



CAMINOS QUE CONECTAN

Un programa nacional de apoyo a la caminería departamental

PROGRAMA VIAL DEPARTAMENTAL PAYSANDÚ



Paysandú
INTENDENCIA DEPARTAMENTAL



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

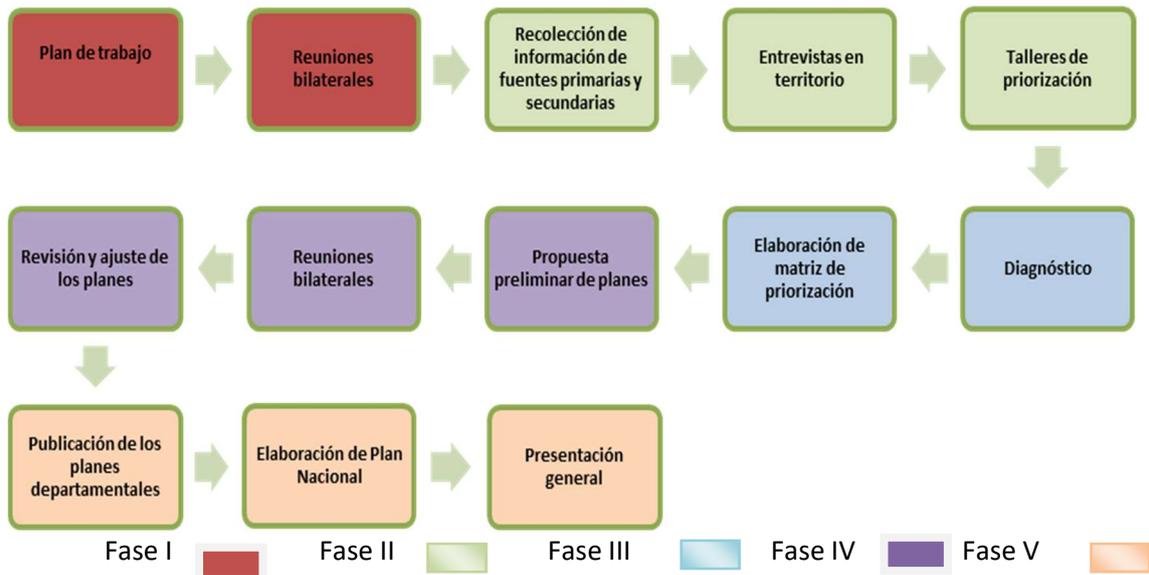
El enfoque que orienta este programa es participativo, se implementa a través de diferentes instancias que tienen como objetivo recibir los aportes y lograr el involucramiento de actores relevantes del sector público, privado y de la sociedad civil. Esto comprende una serie de herramientas tendientes 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.

- 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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.3.3.1 Estrategias de intervención

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

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

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

Para las intervenciones de rehabilitación, mejoramiento y obras nuevas, el PNCD define alternativas 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

² Ver Anexo técnico.

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

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

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

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

Tabla 1.3.c Parámetros de cálculo de TPDA

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.

2.14 Paysandú

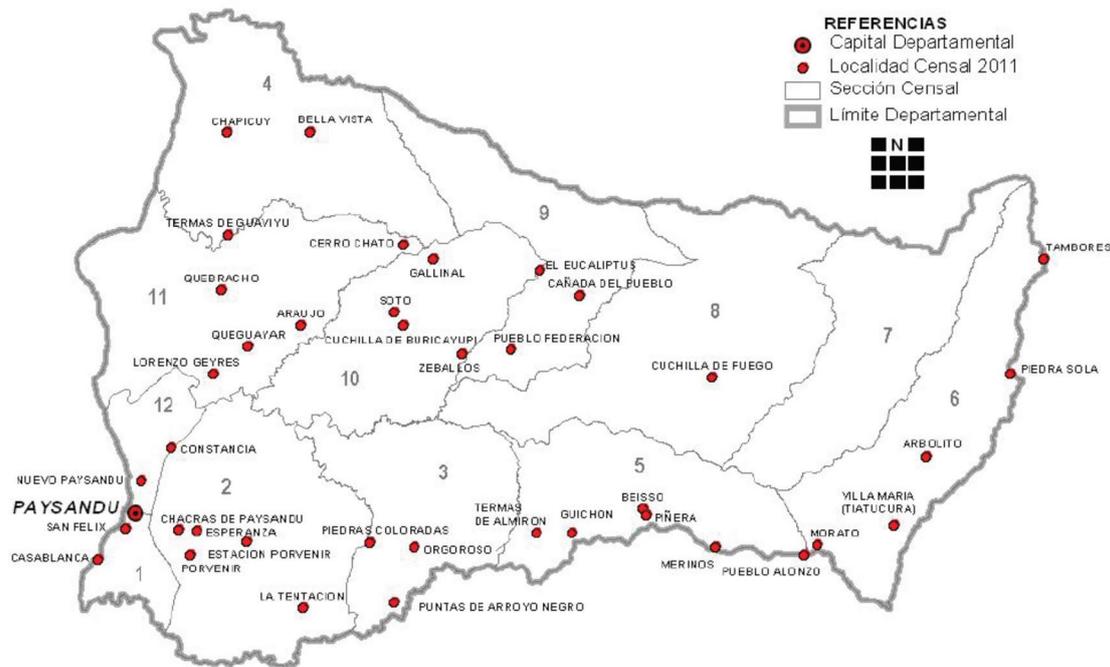
2.14.1 Caracterización general

2.14.1.1 Caracterización demográfica

Paysandú se ubica sobre el litoral noroeste del territorio nacional, con límite natural en el río Daymán con el departamento de Salto, con Tacuarembó al este, mientras que al sur limita con Río Negro. Al oeste lo hace con la República Argentina a través del río Uruguay. Es el tercer departamento de mayor extensión territorial con 13.922 Km², representando el 8 % de la superficie nacional.

De acuerdo con datos del Censo de Población y Vivienda de 2011 llevado a cabo por el INE, la población total de Paysandú es de 113.107 personas, que representan el 3.4 % del Total del país. De ese universo 55.349 son hombres y 57.758 mujeres.

Mapa 2.16.a: Secciones censales de Paysandú



Fuente: INE-MIDES-UNPFA (2016)

Por secciones censales, la distribución de la población se concentra notoriamente en la 1 (capital departamental y alrededores) y en la 12 (Nuevo Paysandú y entorno), las cuales representan el 79.7% del total departamental. Son las únicas dos con tasas anuales de crecimiento positivo en el período 19996-2011. La No.8 (Cañada de fuego) se destaca por su crecimiento negativo, seguida de la 7 y la 9, con población predominantemente rural.

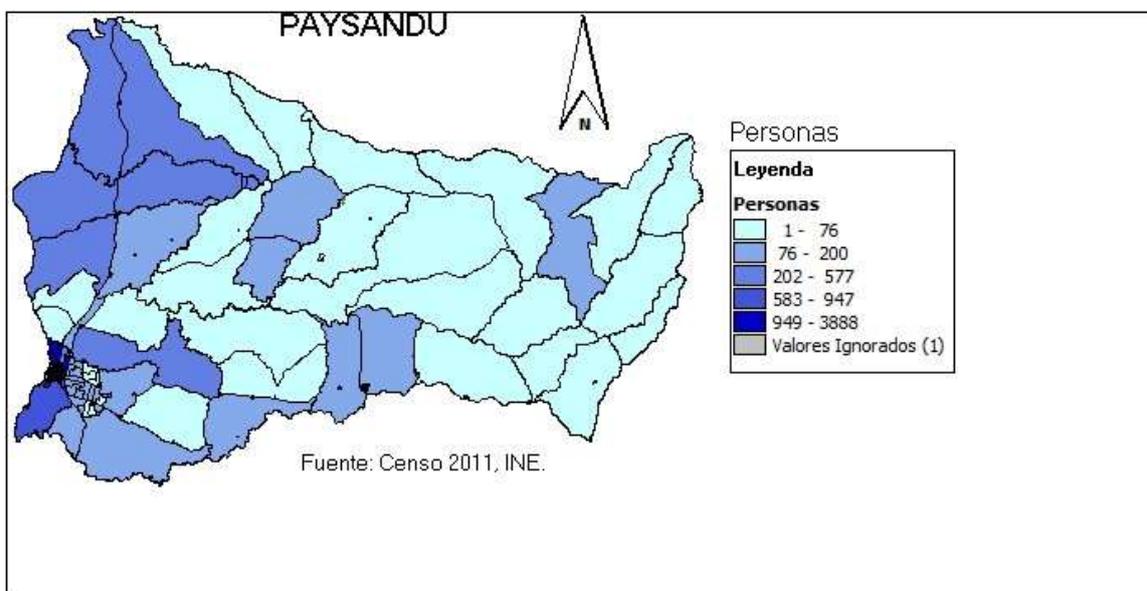
Mapa 2.14.a: Población por secciones censales de Paysandú y tasa anual de crecimiento

	Población en hogares particulares	Tasa media anual de crecimiento 1996-2011
Total departamental	111928	0,09
Sección Censal 1	38782	0,09
Sección Censal 2	4353	-0,66
Sección Censal 3	1900	-0,63
Sección Censal 4	1453	-2,18
Sección Censal 5	6402	-0,05
Sección Censal 6	1784	-0,42
Sección Censal 7	95	-5,57
Sección Censal 8	118	-11,30
Sección Censal 9	465	-4,28
Sección Censal 10	1134	-2,57
Sección Censal 11	5060	-0,17
Sección Censal 12	50382	0,59

Fuente: INE-MIDES-UNPFA (2016)

Como se observa en el mapa siguiente, la mayoría de los segmentos censales tienen menos de 200 habitantes y se ubican del centro al este del departamento.

Mapa 2.14.b: Población por segmentos censales de Paysandú



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

Si agrupamos la población por edades, observamos una estructura algo más joven que el promedio nacional, principalmente en el primer tramo (entre los 0 y 14 años). Esta diferencia demográfica no se está expresando hoy en diferencias significativas de la tasa de fecundidad. Este indicador manifiesta una tendencia a asimilarse a la nacional, con una reducción de 2.21 en 2011 a 1.82 en 2011 proyectada a 2025.

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

Tabla 2.14.b: Población por sexo y tramos de edad de Paysandú

	Total	Hombre	Mujer	Urbana	Rural
0 a 14	28.148	14.380	13.768	27.169	979
15 a 29	25.481	12.907	12.574	24.547	934
30 a 44	21.437	10.572	10.865	20.617	820
45 a 64	23.038	11.113	11.925	21.929	1.109
65 y +	15.003	6.377	8.626	14.481	522
Total	113.107	55.349	57.758	108.743	4.364

Fuente: INE (2011)

La distribución de la población presenta una marcada concentración urbana (96.1 %) superior al promedio nacional. Mientras que el 3.9 % de los habitantes (4364 personas) residen en áreas rurales, la distribución de población por segmento censal muestra que los próximos a la ciudad y al eje Norte-Sur de Ruta 3 son los más poblados. (INE, Censo 2011).

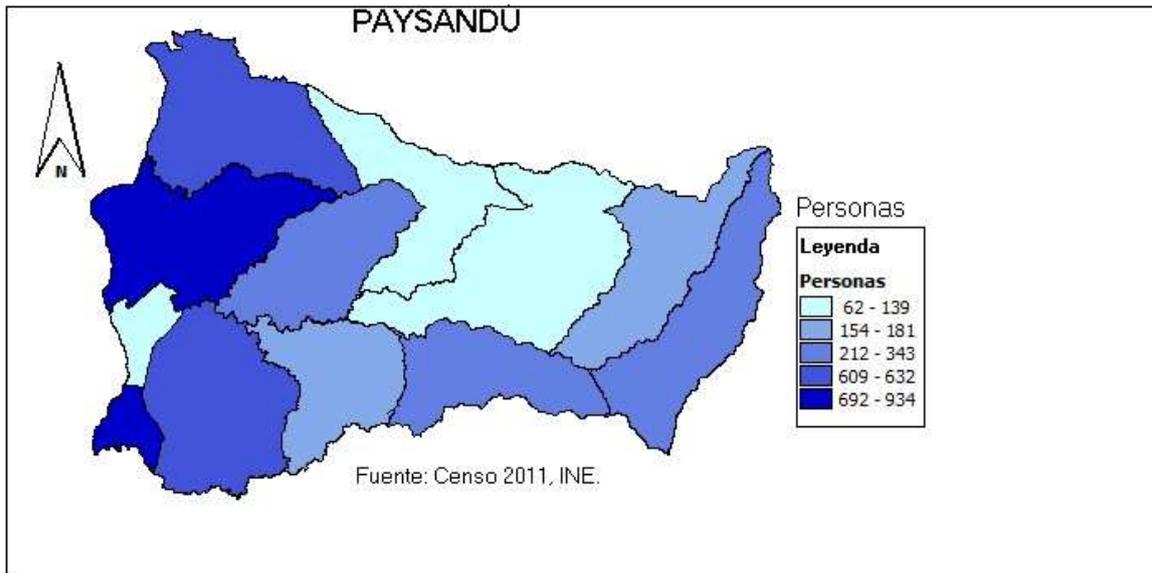
Tabla 2.14.c: Población por sexo y tramos de edad de Paysandú según sección censal y área rural

	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
Arbolito	23	24	31	32	4	1
Beisso	68	50	130	117	18	16
Bella Vista	8	10	20	11	0	1
Cañada del Pueblo	29	30	57	55	10	5
Casablanca	51	42	111	107	17	15
Cerro Chato	66	62	98	77	14	16
Chacras de Paysandú	580	529	1286	1201	213	156
Chapicuy	120	112	228	221	32	22
Constancia	43	53	104	104	13	14
El Eucaliptus	34	31	55	56	10	11
Esperanza	52	47	111	99	15	16
Estación Porvenir	15	24	45	46	2	5
Gallinal	127	112	208	217	21	15
Guichón	691	647	1540	1496	282	383
La Tentación	19	16	46	42	7	7
Lorenzo Geyres	117	119	239	215	35	49
Merinos	89	73	165	152	28	21
Morató	30	32	73	64	12	7
Nuevo Paysandú	1385	1365	2682	2600	299	247
Orgoroso	92	97	184	171	19	20
Paysandú (agrupamiento)	9161	8804	23276	25044	4606	7033
<i>Paysandú</i>	8884	8556	22737	24514	4542	6973
<i>San Félix</i>	277	248	539	530	64	60
Piedra Sola	13	9	35	37	12	16
Piedras Coloradas	167	173	332	312	58	52
Piñera	10	17	35	34	7	9
Porvenir	192	166	353	334	54	60
Quebracho	439	426	868	820	159	141
Queguayar	17	24	42	41	5	6
Tambores	158	163	326	316	70	78
Zaballos	13	15	24	18	8	3
Localidades menores	49	38	77	77	8	9
Rural	521	458	1625	1238	330	192

Fuente: INE-MIDES-UNPFA (2016)

Si solamente consideramos el área rural del departamento, vemos que ninguna sección censal llega a los 1000 habitantes, y 7 de las 12 tienen menos de 300.

