



CAMINOS QUE CONECTAN

Un programa nacional de apoyo a la caminería departamental

PROGRAMA VIAL DEPARTAMENTAL SALTO

Julio 2018

CAPÍTULO 1

1. Marco General del Plan Nacional de Caminería Departamental

1.1 Fundamentación

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

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

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

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

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

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

1.2 Objetivos del Plan Nacional de Caminería Departamental

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

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

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

1.3 Metodología para el diseño del Plan Nacional de Caminería Departamental

1.3.1 Estrategia Global

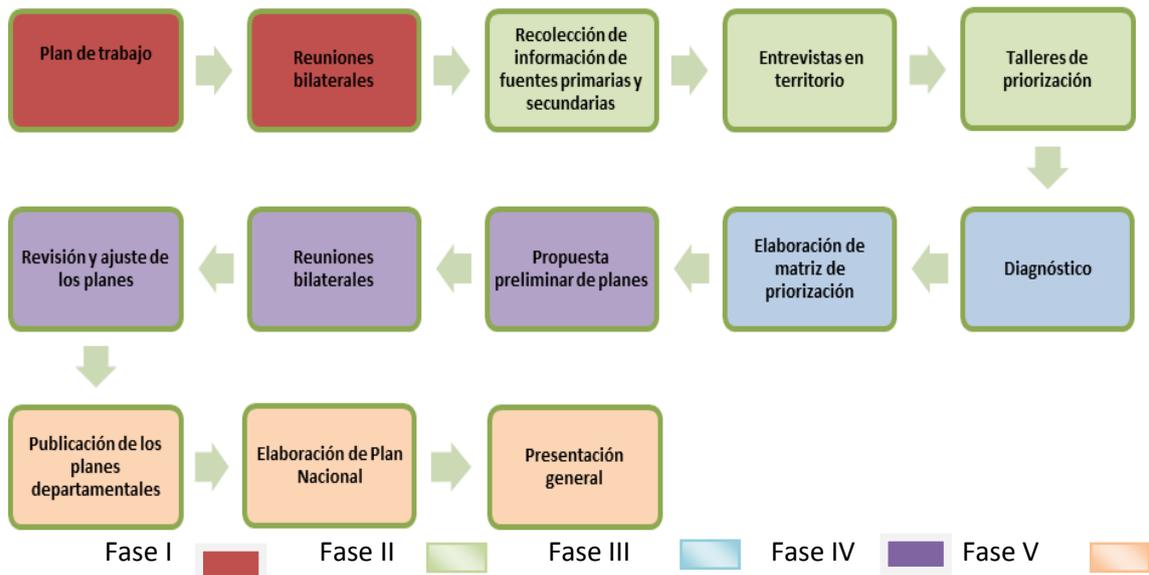
El enfoque que orienta este programa es participativo, se implementa a través de diferentes instancias que tienen como objetivo recibir los aportes y lograr el involucramiento de actores relevantes del sector público, privado y de la sociedad civil. Esto comprende una serie de herramientas tendientes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

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

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

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

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



Fuente: elaboración propia

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.3.2 Metodología para la categorización de la red vial departamental.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

El cálculo se realiza por separado para cadena productiva:

I3.1A – producción de granos

I3.1B – producción ganadera

I3.1C – producción de madera

I3.1D - producción de frutas y hortalizas

I3.1E – producción de leche

I3.1F – otros

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

2.13 Salto

2.13.1 Caracterización general

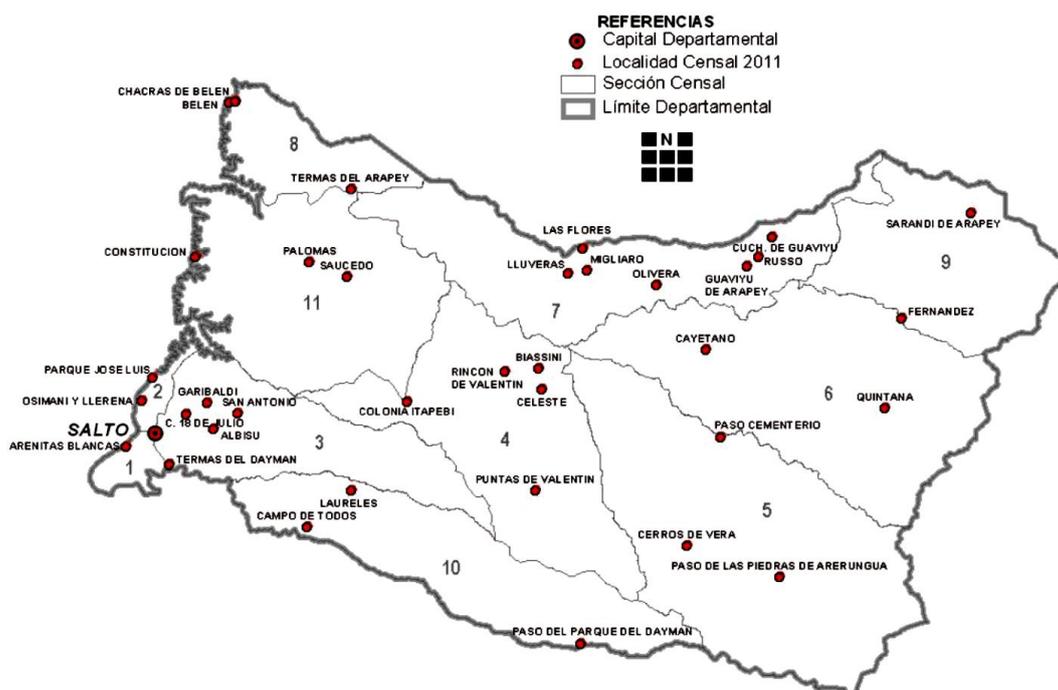
2.13.1.1 Caracterización demográfica

El departamento de Salto ocupa una superficie de 14.163 km², lo que representa el 8.04 % del total del país. Es limítrofe con la Argentina al oeste y tiene como departamentos contiguos a Artigas en el norte, Rivera y Tacuarembó en el este y a Paysandú en el sur.

De acuerdo al último Censo realizado por el Instituto Nacional de Estadística (INE), realizado en el año 2011, la población total es de 124.861 personas. La ciudad de Salto, capital departamental, es la localidad más poblada, pues en ella reside el 83.3 % de la población total, 104.028 personas. Al analizar la distribución de la misma en el departamento, se observa que el 93.7 % reside en el medio urbano, mientras que el restante 6.3 % lo hace en el medio rural. El comportamiento de esta variable es similar en los demás departamentos del interior del país.

Si observamos la distribución de la población por secciones censales, podemos apreciar el peso de aquellas que se ubican al oeste del departamento, en la capital departamental, alrededores y el cinturón hortofrutícola. Representan el 89.4% del total de la población de Salto, y son, por otra parte, las únicas con tasas positivas de crecimiento medio anual (aunque cercanas a cero). Entre las demás, se destacan por su promedio negativo las secciones 5, 6 y 9 (el este del departamento, sobre el basalto superficial).

