,5	0,1	26,3	Media
346		0,57	37,5	0,0	26,3	Media
759	Paso La Cantera	40,78	20,8	34,0	25,5	Media
1165	De Mora	5,51	33,3	4,6	24,8	Media
273	COMSA	18,57	4,2	100,0	24,8	Media
1157	Valdía	20,75	25,0	25,8	24,7	Media
777	Paso La Cantera	34,25	20,8	30,8	24,2	Media
439		35,23	29,2	0,5	24,0	Media
437		34,96	29,2	0,5	24,0	Media
435		34,96	29,2	0,5	24,0	Media
771	Paso La Cantera	32,98	20,8	30,4	24,0	Media
661	Caracoles	3,65	29,2	15,5	23,9	Media
1102	Valdía	10,88	25,0	26,3	23,8	Media
826		2,15	33,3	1,3	23,8	Media
419		32,13	29,2	0,2	23,7	Media
922	Caracoles	13,34	29,2	9,3	23,6	Media
195		0,98	33,3	0,2	23,5	Media
191		0,01	33,3	0,0	23,3	Media
133		0,00	33,3	0,0	23,3	Media
1119	Salamanca Vieja	6,84	29,2	9,5	23,0	Media
1127	Escuela 18 - Los Cerrillos	7,44	29,2	8,3	22,8	Media
427		21,93	29,2	0,2	22,7	Media
592		16,07	29,2	3,0	22,6	Media
417		20,33	29,2	0,2	22,5	Media
1185	De Mora	7,20	29,2	6,1	22,4	Media
1103		9,36	29,2	4,7	22,3	Media

403		17,76	29,2	0,5	22,3	Media
871	Paso La Cantera	24,07	20,8	26,5	22,3	Media
1123	Escuela 18 - Los Cerrillos	5,76	29,2	6,5	22,3	Media
1143	De Mora	4,82	29,2	6,7	22,2	Media
984	De Mora	5,64	29,2	6,1	22,2	Media
1169	Valdivia	7,88	25,0	19,0	22,1	Media
1183	De Mora	5,71	29,2	5,1	22,0	Media
946	Caracoles	1,45	29,2	7,1	22,0	Media
596		7,15	29,2	3,9	21,9	Media
1228	Paso de la Arena	3,36	29,2	5,5	21,8	Media
1133	De Mora	4,12	29,2	5,0	21,8	Media
1093	Entrada La Salamanca	4,44	29,2	4,7	21,8	Media
1071		11,97	29,2	0,7	21,7	Media
431	El Martillo	11,32	29,2	0,9	21,7	Media
998	De Mora	3,46	29,2	4,8	21,7	Media
784	Paso La Cantera	20,81	20,8	24,4	21,6	Media
878	Saiz Martinez (norte)	21,77	25,0	8,8	21,4	Media
894	El Martillo	0,94	29,2	4,2	21,3	Media
425	El Martillo	0,94	29,2	4,2	21,3	Media
1079	Saiz Martinez (norte)	16,20	25,0	10,8	21,3	Media
1085	Saiz Martinez (norte)	16,03	25,0	10,6	21,2	Media
658	Las Cachilas	4,39	29,2	1,9	21,2	Media
844	Paso La Cantera	19,88	20,8	23,2	21,2	Media
1129		3,83	29,2	2,0	21,2	Media
1047		2,80	29,2	2,4	21,2	Media
1159	Valdivia	7,23	25,0	14,6	21,1	Media
670	Nativa - Betete	1,11	29,2	2,9	21,1	Media
1069	Saiz Martinez (norte)	15,47	25,0	10,3	21,1	Media
1105		4,00	29,2	1,2	21,1	Media
1056	Escuela 18 - Los Cerrillos	2,86	29,2	1,8	21,1	Media
405		6,17	29,2	0,1	21,0	Media
407		5,08	29,2	0,1	20,9	Media

Fuente: elaboración propia

Categoría de caminos - Maldonado

55°0'0"W

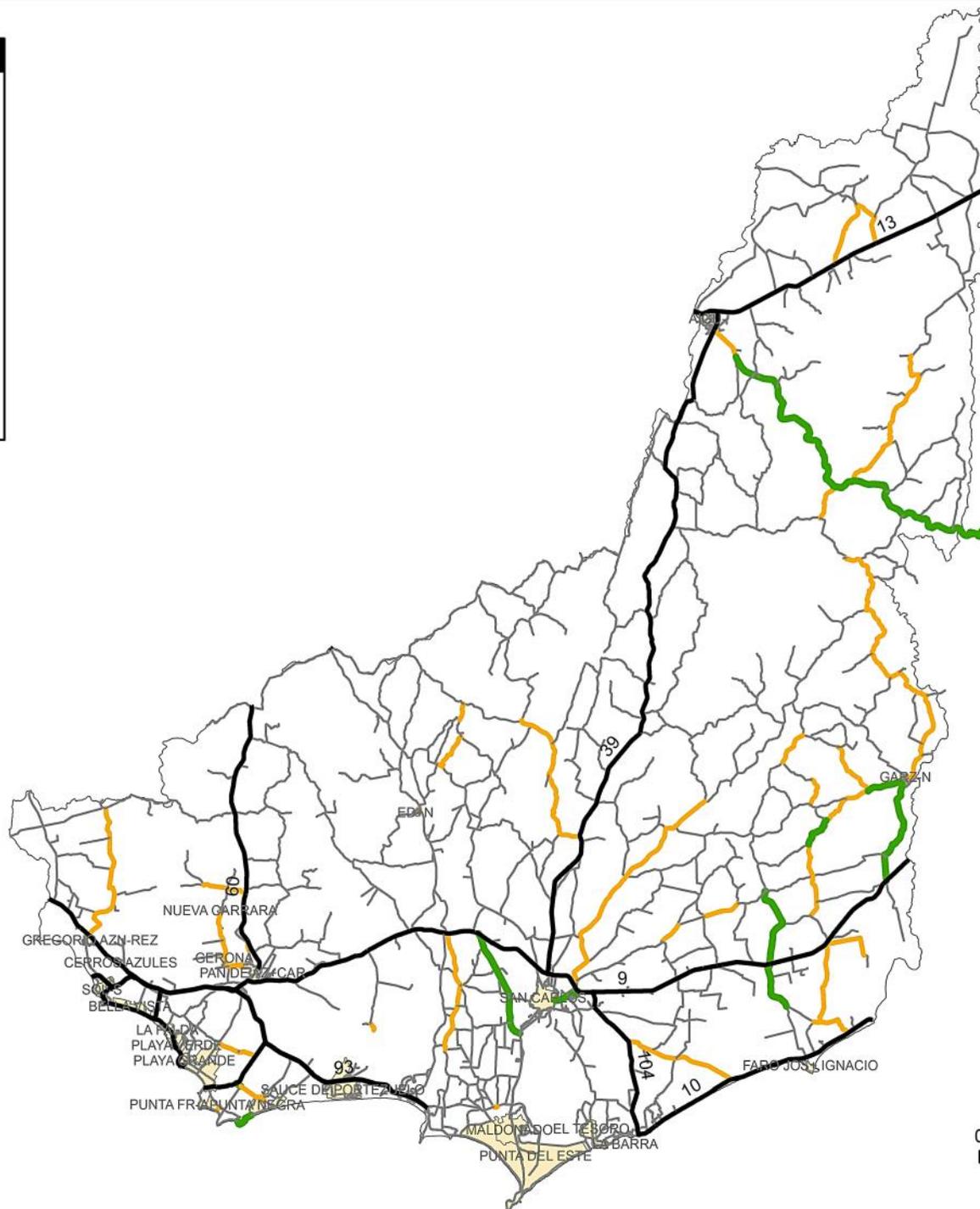
34°0'0"S

Localización en el país



Referencias

- Alta
- Media
- Baja
- Rutas nacionales
- Localidades



2.12.3.2 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 2.12.t: Prioridades surgidas del taller