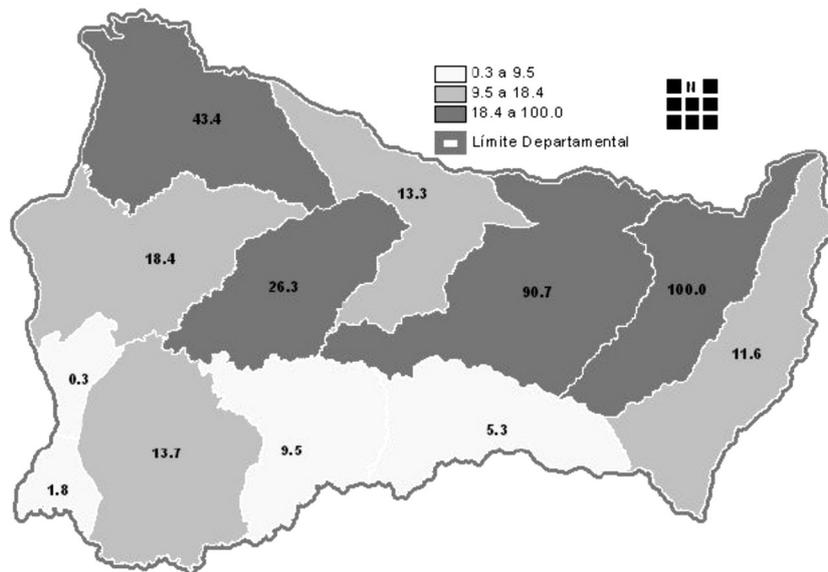
Mapa 2.14.c: Población por secciones censales de área rural de Paysandú



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

A su vez, estas últimas son las que concentran un mayor porcentaje de población rural en relación con el total de la sección. En las secciones 7 y 8 más del 90% de la población es rural.

Mapa 2.14.d: Porcentaje de población rural por secciones censales de Paysandú



Fuente: INE-MIDES-UNPFA (2016)

La evolución de la población del departamento muestra tasas negativas o cercanas a cero entre los diversos períodos intercensales, lo que permite anticipar un escenario de crecimiento por debajo del promedio del país para las próximas décadas. Aunque la población del departamento ha crecido permanentemente, observando por períodos intercensales constatamos que se reduce la magnitud de ese crecimiento en los dos últimos.

Tabla 2.14.d: Evolución de la población departamental en censo de 1963 a 2011

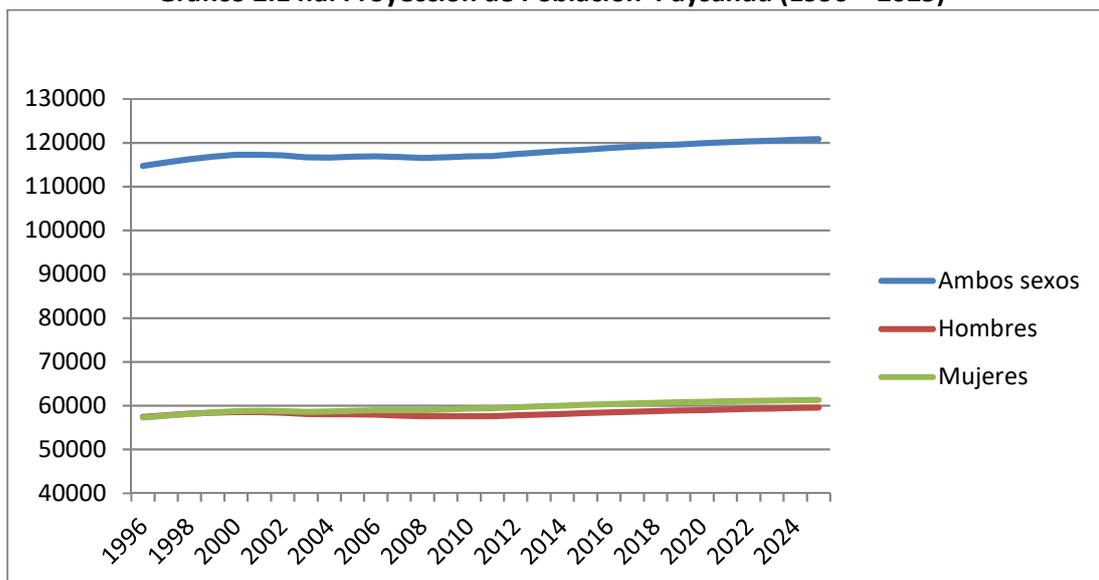
	1963	1975	1985	1996	2004	2011
Hombres	45.183	50.104	52.383	55.706	56.966	57.758
Mujeres	42.846	48.404	51.380	55.803	56.278	55.349
Total	88.029	98.508	103.763	111.509	113.244	113.107
Rural	21.577	18.846	16.170	13.724	8.646	4.364
Urbana	66.452	79.662	87.593	97.785	104.598	108.743
Total	88.029	98.508	103.763	111.509	113.244	113.107

Fuente: INE (2011)

Al analizar la evolución de la población por región, se confirma la concentración urbana, con crecimientos en todos los períodos intercensales, mientras se produce un drástico decrecimiento de la población rural a aproximadamente un quinto.

La proyección de población del INE establece un leve incremento de la población hacia el año 2025, superando la barrera de los 120.000 habitantes.

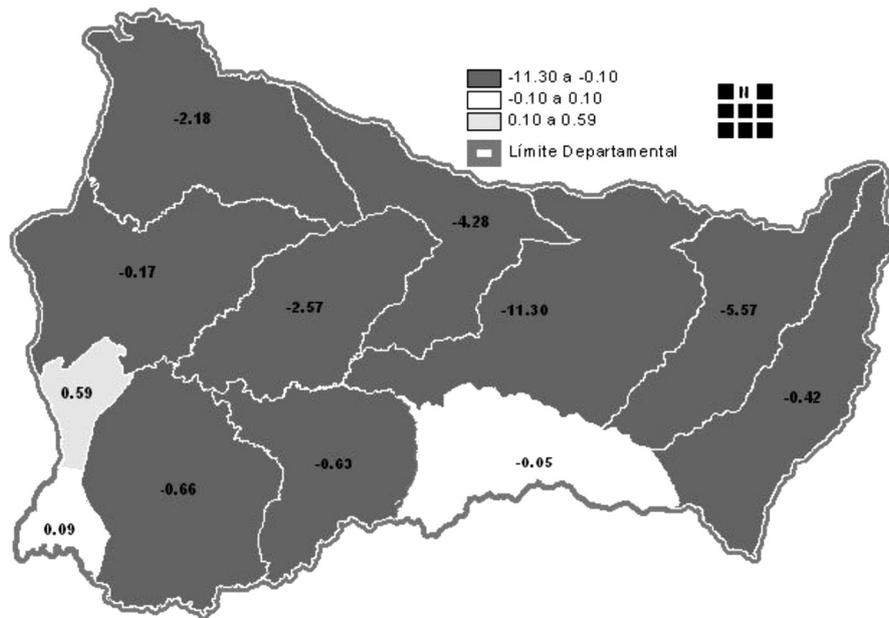
Gráfico 2.14.a: Proyección de Población Paysandú (1996 – 2025)



Fuente: INE (2013)

Salvo las secciones censales que incluyen a la capital o a Nuevo Paysandú, todas tienen saldo de crecimiento negativo para el período 1996-2011, destacándose los valores de las secciones 7 y 8, que permiten pronosticar un despoblamiento casi total para las próximas décadas.

Mapa 2.14.e: Tasa media anual de crecimiento intercensal (1996-2011) según sección censal,



Fuente: INE- MIDES- UNFPA (2016)

2.14.1.2 Caracterización social

En términos de pobreza medida por ingresos, el porcentaje de 4.28% de los hogares estaba en situación de pobreza en 2017 en el departamento de Paysandú, cifra superior al 5.24% del total país.

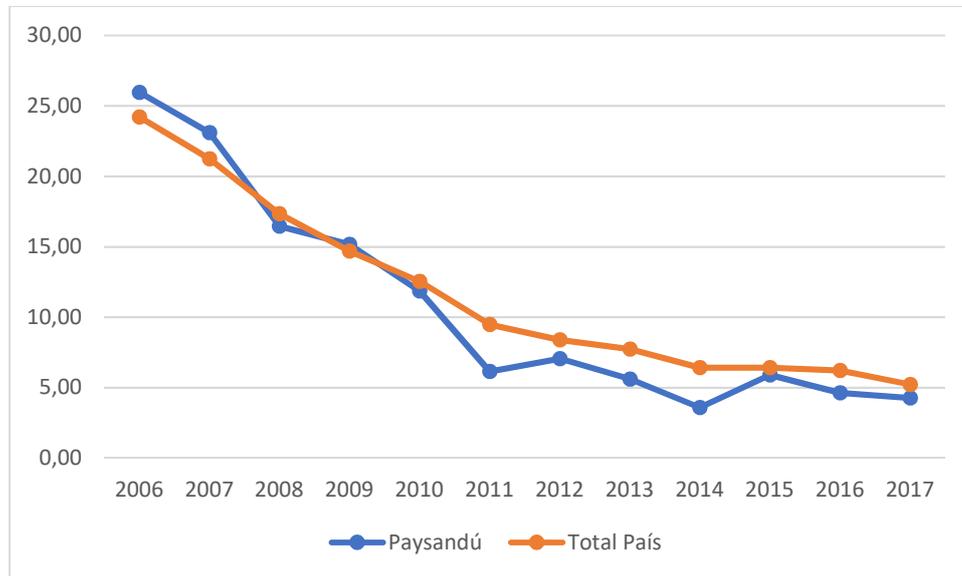
Tabla 2.14.e: Evolución de la pobreza medida por ingresos, Paysandú y total del país.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Paysandú	25,96	23,10	16,46	15,18	11,88	6,15	7,07	5,62	3,59	5,90	4,65	4,28
Total País	24,22	21,25	17,35	14,71	12,56	9,49	8,41	7,75	6,44	6,43	6,22	5,24

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

En el siguiente gráfico puede visualizarse cuál ha sido la evolución de este indicador en los últimos años. Tanto para el conjunto del país como para Paysandú, la reducción de la pobreza medida por ingresos de los hogares ha sido consistente.

Gráfico 2.9.b: Evolución de la pobreza por ingresos en Paysandú y total del país (2006-2017)



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

En lo que refiere a la medición de la desigualdad, el índice de Gini muestra valores inferiores al total del país, característica estable a lo largo del tiempo. La última medición registra un valor de 0.36 para Paysandú y 0.38 para el país (OTU, 2018). La tendencia es a una reducción de la desigualdad, tanto en el país como en el departamento.

Tabla 2.14.f: Índice de Gini, Paysandú y total del país 2006-2013

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Paysandú	0,41	0,41	0,40	0,40	0,39	0,34	0,35	0,36
Total País	0,46	0,46	0,44	0,44	0,43	0,40	0,38	0,38

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

Si consideramos la pobreza por necesidades básicas, vemos que un 36.9% de los hogares en Paysandú tiene al menos una NBI, y 7.4% tres o más; por el contrario, 63.1% no tiene necesidades insatisfechas. En el medio rural, los valores de esos indicadores son respectivamente 49.2%, 15% y 50.8%.

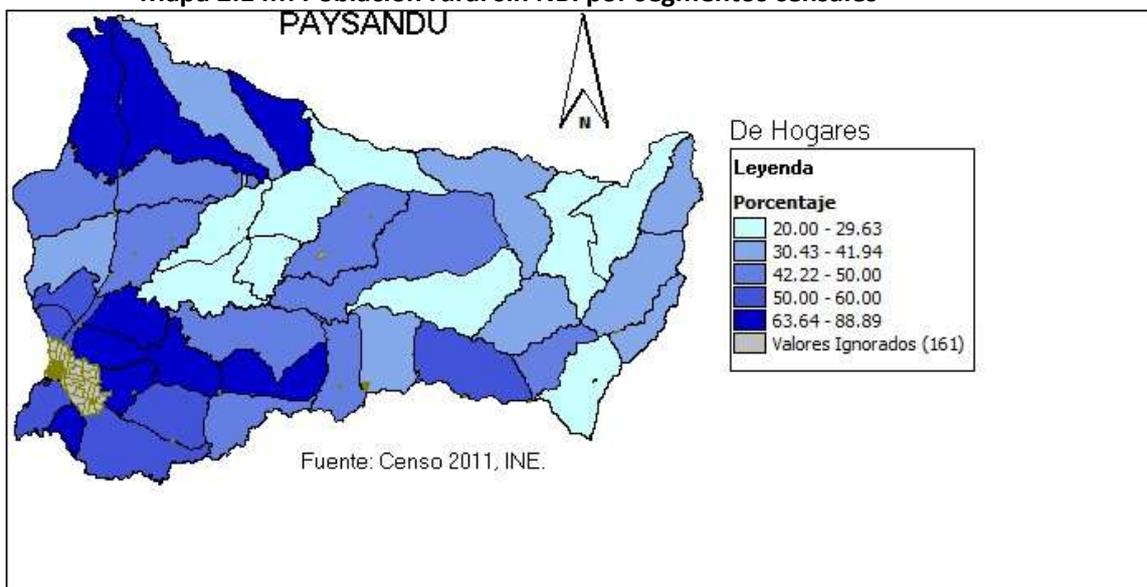
Las secciones censales que concentran los valores más altos en términos de NBI, son las 8,9 y 10, en las cuales más de la mitad de los hogares tiene al menos una NBI. Las menos favorecidas cuando consideramos la insatisfacción de al menos tres necesidades son la 10 (22.9%), la 3 (15%) y la 2 (12.8%). Salvo la 1,4 y 12 todas las demás tienen valores por encima de la media departamental.

Tabla 2.14.g: Porcentaje de hogares por cantidad de NBI

	% hogares con al menos una NBI	% hogares con 3 o más NBI
Total departamental	36,9	7,4
Sección Censal 1	36,7	7,1
Sección Censal 2	41,2	12,8
Sección Censal 3	45,3	15,0
Sección Censal 4	33,5	6,3
Sección Censal 5	36,8	9,4
Sección Censal 6	37,6	7,9
Sección Censal 7	48,6	10,8
Sección Censal 8	61,1	7,4
Sección Censal 9	56,7	11,7
Sección Censal 10	54,8	22,9
Sección Censal 11	45,2	11,2
Sección Censal 12	35,0	6,0
Rural	49,2	15,0

Fuente: INE- MIDES- UNFPA (2016)

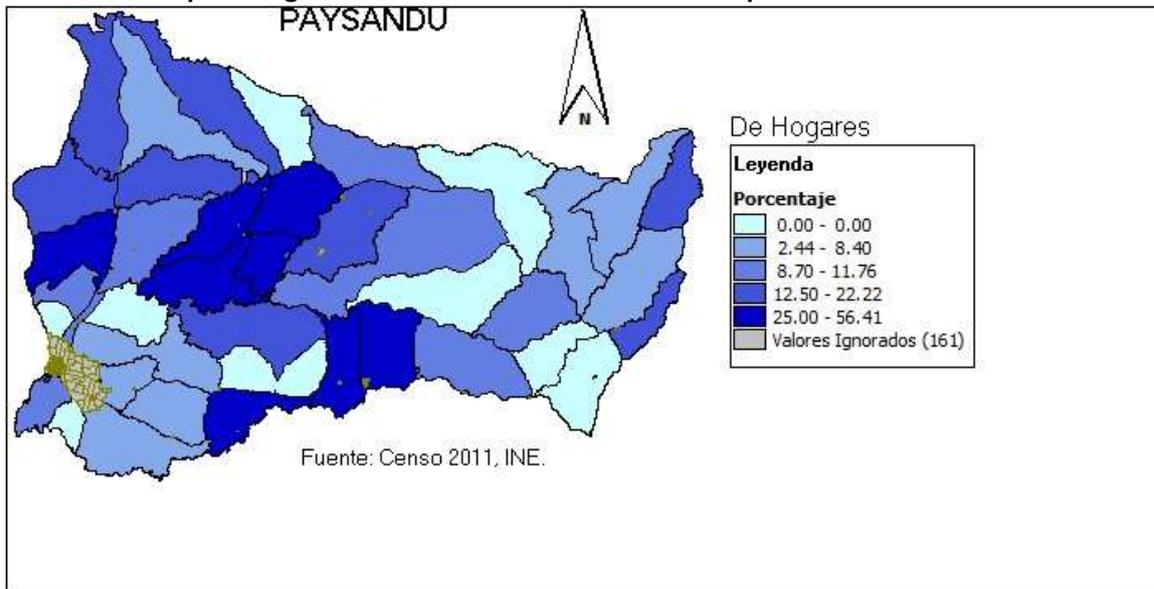
Mapa 2.14.f: Población rural sin NBI por segmentos censales



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

Si miramos más de cerca, por segmentos censales, veremos que los hogares rurales con al menos 3 NBI se distribuyen en mayor medida en el centro del departamento y en algunos al sur de las secciones 5 y 6. Los hogares rurales sin NBI alcanzan porcentajes mayores al oeste del departamento y hacia el este se concentran los segmentos cuyos porcentajes de hogares sin carencias en este sentido son más bajos.