Mapa 2.13.a: Secciones censales de Salto



Fuente: INE-MIDES-UNPFA (2013)

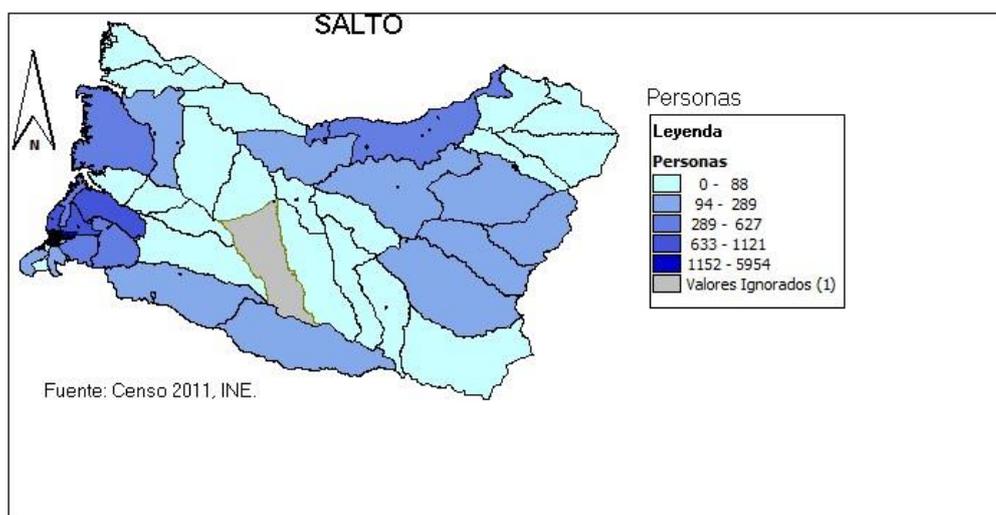
Mapa 2.13.a: Población por secciones censales de Salto y tasa anual de crecimiento

	Población en hogares particulares	Tasa media anual de crecimiento 1996-2011
Total departamental	123448	0,39
Sección Censal 1	49769	0,73
Sección Censal 2	38277	0,02
Sección Censal 3	22298	1,65
Sección Censal 4	1744	-0,86
Sección Censal 5	544	-3,03
Sección Censal 6	887	-3,27
Sección Censal 7	2465	-0,02
Sección Censal 8	2504	-1,19
Sección Censal 9	384	-4,61
Sección Censal 10	639	-2,25
Sección Censal 11	3937	-1,04
Rural	7400	-3,55

Fuente: INE-MIDES-UNPFA (2013)

Como se observa en el mapa siguiente, el departamento se caracteriza por un gran vacío demográfico, con una mayoría de segmentos censales con menos de 100 habitantes. Salvo un segmento al norte de la sección (límite con Artigas), todos los segmentos que se alejan del litoral del Río Uruguay tienen menos de 300 habitantes.

Mapa 2.13.b: Población por segmentos censales de Salto



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.

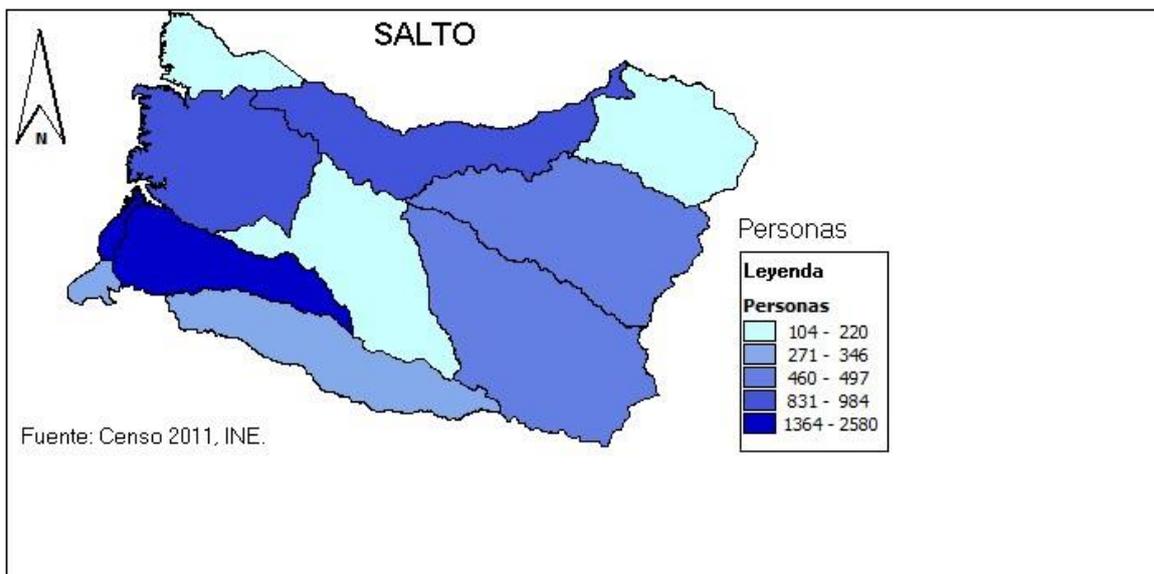
Tabla 2.13.b: Población por sexo y tramos de edad de Salto según localidades censales

	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
Total departamental	16693	15618	37812	39837	6364	8330
Sección Censal 1	6863	6399	14971	16257	2412	3309
Sección Censal 2	4292	3965	11824	12884	2276	3452
Sección Censal 3	3564	3409	6710	6791	897	941
Sección Censal 4	284	274	548	518	76	60
Sección Censal 5	94	87	334	198	45	21
Sección Censal 6	122	97	322	274	51	35
Sección Censal 7	369	341	795	715	140	118
Sección Censal 8	338	323	789	770	138	152
Sección Censal 9	44	40	160	118	25	15
Sección Censal 10	95	92	221	186	47	16
Sección Censal 11	628	591	1138	1126	257	211
Rural	1066	946	2735	2258	517	327

Fuente: INE-MIDES-UNPFA (2013)

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

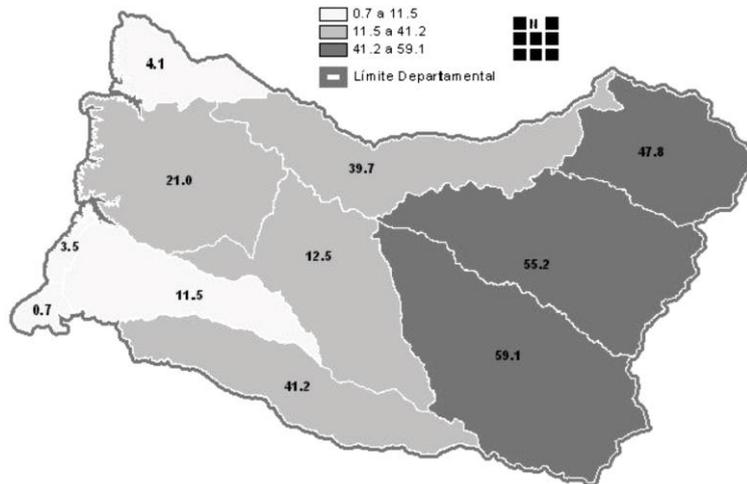
Mapa 2.13.c: Población por secciones censales de área rural de Salto



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 que limitan con la Cuchilla de Haedo más de la mitad de la población es rural. Son esas secciones las que tienen además, tasas de crecimiento más negativas que el resto de las del departamento.

