



# CAMINOS QUE CONECTAN

*Un programa nacional de apoyo a la caminería departamental*

## PROGRAMA VIAL DEPARTAMENTAL SORIANO

## 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***

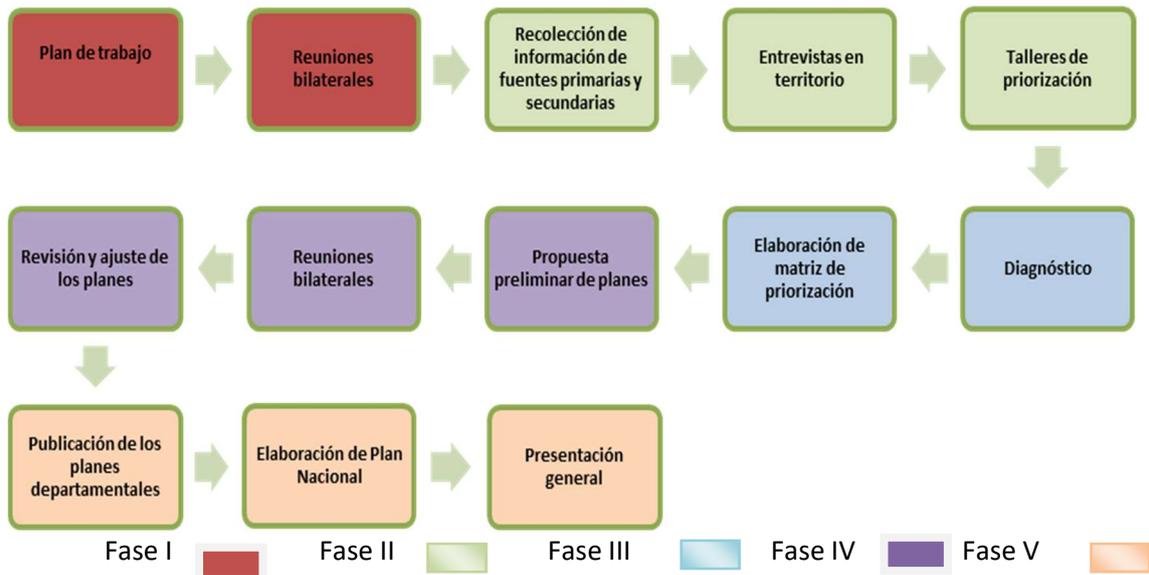
El enfoque que orienta este programa es participativo, se implementa a través de diferentes instancias que tienen como objetivo recibir los aportes y lograr el involucramiento de actores relevantes del sector público, privado y de la sociedad civil. Esto comprende una serie de herramientas tendientes 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.<sup>1</sup>

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **1.3.3.1 Estrategias de intervención**

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

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

a. **Mantenimiento ordinario:** conjunto de tareas destinadas a la conservación permanente de pavimentos, infraestructuras de drenaje, señalización y faja pública, con el fin de mantener las condiciones óptimas para la transitabilidad de la vía.

b. **Mantenimiento extraordinario:** actividades de conservación destinadas principalmente a recuperar deterioros de la capa de rodadura ocasionados por el tránsito y por fenómenos climáticos. Incluye la construcción de algunas obras menores de drenaje y de protección, faltantes en la vía.

c. **Rehabilitación:** actividades que tienen por objeto reconstruir o recuperar las condiciones iniciales de la vía, de manera que se cumplan las especificaciones técnicas con las que fue diseñada. Incluye reconstrucción de obras de drenaje, recuperación de capas de rodadura, reconstrucción de pavimentos entre otras.

d. **Mejoramiento:** consiste en el cambio de especificaciones y dimensiones de la vía o infraestructuras de drenaje, que permitan una adecuación a los niveles de servicio requeridos por el tránsito actual y proyectado. Como ser ampliaciones de calzada, rectificaciones de trazado, construcción de obras de drenaje, construcción de estructuras de pavimento superior, estabilización de pavimentos granulares, tratamientos superficiales.

e. **Obras nuevas:** construcción de infraestructuras no existentes, en particular apertura de nuevos caminos y construcción de obras de arte.

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

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

Una vez establecido para cada alternativa la mínima estructura de pavimento, que es capaz de soportar una cierta cantidad de ejes equivalentes, y definidos los costos de inversión y mantenimiento, se simulan diferentes escenarios de tránsitos y se calculan

---

<sup>2</sup> Ver Anexo técnico.

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

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

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

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

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

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

### 1.3.4 Política de asignaciones de recursos económicos

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

Tabla 1.3.d Fuentes de financiamiento de vialidad rural

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

Los montos específicos para cada departamento se exponen más adelante.

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

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

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

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

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

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

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

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

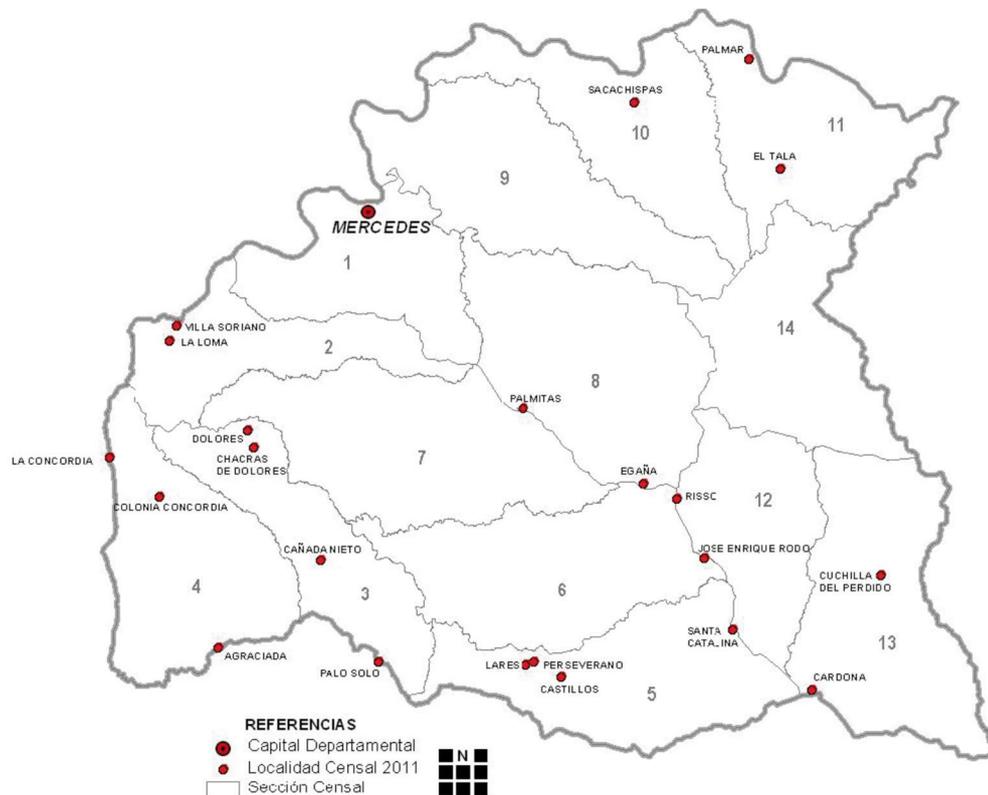
## 2.16 Soriano

### 2.16.1 Caracterización general

#### 2.16.1.1 Caracterización demográfica

El departamento de Soriano se ubica en el litoral oeste del país, limitando al norte con el departamento de Río Negro, al este con el de Flores, y al sur con el departamento de Colonia. Según el censo de año 2011 Soriano cuenta con una población de 82.594 habitantes, de los cuales 49,5% son hombres y 50,5% mujeres. El 92% de la población es urbana, y el 8%, rural.

Mapa 2.16.a: Secciones censales de Soriano



Fuente: INE-MIDES-UNPFA (2016)

Por secciones censales, se observa que entre la 1 (Mercedes y alrededores) y la 3 (Dolores y otras localidades y entornos), concentran el 77.3% de los habitantes del departamento. De las restantes 12 secciones, solamente tres superan las 2000 personas (13, 8 y 6). Tan solo cuatro de las mismas tienen tasas de crecimiento positivas, en el período (1996-2011), apenas por encima del 0.08 departamental. Particularmente se destacan por sus tasas negativas, las secciones 9, 11 y 14, las tres con población menor a 600 habitantes, esencialmente rurales.

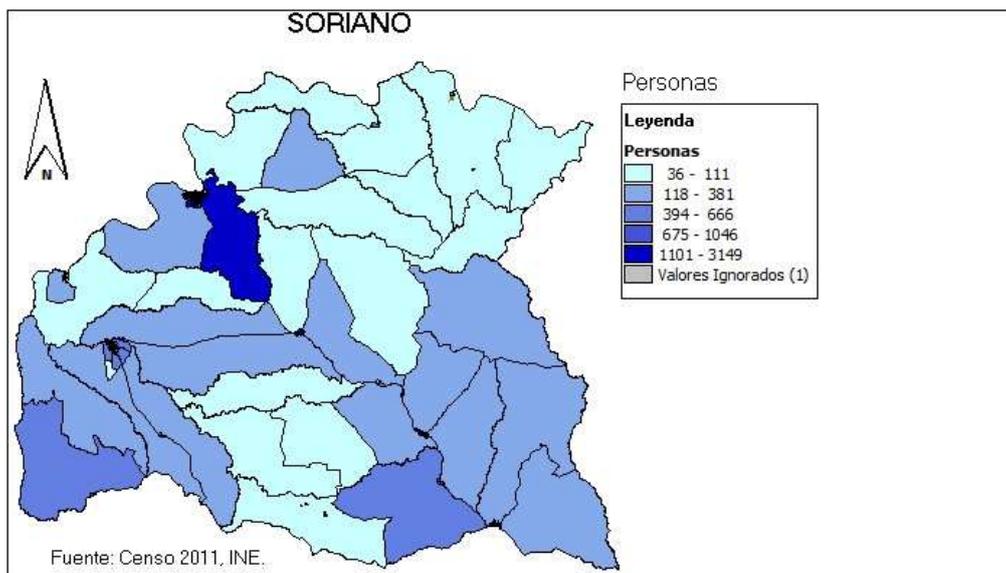
**Tabla 2.16.a: Población por secciones censales de Soriano y tasa anual de crecimiento**

	Población en hogares particulares	Tasa media anual de crecimiento 1996-2011
<b>Total departamental</b>	<b>81928</b>	<b>0,08</b>
Sección Censal 1	43167	0,37
Sección Censal 2	1393	-0,45
Sección Censal 3	20169	0,52
Sección Censal 4	1330	-2,10
Sección Censal 5	1988	0,21
Sección Censal 6	2016	-0,02
Sección Censal 7	1205	-2,37
Sección Censal 8	2413	0,26
Sección Censal 9	290	-3,43
Sección Censal 10	686	-2,03
Sección Censal 11	581	-3,72
Sección Censal 12	1390	-1,26
Sección Censal 13	5099	-0,68
Sección Censal 14	201	-3,16

**Fuente: INE-MIDES-UNPFA (2016)**

Si observamos por segmentos censales. Vemos que los menos poblados están ubicados al norte del departamento (secciones 9,10 y 11), y al sur en la sección 6 y 5, que tienen escasa población urbana, y tasas negativas de crecimiento, preferentemente. En todos los casos esos segmentos, apenas superan los cien habitantes en los más poblados.

**Mapa 2.16.b: Población por segmentos censales de Soriano**



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

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

**Tabla 2.16.b: Población por sexo y tramos de edad de Soriano según localidades censales**

	Hombres 0 a 14 años	Mujeres 0 a 14 años	Hombres 15 a 64 años	Mujeres 15 a 64 años	Hombres 65 años y más	Mujeres 65 años y más
<b>Localidades censales</b>						
Agraciada	41	42	115	114	33	49
Cañada Nieto	54	46	139	121	37	33
Cardona	462	454	1362	1413	361	548
Castillos	30	22	43	45	2	9
Dolores (agrupamiento)	2269	2191	6063	6058	1083	1471
<i>Dolores</i>	1992	1932	5425	5448	989	1388
<i>Chacras de Dolores</i>	277	259	638	610	94	83
Dolores	1992	1932	5425	5448	989	1388
Egaña	119	95	236	223	58	52
El Tala	12	13	21	21	4	2
José Enrique Rodó	237	228	631	684	152	188
La Concordia	8	10	23	23	5	5
Lares	19	19	33	28	6	6
Mercedes	5228	5054	12559	13138	2436	3408
Palmar	44	47	139	132	11	8
Palmitas	257	276	671	616	142	161
Palo Solo	17	16	62	52	10	13
Perseverano	13	20	47	46	4	1
Risso	58	48	188	174	46	43
Sacachispas	84	69	126	126	29	22
Santa Catalina	91	102	320	311	79	95
Villa Soriano (agrupamiento)	151	135	402	367	82	105
<i>Villa Soriano</i>	138	128	359	337	68	94
<i>La Loma</i>	13	7	43	30	14	11
<b>Localidades menores</b>	18	5	26	30	0	0
Rural	751	724	2441	1841	519	336

Fuente: INE-MIDES-UNPFA (2016)

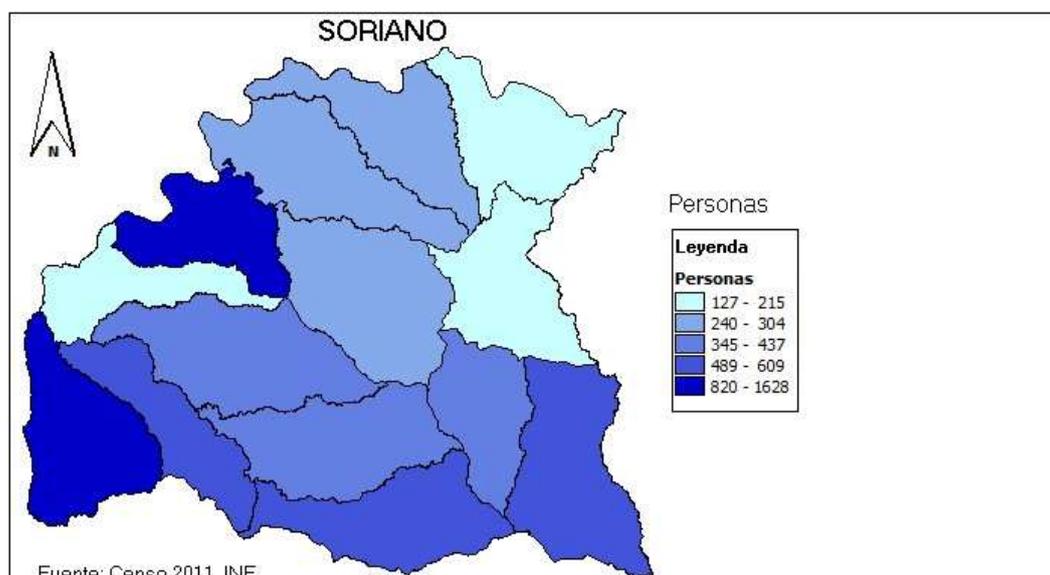
**Tabla 2.16.c: Población por sexo y tramos de edad de Soriano según sección censal y área rural**

	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
<b>Total departamental</b>	<b>9963</b>	<b>9616</b>	<b>25647</b>	<b>25563</b>	<b>5099</b>	<b>6555</b>
Sección Censal 1	5429	5257	13120	13586	2563	3496
Sección Censal 2	163	148	460	412	95	115
Sección Censal 3	2393	2303	6447	6378	1168	1535
Sección Censal 4	143	119	471	387	108	103
Sección Censal 5	208	232	650	610	146	154
Sección Censal 6	234	224	656	624	140	138
Sección Censal 7	127	127	427	373	82	71
Sección Censal 8	341	332	760	672	168	167
Sección Censal 9	38	37	115	81	14	5
Sección Censal 10	118	100	207	201	44	26
Sección Censal 11	78	79	211	180	21	12
Sección Censal 12	138	125	434	419	129	145
Sección Censal 13	528	512	1586	1588	410	585

Fuente: INE-MIDES-UNPFA (2016)

A nivel de la población rural se observa que la ocupación del territorio es hacia el oeste y el sur, siendo el norte y el este donde están las secciones con menos población rural.