Mapa 2.14.g: Población rural con al menos 3 NBI por secciones censales



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

En cuanto a variables educativas podemos apreciar que 1.8% de la población de 15 y más años es analfabeta, porcentaje que al menos se duplica en las secciones, 3, 7 y 9. En el medio rural es del 3.2%. Si consideramos el promedio de años de escolarización de personas de 25 y más años, el valor departamental es 8.3, superado solo en las secciones 1 y 12 (8.6 en ambas), y es más bajo en el medio rural (6.9).

Tabla 2.14.h: Nivel educativo de población urbana y rural de 25 y + años

Población	Sin formación	Primaria	Ciclo básico	Segundo ciclo	Terciario
Urbano	851	26664	14522	14178	7741
Rural	75	1681	477	326	185
Hombres	464	13752	7965	6800	2753
Mujeres	462	14593	7034	7704	5173
Total	926	28345	14999	14504	7926

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

Del análisis por sexo del nivel educativo de la población del departamento con 25 y más años, surge una diferencia en favor de las mujeres en los ciclos avanzados de

formación (segundo ciclo y nivel terciario). Solamente en ciclo básico se observa diferencia a favor de hombres. Es mayor la diferencia cuando se analiza por área, solamente 6.7% de la población rural con 25 o más años cuenta con estudios terciarios, mientras que el 12.1 % de la población urbana alcanza este nivel. Similar a lo que ocurre en segundo ciclo donde solo el 11.9 % de la población rural alcanza este nivel, mientras que la población urbana llega al 22.2 %. Las personas sin formación representan el 1.3 % en áreas urbanas, mientras que en las rurales el 2.7 %.

Tabla 2.14.i: Principales indicadores de educación según sección censal, Paysandú

	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	1,8	8,3	9,4	85,7	48,3
Sección Censal 1	1,6	8,6	9,7	86,7	51,7
Sección Censal 2	2,0	7,2	8,3	80,7	33,5
Sección Censal 3	3,7	6,1	7,3	77,4	24,9
Sección Censal 4	2,3	6,8	8,3	80,5	29,9
Sección Censal 5	3,5	7,3	8,8	81,3	39,9
Sección Censal 6	3,4	6,4	7,8	77,1	26,4
Sección Censal 7	4,0	6,5	6,3	76,3	25,2
Sección Censal 8	3,2	6,4	8,3	74,5	23,1
Sección Censal 9	5,7	5,4	6,6	71,5	16,7
Sección Censal 10	2,9	6,0	7,3	77,8	22,3
Sección Censal 11	2,6	6,5	7,7	76,8	26,3
Sección Censal 12	1,4	8,6	9,8	87,8	52,9

Fuente: INE- MIDES- UNFPA (2016)

En cuanto al porcentaje de personas de 15 y más años con primaria completa, el promedio departamental es 85.7%, (valor solo levemente superado por la sección 1). En las secciones 8 y 9 se registran los promedios más bajos, pero en ningún caso baja del 70%. Incluso en la población rural llega al 78.5%. En cambio, en el porcentaje de personas de 18 y más años que tienen ciclo básico aprobado, las distancias entre secciones son más notorias. Siendo el valor general 48.3%, las secciones 1 y 12 superan significativamente, pero en ninguna de las demás llega al 40%. Incluso solo dos (la 5 y la 2) registran promedios mayores a 30%. En las demás entre uno de cada seis y uno de cada cuatro personas de 18 y más años tienen ciclo básico completo. En el medio rural el porcentaje es de 31%.

Tabla 2.14.i: Principales indicadores de educación según localidad censal y área rural, Paysandú

	Tasa analfabetismo (personas de 15 años y más)	Promedio de años de educación (personas de 25 años y más)	Promedio de años de educación (personas de 25 a 29 años)	% personas de 15 años y más con al menos Primaria completa	% personas de 18 años y más con al menos Ciclo Básico completo
Localidades censales					
Arbolito	10,3	5,4	6,7	75,0	11,5
Beisso	5,0	5,9	7,1	83,6	18,5
Bella Vista	0,0	6,0	7,0	84,4	16,7
Cañada del Pueblo	8,7	4,9	6,3	64,6	12,4
Casablanca	0,8	6,7	8,0	85,2	29,2
Cerro Chato	4,4	5,0	5,7	65,9	10,7
Chacras de Paysandú	2,0	7,9	8,6	83,1	40,4
Chapicuy	2,4	6,6	8,1	82,9	30,0
Constancia	0,9	7,1	7,9	91,5	39,0
El Eucaliptus	4,5	5,2	5,7	74,2	15,9
Esperanza	0,8	6,7	7,8	83,4	31,9
Estación Porvenir	2,0	7,1	8,6	84,7	34,5
Gallinal	1,5	6,5	7,8	85,7	29,8
Guichón	3,0	7,5	9,0	81,4	43,3
La Tentación	3,9	5,6	6,7	72,5	12,9
Lorenzo Geyres	2,4	6,2	7,4	82,0	23,9
Merinos	5,2	6,1	8,2	83,1	25,6
Morató	3,8	5,8	7,5	78,8	24,6
Nuevo Paysandú	2,6	7,4	8,0	86,7	37,5
Orgoroso	3,0	6,4	8,0	82,0	29,7
Paysandú (agrupamiento)	1,4	8,7	10,0	87,4	54,3
<i>Paysandú</i>	1,4	8,8	10,0	87,5	54,7
<i>San Félix</i>	3,9	6,9	8,3	83,1	33,6
Piedra Sola	5,0	5,6	7,9	70,0	18,3
Piedras Coloradas	4,2	5,9	6,8	74,8	23,1
Piñera	2,4	6,5	7,6	84,7	34,2
Porvenir	0,9	6,3	7,3	81,5	23,0
Quebracho	2,0	6,6	8,0	76,6	27,8
Queguayar	3,2	6,3	6,9	76,6	26,1
Tambores	2,7	6,6	8,4	77,4	30,0
Zeballos	13,2	4,3	4,5	47,2	6,3
Localidades menores	2,3	6,3	7,2	77,8	17,8
Rural	3,2	6,9	8,2	78,5	31,0

Fuente: INE- MIDES- UNFPA (2016)

En cuanto a la oferta de servicios educativos Paysandú cuenta con 120 centros de educación primaria común y especial, de los cuales 105 son públicos y 15 privados.

A nivel de ciclo básico de educación secundaria hay 5 centros públicos. Los centros con niveles de ciclo básico y bachillerato son 10, de los cuales 8 son públicos y 2 privados. Y los centros con nivel de bachillerato son 3 de carácter público. En cuanto a la educación técnica, el departamento tiene 5 centros públicos.

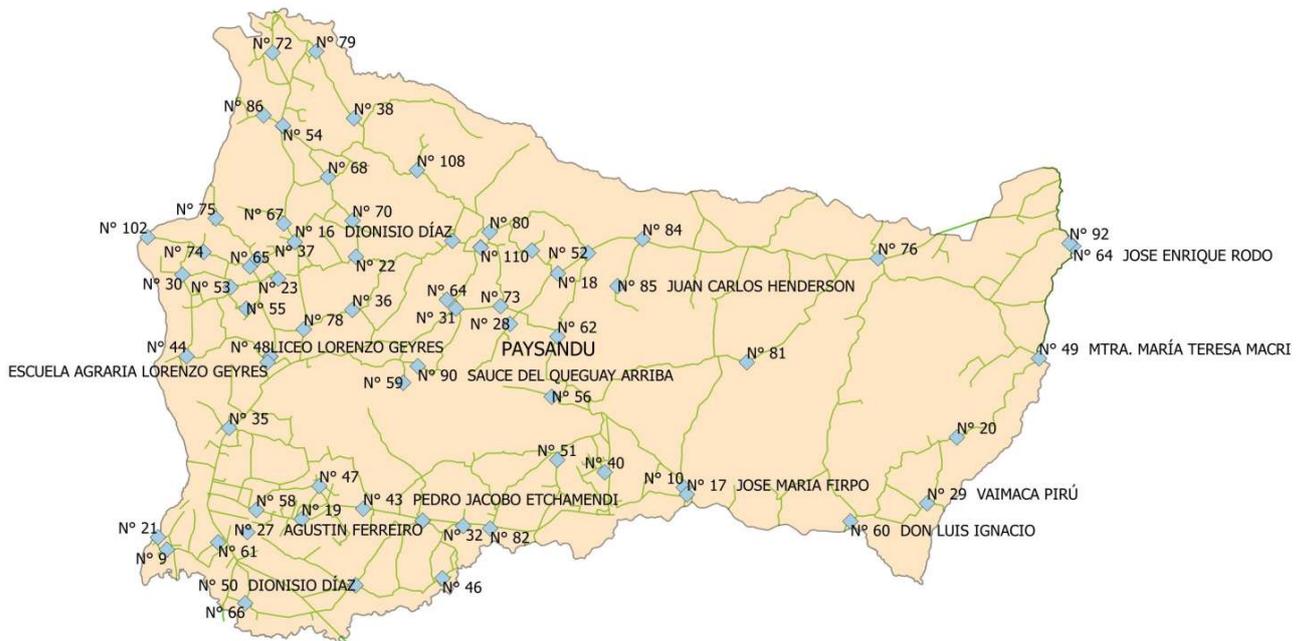
A nivel de centro ubicados en zonas rurales o localidades de menos de 2000 hab. cuenta con 25 escuelas, 4 centros de nivel secundario, y 1 escuela agraria.

Tabla 2.14.j: Centros educativos públicos de Paysandú por niveles y localidades (- 2000 hab.)

LOCALIDAD	Primaria e inicial	Secundaria	Técnica
ARAUJO	N° 36		
ARBOLITO	N° 20		
ARROYO MALO	N° 30 / N° 53		
BARRA DE GUALEGUAY	N° 28		
BELLA VISTA	N° 38		
CAÑADA DEL PUEBLO	N° 85		
CARUMBE	N° 108		
CASA BLANCA	N° 21		
CERRO CHATO	N° 16 DIONISIO DÍAZ		
CHAPICUY	N° 54 / N° 86	LICEO CHAPICUY	
COL. JUAN GUTIERREZ	N° 56		
COLONIA 19 DE ABRIL	N° 47		
COLONIA CANGÜE	N° 61		
COLONIA LA PALMA	N° 55		
COLONIA LAS DELICIAS	N° 44		
COLONIA PAYSANDU	N° 9		
COLONIA PINTOS VIANA	N° 40		
COLONIA ROS DE OGER	N° 74/N° 65/N° 102		ESCUELA AGRARIA GUAUVIYÚ
COLONIA SANTA BLANCA	N° 68		
COLONIA SANTA KILDA	N° 70		
CONSTANCIA	N° 35		
GALLINAL		LICEO PUEBLO GALLINAL	
LORENZO GEYRES		LICEO LORENZO GEYRES	
PIEDRAS COLORADAS		LICEO PIEDRAS COLORADAS	

Fuente: Elaboración propia en base a datos de ANEP (2016)

Mapa 2.14.h: Centros educativos del departamento de Paysandú



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

En relación con los servicios de salud del departamento el 46.2 % de la población se atiende en ASSE valor superior al 30.1 % del total del país. El 48.7 % se atienden en instituciones de asistencia médica colectiva (IAMC), el 4.1% en Hospital Militar o Policial, y el 1.3 % no tiene cobertura de salud.

La distribución de los centros de salud a nivel territorial es amplia y alcanza las zonas rurales del departamento, en la atención primaria de salud como se aprecia en el mapa siguiente.

Mapa 2.14.i: centros de atención pública en el departamento de Paysandú

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

2.14.1.3 Caracterización económica del departamento

El departamento de Paysandú participa en un 2.9% del PBI nacional.

Paysandú presenta un perfil productivo similar a la región en la que está inserto, el litoral oeste, con diversificación de su estructura económica. Se ha caracterizado a partir de mediados del siglo pasado por el desarrollo de un complejo industrial que marcó el perfil productivo del departamento, distinguiéndose por ello de la región.

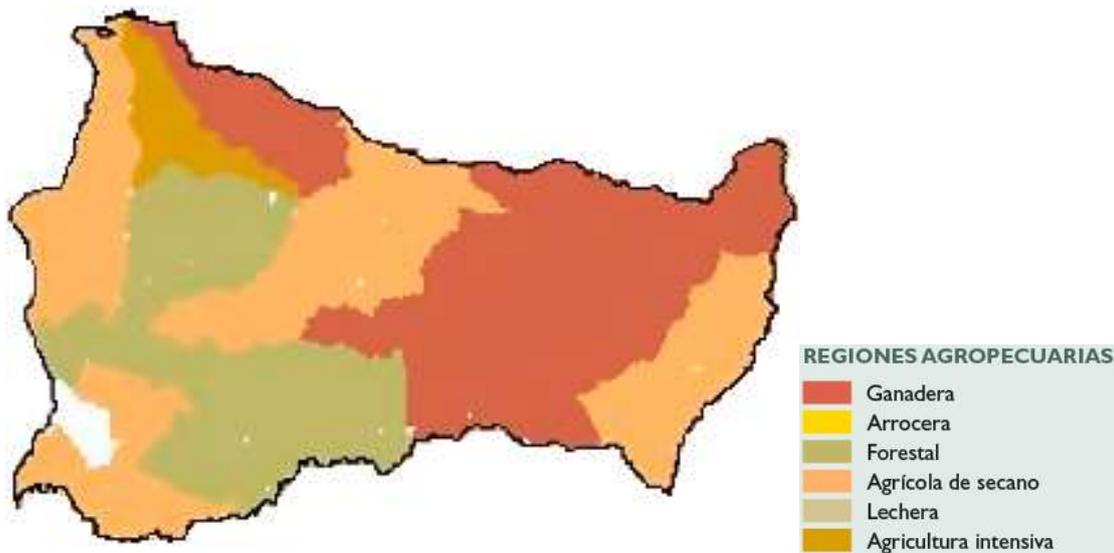
Cuenta con un sector agropecuario desarrollado, que se basa en la ganadería vacuna y ovina. La industria láctea es importante, y cuencas lecheras definidas. Son relevantes los cultivos de cereales, lino y girasol, así como vid. La transformación en la agricultura de secano modificó completamente el modelo de agronegocio. La producción de soja implica la intensificación y dinamismo económico que moviliza otros recursos locales, y el cambio en los requerimientos en las capacidades de los trabajadores rurales. En las últimas décadas se produjo un impacto de la explotación forestal.