Mapa 2.13.d: Porcentaje de población rural por secciones censales de área rural de Salto



Fuente: INE-MIDES-UNPFA (2013)

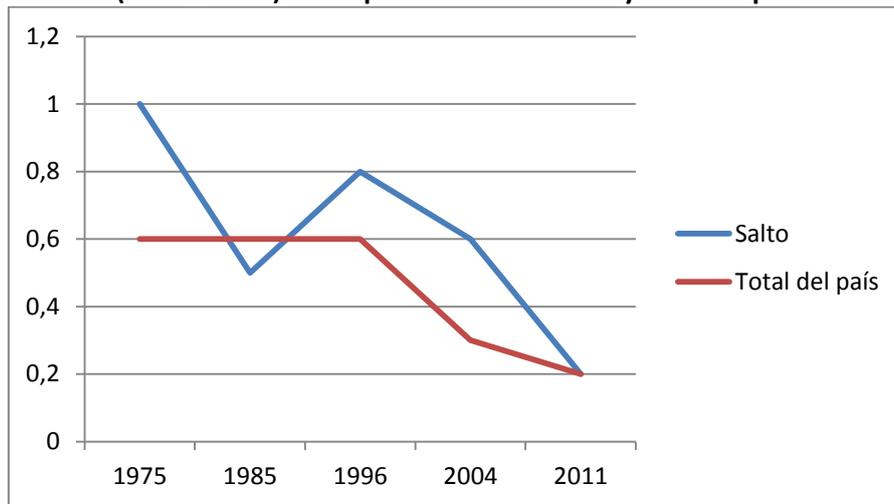
La evolución de la población del departamento muestra tasas bajas o cercanas a cero entre los diversos períodos inter censales, lo que permite anticipar un escenario de crecimiento casi nulo para las próximas décadas.

Tabla 2.13.c: Tasa de crecimiento de la población (por cien) en períodos intercensales (1975 – 2011) del departamento de Salto y total del país

	1975	1985	1996	2004	2011
Salto	1	0,5	0,8	0,6	0,2
Total del país	0,6	0,6	0,6	0,3	0,2

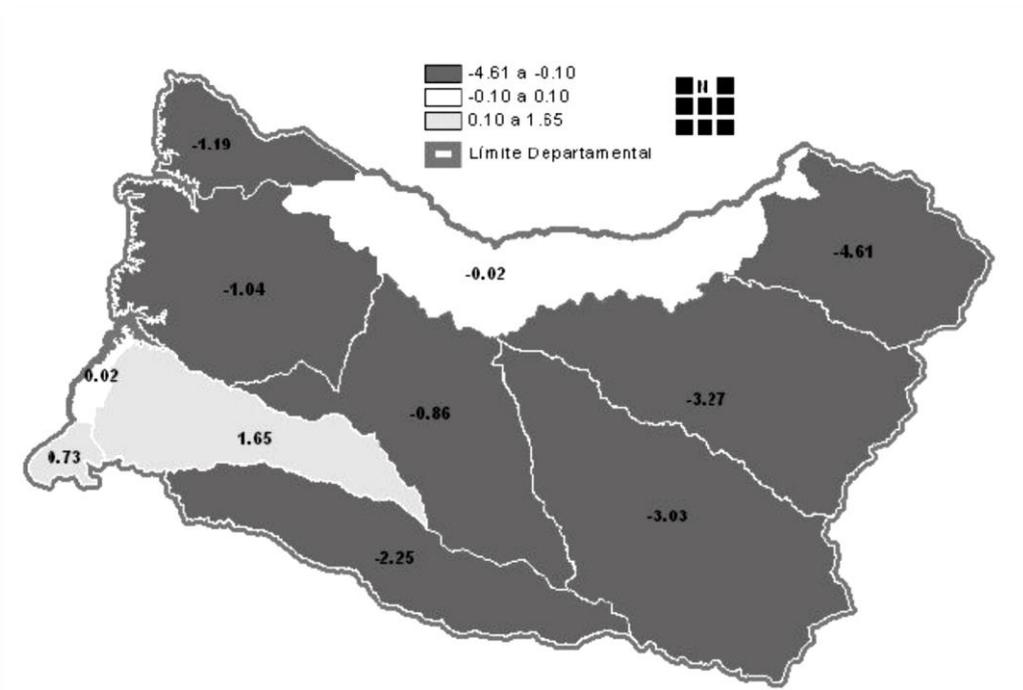
Fuente: Elaboración propia en base a datos de INE (2011)

Gráfico 2.13.a: Tasa de crecimiento de la población (por cien) en períodos intercensales (1975 – 2011) del departamento de Salto y total del país



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

Mapa 2.13.e: Tasa media anual de crecimiento intercensal (1996-2011) según sección censal.



Fuente: INE- MIDES- UNFPA (2013)

2.13.1.2 Caracterización social

En términos de pobreza medida por ingresos, el porcentaje de 5.87% de los hogares estaba en situación de pobreza en 2017 en el departamento de Salto, cifra superior al 5.24% del total país.

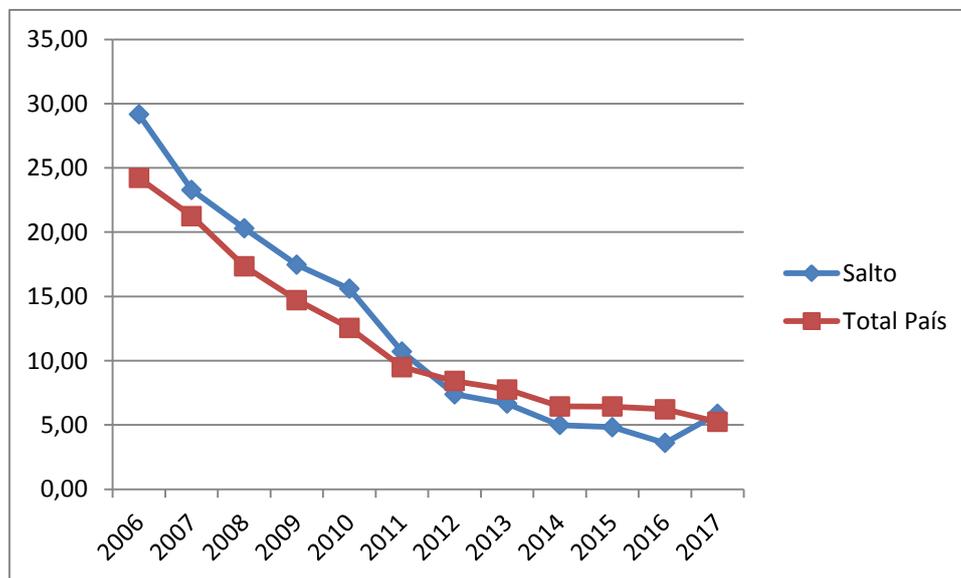
Tabla 2.13.d: Evolución de la pobreza medida por ingresos, Salto y total del país.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Salto	29,16	23,28	20,30	17,45	15,60	10,70	7,38	6,65	4,98	4,82	3,60	5,87
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 Salto, la reducción de la pobreza medida por ingresos de los hogares ha sido consistente, hasta 2016, subiendo en el último año más de dos puntos porcentuales. Sin embargo, partiendo de valores superiores en 2006 a la media nacional, logró en 2012 ubicarse por debajo del promedio global hasta 2016. Para 2007 el Salto volvía a tener un porcentaje de hogares pobres superior al mismo.