**Mapa 2.16.c: Población por secciones censales de área rural de Soriano**

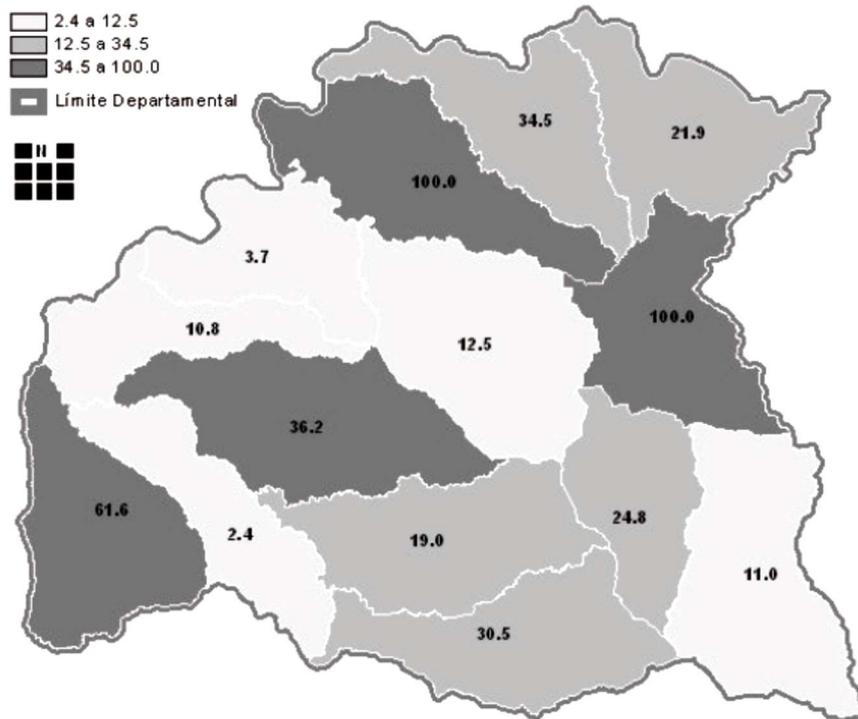


Fuente: Elaboración propia en base a datos de INE (2011)

A su vez, estas últimas son las que concentran un mayor porcentaje de población rural en relación al total de la sección. En las secciones 9 y 14 el 100% de la población tiene este atributo. Las otras secciones donde al menos la tercera parte de la población

reviste esta condición, son las 4,7, y 10. En los dos últimos casos el total de población rural no supera las 437 personas.

**Mapa 2.16.d: Porcentaje de población rural por secciones censales de área rural de Soriano**



Fuente: INE-MIDES-UNPFA (2016)

Si miramos la evolución de la tasa de crecimiento de la población, tomando los censos de 1963, 1975, 1985, 1996, 2004 y 2011, vemos que, exceptuando el período intercensal 1996-2004 (en el que duplica el crecimiento con respecto a la media nacional), la media departamental se ubica por debajo la del país. Esta diferencia llega a su valor más alto en el período intercensal de 1975-1985 (0,70 de diferencia).

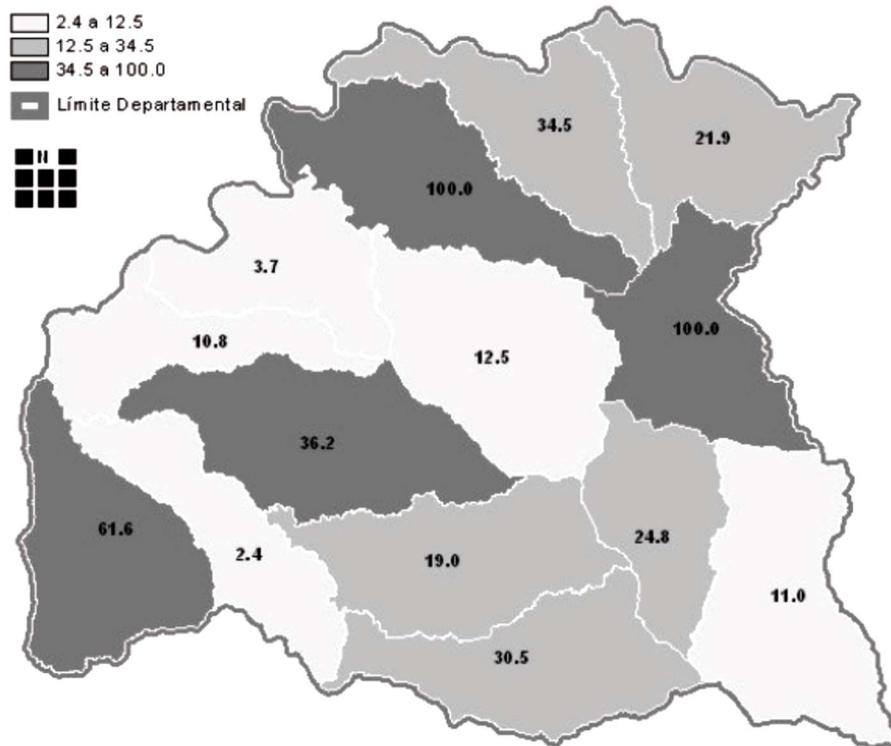
La evolución de la población del departamento muestra tasas negativas o cercanas a cero entre los diversos períodos inter censales, lo que permite anticipar un escenario de crecimiento por debajo del promedio del país para las próximas décadas. La tasa de crecimiento de la población muestra comportamiento negativo en el departamento de Soriano (-0,32), significativamente inferior al resto del país (0,19).

**Tabla 2.16.d: Tasa de crecimiento de la población (por cien) en períodos intercensales (1975 – 2011) del departamento de Soriano y total del país**

Departamento	1963-1975	1975-1985	1985-1996	1996-2004	2004-2011
Total país	0,62	0,56	0,64	0,32	0,19
Soriano	0,30	-0,14	0,25	0,44	-0,32

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

Mapa 2.16.e: Tasa media anual de crecimiento intercensal (1996-2011) según sección censal,



Fuente: INE- MIDES- UNFPA (2016)

### 2.16.1.2 Caracterización social

En términos de pobreza medida por ingresos, el porcentaje de 3.85% de los hogares estaba en situación de pobreza en 2017 en el departamento de Soriano, cifra notoriamente inferior al 5.24% del total país.

Tabla 2.16.e: Evolución de la pobreza medida por ingresos, Soriano y total del país.

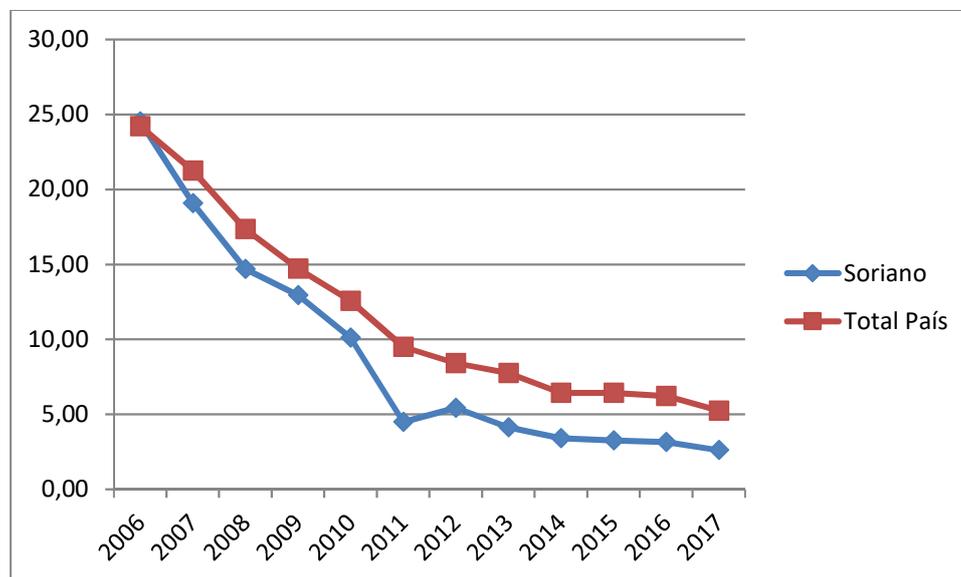
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Soriano</b>	24,53	19,07	14,69	12,95	10,12	4,50	5,42	4,14	3,41	3,25	3,15	2,61
<b>Total País</b>	24,22	21,25	17,35	14,71	12,56	9,49	8,41	7,75	6,44	6,43	6,22	5,24

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 Soriano, la reducción de la pobreza medida por ingresos de los hogares ha sido consistente. Sin embargo,

partiendo de valores similares en 2006, para 2007 el promedio de Soriano era más de dos puntos inferior al nacional.

**Gráfico 2.16.a: Evolución de la pobreza medida por ingresos en Soriano 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 0.33 Soriano 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 2.10.f: Índice de Gini, Soriano y total del país 2006-2013**

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Soriano</b>	0,42	0,42	0,42	0,41	0,40	0,37	0,34	0,33
<b>Total País</b>	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)**

En cuanto a las personas en hogares en situación de pobreza según tramos de edad, Soriano presenta algunas diferencias claras con respecto al total país en casi todos los tramos etarios.

En el primer tramo, de 0 a 14 años, el porcentaje país casi duplica el del departamento. En el primer caso es de 10,2 y en el segundo de 18,1. En el tramo de 15 a 24 años la diferencia es de 7,7 para Soriano y de 12,8 para el país. En cuanto al tramo de 25 a 44 años se reitera esta diferencia, siendo para Soriano un 5,3 % y un 4,9% para el total

país. Finalmente, en el tramo etaria de 65 años y más, Soriano tiene un 0,1% de personas en hogares en situación de pobreza, frente a un 1,9% del país.

Si consideramos las pobreza por insatisfacción de necesidades básicas, podemos ver que el 34.6% tiene alguna NBI, y 6.8% tiene tres o más. Por secciones censales, nueve de ellas se encuentran por debajo del promedio departamental en el primero de los indicadores, destacándose la 11 –Palmar- y la 12 –Rodó- (en ellas menos de uno de cada cuatro hogares está en esas situación).

En el segundo de los indicadores, el promedio de 6.8% es superado solamente en cuatro secciones, 2, 3, 5 y 10 (Villa Soriano, Dolores, Santa Catalina y otras localidades, Sacachispas, respectivamente).

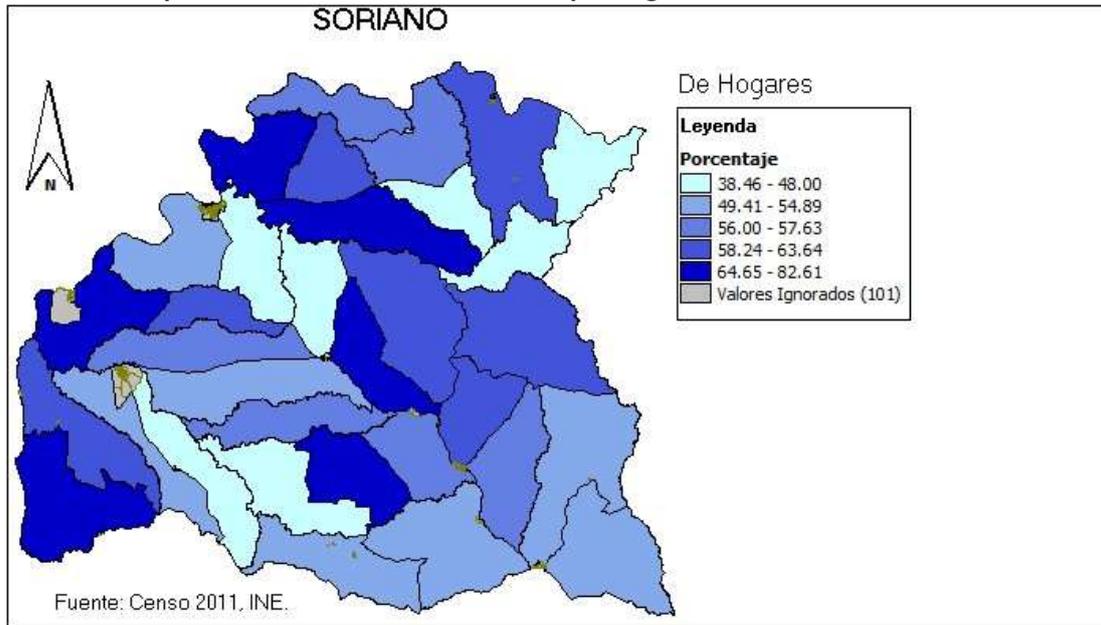
Observando los segmentos censales, vemos que el porcentaje de hogares sin NBI en el medio rural están claramente por debajo del promedio de este ámbito (tonos más claros en el mapa siguiente) en el noreste del departamento (secciones 11, 14 y 9), al este de Mercedes (secciones 1 y 8) y al sur (secciones 3 y 6).

**Gráfico 2.16.g: Porcentaje de hogares por cantidad de NBI**

	% hogares con al menos una NBI	% hogares con 3 o más NBI
<b>Total departamental</b>	<b>34,6</b>	<b>6,8</b>
Sección Censal 1	34,4	6,0
Sección Censal 2	48,5	15,6
Sección Censal 3	37,7	9,2
Sección Censal 4	32,7	6,7
Sección Censal 5	38,2	12,4
Sección Censal 6	26,6	4,9
Sección Censal 7	27,5	4,3
Sección Censal 8	37,8	4,5
Sección Censal 9	26,8	1,0
Sección Censal 10	41,9	12,0
Sección Censal 11	24,6	2,1
Sección Censal 12	23,0	3,8
Sección Censal 13	27,8	4,0
Sección Censal 14	39,2	5,4
Rural	44,2	13,3

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

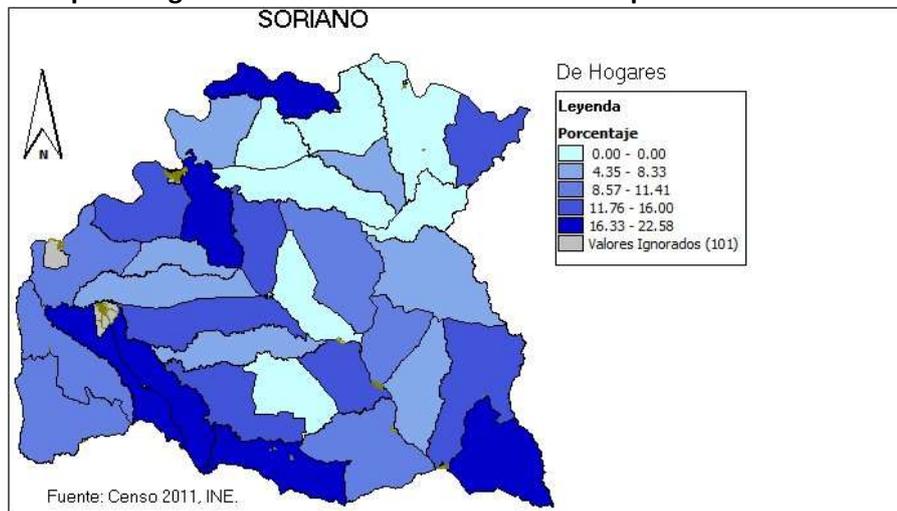
**Mapa 2.16.f: Población rural sin NBI por segmentos censales**



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

En cambio los hogares rurales con al menos 3 NBI se distribuyen preferentemente en el norte (sección censal 10), centro (sección 1) y en algunos al sur de las secciones 3, 5 y 13. En ellos superan el promedio de la población rural de 13.3% (tonos más oscuros en el mapa siguiente).