Camino	Intervención Propuesta/ Problema que solucionar	Prioridad Taller
Camino Nueva Carrara	Mejorar pavimento y puente, nueva conexión	Alta
Camino Po. De la Cantera	Mejorar pavimento y puente por cortes	Media
Ruta No.109	Mejorar pavimento , alcantarillas y señalización	Media
Camino P. López	Mejorar pavimento, alcantarillas y resolver cortes	Media
Abra de Betete-Nativa	Mejorar pavimento y puente	Baja
Cno. De los Caracoles	Resolver cortes	Baja
Ruta No.20	Mejorar pavimento y puente	Baja
Cno.Valdivia	Resolver problemas de cortes	Baja
Cno.Sainz Martínez	Redireccionar producción forestal zona Garzón	Baja
Cno.Paso del Sauce	Mejorar estado	Baja
Ruta No. 12	Mejorar el pavimento y la señalización	Baja
Conexión Ruta No. 10 y Ruta No. 104	Resolver problemas de cortes	Baja

Fuente: elaboración propia en base a resultados del taller

2.12.3.3 Consideraciones particulares

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

En primer lugar, La ruta N°73, conexión entre Estación Las Flores y el camino Los Arrayanes, que funciona como By-Pass de la ciudad de Piriápolis, conformando una alternativa rápida de conexión Oeste-Este, desde Las Flores hasta Punta Colorada.

En segundo lugar, el camino Medellín, que vincula la Ruta N°104 con la Ruta N°10, es la vía de comunicación utilizada diariamente por la población de la Ciudad de San Carlos, que trabaja en los balnearios de la zona de José Ignacio.

2.12.3.4 Plan de intervenciones en la red vial departamental

PLAN DE INTERVENCIONES EN LA RED VIAL DEPARTAMENTAL

MALDONADO						PAVIMENTOS					OBRAS HIDRÁULICAS				TOTAL
Camino	Tramos PVD	Categoría Matriz	Prioridad Taller	Rango TPDA estimado	Intervenciones	Tipos	Largo (KM)	Monto intervención	Monto pavimentos	Intervenciones	Tipos	Monto intervención	Monto obras hidráulicas	Monto total	
MA001	Izcua	Alta	Sin mención	200	Interv. 1	A3	8,5	36.498.208	36.498.208	Interv. 1				36.498.208	
					Interv. 2			-		Interv. 2					
					Interv. 3			-		Interv. 3					
MA002	Ruta 12 entre Ruta 9 y Cerro Dos Hermanos	Alta	Baja	400	Interv. 1	A2	20,4	33.081.467	33.081.467	Interv. 1				33.081.467	
					Interv. 2					Interv. 2					
					Interv. 3					Interv. 3					
MA003	Ruta 10	Alta	Sin mención	450	Interv. 1	A3	11,0	37.816.236	37.816.236	Interv. 1				37.816.236	
					Interv. 2			-		Interv. 2					
					Interv. 3			-		Interv. 3					
MA004	Paso la Cantera	Media	Media	350	Interv. 1	A3	11,0	47.232.975	47.232.975	Interv. 1				47.232.975	
					Interv. 2			-		Interv. 2					
					Interv. 3			-		Interv. 3					
MA005	Medellín	Estratégico		250	Interv. 1	A3	11,0	37.816.236	37.816.236	Interv. 1				37.816.236	
					Interv. 2			-		Interv. 2					
					Interv. 3			-		Interv. 3					
MA006	Ruta 12 desde Cerro dos Hermanos hasta límite departamental / Ruta 12 desde Ruta Interbalnearia a Ruta 9	Alta	Baja	350	Interv. 1	A3	17,0	72.996.415	92.618.266	Interv. 1				92.618.266	
					Interv. 2	A2	12,1	19.621.851		Interv. 2			-		
					Interv. 3			-		Interv. 3					
MA007	Ruta 73 (de Las Flores a Los Arrayanes)	Estratégico		175	Interv. 1	A2	8,0	20.654.181	30.981.271	Interv. 1				30.981.271	
					Interv. 2	A2	4,0	10.327.090		Interv. 2			-		
					Interv. 3			-		Interv. 3					
MA008	Nueva Carrara	Alta	Alta	300	Interv. 1	A4	5,0	45.111.652	63.223.283	Interv. 1				63.223.283	
					Interv. 2	A4	4,5	18.111.631		Interv. 2			-		
					Interv. 3			-		Interv. 3					
MA009	Ruta 71	Alta	Sin mención	250	Interv. 1	A5	2,8	27.659.513	27.659.513	Interv. 1				27.659.513	
					Interv. 2			-		Interv. 2					
					Interv. 3			-		Interv. 3					
MA010	Camino de los Ceibos	Alta	Sin mención	500	Interv. 1	A5	10,8	128.024.031	200.152.700	Interv. 1				200.152.700	
					Interv. 2	A3	10,8	37.128.669		Interv. 2			-		
					Interv. 3	O		35.000.000		Interv. 3					
TOTAL									607.080.156				607.080.156		