El sector de servicios se orienta al soporte y logística de la ganadería y la industria, así como a la población concentrada en los centros urbanos. Algunos rubros como la metalúrgica, productos químicos, aserraderos, producción de ración, son ejemplos de actividades orientadas a la industria y la ganadería.

Cuenta con infraestructura y recursos naturales que le permite el desarrollo del turismo, como la Meseta de Artigas, las Termas de Guaviyú y Almirón, que convocan turistas nacionales y de la región.

En cuanto a la diferenciación geográfica de actividades económicas, y en particular haciendo referencia al sector primario, vemos en el mapa 7.2.a que predominan la ganadería, agricultura de secano y forestación. En el noroeste se identifica un área agrícola intensiva, vinculada a la producción lechera y a la citricultura.

Mapa 2.14.j: Regiones agrupadas por actividades de producción agropecuaria



Fuente: MGAP - DIEA en base a datos del Censo General Agropecuario (2011)

La composición sectorial del VAB de Paysandú es en actividades primarias de 24.6 %, en secundaria 27.1 % y terciaria 48.4 %. Donde se observa un peso importante en el sector primario en relación con el contexto nacional donde este valor es 9.5 %. El sector de manufactura en Paysandú también es superior al total del país (25%), pero en menor cuantía. Mientras el sector terciario es muy inferior en Paysandú al total país (65.5 %).

En la tabla siguiente se puede ver el peso significativo al PBI departamental del sector primario, acompañada de un alto aporte que supera los 7 mil millones de pesos del sector secundario. Ambos significan el 46.1 % del PIB de Paysandú.

Tabla 2.14.k: Composición sectorial del VAB 2011, Paysandú y total del país.

	Primarias	Secundarias	Terciarias	Total
Departamentos				
Paysandú	24.6	27.1	48.4	100
Total, País	10.3	25	64.7	100

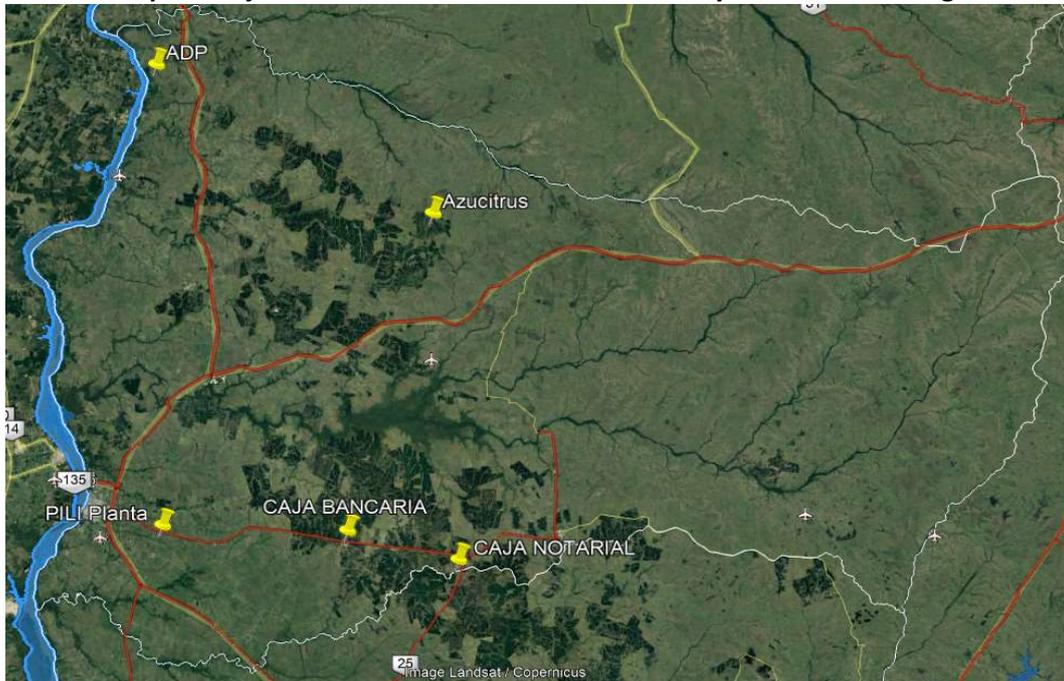
Fuente: OTU - OPP (2017)

En cuanto a la localización de los núcleos económicos que por la movilidad de trabajadores o el transporte de cargas generan un uso intenso de la caminería, nos encontramos con el siguiente panorama.

Próximo a la localidad de Gallinal, el packing de Azucitrus realiza un uso todo el año, y especialmente en el período de zafra. La expansión de la agricultura de secano convierte a los molinos en atractores de carga. En el mapa se identifica a ADP además de los próximos a la ciudad de Paysandú.

En las cuencas lecheras circulan diariamente camiones cisternas, en el mapa se marca una de las plantas de la empresa PILI S.A. En Algorta y Orgoroso se señalan empresas de aserrado de madera, vinculadas a la cadena forestal.

Mapa 2.14.j: Localización de núcleos económicos y atractores de carga



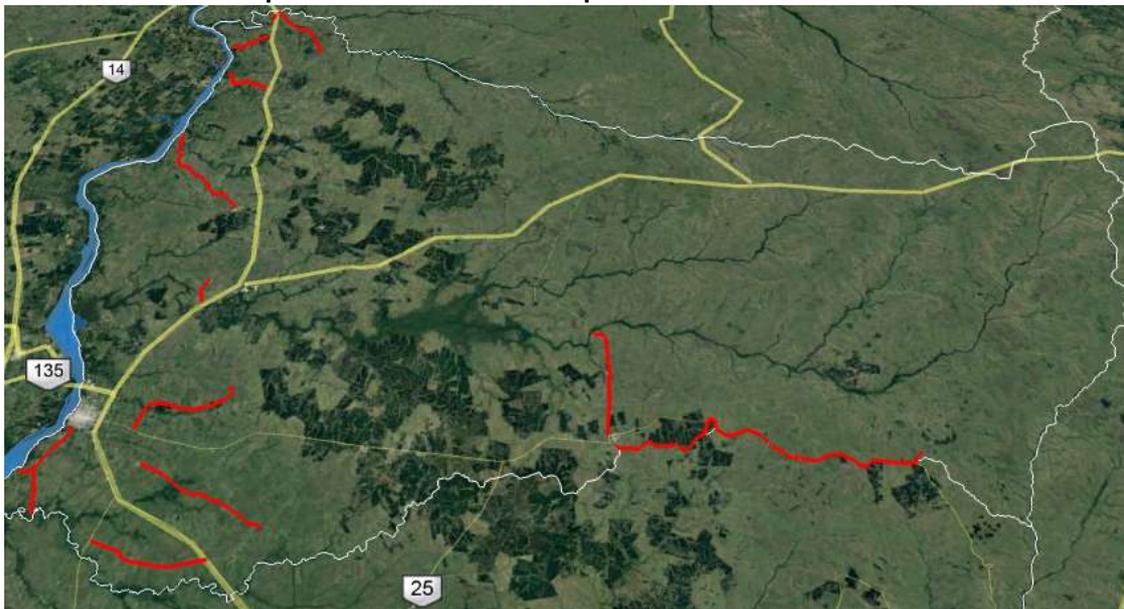
Fuente: Elaboración propia (2018)

Paysandú es un departamento en el cual el turismo tiene un peso importante en el PIB departamental. Cuenta con un potencial a desarrollar a partir de los recursos naturales, la inversión en infraestructura y la capacitación de los recursos humanos.

El principal recurso son los centros termales. Según el Ministerio de Turismo, en base a datos de la Encuesta de Turismo Receptivo (2008) el litoral termal capta el 3% del total ingresos por turismo en los destinos del Uruguay. En la imagen identificamos la ubicación de las termas de Almirón, Guaviyú y San Nicanor. Se han promovido otros recursos, como el turismo de naturaleza en el Río Uruguay y Queguay, en conjunto con el histórico.

La oferta esta principalmente orientada a turismo interno, de los departamentos del sur y los limítrofes. En el mapa siguiente se visualizan los tramos de caminería que conducen a los centros de interés.

Mapa 2.14.k: Localización de puntos de interés turístico



Fuente: Intendencia de Paysandú (2018)

El departamento se ubica en posiciones bajas en el ranking de indicadores de capital social ocupando el decimoquinto lugar. Los indicadores que lo componen presentan los siguientes valores; organización gremial y sindical en el lugar 12, en el 15 lugar en organizaciones de cultura, deporte y esparcimiento, en el 16 lugar en órganos de publicación periódica y en la cobertura de medios radiales locales 17. El único que toma valores promedios en el contexto nacional es indicador DKS, ocupando el lugar 9.

Tabla 2.14.l: Indicadores de capital social departamental

Indicadores	valor
Organización gremial y sindical: Gre	12
Cultura, deporte y esparcimiento: CDE	15
Órganos de publicaciones periódicas: Pub	0.26 x mil hab
Medios de comunicación radial: Rad	17
Menores condiciones de deterioro del capital social: DKS	9
Total	13.3

Fuente: Rodríguez Miranda (2014)

Paysandú se ubica en el sexto lugar del ranking según el indicador de capital humano que propone Rodríguez Miranda (2014), en el que el desempeño relativo es desparejo en las dimensiones que lo componen, por lo que si bien tiene valores positivos en la población que alcanza segundo ciclo de secundario, en otros como la población con primaria completa es bastante bajo.

El indicador de capital humano especializado ubica al departamento en la cuarta posición del ranking según c/personas cada 1000 hab con formación terciaria, y tercero en profesionales en ciencias “duras” c/100 hab. Cayendo al puesto décimo quinto según población con formación técnica.

Tabla 2.14.m: indicadores de capital humano departamental

Indicadores	valor
Capital Humano Básico (KHb)	9.7
Capital Humano Especializado (KHe)	8.0

Fuente: Rodríguez Miranda (2014)

2.14.1.4 Caracterización política del departamento

En el período de administración 2015-2020 Paysandú es gobernado por el partido político Frente Amplio, el es Intendente el Dr. Guillermo Carballo. La Junta Departamental de Paysandú tiene una conformación para el período de administración 2015-2020 de tres bancadas con 16 ediles del Frente Amplio, 14 electos por el Partido Nacional, y 1 del Partido Colorado.

Paysandú cuenta con siete Municipios: Chapicuy, Quebracho, Lorenzo Geyres, Guichón, Piedras Coloradas, Porvenir y Tambores. Y una región no municipalizada en la que se conforman juntas locales. En el mapa que se presenta a continuación pueden observarse los límites administrativos de cada municipio.

Mapa 2.14.I: Municipios del departamento



Fuente: Observatorio Territorio Uruguay OPP (2018)

Como se observa en la tabla siguiente, de los Alcaldes de los municipios de Paysandú fueron electos seis por el Partido Nacional y uno por el Partido Colorado.

Tabla 2.14.n: Municipios, población y alcaldes

Municipio	Alcalde	Partido	Población
Chopicuy	Ángel Ceballos	Partido Nacional	1382
Guichón	María de Lourdes Suarez	Partido Nacional	6860
Lorenzo Geyres	Graciela Barrutte	Partido Nacional	1704
Piedras Coloradas	Jorge Giosa	Partido Colorado	1956
Porvenir	Ramiro Ayende	Partido Nacional	4178
Quebracho	Mario Bandera	Partido Nacional	3671
Tambores	Ricardo Soares	Partido Nacional	1475

Fuente: Observatorio Territorio Uruguay OPP (2018)

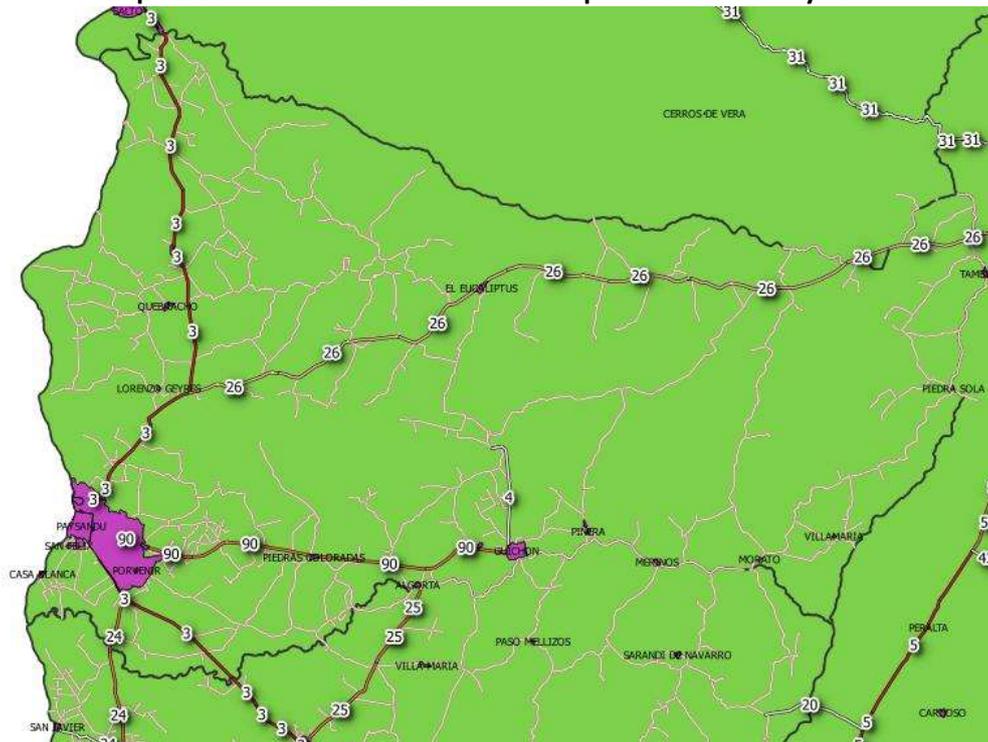
Los representantes por Paysandú a la Cámara de Diputados en la 48ª legislatura son los diputados Nicolás Olivera (Partido Nacional) y Cecilia Bottino (Frente Amplio).

2.14.2 Caracterización Vial del Departamento

2.14.2.1 Descripción de la red.

El departamento de Paysandú es atravesado por cinco rutas nacionales lo que le brinda una conectividad regular con otros departamentos del país. La situación es sensiblemente mejor en la región oeste y suroeste del departamento donde se ubica la capital departamental. Por el contrario, las zonas este y sureste del departamento tienen muy poca conectividad con rutas nacionales. Esto genera que los caminos departamentales sean mayormente utilizados para el movimiento de personas y cargas.

Mapa 2.14.m: Red vial nacional en el departamento de Paysandú



Fuente: Elaboración propia en base a datos del MTOP

Si analizamos la clasificación de dicha red de acuerdo con el tipo de vía, vemos que el total de 415 km, se dividen en un 35% de corredores internacionales, un 35% en red primaria y un 30% pertenece a la red secundaria. Si bien la cantidad de kilómetros de la red nacional es relativamente menor dado la superficie del departamento, la red está balanceada respecto a la participación de las distintas categorías.