Gráfico 2.13.b: Evolución de la pobreza medida por ingresos en Salto 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 0.37 para Salto, 0.38 para el país (OTU, 2018). La tendencia es a una reducción de la desigualdad, tanto en el país como en el departamento, con valores similares en todo el período analizado.

Tabla 2.13.e: Índice de Gini, Salto y total del país 2006-2013

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Salto	0,45	0,42	0,40	0,43	0,39	0,39	0,35	0,37
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)

En términos de restricciones estructurales, Salto es el segundo departamento que presenta mayor porcentaje de hogares con al menos una NBI, con un 45.3 %. Este indicador refleja la dificultad de acceso a servicio sanitario, educación, salud, agua potable, energía eléctrica, vivienda decorosa, y bienes básicos de confort. Aspectos que no se revierten solamente con aumentos en el ingreso del hogar, sino requieren de una acción definida de políticas públicas.

Por secciones censales se aprecia un panorama diverso, con un rango de variación entre 76.9% de los hogares con al menos una NBI en la No.6 (Quintana, Cayetano y entorno) y 33% en la No. 2 (norte de la capital departamental). Ocho de las once secciones tiene valores por encima del promedio departamental. El medio rural supera por trece puntos a la media global.

Si consideramos las secciones para diferenciar los porcentajes de hogares con tres y más NBI, podemos apreciar que la brecha es aún mayor. La sección 6 es el límite superior con 25.8% de los hogares en esa condición y la 2 con 3.8%, en el límite inferior (casi 7 veces menos). Siete de las once secciones tiene un promedio superior a la media departamental, y la población rural duplica a la misma en este indicador.

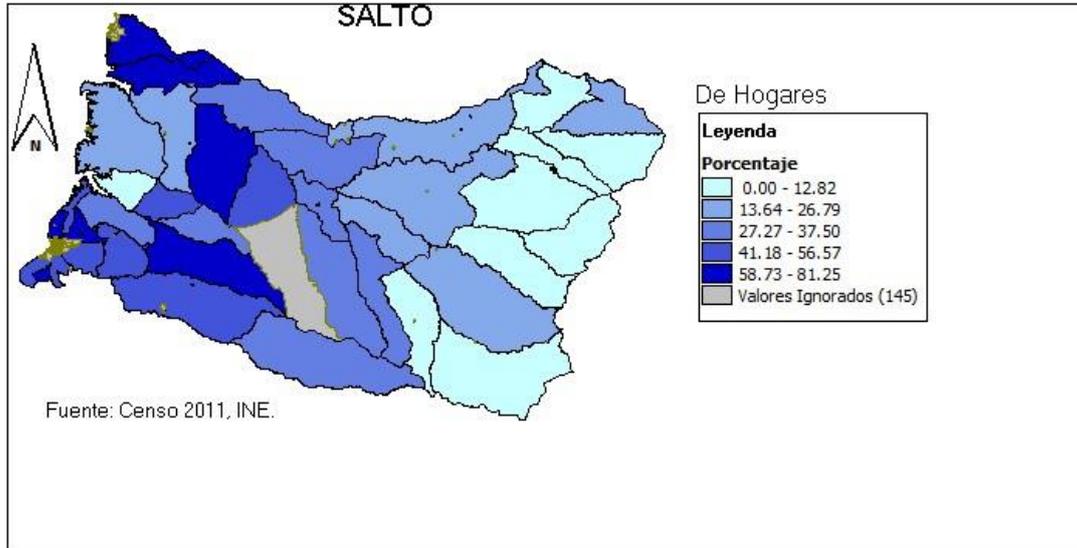
Tabla 2.13.f: Porcentaje de hogares por cantidad de NBI

	% hogares con al menos una NBI	% hogares con 3 o más NBI
Total departamental	45,3	9,4
Sección Censal 1	47,2	9,3
Sección Censal 2	33,0	3,8
Sección Censal 3	61,5	18,1
Sección Censal 4	41,5	5,5
Sección Censal 5	61,8	16,8
Sección Censal 6	76,9	25,8
Sección Censal 7	61,5	23,8
Sección Censal 8	45,4	9,3
Sección Censal 9	68,3	16,5
Sección Censal 10	63,9	12,6
Sección Censal 11	44,4	10,2
Rural	58,5	20,3

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

Los segmentos con menores porcentajes de hogares sin NBI se ubican en su casi totalidad en el este del departamento, con promedios inferiores a 13%. Solamente uno del litoral oeste, al sur de la sección once, presenta un panorama de este tipo. Aquellos con porcentajes mayores al 50% de los hogares sin NBI, se ubican en el tercio oeste del departamento (secciones 1, 2, 3,8 y 11).

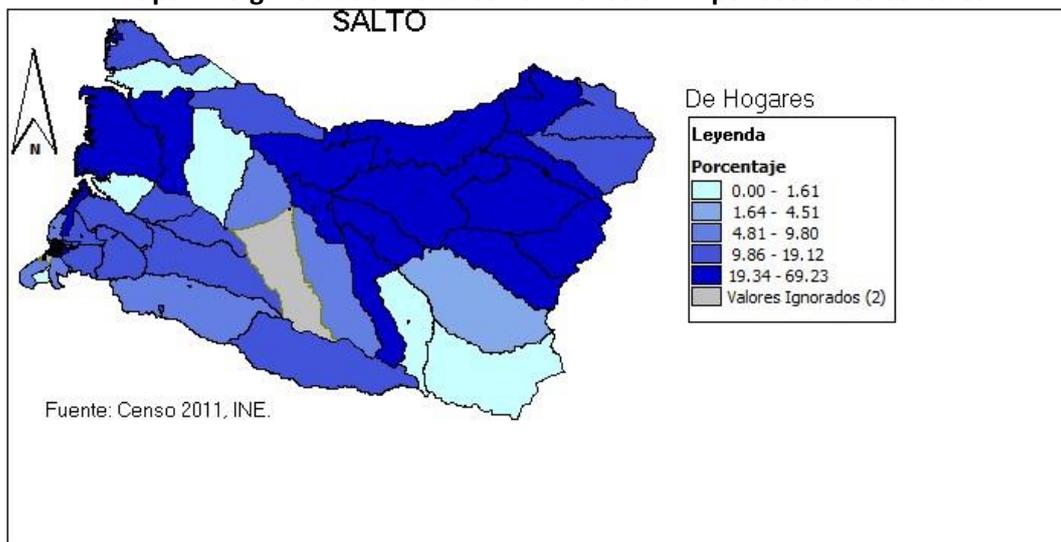
Mapa 2.13.f: Población rural sin NBI por segmentos censales



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

Como vemos en el mapa la ausencia de tres o más satisfactores de necesidades básicas se concentra en el este del departamento. Los valores que presentan estas dimensiones dan cuenta de las diferencias estructurales entre la región litoral y el este del departamento en el acceso a condiciones de vida favorables.

Mapa 2.13.g: Población rural con al menos 3 NBI por secciones censales



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

En cuanto a los indicadores educativos podemos observar que 2.2% de los habitantes de Salto de 15 y más años es analfabeto. Ese porcentaje sube a 3.9% en el medio rural, y llega por secciones censales a valores de 6.2, 6.1 y 6.0 en las secciones 10, 7 y 6 respectivamente. Salvo las secciones 1 y 2, todas las demás tienen promedio superiores al total departamental.