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

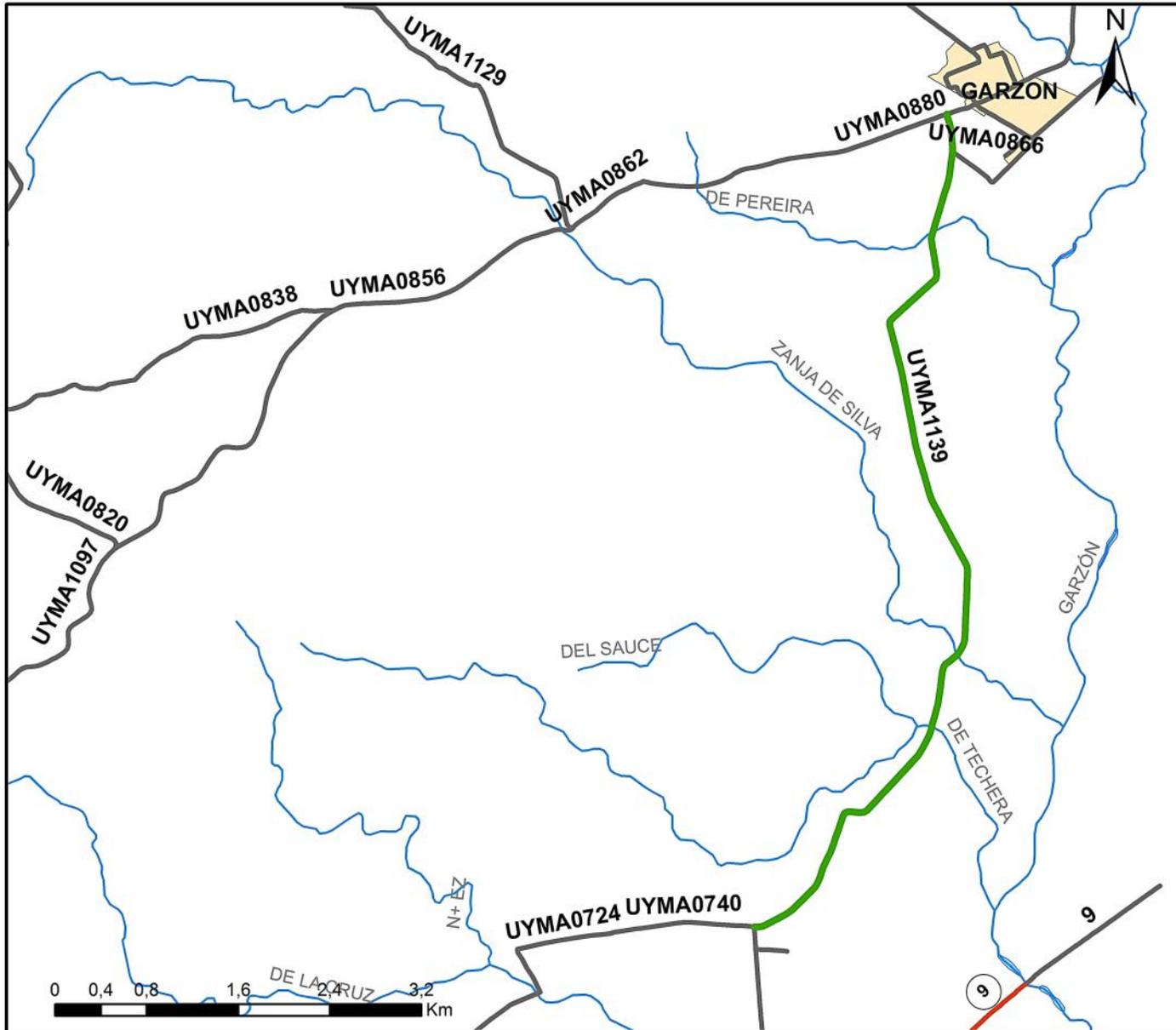
2 – Tipo de Intervención en obras de arte: Construcción de puente CP, construcción de alcantarilla CA, ampliación de puente AP, ampliación de alcantarilla AA, reparación de puente RP, reparación de alcantarilla RA

Nota: Los proyectos que exceden la disponibilidad de fondos del Programa 994, serán financiados a través de los programas 998 y 999, y mediante recursos propios.

MALDONADO

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 \$
MA001	Izcua	1139	36.498.208	-	36.498.208	-	-	-	36.498.208	-	36.498.208
MA002	Ruta 12 entre Ruta 9 y Cerro Dos Hermanos	RD12	33.081.467	-	16.540.734	16.540.734	-	-	33.081.467	-	33.081.467
MA003	Ruta 10	62/50/64/229/140	37.816.236	-	18.908.118	18.908.118	-	-	37.816.236	-	37.816.236
MA004	Paso la Cantera	753/759/777/771	47.232.975	-	-	47.232.975	-	-	47.232.975	-	47.232.975
MA005	Medellín	252/222/294/288/280	37.816.236	-	-	-	18.908.118	18.908.118	37.816.236	-	37.816.236
MA006	Ruta 12 desde Cerro dos Hermanos hasta límite departamental / Ruta 12 desde	RD12	92.618.266	-	-	-	46.309.133	46.309.133	92.618.266	-	92.618.266
MA007	Ruta 73 (de Las Flores a Los Arrayanes)	RD73/250/270	30.981.271	-	-	-	-	-	-	30.981.271	30.981.271
MA008	Nueva Carrara	135/131/139/506/169/123/145/149/141	63.223.283	-	-	-	-	-	-	63.223.283	63.223.283
MA009	Ruta 71	RD71	27.659.513	-	-	-	-	-	-	27.659.513	27.659.513
MA010	Camino de los Ceibos	497/549/551/555/302/3000/529/553	200.152.700	-	-	-	-	-	-	200.152.700	200.152.700
TOTAL				-	71.947.060	82.681.826	65.217.251	65.217.251	285.063.389	322.016.767	607.080.156



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	No aplica
Longitud	8,5 km
Tramos que comprende	1139
Monto total (\$)	36.498.208
Ejecución estimada	2019

Descripción	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	36.498.208

Localización en el Departamento



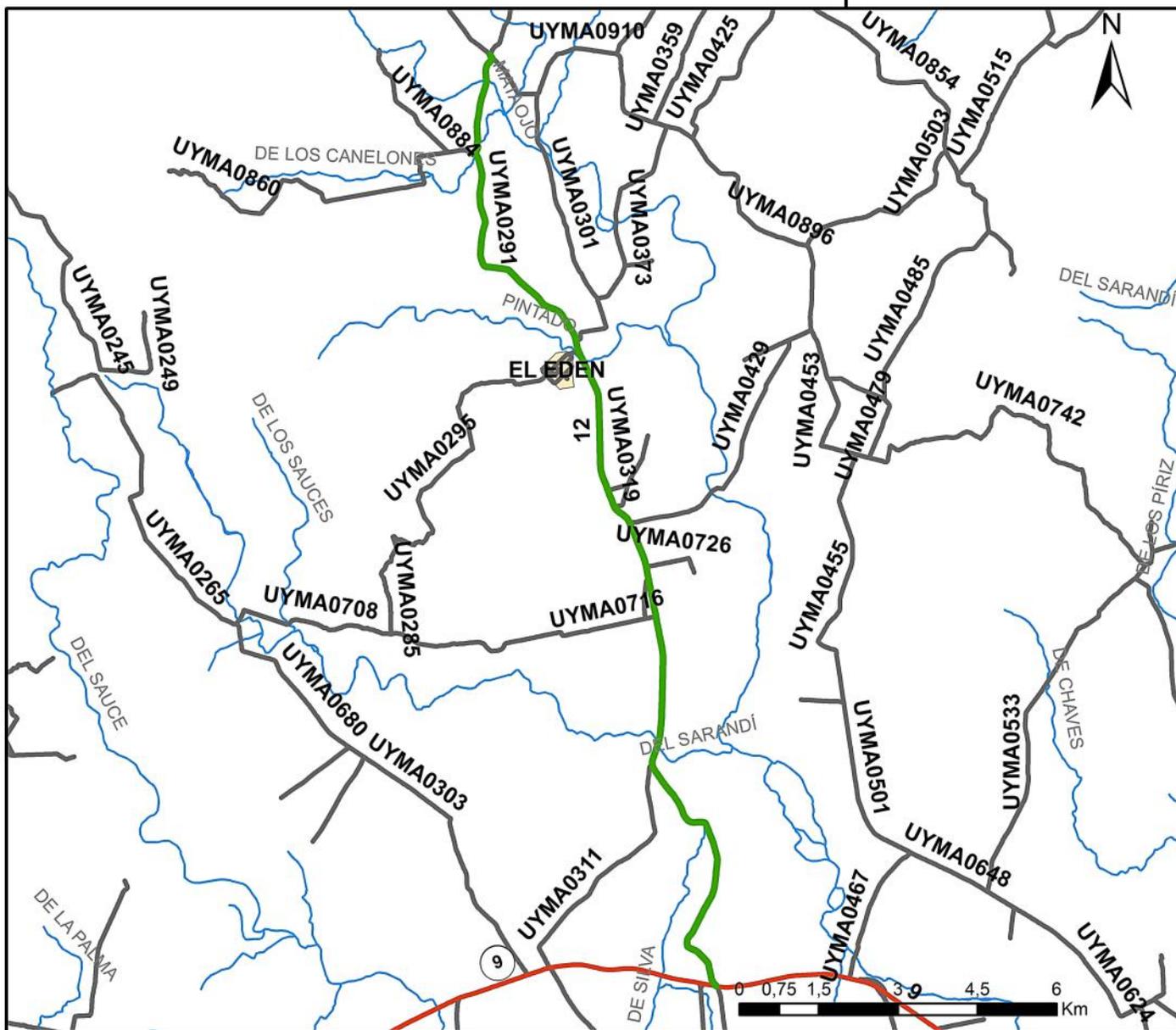
Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año 2018