Cabe remarcar que en Paysandú hay únicamente 23 km de ruta nacional con tosca como pavimento. Sin embargo, esta estadística no tiene en cuenta que porciones importantes de la ruta 90 y de la ruta 4 fueron traspasadas a la Intendencia de Paysandú para que esta se encargara de su mantenimiento. Justamente, la falta en la terminación de dichas rutas es la principal causa de problemas de conectividad de dicha zona con el resto del territorio nacional.

Con respecto a la relación entre el tráfico promedio y el tipo de pavimento, los valores encontrados para el departamento de Paysandú son muy similares a los promedios nacionales salvo en el caso de rutas con imprimación reforzada que no están presentes en la red de Paysandú.

Por último, las rutas nacionales que atraviesan Paysandú han tenido un más que considerable aumento de tráfico en los últimos diez años, pasando de 420 millones de ton-km en el 2005 a más de 1.000 millones de ton-km en el 2015. Dicho aumento es incluso mayor a la media nacional y se debe en parte, al aumento en el transporte de

madera. Esto explica la sobrecarga y deterioro que ha sufrido particularmente la ruta 26 en los últimos años.

En cuanto a la red departamental, Paysandú posee una vialidad relativamente extensa, pero con una distribución no uniforme, ya que las regiones al oeste (y particularmente al suroeste) tienen una densidad de caminería más alta que el resto del departamento. La red se hace menos densa desde el centro del departamento (zona de Guinchón) al este. Además, cabe notar que el río Queguay es una barrera natural que impone una desconexión norte-sur en la red vial del departamento. Si bien, el río atraviesa longitudinalmente gran parte del departamento, tres de los cuatro cruces son inundables, exceptuando únicamente el puente sobre la ruta 3 que se encuentra al oeste del departamento. Los otros tres cruces son inundables, incluso el cruce de la ruta nacional 4 que fue recientemente reconstruido.

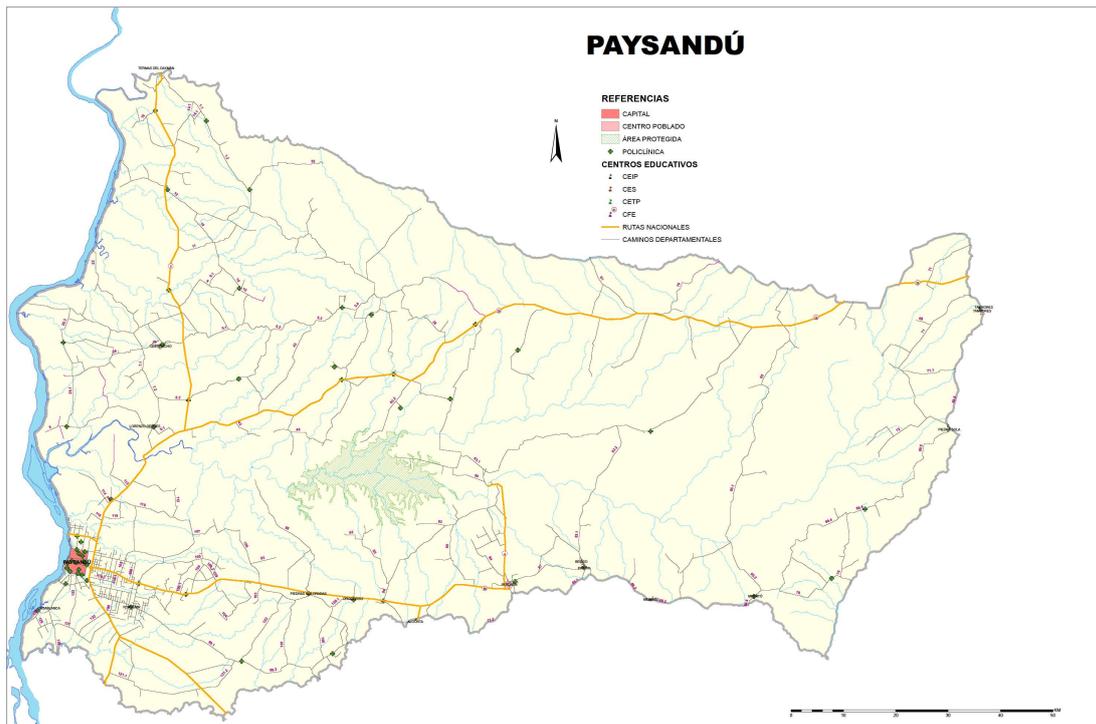
Para la caminería del departamento podemos estimar los siguientes valores de sus principales indicadores:

Tabla 2.14.r: Características de caminería Departamental de Paysandú

Indicador	Unidad	Paysandú
Longitud de caminos	Km	2.528
Densidad de caminos	Km/km ²	0,182
Área por km caminería	Km ² /km	5,507
Densidad rutas incluidas	Km/km ²	0,211
Área por km con rutas	Km ² /Km	4,731

Fuente: Comisión Técnica Caminería Rural (2015)

Mapa 2.14.n: Red vial rural Departamental



Fuente: Elaboración propia en base a información de OPP-MTOP

Hay algunas zonas del departamento en donde la densidad de caminos aumenta notoriamente: al este y sureste de la capital Paysandú, al este de la ruta 3 y a lo largo de la ruta 90 desde Paysandú hasta Guichón. Estas zonas son una extensión de la planta urbana de la ciudad de Paysandú, y en ella se realiza una explotación más intensiva de la tierra.

Tabla 2.14.s: Tipo de Pavimento en la caminería Departamental de Paysandú

Departamento	Tipo de pavimento					Total
	Hormigón	Cemento Asfáltico	Tratamiento Bituminoso	Imprimación Reforzada	Tosca	
Paysandú	0	0	60	0	2468	2528

Fuente: IDP (2017)

EL departamento de Paysandú tiene un Reglamento de Tránsito del año 1978 en donde se establece la normativa para la circulación en los caminos, las velocidades autorizadas, los vehículos, las cargas, los conductores y las sanciones y multas. Este reglamento es difícilmente aplicado o fiscalizado.

2.14.2.2 Caracterización del transporte que usa la caminería departamental

De acuerdo con la información obtenida, en la actualidad hay varios servicios de transporte de pasajeros en la caminería departamental rural. Cabe aclarar que es general, son líneas cuyo recorrido es en parte por rutas nacionales y por caminos departamentales. La siguiente tabla, detalla los servicios existentes.

Tabla 2.14.t: Servicios de transporte de pasajeros en caminería departamental

Origen	Destino	Empresa	Frecuencias		
			Lunes a viernes	Sábados	Domingos
Paysandú	Cerro Chato	COPAY	2	1	1
Paysandú	Pueblo Porvenir	VOLPE-CULELA	6	3	1
Paysandú	Colonia 19 de Abril y Esperanza	VOLPE-CULELA	5	-	-
Paysandú	Quebracho	ALONSO	6	5	2
Paysandú	Lorenzo Geyres	MARCOS	3	2	-

Fuente: IDP

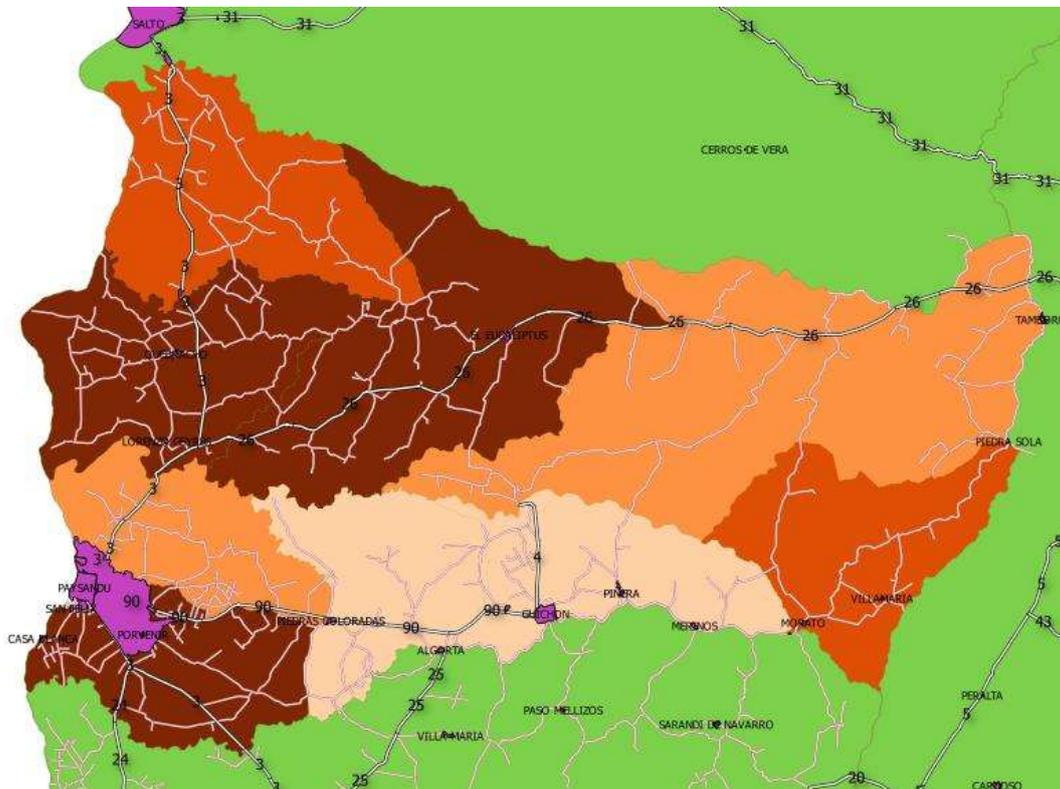
De acuerdo con la ubicación de los centros de generación y atracción de cargas de las distintas cadenas productivas, se pueden distinguir cuatro situaciones diferentes para las producciones de granos, madera, leche y ganadería. Las siguientes imágenes muestran la distribución de la producción por sección policial en los cuatro sectores recién mencionados, correspondiendo los tonos más oscuros a aquellas zonas de mayor producción según los datos del 2011 del MGAP.

La producción de granos se desarrolla principalmente en el litoral oeste del departamento, pero especialmente la región suroeste. Al igual que en la mayoría de los casos, si bien hay estaciones de acopio en distintos puntos del departamento, el destino final de dicha producción es el puerto de Nueva Palmira. Las principales rutas para llegar a dicho puerto son ruta 3 al sur para después continuar por la ruta 24 al sur. También ha habido algunas experiencias de utilizar el puerto de Paysandú como punto de salida de granos. En esos casos, la carga llega a Paysandú desde la ruta 3 o la 90.

Mapa 2.14.n: Producción de Granos en Paysandú

Con respecto a la producción ganadera, al igual que en la mayor parte del país, se extiende en todo el territorio del departamento. Igualmente, aunque hay zonas de mayor relevancia. En el caso del departamento de Paysandú, tal como lo muestra la imagen a continuación, la zona sur oeste de la ruta 90 al sur y en el entorno de la ruta 26 son las que concentran la mayor producción.

Mapa 2.14.n: Producción Ganadera en Paysandú

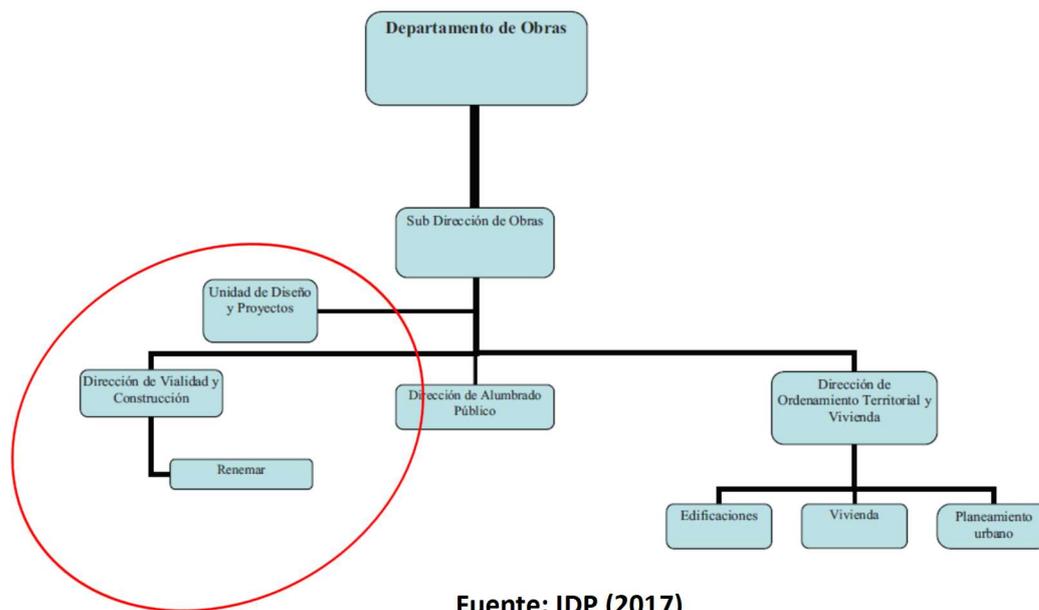


Fuente: MGAP (2011)

2.14.2.3 Capacidades del departamento para atender la red vial

Dentro de la estructura institucional del gobierno departamental, existe el departamento de obras que incluye dentro de sus responsabilidades, la Dirección de Vialidad y Construcción. Al igual que las demás direcciones, Vialidad y Construcción esta asesorada por la unidad de Diseño y Proyecto.

Gráfico 2.14.c: Organigrama del Departamento de Obras



Con respecto a los equipos y maquinaria, en general todos los municipios cuentan con un equipo básico vial (los equipos de arranque se suministran desde Vialidad), y la Dirección de Vialidad apoya el trabajo con maquinaria, técnicos y funcionarios en los casos que sean necesarios y en función de la magnitud de trabajo a realizar y de las posibilidades. Esta maquinaria se encuentra distribuida en los distintos municipios y zonas del departamento.

El mantenimiento de los equipos se realiza en los talleres de la Intendencia que están dentro de la órbita del director de obras de la Intendencia.

Las estrategias de mantenimiento en relación con los caminos de tosca son las normalmente utilizadas por las distintas intendencias del país: mantenimiento ordinario mediante re-perfilamiento de los caminos y limpieza de cunetas y alcantarillas, así como mantenimiento extraordinario a través del recargo de material granular.

Para el diseño y construcción tanto de los caminos como de las obras de arte se utilizan los criterios usuales a nivel nacional, tomando como referencia el manual de la DINAGUA al respecto, así como las recomendaciones de la Dirección Nacional de Vialidad del MTOP. Los proyectos son formulados por técnicos de la Unidad de Diseño y Proyectos que depende del Departamento de Obras.

Por otro lado, la intendencia ha realizado distintos convenios rurales con el gobierno central a través del PCR con distintos propósitos. Los proyectos realizados en los últimos años abarcan tratamientos bituminosos y obras de arte (Alcantarilla tipos Z y Tipo H, de 1 a 6 bocas, de 1 metro a 3 metros).