Tabla 2.13.g: Principales indicadores de educación según sección censal, Salto

	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	2,2	8,3	9,4	85,7	47,8
Sección Censal 1	1,9	8,4	9,5	86,7	50,2
Sección Censal 2	1,3	9,5	10,8	88,8	61,0
Sección Censal 3	3,2	6,9	8,0	82,2	31,5
Sección Censal 4	4,5	6,0	8,0	79,5	20,6
Sección Censal 5	5,9	5,9	6,5	78,5	13,6
Sección Censal 6	6,0	5,5	6,4	72,9	8,4
Sección Censal 7	6,1	5,7	6,8	74,9	16,4
Sección Censal 8	3,1	6,7	8,7	80,3	34,2
Sección Censal 9	3,8	5,9	7,9	80,5	14,1
Sección Censal 10	6,2	5,6	6,9	76,8	11,8
Sección Censal 11	3,5	6,3	8,0	76,2	25,7

Fuente: INE- MIDES- UNFPA (2013)

Tabla 2.13.h: Principales indicadores de educación según localidad censal y área rural, Salto

	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
Albisu	4,8	5,8	7,6	80,4	16,5
Arenitas Blancas	0,8	12,0	12,1	94,4	80,0
Belén	3,3	6,5	8,7	78,4	32,5
Biassini	2,8	6,2	7,7	83,7	20,7
Campo de Todos	7,5	4,9	5,5	75,3	4,8
Celeste	5,8	5,5	NC	84,6	14,6
Cerros de Vera	8,2	5,0	6,2	73,6	9,1
Chacras de Belén	2,9	6,8	8,3	81,7	33,0
Colonia 18 de Julio	4,0	6,3	7,8	81,8	22,6
Colonia Itapebí	3,6	6,1	7,6	78,9	22,0
Constitución	3,3	6,5	8,2	77,5	29,2
Cuchilla de Guaviyú	12,5	5,2	7,0	69,8	10,5
Fernández	8,2	5,1	7,3	64,7	7,9
Garibaldi	2,6	5,5	6,3	73,6	15,4
Guaviyú de Arapey	1,4	5,8	7,0	78,9	10,1
Las Flores	2,4	5,2	5,0	68,3	4,1
Laureles	3,9	5,8	6,8	81,6	13,2
Lluveras	4,3	5,7	4,9	80,0	14,8
Migliaro	3,8	6,1	7,5	82,2	24,0
Olivera	8,0	5,5	7,7	77,0	13,8
Osimani y Llerena	0,0	6,4	6,3	77,8	23,3
Palomas	4,7	5,4	6,0	75,0	7,4
Paso Cementerio	13,6	5,1	6,0	80,3	7,8
Paso de las Piedras de Arerunguá	6,3	5,4	6,0	85,4	4,5
Paso del Parque del Daymán	0,0	5,0	6,0	76,9	3,2
Puntas de Valentín	5,3	5,9	7,8	80,9	12,0
Quintana	7,5	4,9	6,0	72,5	2,7
Rincón de Valentín	4,4	5,6	7,6	77,6	20,4
Salto	1,9	8,6	9,7	87,0	51,9
San Antonio	5,4	5,7	7,2	75,9	19,1
Sarandí del Arapey	6,3	5,6	7,8	76,6	9,7
Saucedo	4,5	5,2	5,9	73,3	8,3
Termas del Arapey	1,5	8,3	9,5	93,4	51,2
Termas del Daymán	1,8	9,9	11,9	87,2	66,7
Localidades menores	1,5	6,8	5,7	83,8	20,7
Rural	3,9	6,8	8,0	78,0	27,7

Fuente: INE- MIDES- UNFPA (2013)

En cuanto a los años de escolarización para personas de 25 y más años, el promedio de Salto es 8.3, valor que sube en las secciones 1y 2 y baja sensiblemente en el resto del departamento con el menor valor (5.5) en la No.6 y con un guarismo de 6.8 en el medio rural.

El porcentaje de personas de 15 y más años con primaria completa en el departamento es 85.7%, llegando a bajar en la sección 6 al 72.9% y a 78% en el ámbito rural. Esta variabilidad es mucho mayor en el indicador de porcentaje de personas de 18 y más años con ciclo básico de enseñanza media completo. El promedio 47.8% departamental llega a bajar a 8.4% en la sección 6 y sube al 61% en la N°2, observándose una gran variación intradepartamental. El promedio en el medio rural es 27.7%.

En relación a estos cuatro indicadores seleccionados, el peor comportamiento por localidades se observa respectivamente en Paso Cementerio (analfabetismo 13.6%), Quintana y Campo de Todos (4.9 años de escolarización), Po. Fernández (64.7% de personas de 15 y más años con primaria completa) y Las Flores (4.1% de personas de 18 y más años con Ciclo Básico completo).

La matriculación y asistencia de estudiantes en primaria es similar al promedio nacional. La Tasa Bruta de Asistencia de jóvenes de 12 a 17 años a educación media es de 76 % en Salto, mientras que el total del país es 81.6 %. El porcentaje de alumnos promovidos en ciclo básico es 75 %, algo superior al porcentaje de promoción en todo el país (73.2%).

Los jóvenes de 14 a 24 años que no estudian ni trabajan en Salto representan el 20,7 % mientras que a nivel nacional son el 17,8 %. Pero si analizamos esta situación por área geográfica descubrimos que el problema se agudiza en localidades pequeñas (menos de 1000 hab.) con un 35.1 % y áreas rurales dispersas con un 31.8%, frente al promedio nacional de 24.4 % y 19.7 % respectivamente.

Es ahí donde la cercanía o accesibilidad a los centros educativos para este tramo etario constituye una dificultad en términos de capital humano.