**Mapa 2.16.g: Población rural con al menos 3 NBI por secciones censales**



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

Para analizar el nivel educativo de la población del departamento se tomarán los indicadores siguientes.

Tabla 2.16.h: Principales indicadores de educación según sección censal, Soriano

	Tasa analfabetismo (personas de 15 años y más)	Promedio de años de educación (personas de 25 años y más)	Promedio de años de educación (personas de 25 a 29 años)	% personas de 15 años y más con al menos Primaria completa	% personas de 18 años y más con al menos Ciclo Básico completo
<b>Total departamental</b>	<b>2,2</b>	<b>8,2</b>	<b>9,4</b>	<b>84,7</b>	<b>47,6</b>
Sección Censal 1	1,9	8,7	9,7	86,9	53,2
Sección Censal 2	4,0	6,8	8,0	77,5	37,0
Sección Censal 3	2,8	7,9	9,2	83,2	44,6
Sección Censal 4	1,2	7,3	9,3	82,6	36,4
Sección Censal 5	3,0	6,7	8,5	78,9	29,8
Sección Censal 6	2,4	7,3	9,0	81,2	38,7
Sección Censal 7	2,2	7,4	8,9	83,0	39,9
Sección Censal 8	3,1	6,5	7,8	79,4	26,7
Sección Censal 9	1,5	7,1	7,3	82,5	30,3
Sección Censal 10	2,3	6,1	7,4	74,7	20,3
Sección Censal 11	0,5	8,4	9,6	91,3	49,4
Sección Censal 12	2,0	7,2	9,3	79,4	37,8
Sección Censal 13	1,3	8,2	9,9	83,5	48,5
Sección Censal 14	3,0	6,8	7,2	85,6	23,8

Fuente: INE- MIDES- UNFPA (2016)

Tasa de analfabetismo en personas de 15 años o más: este indicador muestra el porcentaje de personas de 15 años y más que declara no saber leer ni escribir. En el caso de Soriano, el promedio departamental es de 2,2. y las secciones censales, 1, 4, 9, 11 y 13 registran valores por debajo del mismo. El valor más alto es el de la sección 2, 4% (Villa Soriano. La Loma y entorno rural). En el medio rural de todo el departamento la tasa es de 2.5%. A nivel de localidades el porcentaje más alto se verifica en Lares (11%).

Promedio de años de educación en personas de 25 años y más: el promedio departamental de años en el departamento es de 8.2 años, inferior en el medio rural (7.2) y en todas las secciones censales menos la 1,11 y 13. El menor valor se registra en la sección 10 (Sacachispas, 6.1) y a nivel de localidades en Lares (4.5).

Personas con 15 años y más con al menos Primaria completa: El 84,7% de las personas de Soriano con 15 años y más tienen al menos primaria completa. Ese valor es superado solo en la 1, 11 y 14. El menor de los promedios está en la 10 nuevamente (74.7%). En el medio rural el porcentaje es 81.1, y a nivel de localidades el menor valor se da en Lares (56.2%, despegado de las demás poblaciones).

Personas de 18 años o más con al menos Ciclo Básico completo: En el departamento de Soriano un 47,6 % de quienes tienen 18 años o más, tienen al menos Ciclo Básico

completo. La variabilidad intradepartamental es mucho más notoria en este indicador. Los valores oscilan entre 20.3% (sección 10) y 53.2 (sección 1). Solamente ésta y la 11 registran valores por encima de la media departamental. En el medio rural el promedio es 32.7% y en las localidades el menor valor se observa en Lares (7.9%).

**Tabla 2.16.i: Principales indicadores de educación según localidad censal y área rural, Soriano**

	Tasa analfabetismo (personas de 15 años y más)	Promedio de años de educación (personas de 25 años y más)	Promedio de años de educación (personas de 25 a 29 años)	% personas de 15 años y más con al menos Primaria completa	% personas de 18 años y más con al menos Ciclo Básico completo
<b>Localidades censales</b>					
Agraciada	1,0	7,2	9,2	80,1	40,3
Cañada Nieto	2,4	6,4	8,0	75,2	25,9
Cardona	1,3	8,3	10,1	84,2	51,1
Castillos	3,0	5,3	5,7	72,7	5,4
Dolores (agrupamiento)	2,8	7,9	9,2	83,4	45,6
<i>Dolores</i>	2,6	8,1	9,3	83,8	46,9
<i>Chacras de Dolores</i>	4,8	6,8	8,3	79,0	32,8
Egaña	3,5	6,2	7,3	81,9	21,6
El Tala	0,0	5,7	6,7	87,5	0,0
José Enrique Rodó	2,1	7,5	9,1	81,5	42,9
La Concordia	5,4	7,4	9,0	85,7	34,0
Lares	11,0	4,5	6,0	56,2	7,9
Mercedes	1,9	8,7	9,7	87,2	53,7
Palmar	0,7	9,4	9,6	95,2	65,5
Palmitas	2,5	6,8	8,5	78,9	34,2
Palo Solo	3,6	7,0	8,9	80,3	28,2
Perseverano	5,1	6,0	6,8	85,7	17,9
Risso	2,4	6,7	9,3	78,9	31,8
Sacachispas	2,6	5,4	7,2	70,0	17,2
Santa Catalina	2,3	6,9	9,0	81,6	35,2
Villa Soriano (agrupamiento)	4,0	6,8	7,8	77,3	36,8
<i>Villa Soriano</i>	4,3	6,7	7,8	77,6	37,4
<i>La Loma</i>	1,0	6,9	8,6	74,5	31,9
Localidades menores	1,8	7,1	8,7	89,3	36,0
Rural	2,5	7,2	8,5	81,1	32,7

Fuente: INE- MIDES- UNFPA (2016)

La casi totalidad de los establecimientos educativos de nivel primario del departamento son públicos (97%). Igual panorama se observa en secundaria.

**Tabla 2.16.j: Centros educativos del departamento por niveles y tipo de administración (Soriano/total país, 2010)**

Departamento	PRIMARIA PÚBLICA			PRIMARIA PRIVADA		
	Establecimientos	Maestros	Alumnos	Establecimientos	Maestros	Alumnos
<b>Total país 2010</b>	2067	14730	279445	339	4658	51103
<b>Soriano 2010</b>	101	510	8724	3	48	467

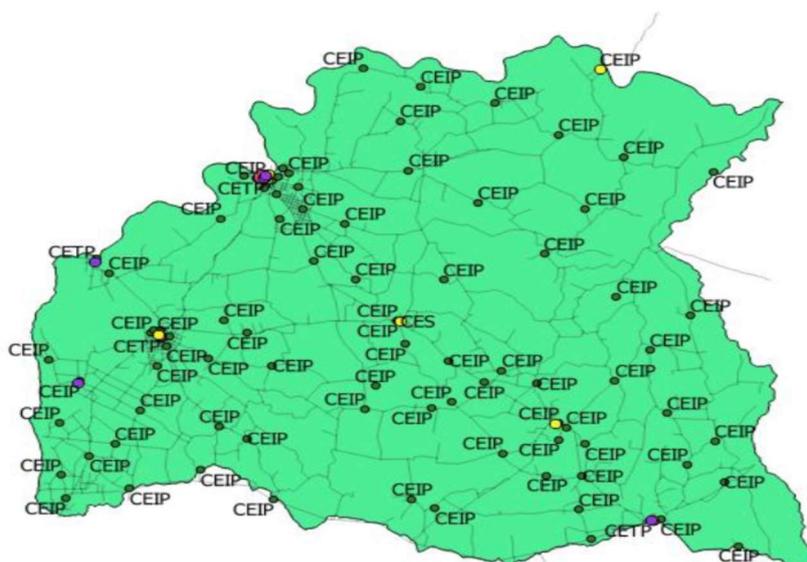
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de INE (2014)

**Tabla 2.16.k: Establecimientos de enseñanza secundaria según niveles y tipo de administración (Soriano/Total país, 2010)**

Nivel/tipo adm.	Soriano			Total país	
	Público	Privado	Total	Público	Privado
Ciclo Básico	3	0	3	115	21
Ciclo Básico y Bachillerato	8	1	9	207	161
Bachillerato	2	0	2	77	9
<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>1</b>	<b>14</b>	<b>399</b>	<b>191</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE (2014)

**Mapa 2.16.h: Localización de centros educativos del departamento**



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

El departamento de Soriano cuenta con una amplia red de centros de salud tanto públicos como privados. La siguiente tabla muestra los servicios de salud presentes en el departamento.

**Tabla 2.16.I: Prestadores públicos y privados del departamento de Soriano**

Prestadores Públicos	Prestadores Privados
<b>ASSE</b>	<b>CAMS IAMPP</b>
<b>Mercedes</b>	<b>Mercedes</b>
HOSPITAL DEPTAL DE SORIANO ZOILO A. CHELLE- Florencio Sánchez 214	SANATORIO - Eduardo Víctor Haedo 381
POLICLÍNICA GOTA DE LECHE- Ferreira 1137	CAMS-IAMPP - Manuel De Castro y Careaga 736
POLICLINICA TÚNEL- Varela 830	CAMS-IAMPP - Manuel De Castro y Careaga 762
POLICLÍNICA "BARRIO 33"- Colman 586	CAMS-IAMPP - Florencio Sánchez 623
POLICLINICA VILLA SORIANO - Florida esq Cabildo	CAMS-IAMPP - 18 de julio 838
<b>Dolores</b>	<b>Cardona</b>
HOSPITAL "ALEJANDRO C. BARDIER" - Puig esq Cheveste	SANATORIO CARDONA- Bulevar Cardona 1273
<b>Cardona</b>	<b>Dolores</b>
CENTRO AUXILIAR DE CARDONA - Rogelio Sosa esq Melchor Pacheco	SANATORIO DOLORES- Puig 1480
<b>José Enrique Rodó</b>	CAMS-IAMPP- Rodó 1505
POLICLÍNICA "LUIS H. PERRONE"- Ruta 2 Km 208	
	POLICLINICA VILLA JOSE ENRIQUE RODO - 25 de Agosto esq Ruta 2
POLICLÍNICA AGRACIADA - Gral Artigas esq Rivera	POLICLINICA AGRACIADA- Gral Artigas esq Rivera
POLICLINICA EL TALA - Salón Comunal MEVIR, 2,5 Km de Ruta 14 Km 65	POLICLÍNICA CAÑADA NIETO- Ruta 96 esq Inmigrantes Valdenses
POLICLINICA PALMAR - Avenida Brasil esq Colombia	POLICLINICA PALMAR - Avenida Brasil esq Colombia
POLICLÍNICA PALMITAS - Vicente Orcoyen esq Jauregui	POLICLINICA PALMITAS - Vicente Orcoyen esq Jauregui
POLICLÍNICA RISSO - N°3 esq N°8	<b>CIRCULO CATÓLICO</b>
POLICLINICA SANTA CATALINA- Rufino Vázquez esq De León	POLICLÍNICA MERCEDES- Oribe 370
POLICLÍNICA VILLA DARWIN - Camino Roque Gil	SEDE SECUNDARIA CARDONA- Libertad 136
POLICLINICA CAÑADA NIETO - Ruta 96 esq Inmigrantes Valdenses	POLICLÍNICA RODÓ - Calle 10 esq Calle 7
	<b>HOSPITAL EVANGÉLICO</b>

Fuente: Sistema de Información geográfica MSP (2017)

En cuanto a la distribución territorial, los centros de atención se despliegan por todo el departamento, guardando una relación proporcional con los centros poblados de Soriano.

**Mapa 2.16.i: centros de atención pública en el departamento de Soriano**



Fuente: OTU - OPP (2017)

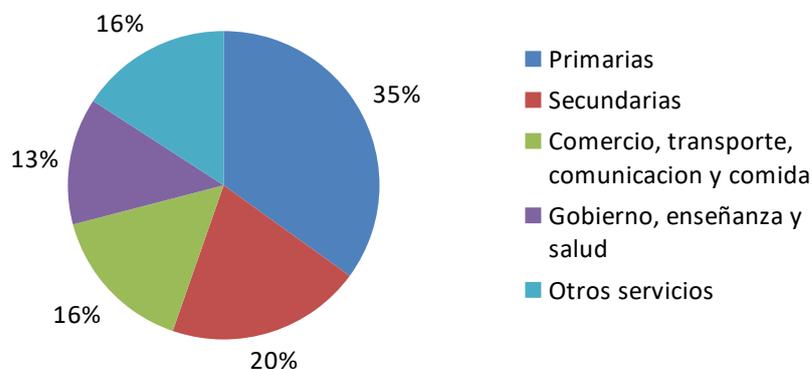
### 2.16.1.3 Caracterización económica del departamento

El departamento de Soriano participa en un 2.5 % del PBI nacional. El sector mayoritario de la economía sorianense es el terciario, representando un 44,7%, seguido por el sector primario con un 35.0 %, y finalmente un 20.3% del sector secundario. Las empresas más importantes del departamento son del rubro lácteo (CONAPROLE, INDULACSA), seguidas por embalaje (PAMER) y por forestal (ADP). Dentro del sector terciario, sin embargo habría que diferenciar un 15,8% diversos tipos de servicios, 15,6% las relacionadas al comercio, transporte, comunicación y comida. Finalmente, Gobierno, enseñanza y salud representan el 13,3% del VAB departamental.

El departamento de Soriano se caracteriza por tener una alta diversificación productiva. Según Rodríguez Miranda (2014) existe una participación intermedia del sector agropecuario, aunque se observa un bajo desarrollo del sector servicios, salvo en lo que refiere a los servicios al agro. Los sectores identificados por el autor son: agricultura de secano, cadena aceitera y molinos harineros, apicultura, cadena forestal, industria celulosa y papel, cadena láctea, cadenas ganaderas, industria del calzado y textil, además del comercio, restaurantes, hoteles y servicios similares.

El dinamismo de los últimos años se debe en gran medida al rol protagónico del sector primario y a las empresas asociadas al mismo.

**Gráfico 2.16.b: Composición sectorial del VAB departamento de Soriano**



Fuente: Elaboración propia en base a datos OTU OPP (2017)

En cuanto a la mano de obra, Rodríguez Miranda afirma que el departamento tiene en el contexto nacional, un desempeño aceptable en capital humano básico, con mejor desempeño relativo en la tasa de asistencia a educación, y en la población que llega a segundo ciclo de enseñanza media. Es inferior el desempeño de la población con primaria completa, ya que se ubica en una posición medio-baja. Las dotaciones relativas de capital humano especializado muestran un panorama mucho más favorable, con el mejor desempeño relativo en la formación técnica y con relativo

buen posicionamiento en cuanto a profesionales con formación en ciencias duras. En formación terciaria se ubica en posiciones intermedias.

Por su parte, las condiciones de capital social e institucional muestran resultados algo contradictorios en Soriano. Si por un lado, el departamento se destaca positivamente en los indicadores de las organizaciones de cultura, deporte y esparcimiento y en los órganos de publicación periódica, y tiene desempeños intermedios en organización gremial y cobertura de medios radiales, el indicador de deterioro del capital social muestra un resultado relativo muy diferente, ubicando a Soriano entre los cinco departamentos con peor desempeño. (Rodríguez Miranda, 2014).