Ruta 12 entre Ruta 9 y Cerro Dos Hermanos

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	Baja
Longitud	20,4 km
Tramos que comprende	RD12
Monto total (\$)	33.081.467
Ejecución estimada	2019

Descripción	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	33.081.467

Localización en el Departamento

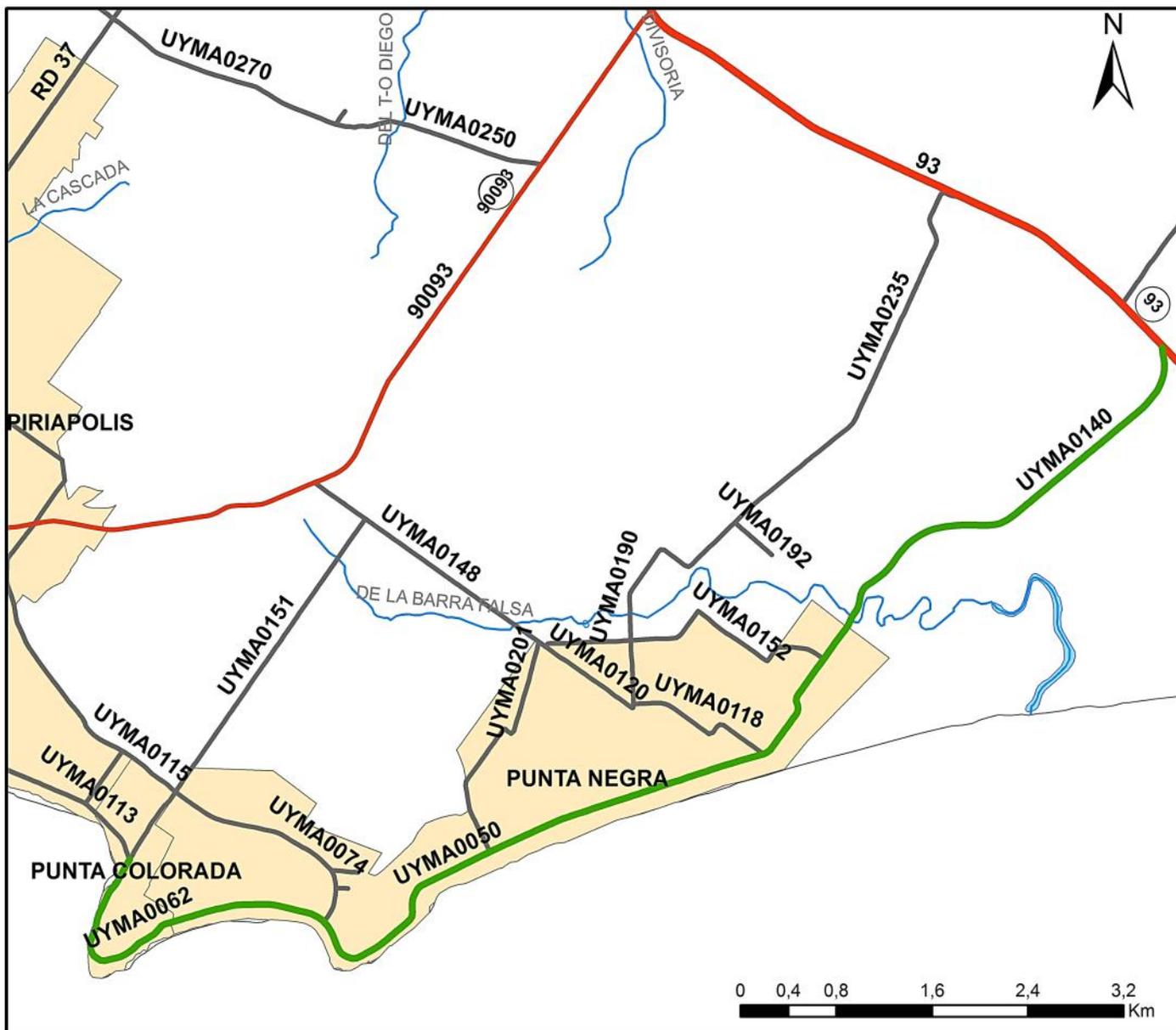


Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año 2018

Ruta 10 entre Punta Colorada y Ruta Interbalsearia



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	No aplica
Longitud	11 km
Tramos que comprende	62/50/64/229/140
Monto total (\$)	37.816.236
Ejecución estimada	2019 - 2020
Descripción	
Descripción	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	37.816.236