2.14.2.4 Fondos disponibles para la caminería departamental

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

Tabla 2.14.u: –Fondos para caminería rural, montos para el año 2017

PAYSANDÚ			
DESTINO	GOBIERNO NACIONAL	GOBIERNO DEPARTAMENTAL	TOTAL
CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO	35.931.817	15.399.350	51.331.167
REHABILITACIÓN, MEJORA Y OBRAS NUEVAS	27.991.543	11.996.376	39.987.919
TOTAL	63.923.360	27.395.726	91.319.086

Fuente: elaboración propia a partir de datos de OPP

2.14.3 Programa vial departamental de Paysandú

2.14.3.1 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 2.14.v: Categorización de la red vial departamental

TRAMO	Dim. Social 47%	Dim. Espacial 51%	Dim. Económica 2%	Puntaje Indicadores	CATEGORÍA
UYPA0230	58,34	83,3	100,0	71,9	Alta
UYPA0048	42,65	100,0	22,2	71,5	Alta
UYPARN02	40,09	100,0	39,3	70,6	Alta
UYPA0022	42,52	94,4	71,9	69,6	Alta
UYPA0158	66,67	63,9	37,9	64,7	Alta
UYPA0057	37,54	83,3	53,0	61,2	Alta
UYPARN04	26,62	88,9	26,9	58,4	Alta
UYPA0024	26,64	88,9	20,3	58,3	Alta
UYPA0186	57,57	55,6	48,7	56,4	Alta
UYPA0199	23,68	83,3	11,9	53,9	Alta
UYPA0004	26,26	77,8	79,7	53,6	Alta
UYPA0214	21,49	83,3	10,7	52,8	Alta
UYPA0069	26,51	77,8	11,5	52,4	Alta
UYPATA01	35,23	63,9	21,3	49,6	Alta
UYPA0162	49,60	47,2	80,6	49,0	Alta
UYPA0147	51,73	47,2	28,3	49,0	Alta
UYPA0028	38,28	52,8	45,9	45,8	Media
UYPA0183	27,62	58,3	27,1	43,3	Media
UYPA0154	63,25	16,7	24,2	38,7	Media
UYPA0108	18,10	58,3	18,8	38,6	Media
UYPA0233	33,79	36,1	33,7	35,0	Media
UYPA0058	4,31	58,3	18,2	32,1	Media
UYPA0040	11,12	44,4	0,5	27,9	Media
UYPA0150	39,11	16,7	23,8	27,4	Media
UYPA0036	21,54	33,3	6,5	27,3	Media
UYPA0153	16,07	36,1	10,3	26,2	Media
UYPA0207	18,66	33,3	13,4	26,0	Media

Fuente: elaboración propia

2.14.3.2 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 2.14.w: Prioridades surgidas del taller

Tramos	Intervención Propuesta/ Problema que solucionar	Prioridad Taller
UYPA028	Elevar estándar y mejorar puente	Alta
UYPA175/UYPA183	Elevar estándar y mejorar puente	Alta
UYPA207	Elevar estándar y mejorar puente	Media
UYPA233	Asfaltar	Media
UYPA085/UYPA052/ UYPA038	Cambiar pavimento para camiones pesados	Media
UYPA162	Alcantarillas, caños de material, mantenimiento extraordinario.	Media
UYPA048	Mejora de pavimento y puentes.	Media
UYPA213/UYPA108	Mejora de pavimento y puentes.	Baja
UYPA098/UYPA077/ UYPA102	Resolver desmoronamiento	Baja
UYPA107/UYPA115	Asfaltar	Baja
UYPA120	Mejora y rendimiento	Baja
UYPA111/UYPA196/ UYPA095	Mejora de pavimento y puentes	Baja
UYPA049	Mejora de pavimento.	Baja
UYPA004	Pavimentación en carpeta asfáltica	Baja
UYPA182	Resolver cortes	Baja
UYPA230	Mejora de pavimento	Baja

Fuente: elaboración propia

2.14.3.3. Plan de intervenciones en la red vial departamental

PLAN DE INTERVENCIONES EN LA RED VIAL DEPARTAMENTAL

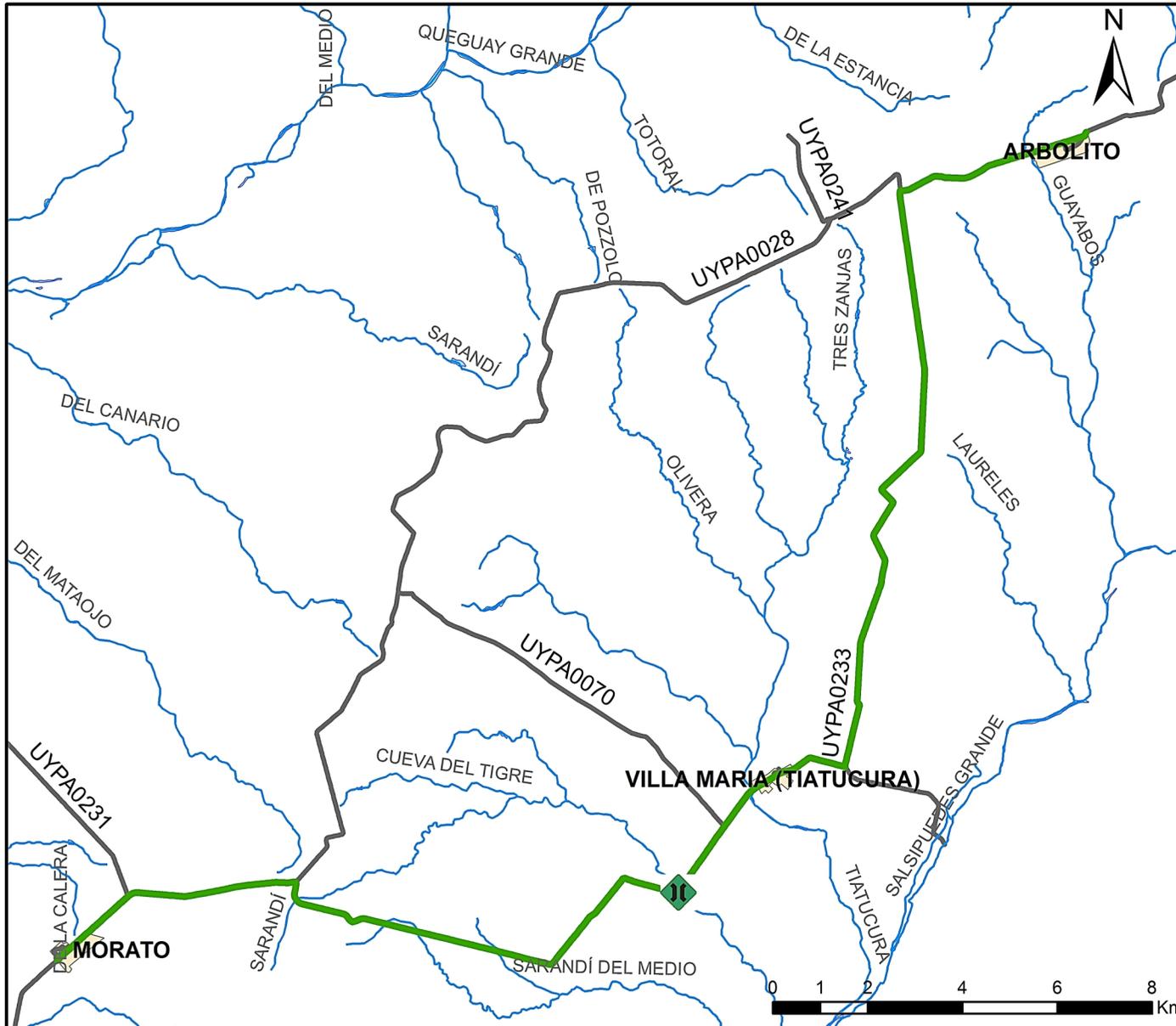
PAYSANDÚ					PAVIMENTOS					OBRAS HIDRÁULICAS				TOTAL	
Camino	Tramos PVD	Categoría Matriz	Prioridad Taller	Rango TPDA estimado	Intervenciones	Tipo ¹	Largo (KM)	Monto intervención	Monto pavimentos	Intervenciones	Tipo ²	Monto intervención	Monto obras hidráulicas	Monto total	
1	Guichón - Piñera - Beiso (T87)	UYPA0048	ALTA	ALTA	150	Interv. 1	A2	18,2	46.988.261	46.988.261	Interv. 1		-	46.988.261	
						Interv. 2			-		Interv. 2				
						Interv. 3			-		Interv. 3				
2	Gallinal - Tres bocas (T2)	UYPA0147	ALTA	Sin mención	150	Interv. 1	A2	3,6	9.294.381	9.294.381	Interv. 1		-	9.294.381	
						Interv. 2			-		Interv. 2				
						Interv. 3			-		Interv. 3				
3	Tramo 99.2	UYPA0022	ALTA	Sin mención	400	Interv. 1			-	-	Interv. 1	CA	15.000.000	15.000.000	15.000.000
						Interv. 2			-		Interv. 2				
						Interv. 3			-		Interv. 3				
4	Cañada del Pueblo (T54)	UYPA0199	ALTA	Sin mención	150	Interv. 1	A2	12,0	30.981.271	30.981.271	Interv. 1	CA	1.500.000	1.500.000	32.481.271
						Interv. 2			-		Interv. 2				
						Interv. 3			-		Interv. 3				
5	Piñera - Merinos (T69.2)	UYPARN02	ALTA	Sin mención	150	Interv. 1	A2	17,0	43.890.134	43.890.134	Interv. 1	CA	7.000.000	7.000.000	50.890.134
						Interv. 2			-		Interv. 2				
						Interv. 3			-		Interv. 3				
6	Meseta de Artigas	UYPA0214	ALTA		100	Interv. 1	A2	12,6	32.530.334	32.530.334	Interv. 1	CA	13.000.000	13.000.000	45.530.334
						Interv. 2			-		Interv. 2				
						Interv. 3			-		Interv. 3				
7	Cerro Chato - Tres Bocas (T5.4)	UYPA0162	ALTA	MEDIA	200	Interv. 1	A3	9,3	31.971.909	31.971.909	Interv. 1	CA	4.000.000	4.000.000	35.971.909
						Interv. 2			-		Interv. 2				
						Interv. 3			-		Interv. 3				
8	Merino-Morató (T69.3)	UYPARN04	Alta	Sin mención	100	Interv. 1	A2	22,1	57.057.174	57.057.174	Interv. 1	CA	10.000.000	10.000.000	67.057.174
						Interv. 2			-		Interv. 2				
						Interv. 3			-		Interv. 3				
9	Morató-Teatucura-Arbolito (T76-78)	UYPA0233	Media	Media	200	Interv. 1	A2	27,0	69.707.859	69.707.859	Interv. 1	CA	20.000.000	20.000.000	89.707.859
						Interv. 2			-		Interv. 2				
						Interv. 3			-		Interv. 3				
TOTAL									322.421.323			70.500.000	392.921.323		

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

PAYSANDÚ			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 \$
1	Guichón - Piñera - Beiso (T87)	46.988.261	46.988.261	-	-	-	-	46.988.261	-	46.988.261
2	Gallinal - Tres bocas (T2)	9.294.381	-	9.294.381	-	-	-	9.294.381	-	9.294.381
3	Tramo 99.2	15.000.000	-	15.000.000	-	-	-	15.000.000	-	15.000.000
4	Cañada del Pueblo (T54)	32.481.271	-	32.481.271	-	-	-	32.481.271	-	32.481.271
5	Piñera - Merinos (T69.2)	50.890.134	-	-	50.890.134	-	-	50.890.134	-	50.890.134
6	Meseta de Artigas	45.530.334	-	-	-	45.530.334	-	45.530.334	-	45.530.334
7	Cerro Chato - Tres Bocas (T5.4)	35.971.909	-	-	-	-	-	-	35.971.909	35.971.909
8	Merino-Morató (T69.3)	67.057.174	-	-	-	-	-	-	67.057.174	67.057.174
9	Morató-Teatucura-Arbolito (T76-78)	89.707.859	-	-	-	-	-	-	89.707.859	89.707.859
TOTAL			46.988.261	56.775.652	50.890.134	45.530.334	-	200.184.381	192.736.942	392.921.323

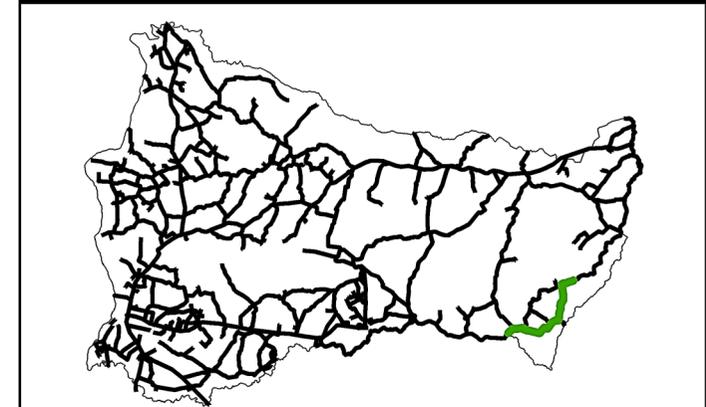
Morató-Teatucura-Arbolito



Categoría	Media
Prioridad en taller	Media
Longitud	27 km
Tramos que comprende	UYPA0233 - UYPA0028
Monto total (\$)	89.707.859
Ejecución estimada	Segundo quinquenio

Descripción	Monto (\$)
Reconstrucción de pavimento en TBD	69.707.859
Otros	20.000.000