**Tabla 2.16.m: Capital humano de Soriano (indicadores)**

Indicadores	Valores
<b>Básico</b>	KHb = 0.66 (máx. teórico 1)
<b>Especializado</b>	KHe1 = 30,1 x mil hab. (terciaria) KHe2 = 51,2 x mil hab. (técnica) CC “duras” <b>KHe3 = 4,4 x mil</b>

**Fuente: Rodríguez Miranda (2014)**

**Tabla 2.16.n: Capital social e institucional de Soriano (indicadores)**

Indicadores	Valor
<b>Gre.</b>	14,7 %
<b>CDE</b>	9,1 x mil hab.
<b>Pub</b>	0.48 por mil habitantes
<b>Rad</b>	0.13 x 50 km <sup>2</sup>
<b>DKS</b>	0.63

**Fuente: Rodríguez Miranda (2014)**

Finalmente, para terminar esta breve caracterización económica, relevante para la vialidad rural, se señala que los principales puntos de atracción turística conectados a la red vial departamental están ubicados en la ruta 14. Se destacan las estancias turísticas y centros poblados de poca población.

### 2.16. O: Estancias y pueblos turísticos en el departamento de Soriano

Nombre	Rutas /caminos que conecta/servicios
La Gaviota	Ruta 14 km 23. 500
La Sirena	Ruta 14 km 4,500 Camino Paso de La Cruz (entrada)
Ninette	Ruta 14 (entrada)
La Ordomana	Ruta 21 km 284.500
Villa Soriano	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Emprendimiento ‘La Rústica’. Clases de alfarería, con desayuno, almuerzo y merienda.</li> <li>• Café del Río, Cafetería</li> <li>• Puerto Museo Maeso</li> </ul>
Santa Catalina	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Circuitos turísticos</li> <li>• “Sobre Rieles”: Doma racional, Bed and breakfast (servicio cama y desayuno)</li> <li>• Visitas guiadas, quesería artesanal “Sol y Luna”</li> <li>• Servicios de comidas, repostería artesanal.</li> </ul>
Palmar	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Represa de Palmar</li> <li>• Hotel, Comedor, Cabañas, Piscina, Camping</li> </ul>
Agraciada	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Balneario</li> </ul>
Concordia	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Balneario</li> </ul>

**Fuente: elaboración propia a partir de datos de IDS (2017)**

#### 2.16.1.4 Caracterización política del departamento

A nivel político la Intendencia Departamental es el órgano ejecutivo del departamento, el Intendente es elegido en forma directa en elecciones que se celebran cada 5 años. El actual Intendente es el Sr. Agustín Bascou (Partido Nacional). Por otra parte, la Junta Departamental se compone de 31 ediles y cumple la función del Poder Legislativo. En la misma el Partido Nacional tiene 22 representantes, el Frente Amplio 7 y el Partido Colorado 2.

Los representantes nacionales por Soriano son Enzo Malán (FA) y Gonzalo Novales (PN).

El actor local central en la elaboración la agenda vial del territorio es la Intendencia de Soriano, y dentro de ésta el Departamento de Obras es la repartición responsable de la planificación, desarrollo y gestión de la red de caminería rural del departamento.

El sistema de gobierno departamental se completa con los cuatro Concejos Municipales que conforman el tercer nivel del departamento: Cardona, José E. Rodó, Dolores y Palmitas.

Tabla 2.16.p: Municipios, población y alcaldes

Municipio	Alcalde	Partido	Población
<b>Dolores</b>	Javier Utermark	Partido Nacional	19.577
<b>Cardona</b>	Ruben Valentín	Partido Nacional	5.029
<b>Rodó</b>	Washington Loitey	Partido Nacional	3.077
<b>Palmitas</b>	Juan Vincón	Partido Nacional	2.304

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

El municipio de Dolores cuenta con 19.577 habitantes, y tiene una densidad poblacional de 47,2 habitantes/km<sup>2</sup>. Mayoritariamente sus pobladores viven en la zona urbana de la localidad (94,3%). Los indicadores sociales muestran que un 41,1% de los habitantes de Dolores tienen al menos una NBI, superando el promedio departamental de 38,9%, y el promedio nacional de 33,8%.

El municipio de Cardona cuenta con una población de 5.029 habitantes (INE, 2011). Tiene una densidad poblacional de 14.1 habitantes por km<sup>2</sup> y su población es mayoritariamente urbana. Un 27,8% de las personas que viven en Cardona tiene al menos una NBI, valor inferior al promedio nacional (33.8%).

El tercer municipio de Soriano es el de la localidad de Rodó. Cuenta con una población de 3.077 habitantes (Censo 2011). La densidad de habitantes por km<sup>2</sup> es algo menor al promedio departamental: 7,8 km<sup>2</sup>, frente a 9,2% por km<sup>2</sup>. La mayoría de la población del municipio viven en el medio urbano, 87%. En cuanto a los indicadores sociales, un 27,1% de la población tiene al menos 1 NBI, valor menor al promedio departamental (38,9%) y al nacional (33,8%). Palmitas cuenta con una población de 2,304 habitantes. Tiene una densidad poblacional mayor a la densidad del departamento, 12,9hab por km<sup>2</sup> y 9,2 hab. /km<sup>2</sup> respectivamente.

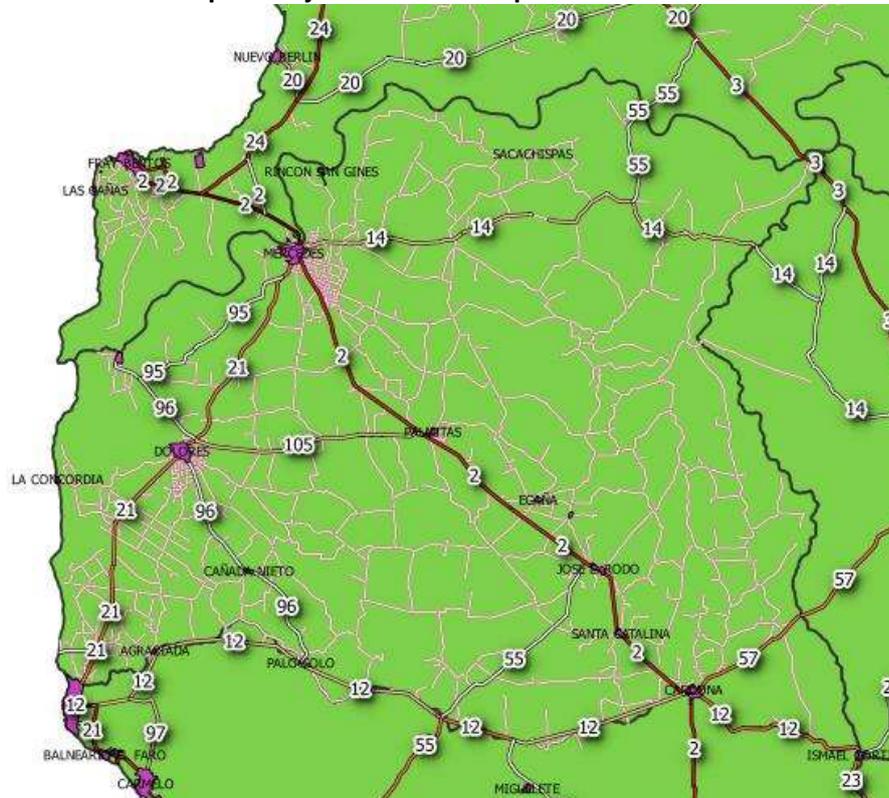
En cuanto a los indicadores de empleo Palmitas no difiere significativamente de la media departamental de Soriano. La tasa de desempleo, por su parte, es inferior al promedio departamental y al nacional. El municipio tiene una tasa de actividad de 62,1%, una tasa de empleo de 59,5% y una tasa de desempleo de 4,2% (INE, Censo2011). Un 31,8% de la población tiene al menos una NBI, porcentaje algo inferior al promedio nacional de 33,8%.

## 2.16.2 Caracterización Vial del Departamento

### 2.16.2.1 Descripción de la red

El departamento de Soriano es atravesado por un entramado de 9 rutas nacionales lo que, en teoría, le da una buena conectividad con otros departamentos del país.

**Mapa 2.16.j: Red vial del departamento**



Fuente: Elaboración propia en base a datos del MTOP

Si analizamos la clasificación de dicha red de acuerdo al tipo de vía, vemos que el total de 518 km, se dividen en un 20% de corredores internacionales, un 15% en red primaria y un 65% pertenece a la red secundaria. Esta participación tan significativa de la red secundaria, implica que tanto el pavimento como los demás elementos de diseño, no sean los ideales para el tráfico de personas y mercaderías. Las siguientes tablas, muestran los detalles mencionados.

**Tabla 2.16.q: Red vial nacional del departamento según clasificación de red, en kilómetros**

Departamento	Clasificación de la RVN				Total
	Corredor internacional	Red primaria	Red secundaria	Red terciaria	
Soriano	100	77	336	6	518
Total	2.409	1.559	3.813	995	8.776

Fuente: DINAPLO-MTOP (2016)

**Tabla 2.16.r: - Red vial nacional del departamento según tipo de pavimento en kilómetros**

Departamentos	Tipo de pavimento					Total
	Hormigón	Concreto asfáltico	Tratamiento bituminoso	Imprimación reforzada	Tosca	

Soriano	0	183	294	0	42	518
Total	382	3.362	3.987	246	799	8.776

Fuente: DINAPLO-MTOP (2016)

Cabe remarcar, que a diferencia de otros departamentos, en Soriano hay únicamente 42 km de ruta nacional con tosca como pavimento. Por otro lado, la alta cantidad de kilómetros con pavimento con tratamiento bituminoso y la cantidad de camiones pesados que transitan diariamente por las rutas, hacen dificultoso mantener un buen estado de conservación.

Si bien la cantidad de kilómetros con pavimento de tosca es menor, como se puede apreciar en la tabla a continuación, el tráfico al que están expuestas es relativamente alto, sobre todo si lo comparamos con la media nacional. Esto genera sin dudas una constante demanda de mantenimiento ya que el tráfico al que está expuesto no condice con el pavimento de la vía.

**Tabla 2.16.s: Tránsito Promedio Diario Anual en las rutas nacionales del Departamento según tipo de Pavimento**

Departamentos	Tipo de pavimento					Total
	Hormigón	Cemento Asfáltico	Tratamiento Bituminoso	Imprimación Reforzada	Tosca	
Soriano	0	2.216	550	0	596	1.142
Total	6.779	3.099	739	603	366	1.809

Fuente: MTOP (2015)

**Tabla 2.16.t: Millones de t-km transportadas en la Red Vial Nacional por Departamento**

Año	Soriano	Total
2005	582,5	8.374
2006	587,8	8.994
2007	512,7	9.046
2008	636,6	11.925
2009	737,0	12.569
2010	689,8	12.748
2011	798,0	14.172
2012	897,7	14.887
2013	982,1	16.096
2014	1.089,9	17.888
2015	1.237,8	18.741
Variación	112%	124%

Fuente: MTOP (2015)

Por último y a modo de conclusión, como se puede apreciar en la tabla anterior, las rutas nacionales que atraviesan Soriano han tenido un más que considerable aumento de tráfico en los últimos diez años, pasando de 582 millones de ton-km en el 2005 a más de 1.230 millones de ton-km en el 2015. Si bien este aumento fue menor a la media nacional, sin dudas ha sido un factor determinante en el actual estado de las

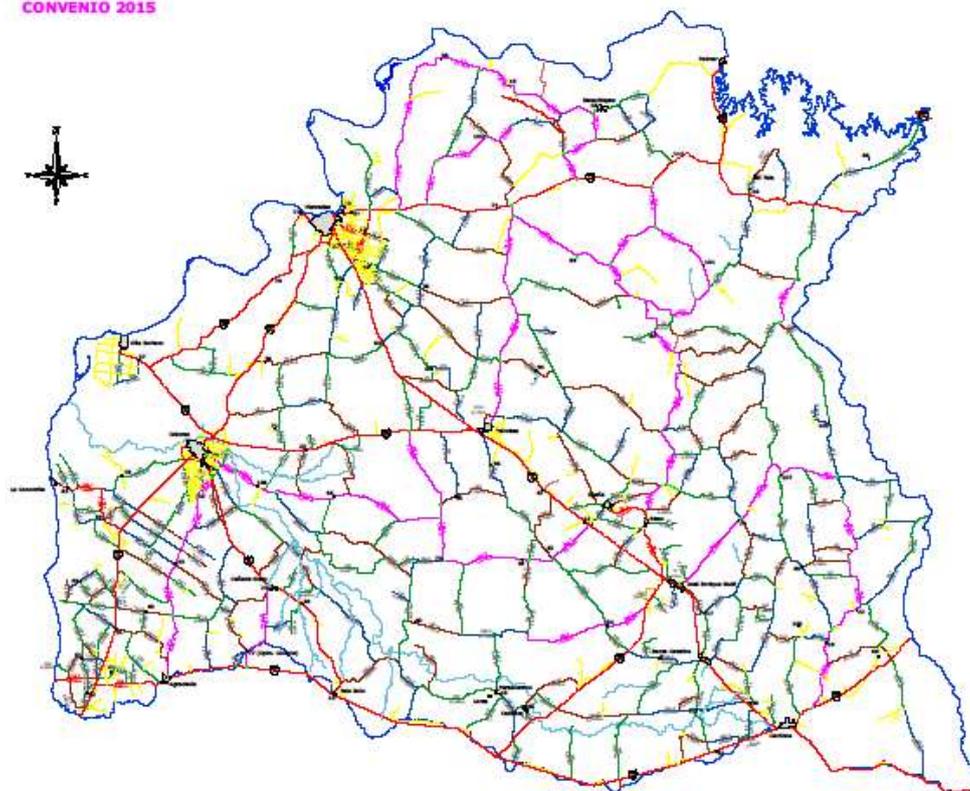
mismas, sobre todo si consideramos que más del 60% de los kilómetros son de rutas secundarias.

Soriano posee una red vial departamental con una distribución uniforme y densa en todo el departamento. Dicha caminería se le realizan mantenimientos periódicos y extraordinarios por parte de la Intendencia y municipios de acuerdo a los planes quinquenales y anuales que se establecen a priori. Para la caminería del departamento podemos estimar los siguientes valores de sus principales indicadores:

**Tabla 2.16.u: Características de caminería Departamental de Soriano**

Indicador	Unidad	Soriano
Longitud de caminos	Km	2 679

**DEPARTAMENTO DE SORIANO**  
**CAMINERÍA DEPARTAMENTAL**  
 CONVENIO 2015



Fuente: IDS (2017)

**Tabla 2.16.v: Tipo de Pavimento en la caminería Departamental de Soriano**

Departamento	Tipo de pavimento					Total
	Hormigón	Cemento Asfáltico	Tratamiento Bituminoso	Imprimación Reforzada	Tosca	
Soriano	-	8	75	-	2596	2679

Fuente: IDS (2017)

Como ya se mencionó, la caminería rural de Soriano es bastante densa y uniforme pero hay algunos puntos donde su densidad aumenta notoriamente. Dichos puntos son: al este de la capital Mercedes, al sur de Dolores y al sur-oeste de Villa Soriano. Dichas zonas son una extensión de la planta urbana de las ciudades donde hay una producción más intensiva de la tierra.