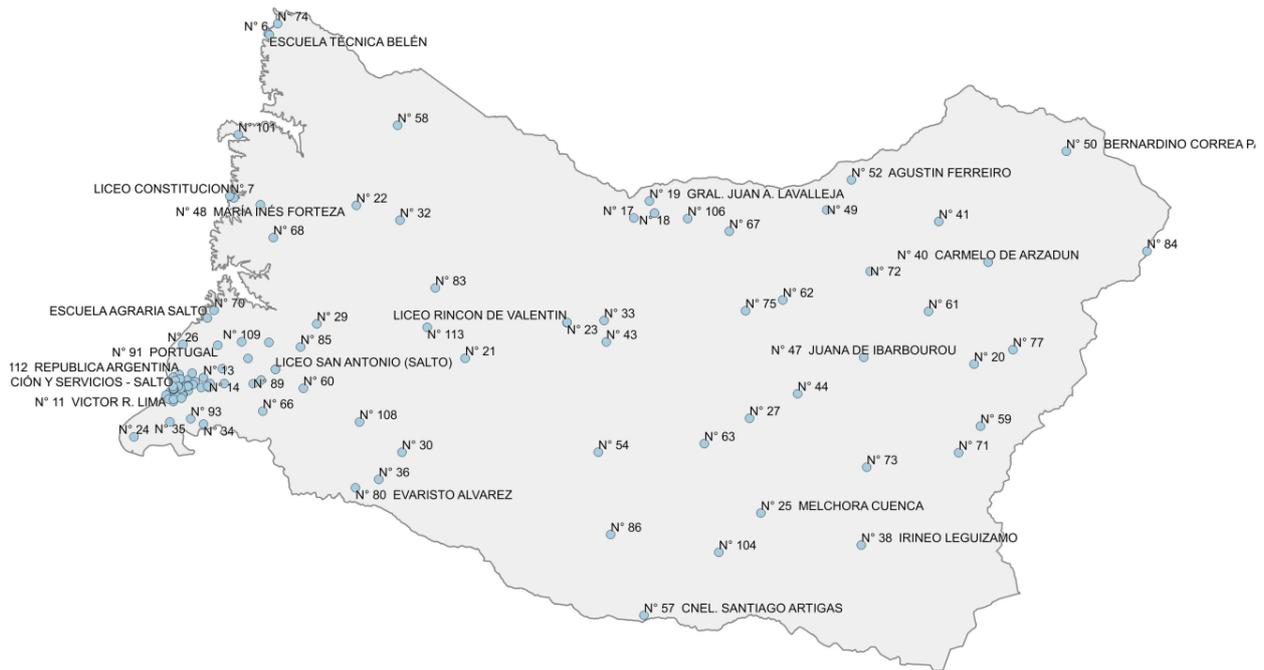
Tabla 2.13.i: jóvenes de entre 14 y 24 años que no estudian ni trabajan

	Rural	Menos de 1000 Hab.	Entre 1000 y 4999 hab.	Entre 5000 y 19999 hab.	20.000 y más hab.
Salto	28.2	28.7	23.2	N/C	19.5
Total del País	19.7	24.4	21.9	18.4	16.9

Elaboración propia a partir de datos de ANEP

La distribución de los centros educativos públicos en el medio rural tiene una amplia cobertura. Como podemos apreciar en el mapa, la red de escuelas rurales tiene presencia en la mayoría de las localidades, mientras que a nivel secundario se encuentran centros del CES (Lavalleja, Valentín, San Antonio, Belén y Constitución) así como del CETP (Belén, y Escuela Agraria de Alternancia de El Espinillar) en los principales centros poblados. Para el caso de estudiantes de nivel secundario, tanto en la ciudad de Salto como en Belén y Constitución, así como para los liceos de San Antonio y Valentín, la Intendencia y los Municipios respectivos prestan servicio de traslado de estudiantes a centros educativos.

Mapa 2.13.h: Centros educativos de ANEP en el departamento de Salto



Fuente: MIDES (2018)

En cuanto a la cobertura de salud, en Salto los Afiliados al SNIS son 19.988 que se desagregan de acuerdo a su condición en los valores que vemos en el cuadro a continuación.

Tabla 2.13.j: afiliados al SNIS en Salto

Activos	Pasivos	Menores	Otros	Total
23.952	7.875	16.003	3.830	51.660

Elaboración propia a partir de datos de MSP

El porcentaje de personas de acuerdo al tipo de atención de salud muestra el peso significativo de ASSE y IAMCs, es muy diferente en comparación con el total del país. En Salto casi la mitad de la población se atiende en ASSE (49.3%) y el 46.2% en la mutualista local.

Tabla 2.13.k: proporción de población en cada sub-sistema de prestación de servicios de salud

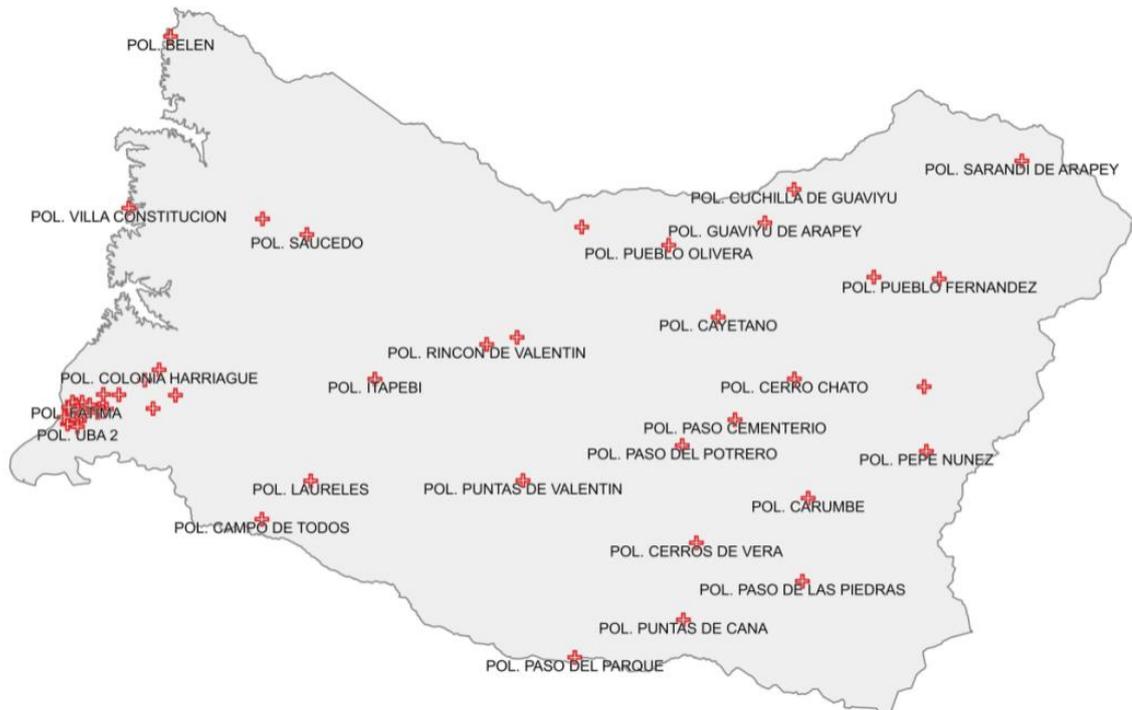
	ASSE	IAMC	Hospital Policial / Militar	Seguro privado médico	Área de salud del BPS	Policlínica municipal	Otro	Sin cobertura
SALTO	49,3	46,2	4,8	0,4	0,3	0,1	5	0,7
País	29,7	61,8	6,9	2,2	0,2	1,4	2,3	1,6

Elaboración propia a partir de datos de MSP

Por otro lado observamos que el 0.7 de la población no cuenta con cobertura en los grandes sistemas de salud.

El mapeo de centros de salud rurales del departamento muestra una amplia distribución en el territorio.