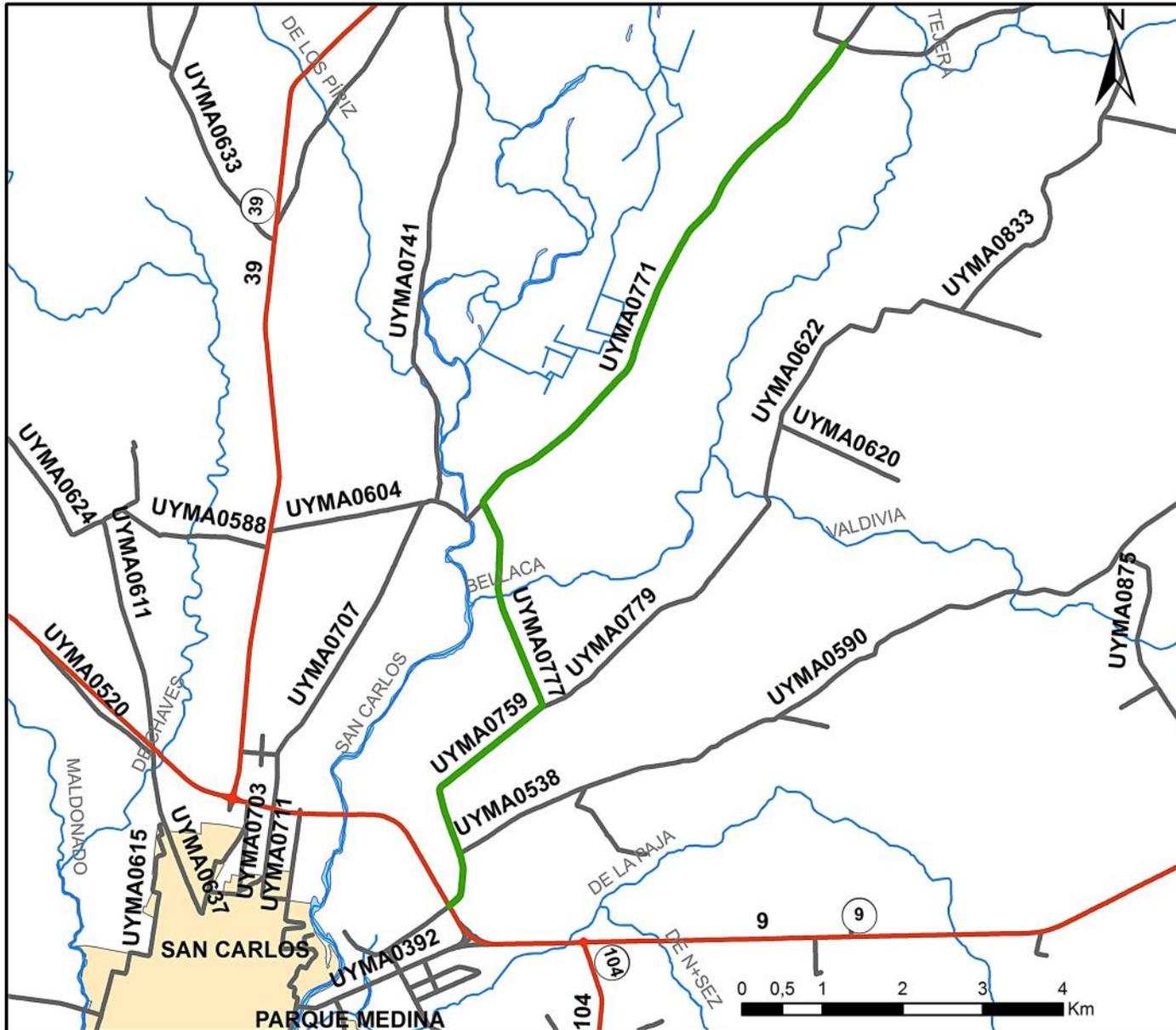
Localización en el Departamento



Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año 2018



Referencias

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

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

Categoría	Media
Prioridad en taller	Media
Longitud	11 km
Tramos que comprende	753/759/777/771
Monto total (\$)	47.232.975
Ejecución estimada	2020

Descripción	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	47.232.975

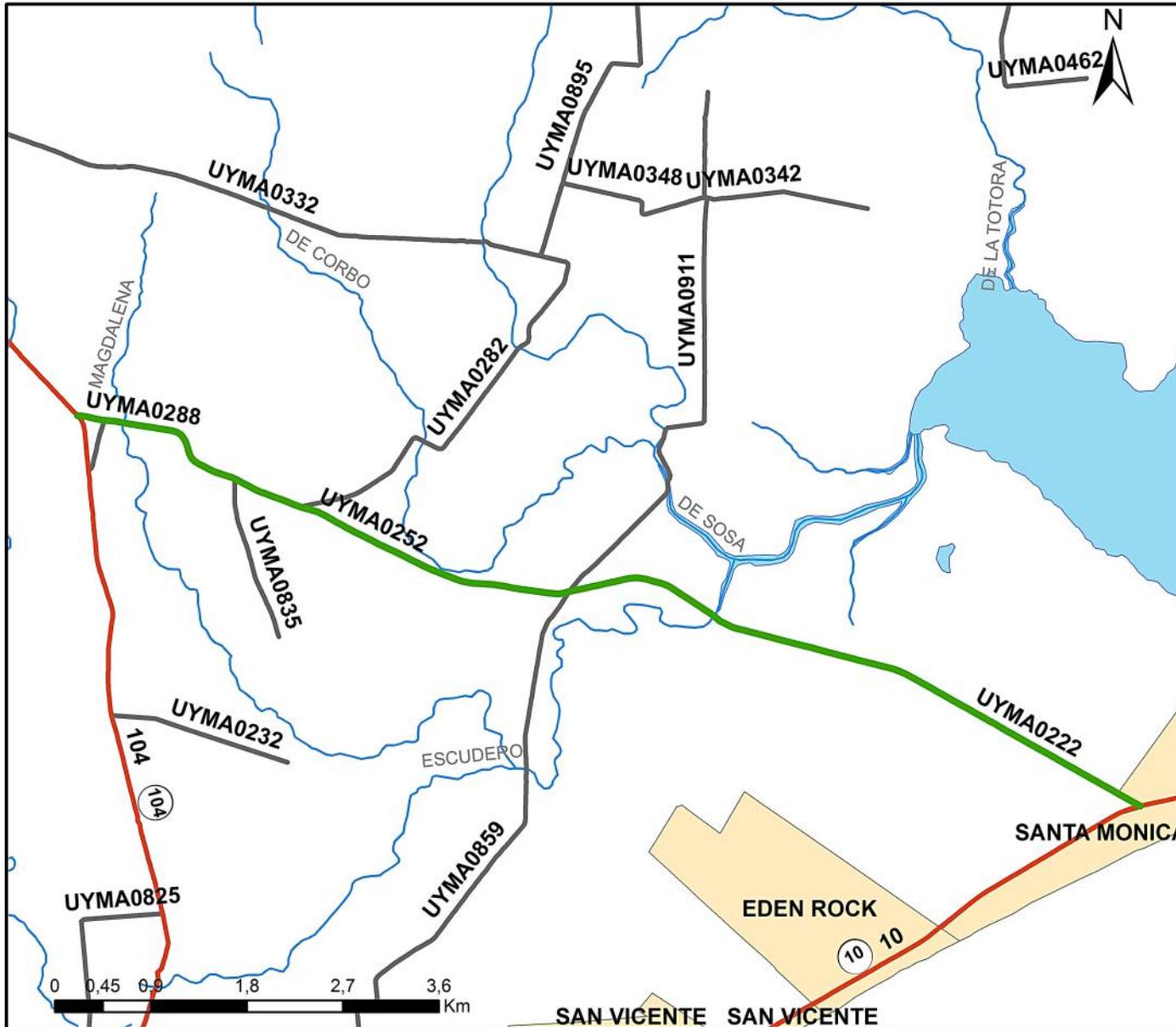
Localización en el Departamento



Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año 2018



Referencias

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

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

Categoría	Estratégico
Prioridad en taller	No aplica
Longitud	11 km
Tramos que comprende	252/222/294/288/280
Monto total (\$)	37.816.236
Ejecución estimada	2021 - 2022