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

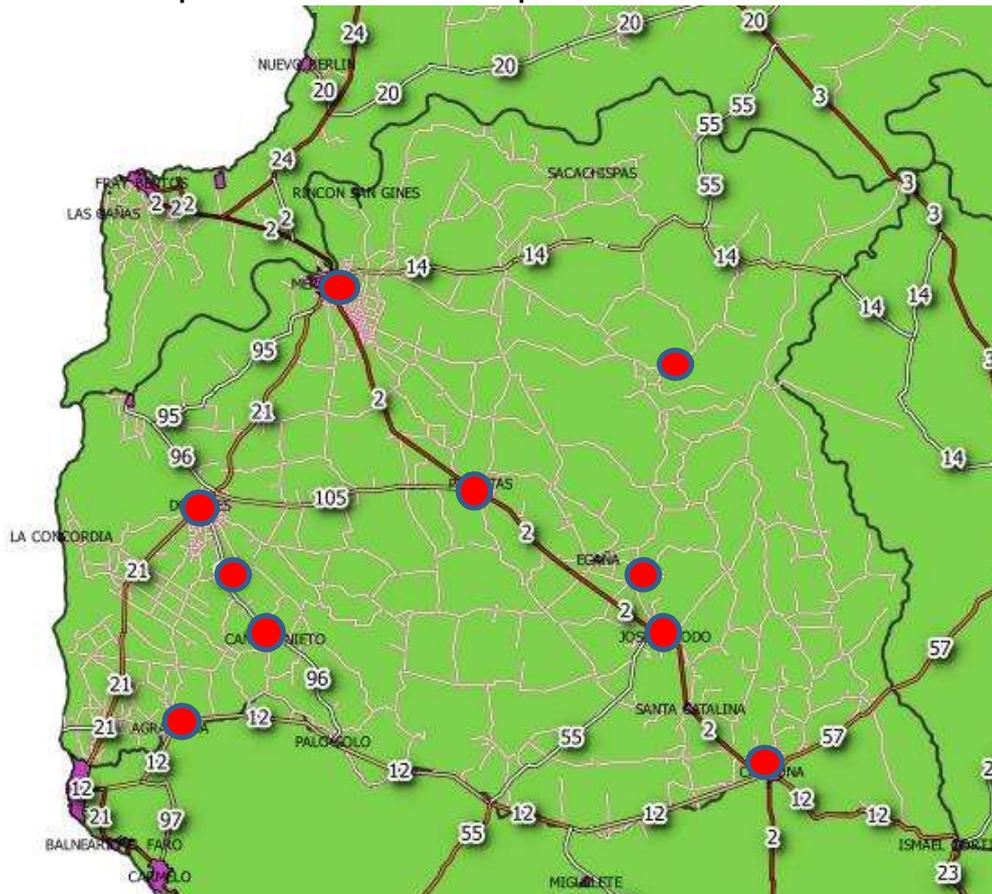
En la actualidad no hay servicios de transporte de pasajeros en la caminería departamental rural. Esto se debe a que las principales localidades del departamento están ubicadas sobre rutas nacionales por lo que los trayectos de los servicios de transporte de pasajeros transitan rutas nacionales únicamente.

De acuerdo a la ubicación de los centros de generación y atracción de cargas de las distintas cadenas productivas, se pueden distinguir cuatro escenarios 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.

Como se puede apreciar en la imagen a continuación, la producción de granos se desarrolla en todo el departamento pero las zonas de mayor producción son al noreste de Mercedes contra el Río Negro y al sur del departamento con la frontera con Colonia.

La siguiente ilustración muestra las terminales de acopio de granos que hay actualmente en el departamento.

Mapa 2.16.I: Terminales de Acopio de Granos en Soriano

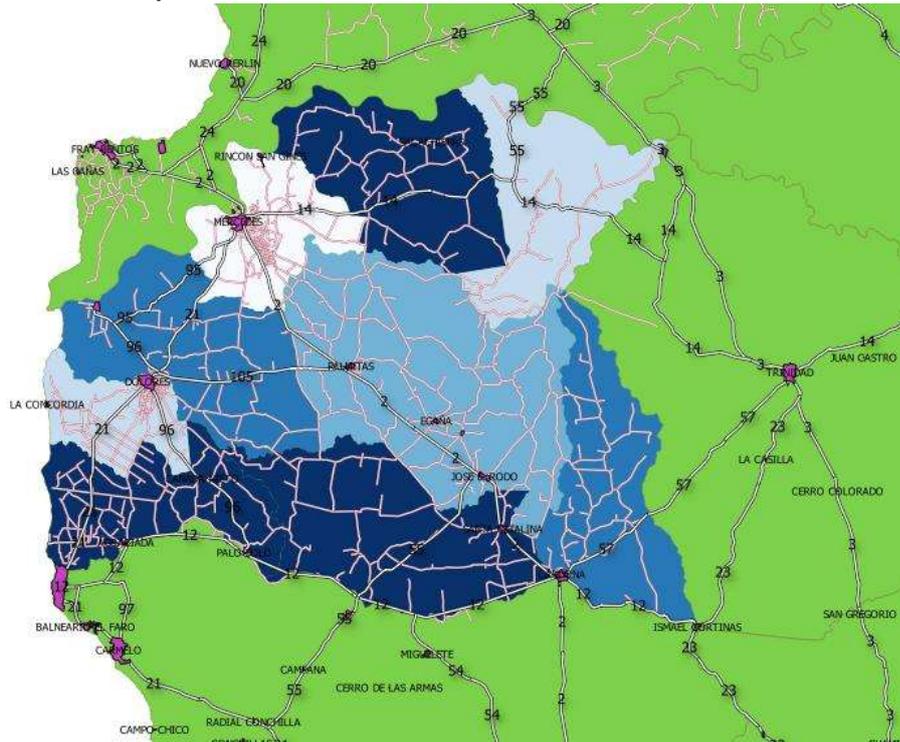


Fuente: Elaboración propia en base a datos del MTOP

Si bien, cada zona posee terminales de acopio de granos, el destino final de dicha producción es por lo general, el puerto de Nueva Palmira. La ubicación de las plantas de acopio es, en la gran mayoría, en rutas nacionales. Las principales rutas para llegar a dicho puerto son la ruta 21 al sur, ruta 2 hasta palmitas para continuar por ruta 105 al oeste y terminar por la ruta 21 al sur o por la ruta 55 al suroeste para continuar por la ruta 12 hasta Nueva Palmira.

La ilustración a continuación, muestra las zonas con mayor producción de granos. Desde allí salen para los centros de acopio ya mencionados o directamente para el puerto de Nueva Palmira.

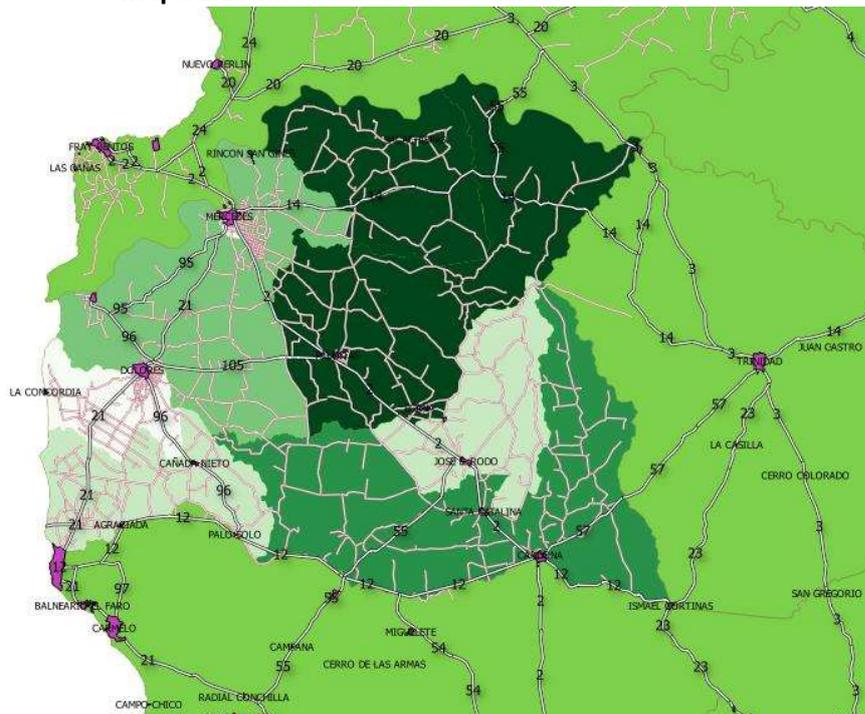
**Mapa 2.16.m: Producción de Granos en Soriano**



Fuente: MGAP (2017)

Con respecto a la producción forestal, tal como se observa en la imagen a continuación, las zonas con más desarrollo son las noreste y el centro del departamento. El destino de esta producción son las plantas de UPM y Montes del Plata a orillas del río Uruguay y Río de la Plata respectivamente.

**Mapa 2.16.n: Producción Forestal en Soriano**

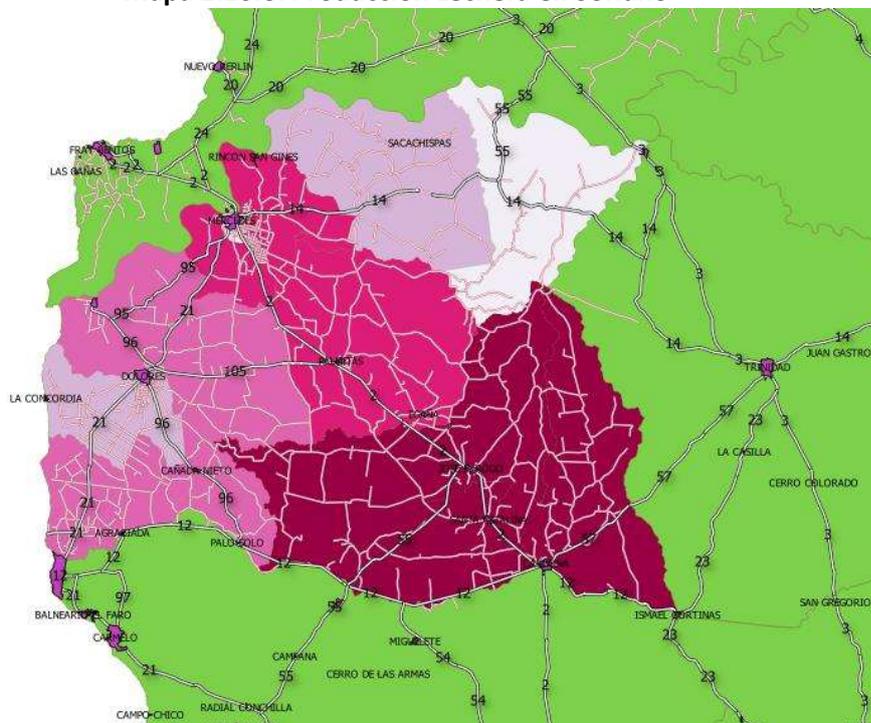


Fuente: MGAP (2017)

Con respecto a la producción de UPM, la misma se concentra en la zona central del departamento. Los caminos departamentales utilizados son el 181.1 y 181.2 que desembocan en la ruta 2 a la altura de Palmitas. También utilizan los caminos 22.1 y 94.3 para extraer la producción hacia la ruta dos cerca de la ciudad de Mercedes. Por el lado de la producción de Montes del Plata, la producción se encuentra en el extremo Noreste del departamento. Si bien gran parte de los montes se encuentran sobre o cerca de la ruta 14, también utilizan los caminos departamentales 12.1, 12.2 y 43.2

La leche tiene como principal zona de producción el sureste del departamento. Con respecto a la producción ganadera, al igual que en la mayor parte del país, se extiende en todo el territorio del departamento.

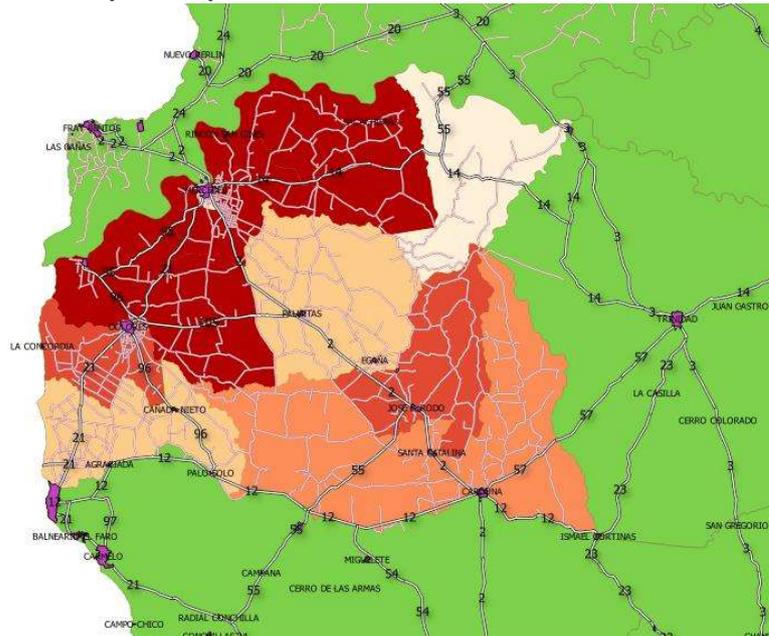
**Mapa 2.16.o: Producción Lechera en Soriano**



Fuente: MGAP (2017)

En el caso del departamento de Soriano, la zona norte (con eje en la ruta 14) y noroeste (con eje en la ruta 21 entre Mercedes y Dolores) son las que concentran la mayor producción ganadera.

**Mapa 2.16.p: Producción Ganadera en Soriano**

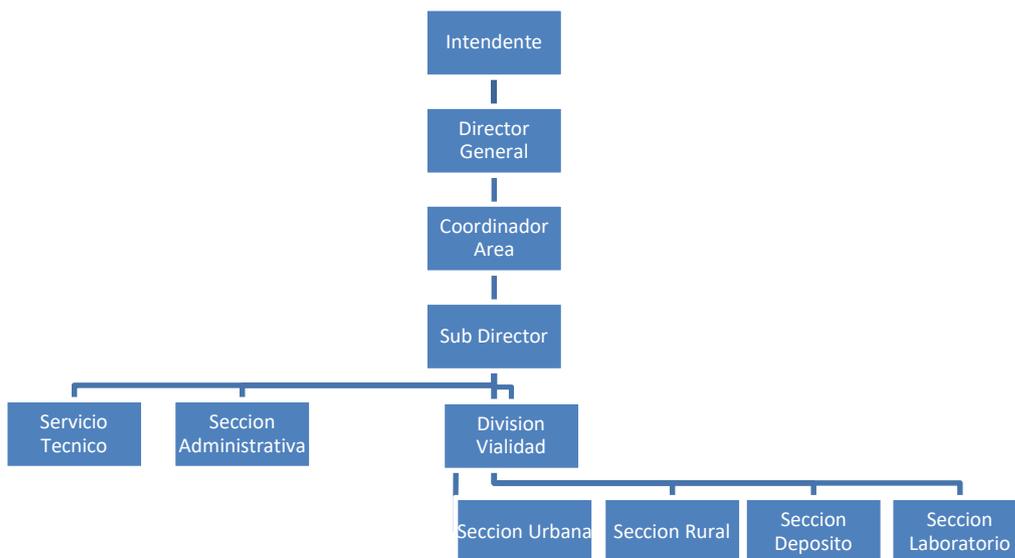


**Fuente: MGAP (2017)**

**2.16.2.3 Capacidades del departamento para atender la red vial**

Dentro de la estructura institucional del gobierno departamental, existe la dirección general de obras que incluye dentro de sus responsabilidades, la división de Vialidad. Dentro de esta división, encuentran la sección urbana, la sección rural, la sección depósito y la sección laboratorio. Los equipos de mantenimiento y construcción de caminería rural y obras de arte se encuentran dentro de la sección rural.

**Gráfico 2.16.c: Organigrama de la Dirección de Obras**



**Fuente: elaboración propia a partir de datos de IDS**

La maquinaria se encuentra principalmente en Mercedes pero también hay otras zonas del departamento en donde hay de forma permanente (Palmitas, Egaña, Progreso y Agraciada).

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.

La IDS utiliza una serie de canteras distribuidas en las zonas de Cardona, Agraciada, Dolores, Sacachispas y Palmitas. Indudablemente, tanto la localización, apertura, explotación y clausura de canteras son temas de gran complejidad debido a los requerimientos y habilitaciones necesarias para cumplir con la normativa actual. En los últimos años, han tenido crecientes problemas para conseguir materiales en cantidad, calidad y proximidad de las obras de caminería. Para el control de calidad la Intendencia cuenta con un laboratorio de análisis de suelos.