Mapa 2.13.i: Policlínicas de ASSE en el departamento de Salto



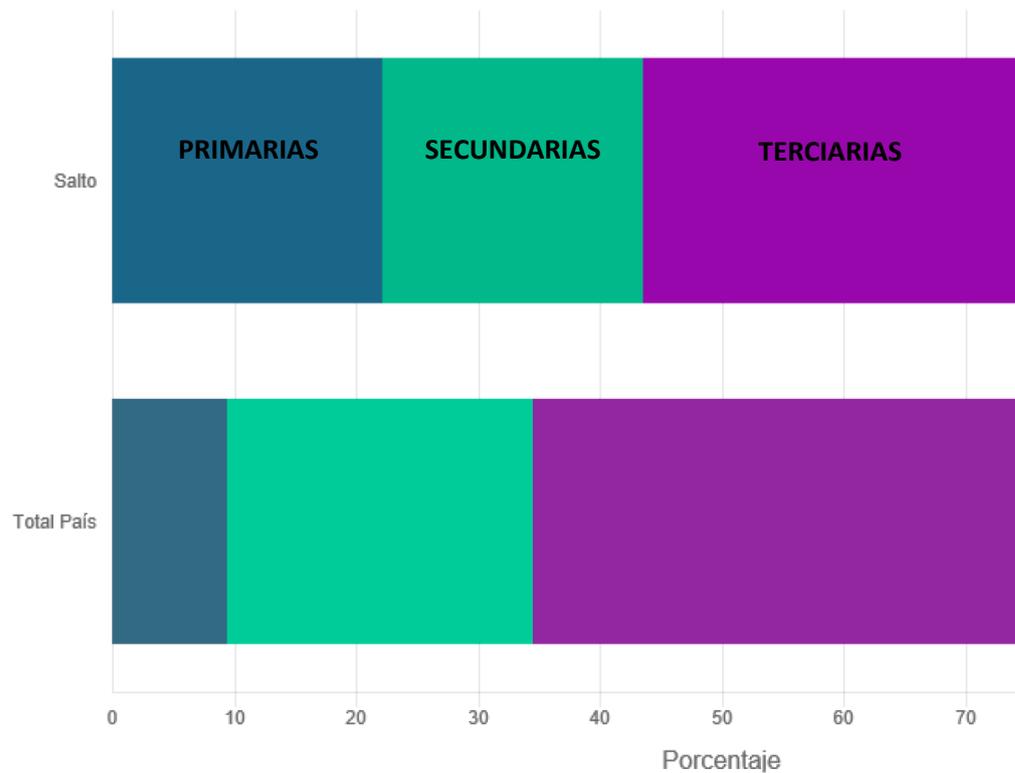
Fuente: MIDES (2018)

A nivel de atención primaria en salud la RAP (red de atención primaria en salud) permite el acceso de la población de pequeñas localidades y rurales dispersos. Se cuenta con médicos radicados en localidades rurales como Belén, Constitución, Pueblo Fernández, Lavalleja y Valentín. El Centro de Atención de Valentín es el último en conformarse como referencia para las localidades próximas. A nivel de las localidades pequeñas y población rural dispersa, cuentan con una visita regular (“gira médica”).

2.7.1.3 Caracterización económica del departamento

El departamento de Salto participa en un 2.7% del PBI nacional (OTU-OPP, 2018). El sector mayoritario de la economía salteña es el terciario, que aporta un 56.4% del VAB departamental, seguido por el sector primario con 22.1 %, y finalmente el secundario, que contribuye al mismo en un 21.5%.

Gráfico 2.13.c: Composición Sectorial del VAB, Salto y total del país (% , 2012)



Fuente: OTU – OPP, en base a BCU, INE y otros (2018)

Tabla 2.13.I: Composición sectorial del VAB 2011

	Primarias	Secundarias	Terciarias	Total
Salto	22.1	21.5	56.4	100
Total, País	9.5	25	65.5	100

Fuente: OTU – OPP, en base a BCU, INE y otros (2018)

A nivel del sector servicios, Salto cuenta con una actividad comercial importante que se complementa con el turismo de una oferta centrada en los centros termales de Daymán y Arapey, así como los atractivos del entorno natural urbano y rural.

La ganadería en los rubros ovino y bovino se desarrolla en establecimientos de diferentes características (por su tipo y tamaño) que producen carne y ganado en pie, así como lana y leche.

A nivel de stock de ganado vacuno, Salto se ubica en la tercera posición y representa un 6.9 % del nacional. En ovinos es el departamento de mayor stock, próximo al 17 %.

Es importante el desarrollo de la producción ovina en la zona de suelos de basalto superficial, con la adaptación de razas a estas condiciones productivas.

Próximos a la ciudad de Salto se encuentran tambos, los que conforman una pequeña cuenca lechera, que remite producción a las industrias lácteas: CONAPROLE o INDULACSA.

En cuanto a la agricultura, se dedican extensiones en el noreste del departamento al cultivo de arroz, posibilitado por las características de los suelos bajos y el riego por inundación, los que se articulan con agroindustrias como SAMAN S.A. y CALSAL. Esta última empresa y Molino Santa Fe, procesan otros cereales producidos en el departamento.

La producción hortícola se desarrolla en un cordón en el entorno a la ciudad de Salto, Belén y Constitución. Con un sistema de producción orientado a la colocación de productos de primor en el mercado del sur. La producción de cítricos es característica del departamento, que cuenta con 6 plantas de packing con la mayor capacidad de producción y procesamiento a nivel nacional.

En cuando a las dotaciones de capital humano Salto se ubica en el 9.º lugar en un ranking según el indicador de capital humano básico. El desempeño relativo entre intermedio y alto en las tres dimensiones que se consideran permiten este posicionamiento

El departamento presenta un desempeño intermedio en el ranking de tasa de asistencia a educación en menores de 18 años (10º lugar con un valor similar al promedio nacional -76,8 %; promedio país 76,9 %-). También es intermedio el desempeño en cuanto a la población que alcanza secundaria de segundo ciclo (11º lugar, pero con un valor inferior al promedio del país -48,1 %).

En relación al porcentaje de población con primaria completa ocupa el 7º lugar, aunque con un valor (85,2 %) inferior al promedio nacional. En cuanto a los indicadores de capital humano especializado, muestra dotaciones relativas de técnicos cada mil habitantes (lugar 14º) y de formación terciaria (lugar 11.º) no muy relevantes a nivel nacional. Finalmente, está noveno en la dotación relativa de profesionales formados en ciencias «duras» por mil habitantes (Rodríguez Miranda, 2014).

Tabla 2.13.m: Capital humano de Salto (indicadores)

Indicadores	Valores
Básico	KHb = 0.67 (máx. teórico 1)
Especializado	KHe1 = 37.4 x mil hab. (terciaria) KHe2 = 49.6x mil hab. (técnica) CC “duras” KHe3 = 4.9 x mil

Fuente: Rodríguez Miranda (2014)

Los indicadores de capital social e institucional local sitúan a Salto en posiciones entre intermedias y favorables en el ranking entre departamentos. Solamente se distancia de ese lugar negativamente el indicador de organizaciones de cultura, deporte y esparcimiento, que lo ubica en el lugar 14º. Así, en el ranking de organización gremial se ubica 6.º, en órganos de publicación periódica en el 9.º lugar y en cobertura de radios locales 12.º. El mejor resultado que obtiene Salto refiere al indicador dKS, que lo sitúa como el mejor departamento (1.º) respecto a condiciones de no deterioro del capital social e institucional. (Rodríguez Miranda, 2014).

Tabla 2.13.n: Capital social e institucional de Salto (indicadores)

Indicadores	Valor
Gre.	12.6 %
CDE	7.7 x mil hab.
Pub	0.88 por mil habitantes
Rad	0.09 x 50 km ²
DKS	0,72 (máx. teórico 1; las menores condiciones de deterioro)

Fuente: Rodríguez Miranda (2014)

El turismo es una de las principales actividades generadoras de ingresos en Salto. Orientado a captar turistas regionales y con los complejos termales como principal atractivo, cuenta con afluencia de turistas durante todo el año. El litoral del departamento se ubica dentro de la región turística termal, la cual conforma el corredor litoral de los departamentos de Salto y Paysandú. A ello podemos sumarles la presencia de algunas bodegas de interés turístico.