Localización en el Departamento

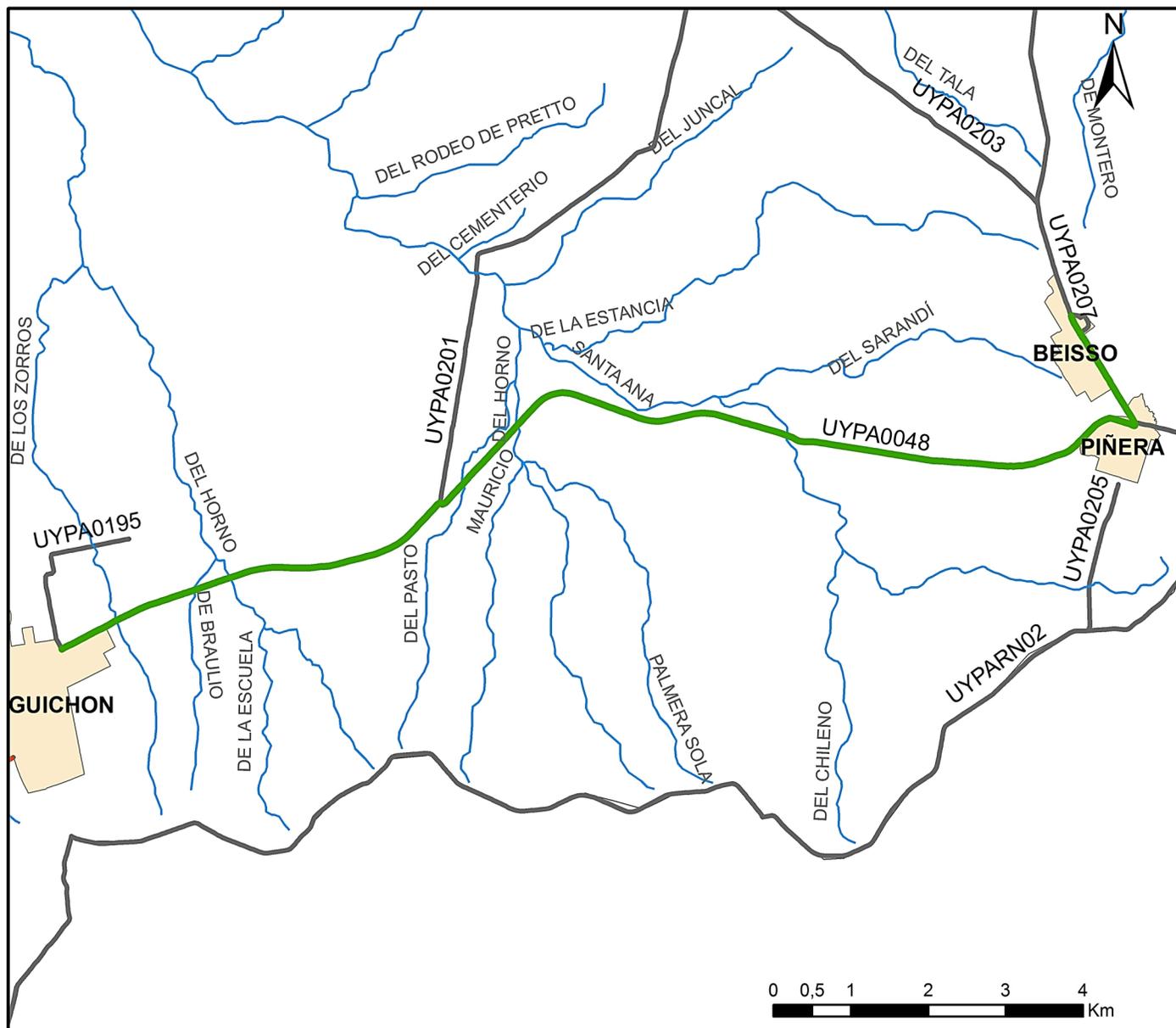


Fotos del camino

Referencias

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

Guichón - Piñeira - Beisso



Categoría	Alta
Prioridad en taller	Alta
Longitud	18,2 km
Tramos que comprende	UYPA0048
Monto total (\$)	46.988.261
Ejecución estimada	2018

Descripción	Monto (\$)
Reconstrucción de pavimento en TBD	46.988.261

Localización en el Departamento

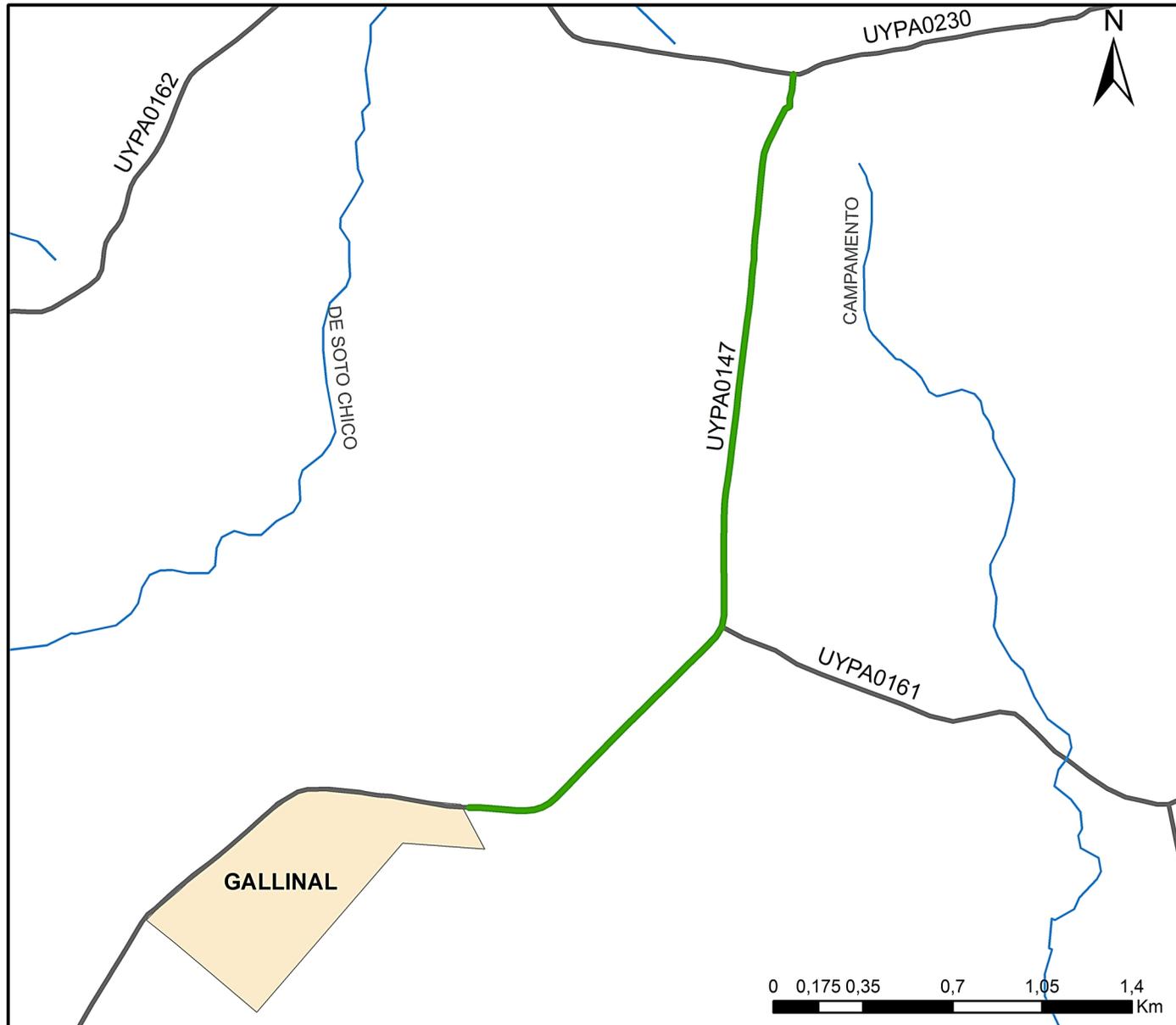


Fotos del camino

Referencias

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

Gallinal - 3 Bocas



Categoría	Alta
Prioridad en taller	No aplica
Longitud	3,6 km
Tramos que comprende	UYPA0147
Monto total (\$)	9.294.381
Ejecución estimada	2019

Descripción	Monto (\$)
Reconstrucción de pavimento en TBD	9.294.381

Localización en el Departamento

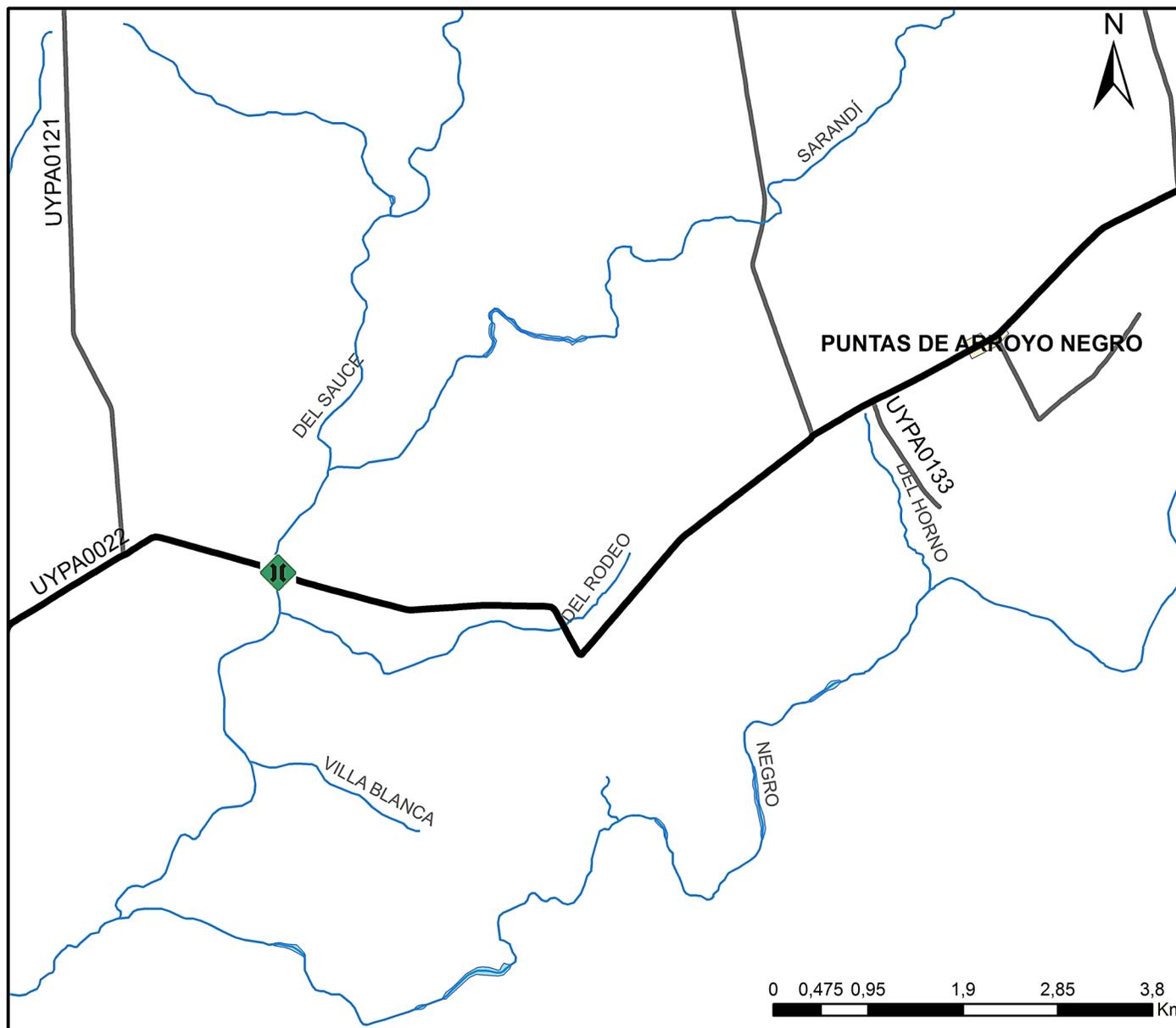


Fotos del camino

Referencias

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

Alcantarilla sobre arroyo Del Sauce



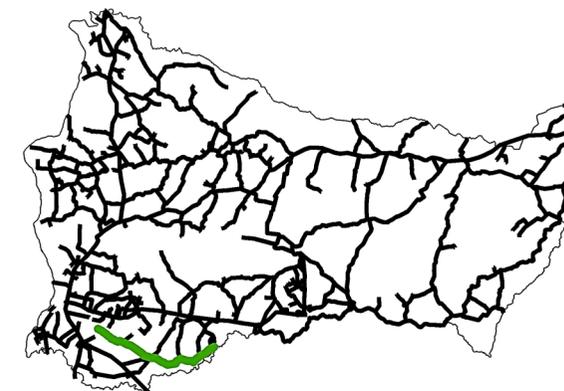
Referencias

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

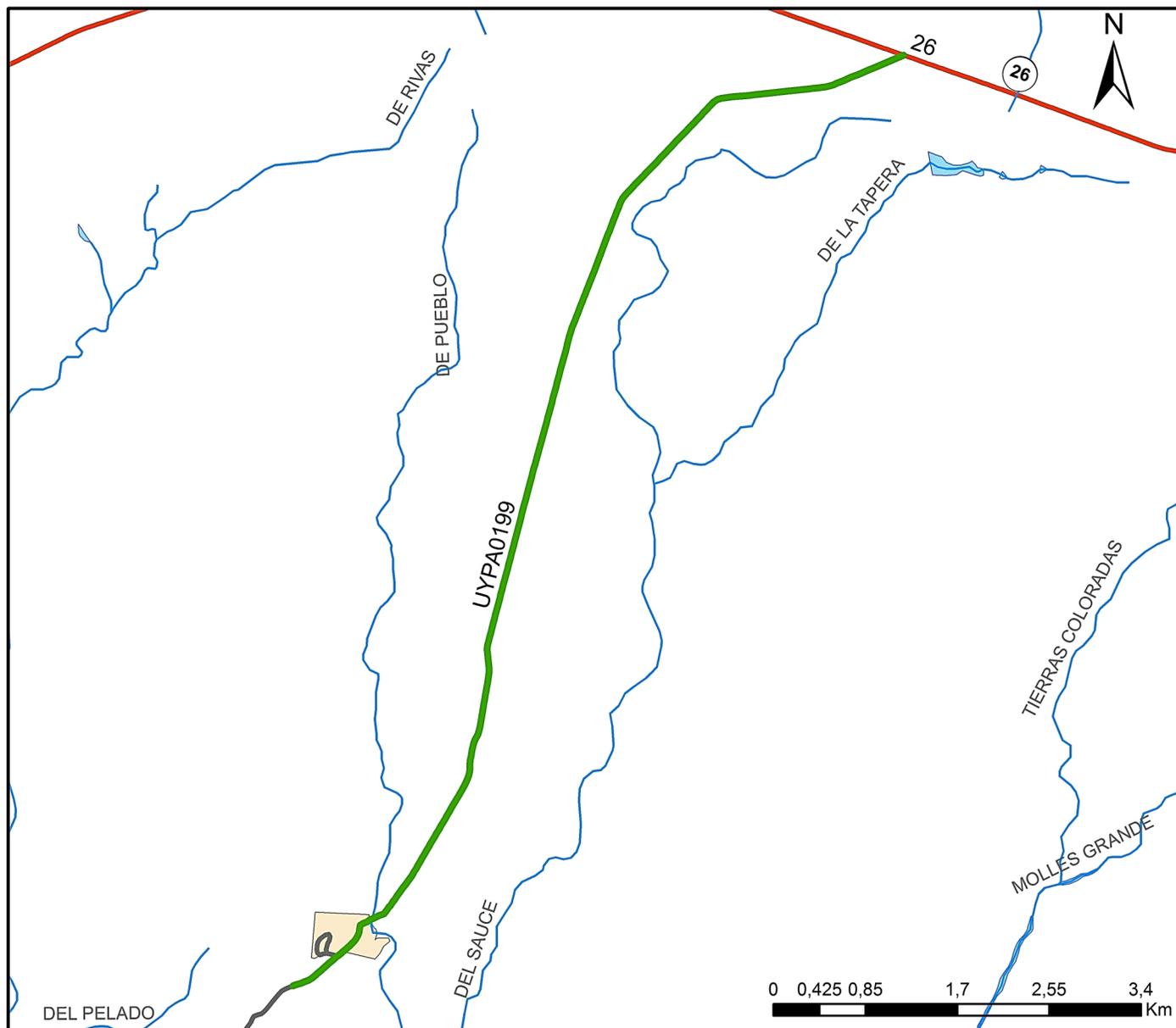
Categoría	Alta
Prioridad en taller	No aplica
Longitud	0
Tramos que comprende	UYPA0022
Monto total (\$)	15.000.000
Ejecución estimada	2019

Descripción	Monto (\$)
Construcción de alcantarilla tipo H sobre arroyo Del Sauce	15.000.000