Las estrategias de mantenimiento utilizadas en relación a 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 problemas detectados de manera reiterativa en las entrevistas con los distintos actores del departamento son: la necesidad de mantenimiento o remplazo de alcantarillas y puentes debido a que ya han superado su vida útil y al aumento en la carga y tránsito a los cuales están siendo sometidos, problemas de calidad de subrasante en caminos existentes, zonas del departamento sin canteras disponibles o con materiales de mala calidad en estas (sobre todo en la zona de Agraciada) y la limpieza en la faja de dominio público que dificulta en paso de vehículos, especialmente de maquinaria agrícola.

Otra problemática presente es la cantidad de pasos en cursos de agua que se cortan de forma recurrente en función de las precipitaciones ocurridas. Esto queda en evidencia debido a que los caminos son más utilizados en la actualidad y a que el régimen de lluvias ha cambiado, sobre todo en los años donde ocurre el fenómeno de El Niño.

El mantenimiento de la red departamental se realiza con fondos propios de la Intendencia y a través del plan de mantenimiento de caminería rural con el gobierno central a través de la OPP. Para el año 2017, dicho plan incluyó mantenimiento básico y extraordinario de 424 kilómetros de caminería rural.

#### 2.16.2.4 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 2.16.w: Fondos para caminería rural, montos asignados para el año 2017**

SORIANO			
DESTINO	GOBIERNO NACIONAL	GOBIERNO DEPARTAMENTAL	TOTAL
CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO	22.721.594	9.737.826	32.459.420
REHABILITACIÓN, MEJORA Y OBRAS NUEVAS	20.825.391	8.925.168	29.750.559
<b>TOTAL</b>	<b>43.546.985</b>	<b>18.662.994</b>	<b>62.209.979</b>

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

A esto se suman los recursos de origen departamental

## 2.16.3 Programa vial departamental de Soriano

### 2.16.3.1 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 2.16.x: Categorización de la red vial departamental

TRAMO	Dim. Social 38%	Dim. Espacial 60%	Dim. Económica 2%	Puntaje Indicadores	CATEGORÍA
106.1	38,62	50,0	34,3	45,4	Alta
134	58,04	37,5	33,0	45,2	Alta
45	83,69	18,8	100,0	45,1	Alta
40	52,33	37,5	95,7	44,3	Alta
20	56,96	31,3	76,9	41,9	Alta
136	54,15	31,3	75,3	40,8	Alta
1	42,74	37,5	65,2	40,0	Alta
37	45,79	37,5	2,1	39,9	Alta
13	4,91	62,5	22,1	39,8	Alta
8	23,08	50,0	7,4	38,9	Alta
186	41,34	37,5	29,6	38,8	Alta
188	19,88	50,0	38,8	38,3	Alta
94	49,90	31,3	30,6	38,3	Alta
7	16,84	50,0	39,3	37,2	Alta
122	35,47	37,5	12,7	36,2	Alta
39	41,15	31,3	1,9	34,4	Alta
154	30,21	37,5	8,3	34,1	Alta
192	30,12	37,5	1,1	34,0	Alta
30	39,54	31,3	1,5	33,8	Alta
5	6,27	50,0	35,2	33,1	Alta
33	26,76	37,5	1,4	32,7	Alta
162	24,38	37,5	21,9	32,2	Alta
72	5,52	50,0	5,0	32,2	Alta
68	5,44	50,0	6,4	32,2	Alta
148	23,53	37,5	21,6	31,9	Alta
191	23,43	37,5	21,3	31,8	Alta
36	3,87	50,0	2,5	31,5	Alta
410	22,92	37,5	0,2	31,2	Media
457	22,36	37,5	0,6	31,0	Media
182	19,26	37,5	7,4	30,0	Media
194	26,51	31,3	18,0	29,2	Media
44	44,37	18,8	50,0	29,1	Media
426	12,17	37,5	0,0	27,1	Media
456	11,82	37,5	0,0	27,0	Media
90	40,48	18,8	15,3	26,9	Media
21	57,72	6,3	35,6	26,4	Media

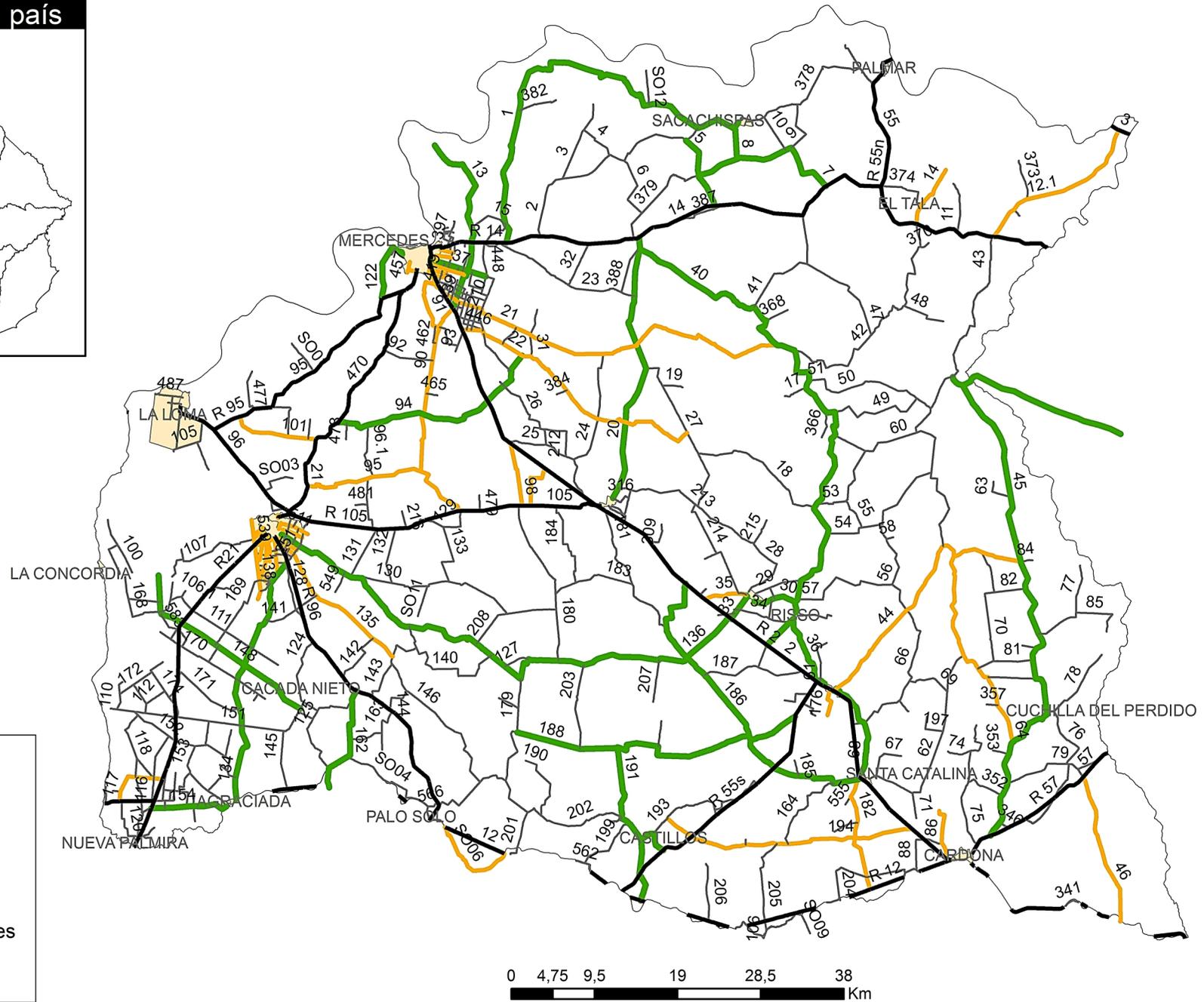
12.1	7,74	37,5	24,6	25,9	Media
46	15,25	31,3	26,4	25,1	Media
425	6,53	37,5	0,5	25,0	Media
540	14,41	31,3	24,1	24,7	Media
64	33,60	18,8	18,5	24,4	Media
417	4,50	37,5	0,3	24,2	Media
91	3,87	37,5	3,1	24,0	Media
414	3,05	37,5	0,2	23,7	Media
428	1,99	37,5	0,0	23,3	Media
427	1,90	37,5	0,0	23,2	Media
409	1,72	37,5	0,3	23,2	Media
538	11,00	31,3	0,3	22,9	Media
35	1,05	37,5	0,9	22,9	Media
413	0,58	37,5	0,0	22,7	Media
433	47,82	6,3	35,8	22,6	Media
411	0,14	37,5	0,0	22,6	Media
416	0,01	37,5	0,0	22,5	Media
135	7,27	31,3	14,0	21,8	Media
86	6,35	31,3	3,2	21,2	Media
95	5,21	31,3	19,3	21,1	Media
117	5,50	31,3	4,8	20,9	Media
22	42,83	6,3	26,2	20,5	Media
138	4,27	31,3	7,4	20,5	Media
14	23,47	18,8	8,3	20,3	Media
511	2,56	31,3	1,5	19,8	Media
101	2,05	31,3	9,1	19,7	Media
475	1,43	31,3	5,9	19,4	Media
98	1,07	31,3	3,9	19,2	Media
539	1,10	31,3	3,1	19,2	Media
S006	0,75	31,3	2,1	19,1	Media
99	0,52	31,3	1,3	19,0	Media
137	0,02	31,3	1,1	18,8	Media
545	0,00	31,3	1,3	18,8	Media
534	0,01	31,3	1,1	18,8	Media
544	0,01	31,3	0,9	18,8	Media
543	0,01	31,3	0,4	18,8	Media
512	0,00	31,3	0,3	18,8	Media
513	0,00	31,3	0,3	18,8	Media
537	0,00	31,3	0,2	18,8	Media
503	0,00	31,3	0,1	18,8	Media
506	0,00	31,3	0,2	18,8	Media
535	0,00	31,3	0,1	18,8	Media
176	18,79	18,8	2,1	18,4	Media

Fuente: elaboración propia

# Categoría de caminos - Soriano

58°0'0"W

## Localización en el país



34°0'0"S

**2.16.3.2 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 2.16.y: Prioridades surgidas del taller**

Tramo/ camino	Intervención Propuesta/ Problema que solucionar	Prioridad Taller
Camino el medio	Mejora y construcción de alcantarillas. Cambio de estándar de pavimento.	Alta
Camino Sarandí	Puente, 2 Calzadas y badén	Media
Cno. Ferrería	Pavimentación	Baja
Tramo de la 2 a la 14	Recarga de tosca y hacer buenos terraplenes	Baja
Paso del Ramo,	Alcantarilla o Puente en Arroyo San Salvador	Baja
Cno. Perdido	Resolver problema de conectividad por cortes	Baja
Paso Ao. Cololó	Construcción de puente	Baja
Tramo 21	Mejora y construcción de alcantarillas.	Baja
By pass Palmitas	Obras de infraestructura hidráulica y cambio de estándar.	Baja
Tramo 181	Mejorar infraestructura vial e hidráulica.	Baja
Tramos 136, 130 y ss.	Mejorar infraestructura vial e hidráulica.	Baja

**Fuente: elaboración propia**

**2.16.3.3. Plan de intervenciones en la red vial departamental**

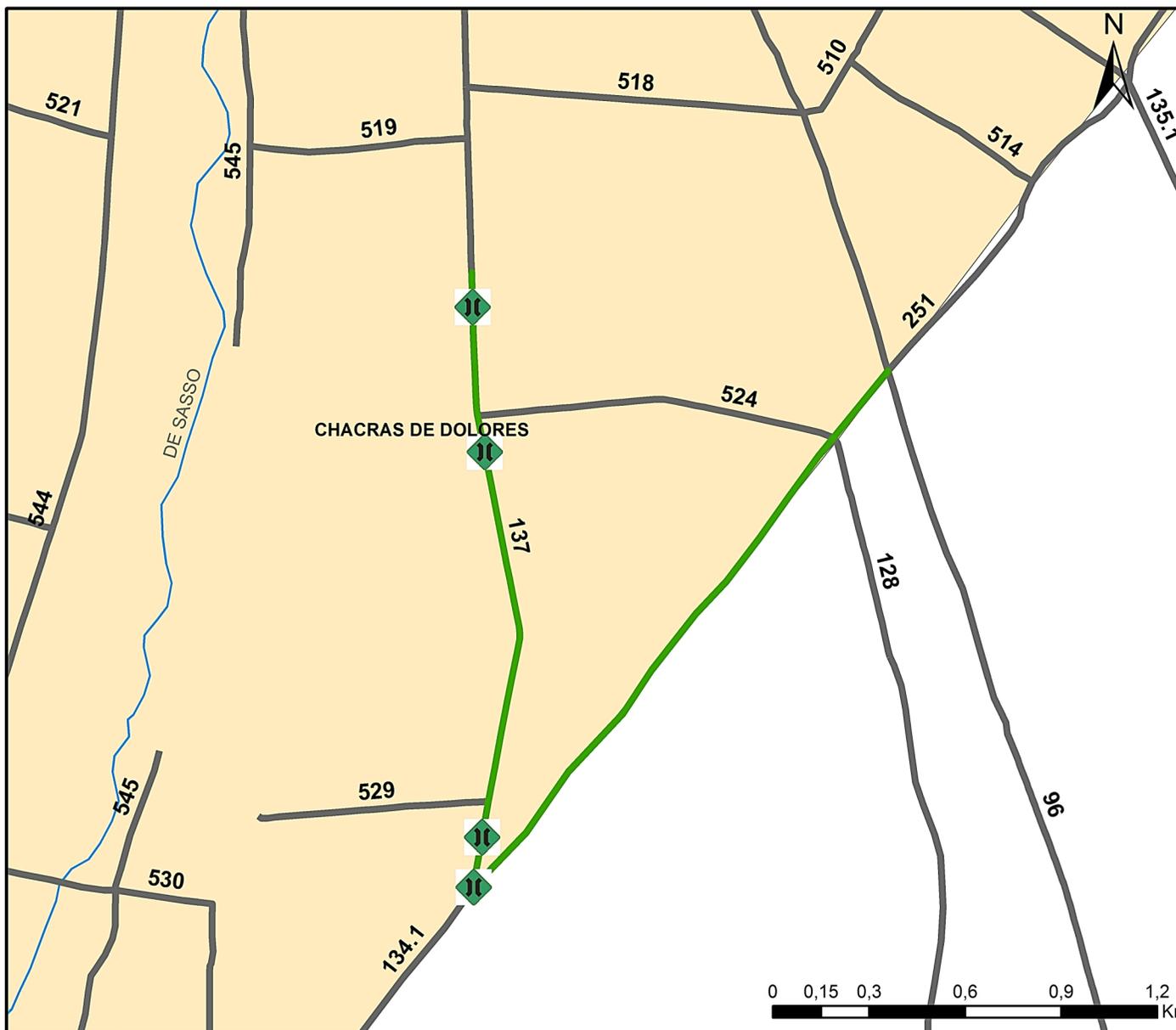
**PLAN DE INTERVENCIONES EN LA RED VIAL DEPARTAMENTAL**

SORIANO					PAVIMENTOS					OBRAS HIDRÁULICAS				TOTAL		
Camino	Tramos PVD	Categoría Matriz	Prioridad Taller	Rango TPDA estimado	Intervenciones	Tipo <sup>1</sup>	Largo (KM)	Monto intervención	Monto pavimentos	Intervenciones	Tipo <sup>2</sup>	Monto intervención	Monto obras hidráulicas	Monto total		
1	Camino El Abrojal - Camino del Medio	134	ALTA	ALTA	350	Interv. 1	A2	4,0	10.327.090	10.327.090	Interv. 1	RA	4.650.000	4.650.000	14.977.090	
						Interv. 2			-		Interv. 2					
						Interv. 3			-		Interv. 3					
2	San Martin - Enrique Rodó	188	ALTA	sin mención	100	Interv. 1			-	-	Interv. 1	CP	15.000.000	15.000.000	15.000.000	
						Interv. 2			-		Interv. 2					
						Interv. 3			-		Interv. 3					
3	Persevarano	192 - 191	ALTA	sin mención	150	Interv. 1	A2	7,5	19.363.294	19.363.294	Interv. 1	RA	6.000.000	6.000.000	25.363.294	
						Interv. 2			-		Interv. 2					
						Interv. 3			-		Interv. 3					
4	Risso - Tramo 40.7	40	ALTA	sin mención	300	Interv. 1	A4	4,5	40.600.487	40.600.487	Interv. 1			-	40.600.487	
						Interv. 2			-		Interv. 2					
						Interv. 3			-		Interv. 3					
5	Agraciada - Tramo 154	154	ALTA	sin mención	400	Interv. 1	A4	9,5	85.712.139	85.712.139	Interv. 1	RA	5.000.000	5.000.000	90.712.139	
						Interv. 2			-		Interv. 2					
						Interv. 3			-		Interv. 3					
6	Mercedes - Tramo 39	39	ALTA	sin mención	400	Interv. 1	A4	8,0	72.178.643	72.178.643	Interv. 1	RA	2.800.000	2.800.000	74.978.643	
						Interv. 2			-		Interv. 2					
						Interv. 3			-		Interv. 3					
<b>TOTAL</b>									<b>228.181.653</b>			<b>33.450.000</b>	<b>261.631.653</b>			