Descripción	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	37.816.236

Localización en el Departamento



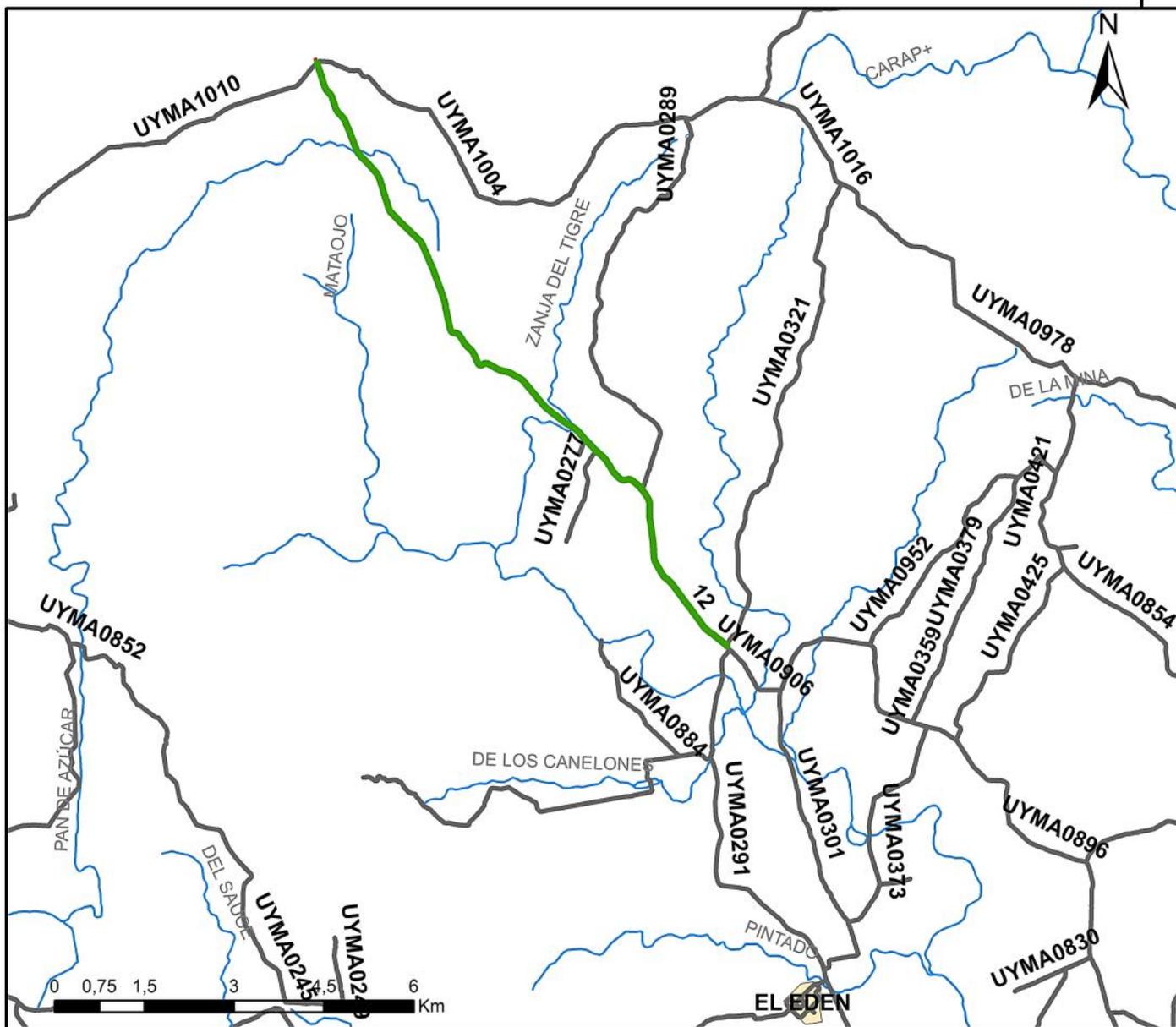
Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año 2018

Ruta 12 desde Cerro Dos Hermano al límite departamental

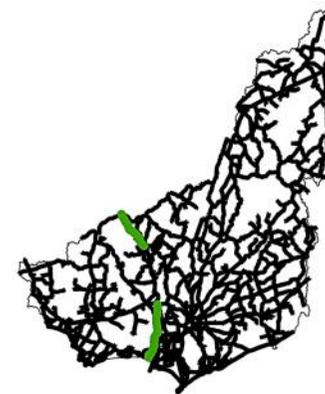
55°0'0"W



Categoría	Alta
Prioridad en taller	Baja
Longitud	29,1 km
Tramos que comprende	RD12
Monto total (\$)	92.618.266
Ejecución estimada	2021 - 2022