Localización en el Departamento



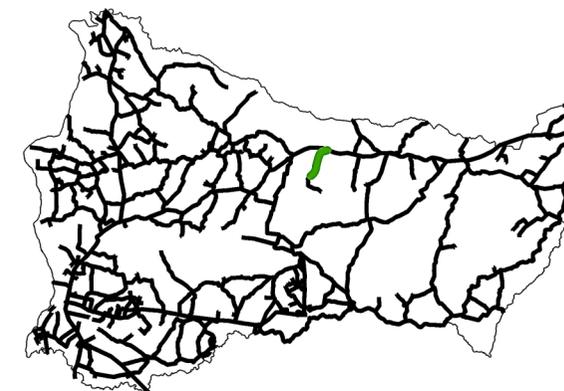
Fotos del camino



Categoría	Alta
Prioridad en taller	No aplica
Longitud	12 km
Tramos que comprende	UYPA0199
Monto total (\$)	32.481.271
Ejecución estimada	2019

Descripción	Monto (\$)
Reconstrucción de pavimento en TBD	30.981.271
Otros	1.500.000

Localización en el Departamento



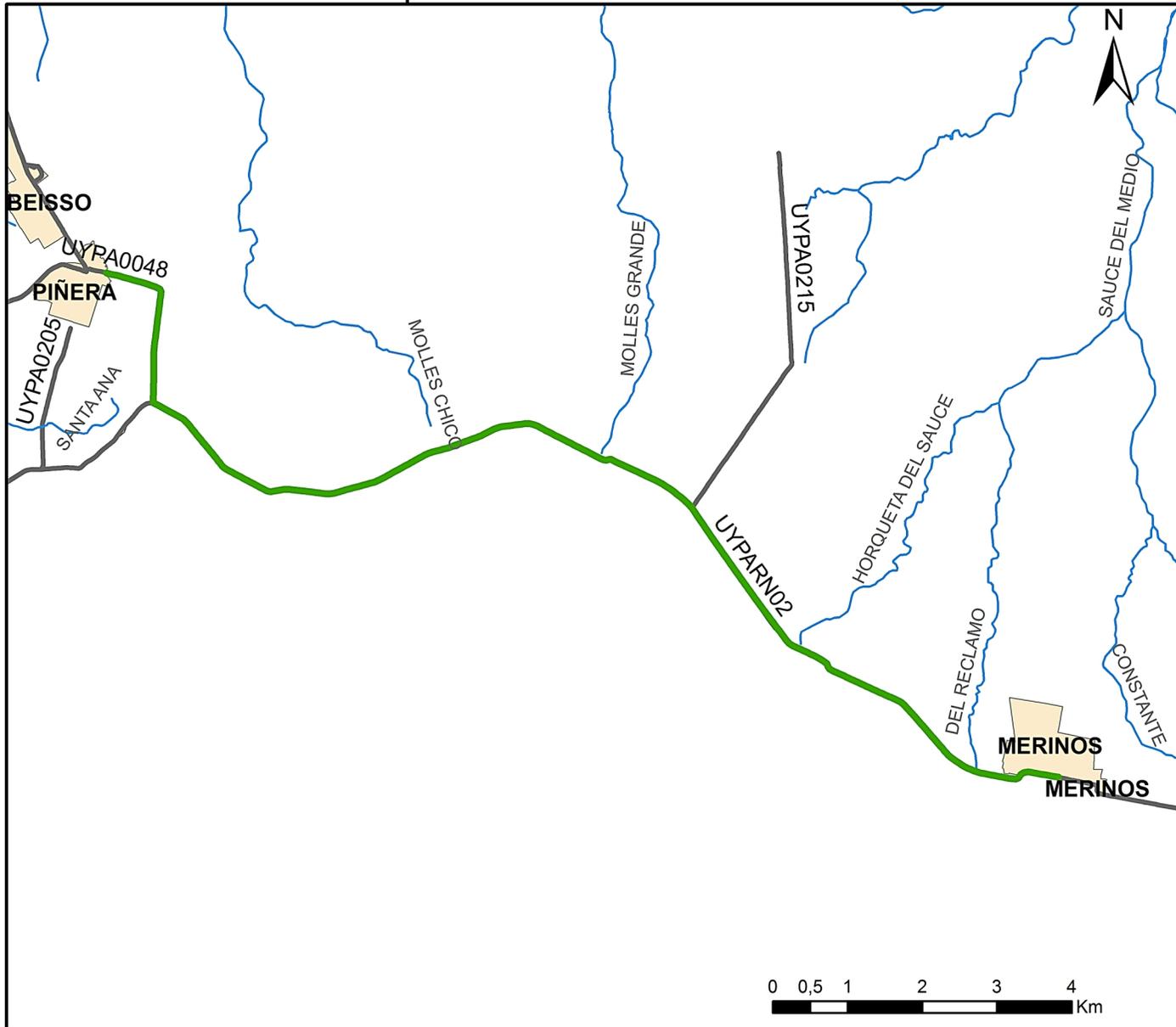
Fotos del camino

Referencias

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

Piñera a Merino

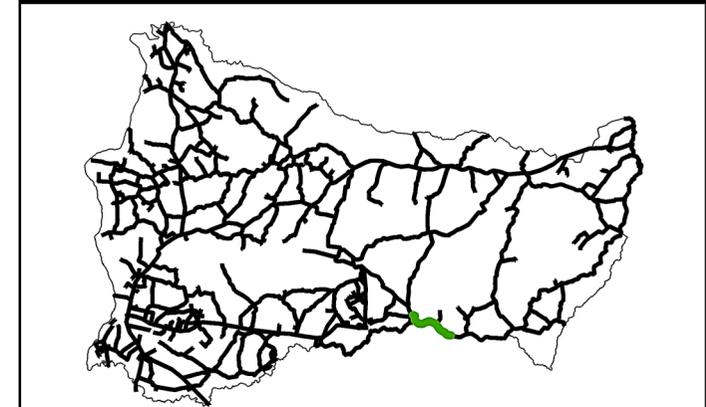
57°0'0"W



Categoría	Alta
Prioridad en taller	No aplica
Longitud	17 km
Tramos que comprende	UYPARN02
Monto total (\$)	50.890.134
Ejecución estimada	2020

Descripción	Monto (\$)
Reconstrucción de pavimento en TBD	43.890.134
Otros	7.000.000

Localización en el Departamento



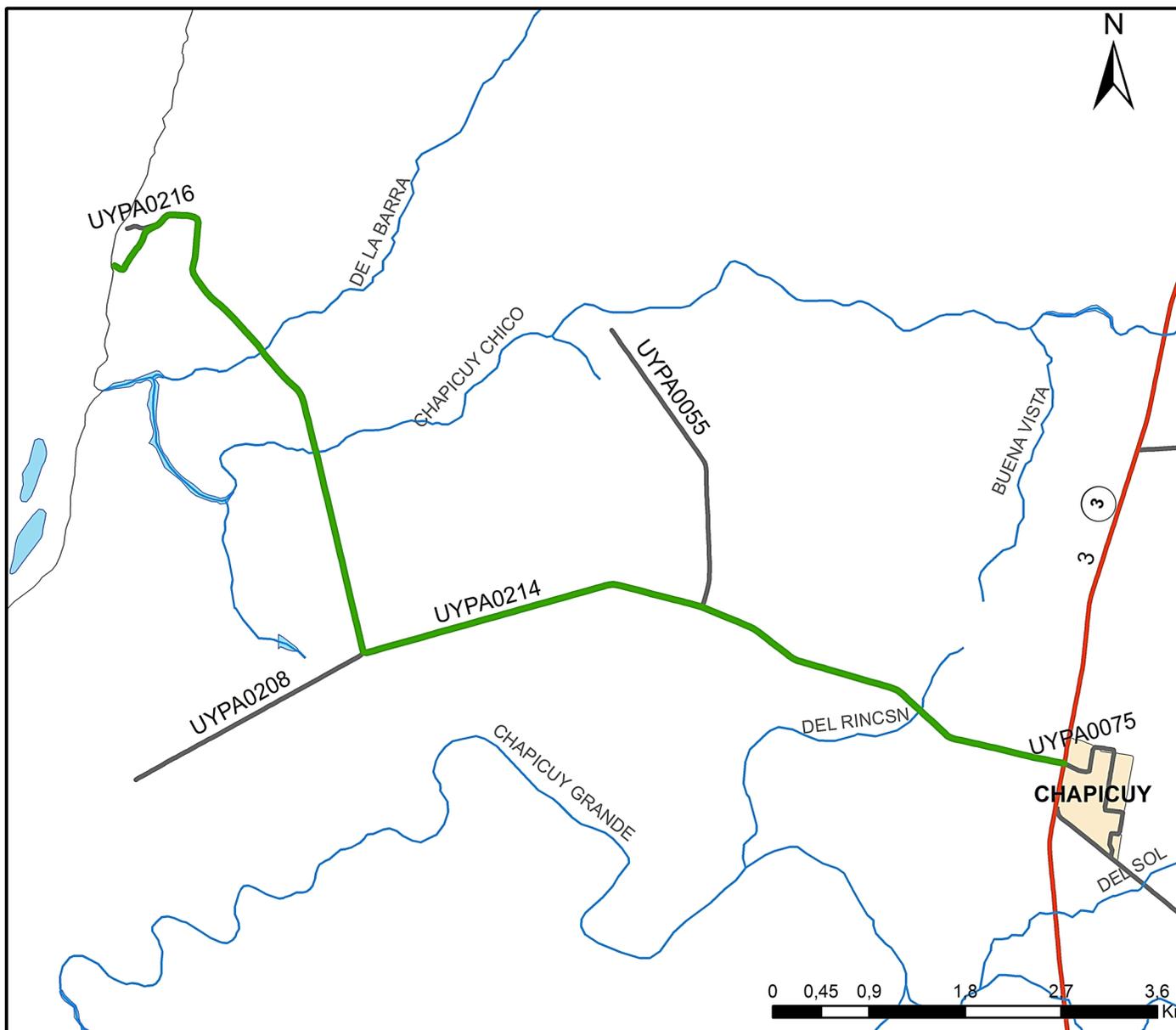
Fotos del camino

Referencias

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

Fuente: Google Street View. Año 2018

Meseta de Artigas



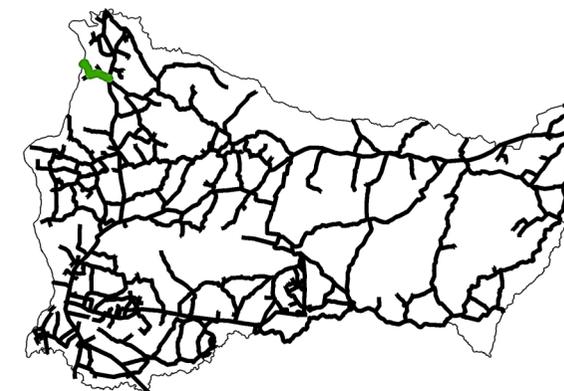
Referencias

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

Categoría	Alta
Prioridad en taller	No aplica
Longitud	12,6 km
Tramos que comprende	UYPA0214
Monto total (\$)	45.530.334
Ejecución estimada	2021

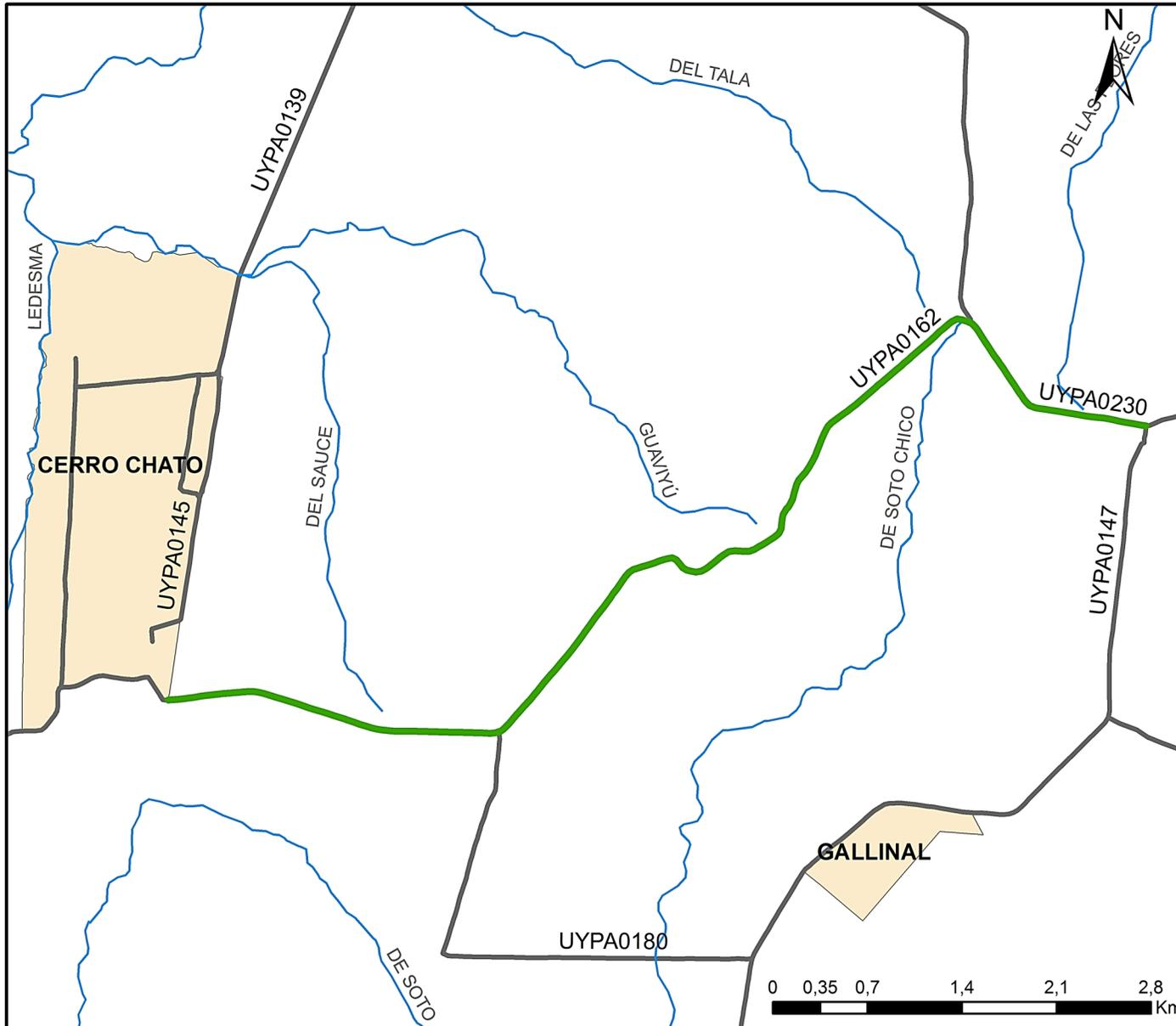
Descripción	Monto (\$)
Reconstrucción de pavimento en TBD	32.530.334
Otros	13.000.000

Localización en el Departamento



Fotos del camino

Cerro Chato a Tres Bocas



Referencias

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

Categoría	Alta
Prioridad en taller	Media
Longitud	9,3 km
Tramos que comprende	UYPA0162 - UYPA0230
Monto total (\$)	35.971.909
Ejecución estimada	Segundo quinquenio
Descripción	Monto (\$)
Reconstrucción de pavimento en TBD con base cementada	31.971.909
Otros	4.000.000

Localización en el Departamento



Fotos del camino