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

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

SORIANO			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	Camino El Abrojal - Camino del Medio	134	14.977.090	-	-	-	-	14.977.090	-	14.977.090
2	San Martin - Enrique Rodo	188	-	15.000.000	-	-	-	15.000.000	-	15.000.000
3	Persevarano	192 - 191	-	-	25.363.294	-	-	25.363.294	-	25.363.294
4	Risso - Tramo 40.7	40	-	-	-	40.600.487	-	40.600.487	-	40.600.487
5	Agraciada - Tramo 154	154	-	-	-	-	45.356.069	45.356.069	45.356.069	90.712.139
6	Mercedes - Tramo 39	39	-	-	-	-	-	-	74.978.643	74.978.643
<b>TOTAL</b>			<b>14.977.090</b>	<b>15.000.000</b>	<b>25.363.294</b>	<b>40.600.487</b>	<b>45.356.069</b>	<b>141.296.940</b>	<b>120.334.712</b>	<b>261.631.653</b>



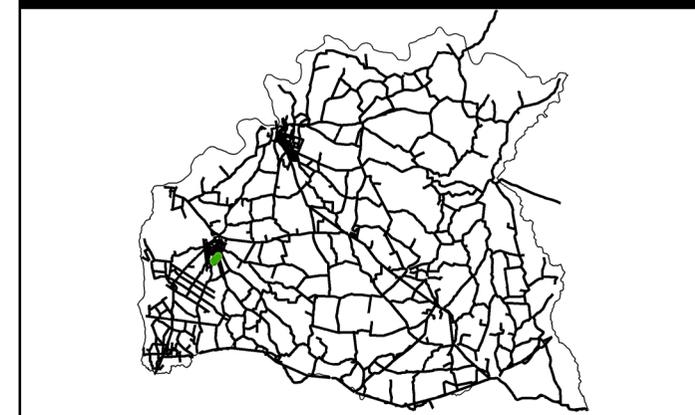
## Referencias

- Intervención en pavimento
- Rutas nacionales
- ◆ Intervención en obras hidráulicas
- Cursos de agua
- Caminería departamental
- Localidades

<b>Categoría</b>	Alta
<b>Prioridad en taller</b>	Alta
<b>Longitud</b>	4 km
<b>Tramos que comprende</b>	134
<b>Monto total (\$)</b>	14.977.090
<b>Ejecución estimada</b>	2018

<b>Descripción</b>	<b>Monto (\$)</b>
Reconstrucción de pavimento en TBD	10.327.090
Reparación de alcantarillas	4.650.000

## Localización en el Departamento

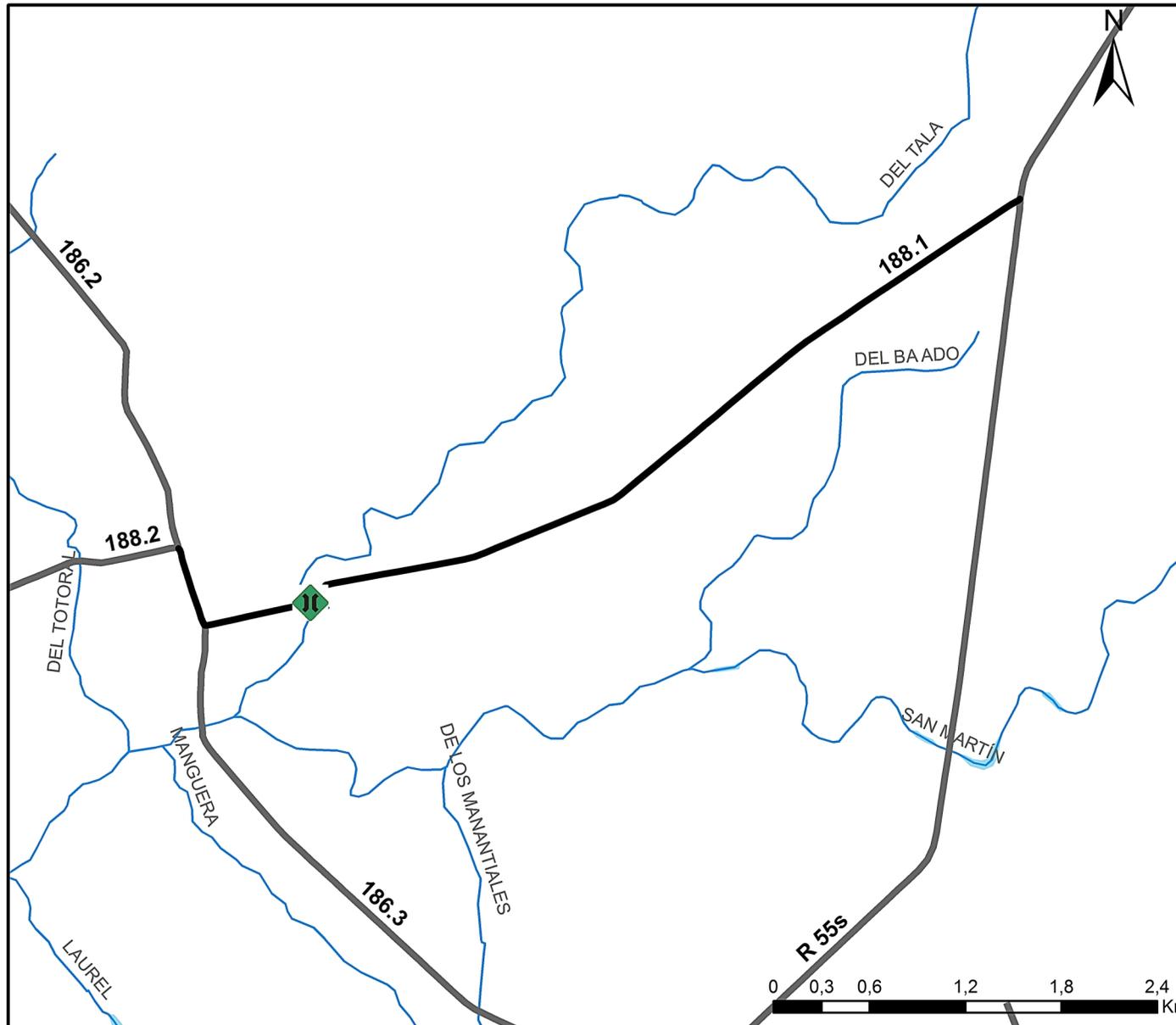


## Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año 2018

# San Martín - Enrique Rodó



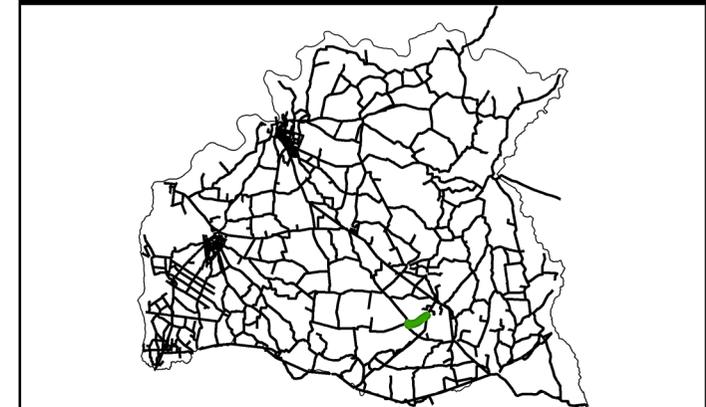
## Referencias

-  Intervención en pavimento
-  Intervención en obras hidráulicas
-  Caminería departamental
-  Rutas nacionales
-  Cursos de agua
-  Localidades

<b>Categoría</b>	Alta
<b>Prioridad en taller</b>	No aplica
<b>Longitud</b>	0
<b>Tramos que comprende</b>	188
<b>Monto total (\$)</b>	15.000.000
<b>Ejecución estimada</b>	2019

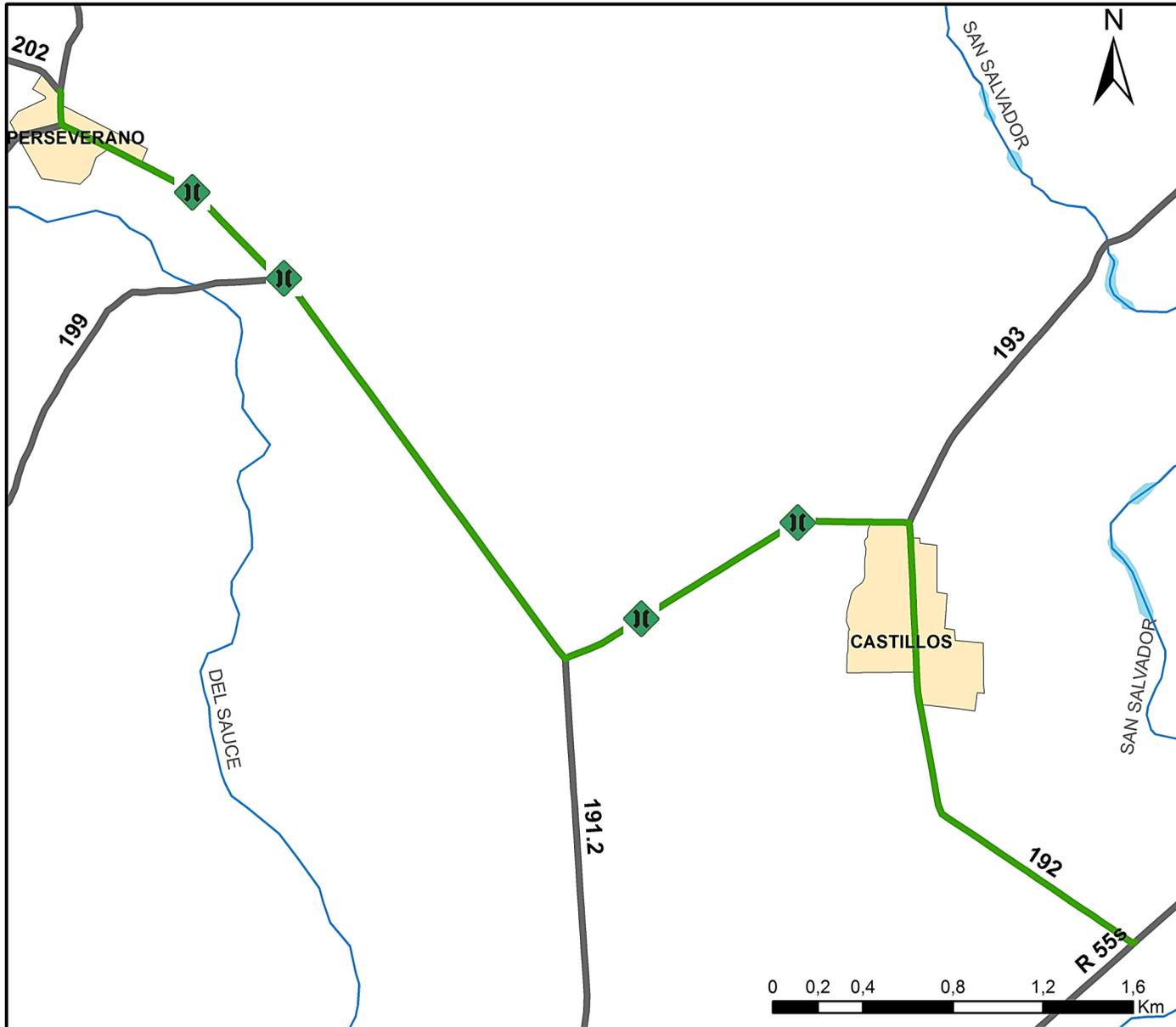
<b>Descripción</b>	<b>Monto (\$)</b>
Construcción de Puente sobre arroyo Del Tala	15.000.000

## Localización en el Departamento



## Fotos del camino





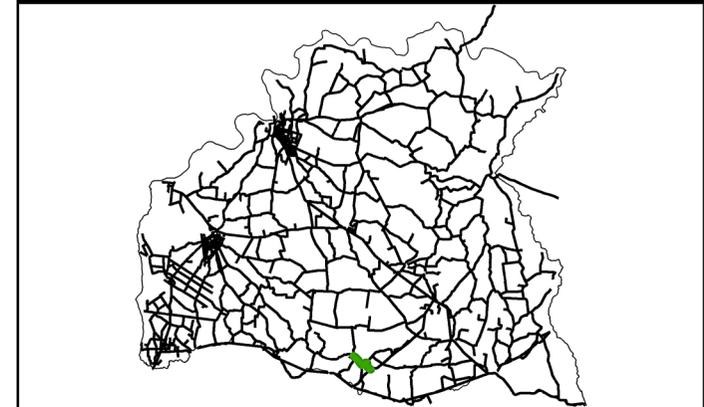
## Referencias

- Intervención en pavimento
- Rutas nacionales
- Intervención en obras hidráulicas
- Cursos de agua
- Caminería departamental
- Localidades

<b>Categoría</b>	Alta
<b>Prioridad en taller</b>	No aplica
<b>Longitud</b>	7,5 km
<b>Tramos que comprende</b>	192 - 191
<b>Monto total (\$)</b>	25.363.294
<b>Ejecución estimada</b>	2020

Descripción	Monto (\$)
Reconstrucción de pavimento en TBD	19.363.294
Reparación de alcantarilla sobre ... (qué curso de agua?)	6.000.000