Descripción	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	19.621.851

Localización en el Departamento



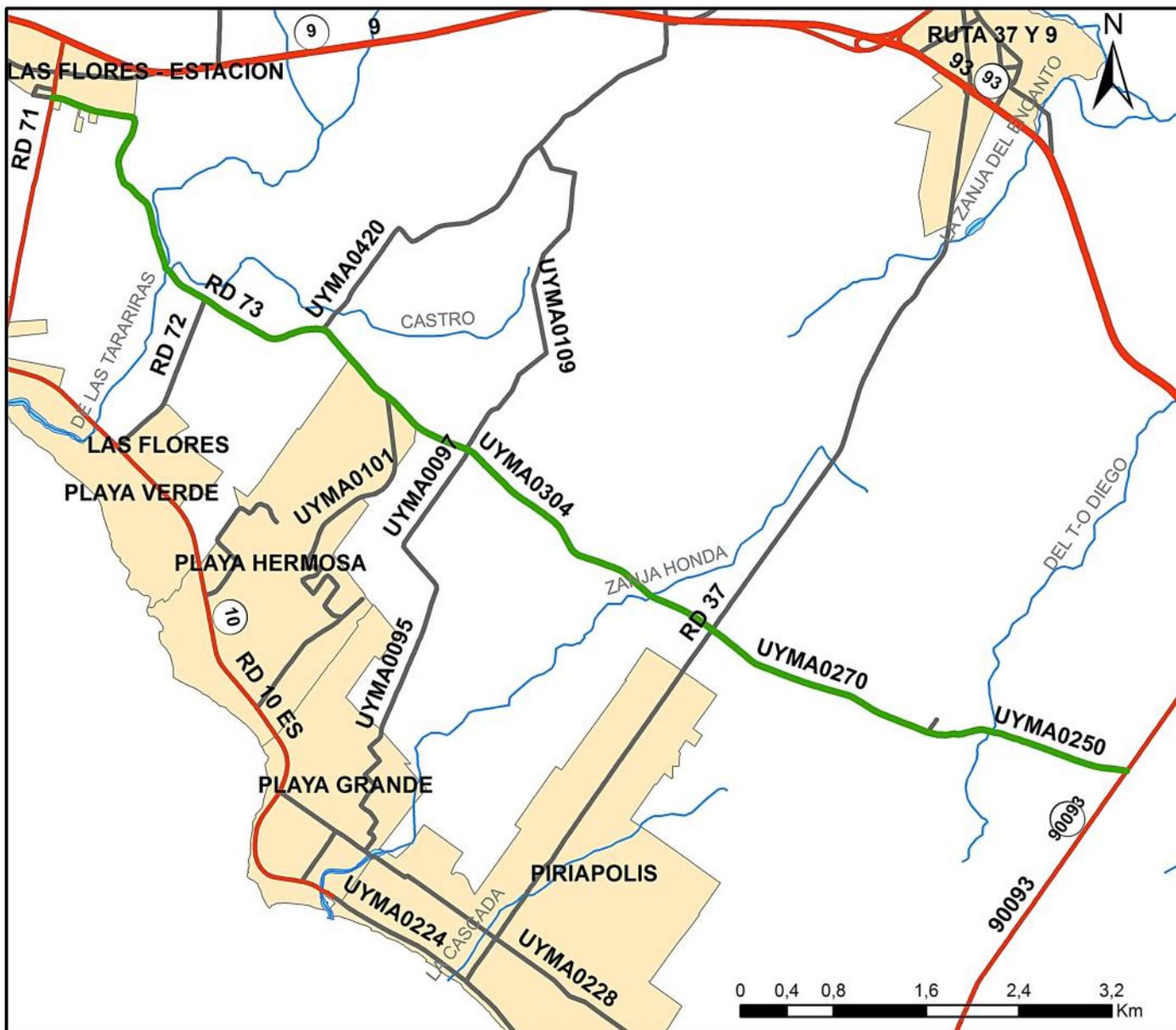
Fotos del camino



Referencias

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

Ruta 73 - De Estación Las Flores a Los Arrayanes



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	Estratégico
Prioridad en taller	No aplica
Longitud	12 km
Tramos que comprende	RD73/250/270
Monto total (\$)	30.981.271
Ejecución estimada	Segundo quinquenio
Descripción	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	30.981.271

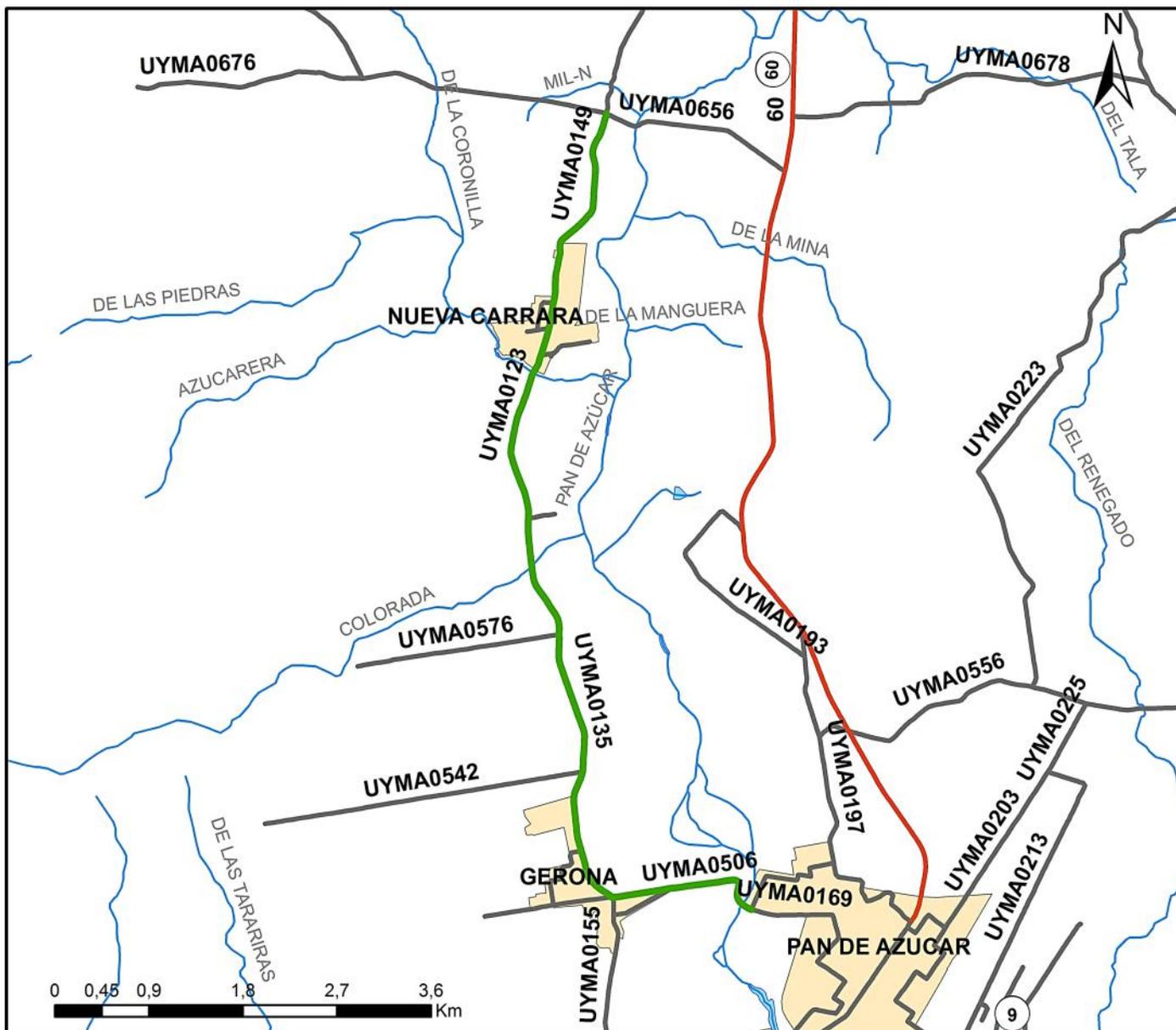
Localización en el Departamento



Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año 2018



Referencias

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

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

Categoría	Alta
Prioridad en taller	Alta
Longitud	9,5 km
Tramos que comprende	135/131/139/506/169 /123/145/149/141
Monto total (\$)	63.223.283
Ejecución estimada	Segundo quinquenio
Descripción	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	63.223.283