## Localización en el Departamento

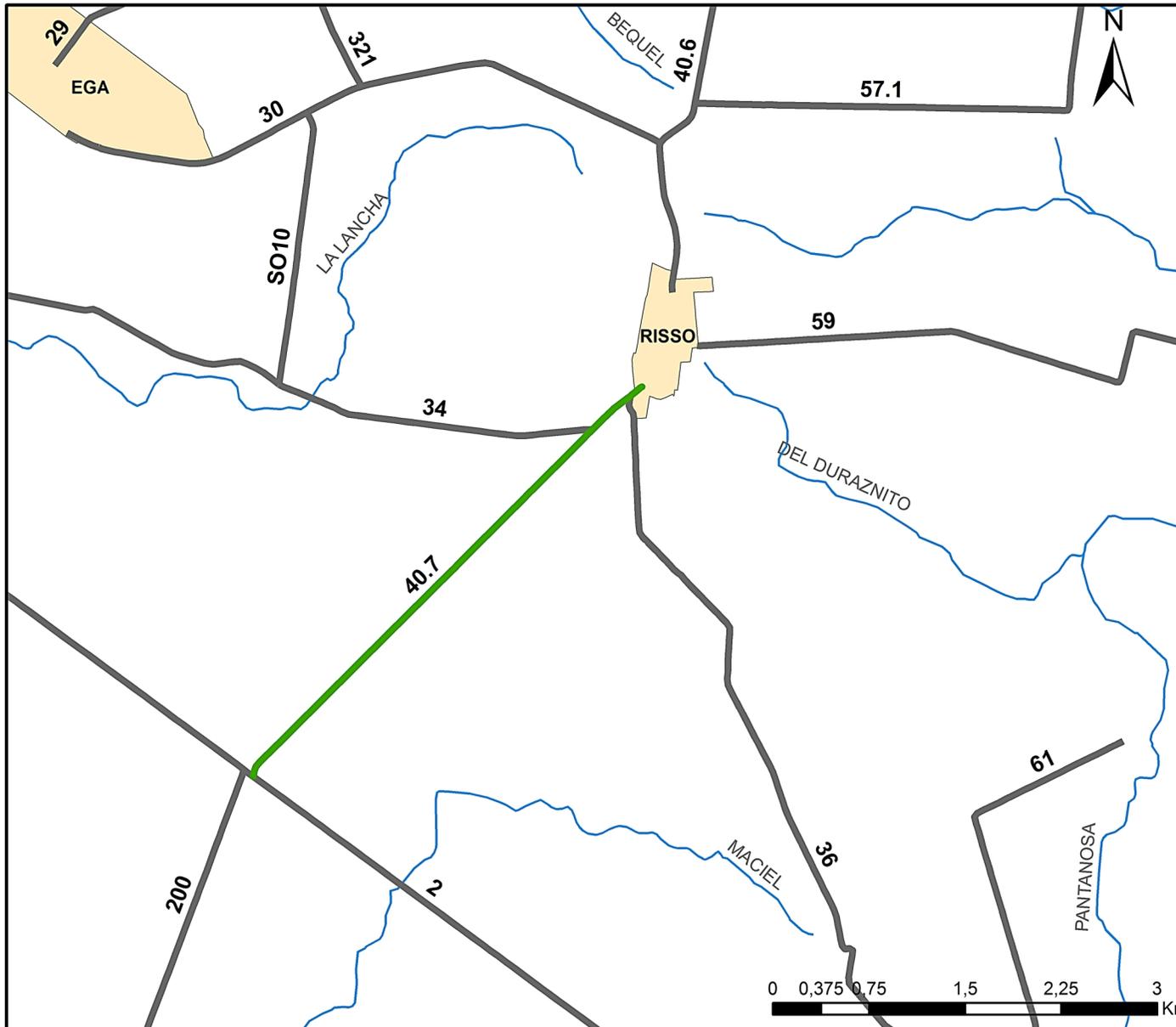


## Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año 2018

# Risso - Tramo 40.7

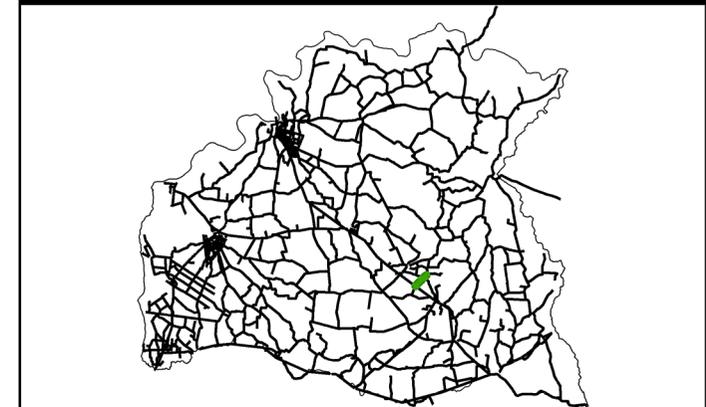


## Referencias

- Intervención en pavimento
- Rutas nacionales
- Intervención en obras hidráulicas
- Cursos de agua
- Caminería departamental
- Localidades

<b>Categoría</b>	Alta
<b>Prioridad en taller</b>	No aplica
<b>Longitud</b>	4,5 km
<b>Tramos que comprende</b>	40
<b>Monto total (\$)</b>	40.600.487
<b>Ejecución estimada</b>	2021
<b>Descripción</b>	
Descripción	Monto (\$)
Carpeta asfáltica sobre base granular	40.600.487

## Localización en el Departamento

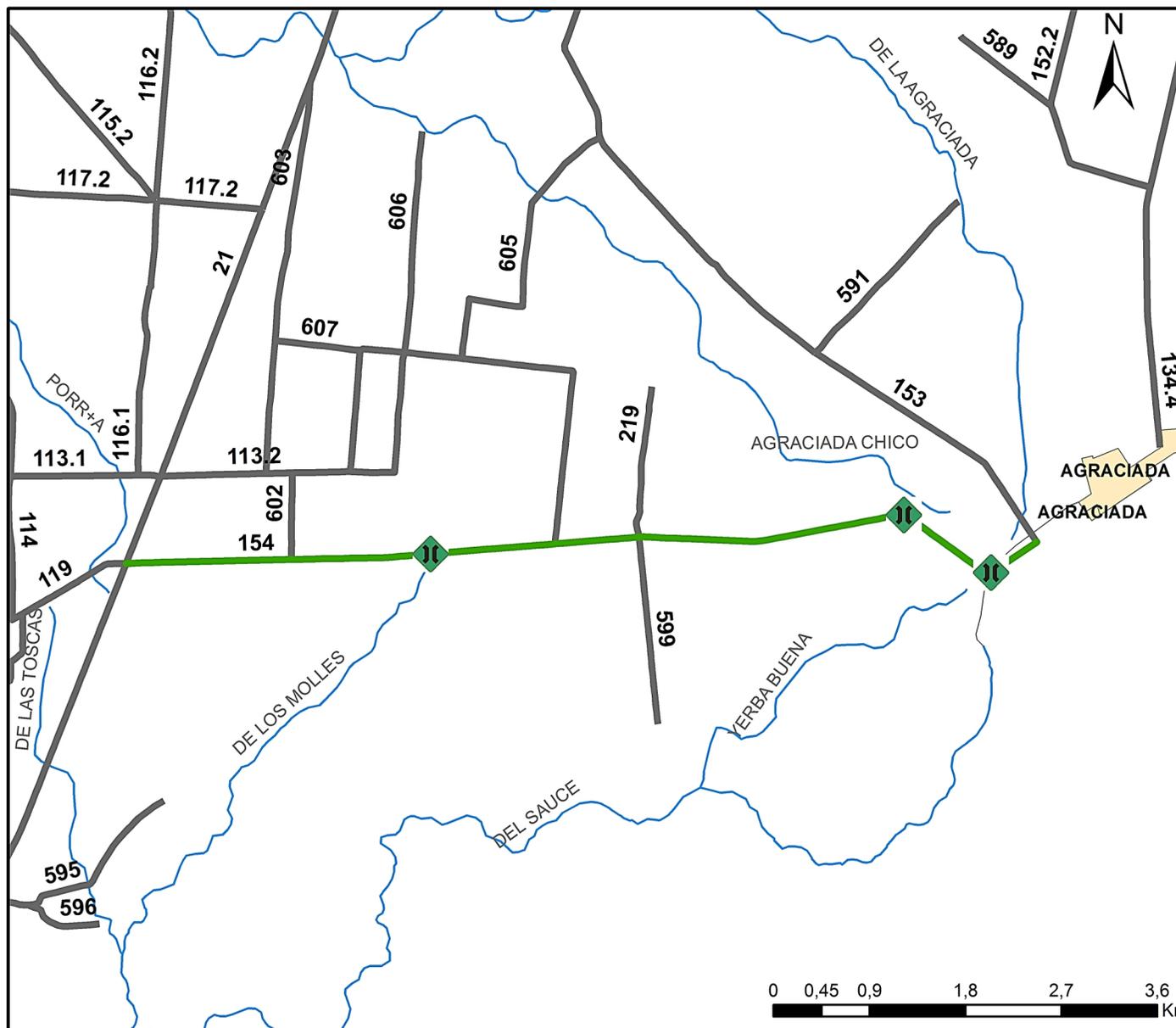


## Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año 2018

# Agraciada - Tramo 154

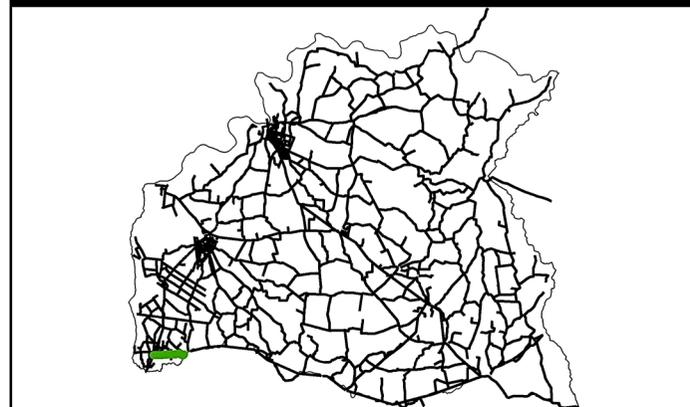


## Referencias

- Intervención en pavimento
- Rutas nacionales
- ◆ Intervención en obras hidráulicas
- Cursos de agua
- Caminería departamental
- Localidades

<b>Categoría</b>	Alta
<b>Prioridad en taller</b>	No aplica
<b>Longitud</b>	9,5 km
<b>Tramos que comprende</b>	154
<b>Monto total (\$)</b>	90.712.139
<b>Ejecución estimada</b>	2022 (50%) - Segundo quinquenio (50%)
<b>Descripción</b>	<b>Monto (\$)</b>
Carpeta asfáltica sobre base granular	85.712.139
Reparación de alcantarillas	5.000.000

## Localización en el Departamento



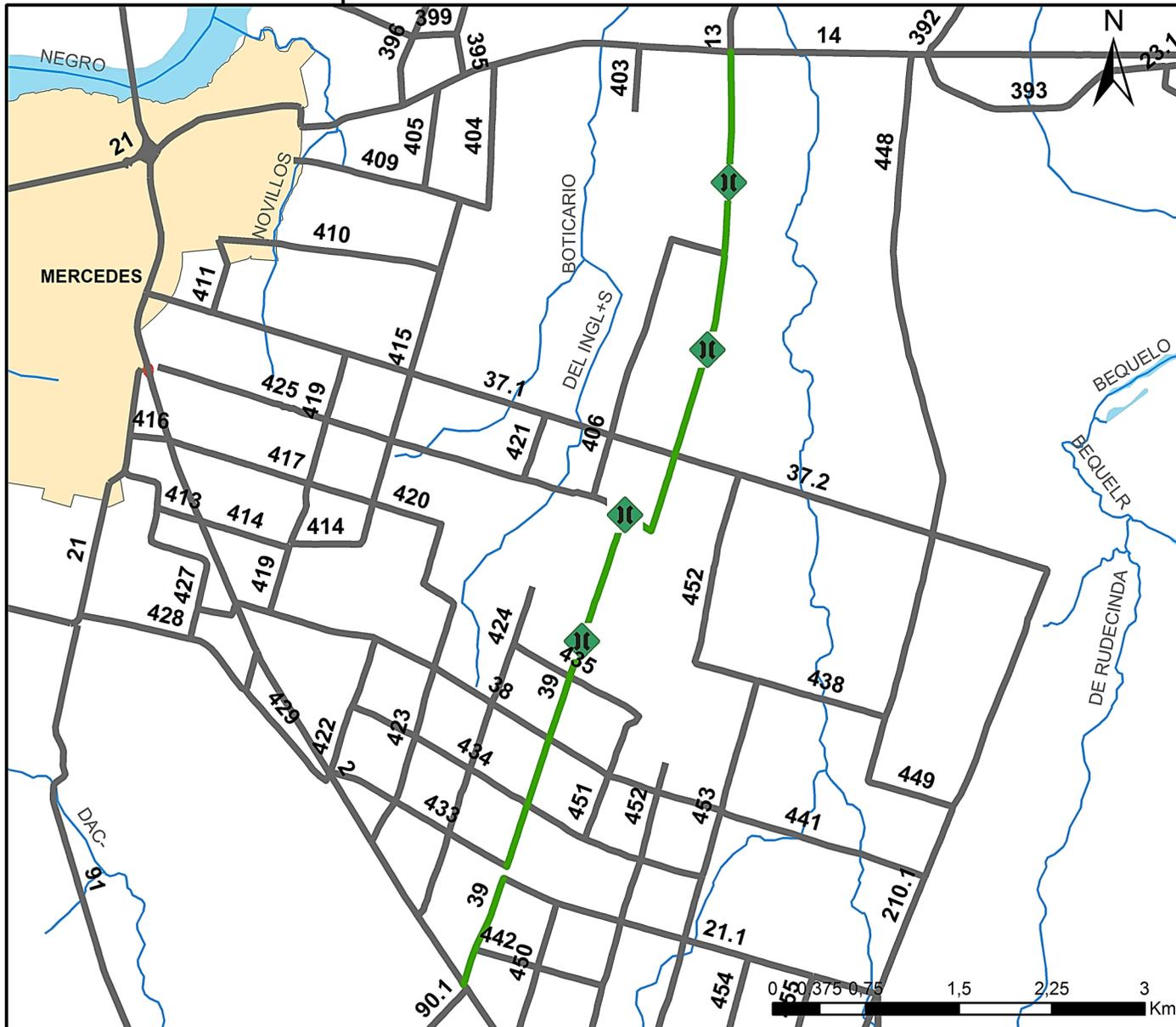
## Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año 2018

# Mercedes - Tramo 39

58°0'0"W

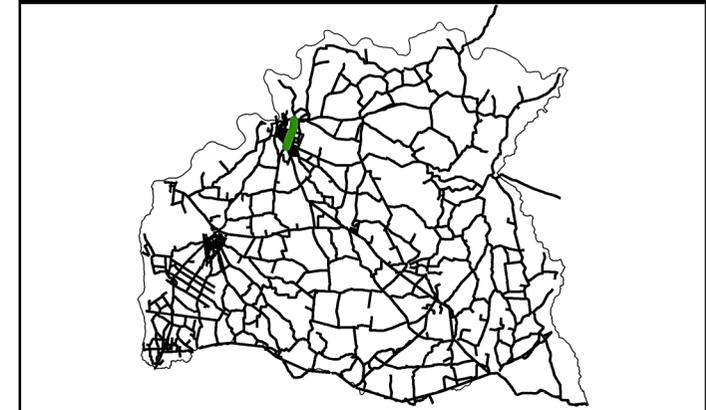


## Referencias

- Intervención en pavimento
- Rutas nacionales
- ◆ Intervención en obras hidráulicas
- Cursos de agua
- Caminería departamental
- Localidades

<b>Categoría</b>	Alta
<b>Prioridad en taller</b>	No aplica
<b>Longitud</b>	8 km
<b>Tramos que comprende</b>	39
<b>Monto total (\$)</b>	74.978.643
<b>Ejecución estimada</b>	Segundo quinquenio
<b>Descripción</b>	
Descripción	Monto (\$)
Carpeta asfáltica sobre base granular	72.178.643
Reparación de alcantarillas	2.800.000

## Localización en el Departamento



## Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año 2018