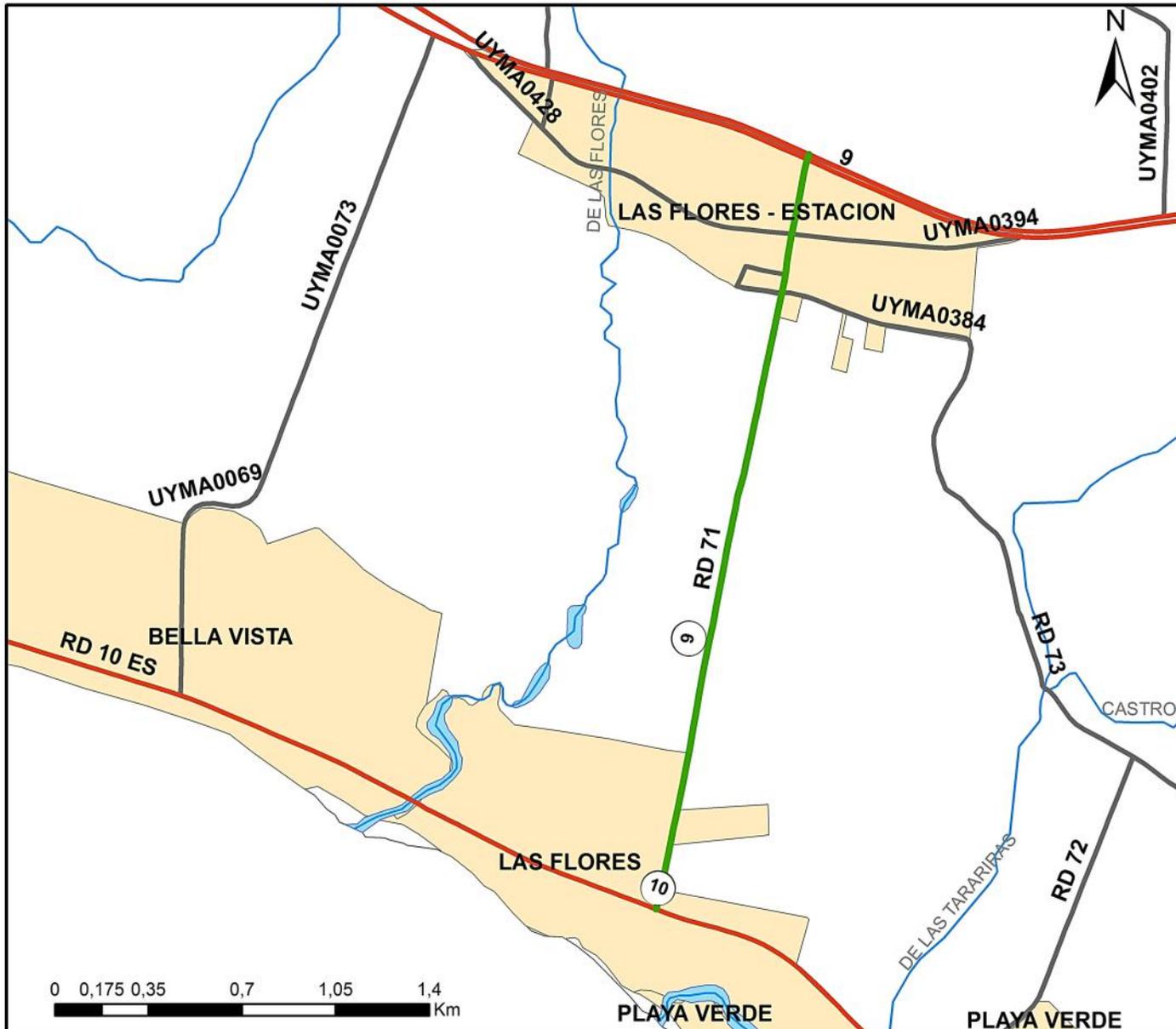
Localización en el Departamento



Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año 2018



Referencias

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

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

Categoría	Alta
Prioridad en taller	No aplica
Longitud	2,8 km
Tramos que comprende	RD71
Monto total (\$)	27.659.513
Ejecución estimada	Segundo quinquenio
Descripción	
Descripción	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	27.659.513

Localización en el Departamento



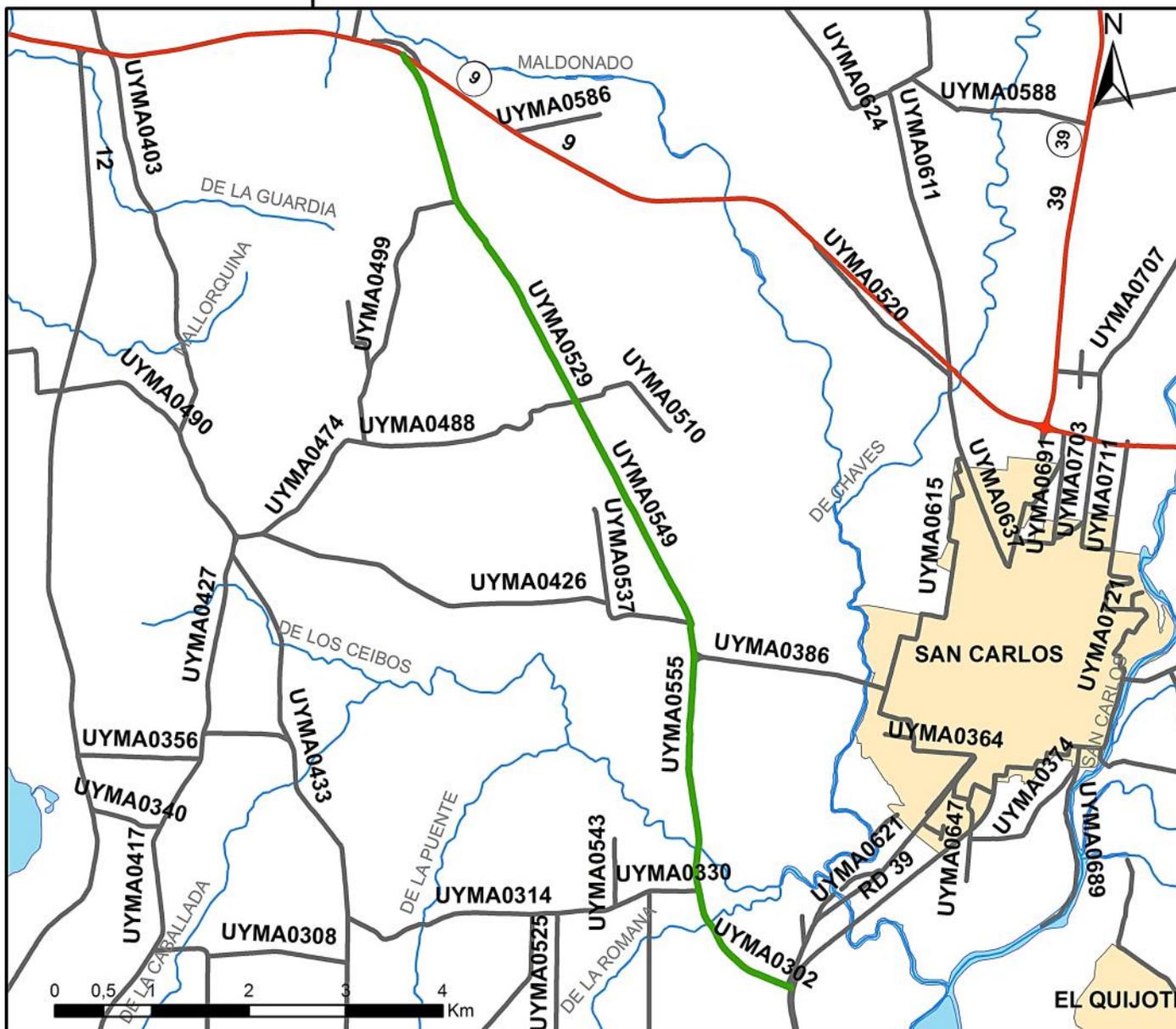
Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año 2018

Camino de los Ceibos

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	No aplica
Longitud	10,4 km
Tramos que comprende	497/549/551/555/302 /300/529/553
Monto total (\$)	200.152.700
Ejecución estimada	Segundo quinquenio
Descripción	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	165.152.700
Ensanche y empalme con Ruta 9	35.000.000

Localización en el Departamento



Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año 2018