El Centro Comercial de Salto promueve un Clúster de Turismo a partir del cual se intenta diversificar la oferta de productos del departamento, con propuestas como circuitos panorámicos, del entorno del Río Uruguay, turismo rural (a partir de estancias turísticas), y pesca deportiva en la parte baja de la represa, donde se da captura de dorado.

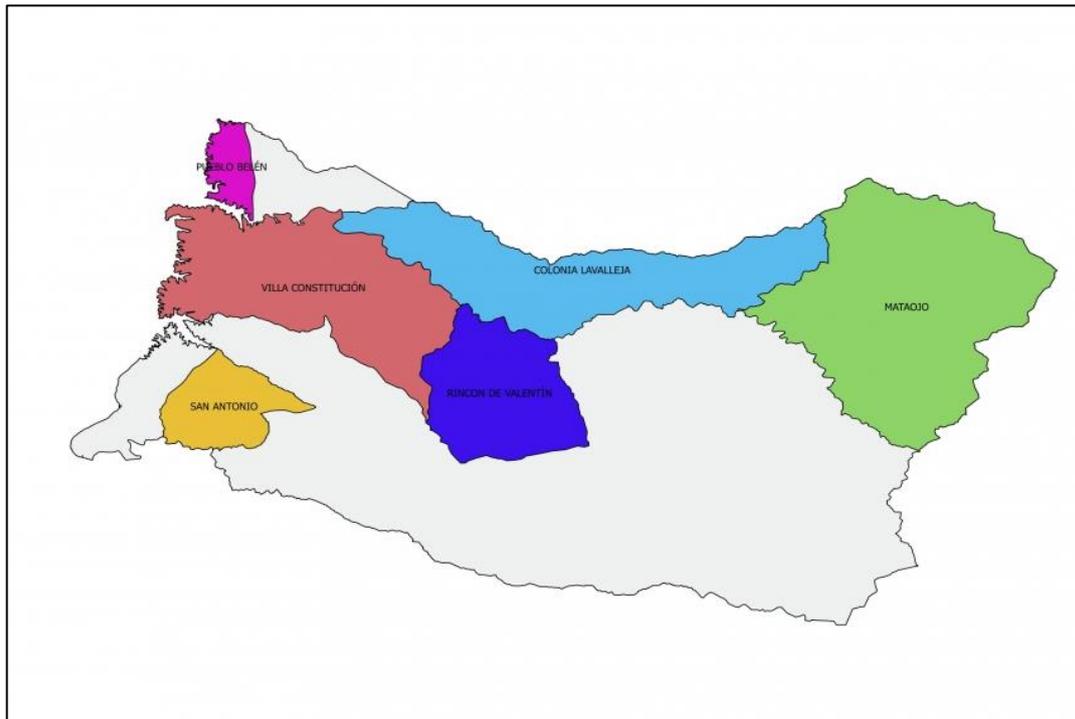
2.13.1.4 Caracterización política del departamento

El Intendente electo de Salto para el período 2015-2020 es el Dr. Andrés Lima. Junto al Intendente, la elaboración y ejecución de la agenda vial del está a cargo de la *Dirección General de Obras*.

Los representantes nacionales por Salto son Manuela Mutti y Catalina Correa (FA), Cecilia Eguiluz (PC).

En Salto existen 6 municipios:

Mapa 2.13.j: Municipios de Salto



Fuente: www.plenariodemunicipios.gub.uy

- *Belén*: El municipio se encuentra localizado en la zona noroeste del departamento de Salto, e incluye las localidades de Belén (sede) y Chacras de Belén.
- *Colonia Lavalleja*: está ubicado en la zona norte del departamento de Salto e incluye como a las localidades de Colonia Lavalleja (sede), Las Flores, La Bolsa, Lluveras, Ferreira, Olivera, Russo, Cuchilla del Guaviyú y Guaviyú de Arapey.
- *Mataojo*: está localizado en la zona noreste del departamento de Salto e incluye las localidades de Fernández (sede), Quintana, Sarandí del Arapey y Capará del Arapey.
- *Valentín*: forma parte de la zona central del departamento de Salto, e incluye las localidades de Rincón de Valentín (sede), Biassini y Celeste.
- *San Antonio*: encuentra localizado en la zona este adyacente a la capital departamental e incluye las localidades de San Antonio (sede), Albisu, Tropezio, Tropezón, Garibaldi, Colonia Harriague y 18 de Julio.
- *Villa Constitución*: está localizado en la zona centro oeste del departamento de Salto, e incluye las localidades de Villa Constitución, Palomas y Saucedo.

Tabla 2.13.o: Municipios, población y alcaldes

Municipio	Alcalde	Partido	Población
Belén	Rodolfo Ariel Hernández	Frente Amplio	2269
Villa Constitución	Carlos Souto	Frente Amplio	3874
Colonia Lavalleja	Diego Henderson	Frente Amplio	2465
San Antonio	Martín Aníbal Barla	Partido Colorado	3853
Mataojo	María Alejandra Fagúndez	Partido Colorado	1008
Valentín	Tabaré Leivas Rivero	Partido Colorado	1197

Fuente: Elaboración propia a partir de datos OTU-OPP (2013)

2.13.2 Caracterización Vial del Departamento

2.13.2.1 Descripción de la red

La red vial nacional del departamento de Salto está compuesta por las rutas nacionales N°3, N°31 y N°4, las que totalizan 303 km, el 1.85 % de la totalidad de la red vial del país.

La primera de estas es la que permite la conectividad con todo el litoral y Montevideo hacia el sur, mientras que en dirección norte conecta la capital del departamento con las localidades de Constitución y Belén y, en el departamento de Artigas, con Tomás Gomensoro y Bella Unión.

La ruta N°31 atraviesa el departamento de este a oeste, y conecta a la ciudad de Salto con la ciudad de Tacuarembó y la ruta N°5, y mediante esta última con la ciudad de Rivera. A su vez, mediante el empalme con la ruta N°4, conecta a la capital del departamento con la ciudad de Artigas.

La conectividad del departamento con las restantes regiones del país es buena, siendo la única excepción a lo anterior la conectividad con la ciudad de Rivera, con la que a pesar de estar a menos de 200 km en línea recta es necesario recorrer casi 400 kilómetros por el trayecto habitual (el que siguen la única línea de transporte de pasajeros por ejemplo) consistente en rutas 3, 26 y 5 para llegar a esta.

La ausencia de una comunicación entre Salto y Rivera por una ruta paralela al río Arapey es una debilidad estratégica mayor de la trama vial del norte del país según han identificado diversos actores entrevistados, siendo que esta no es la primera vez que se diagnóstica, figurando la necesidad en el trabajo "Planificación estratégica territorial en zona de Cuchilla de Haedo".

El departamento posee una red vial departamental extendida y bastante desarrollada, con una longitud total superior a la de otros departamentos como Rivera o Artigas.

Tabla 2.13.m: principales indicadores de red de caminería rural de Salto

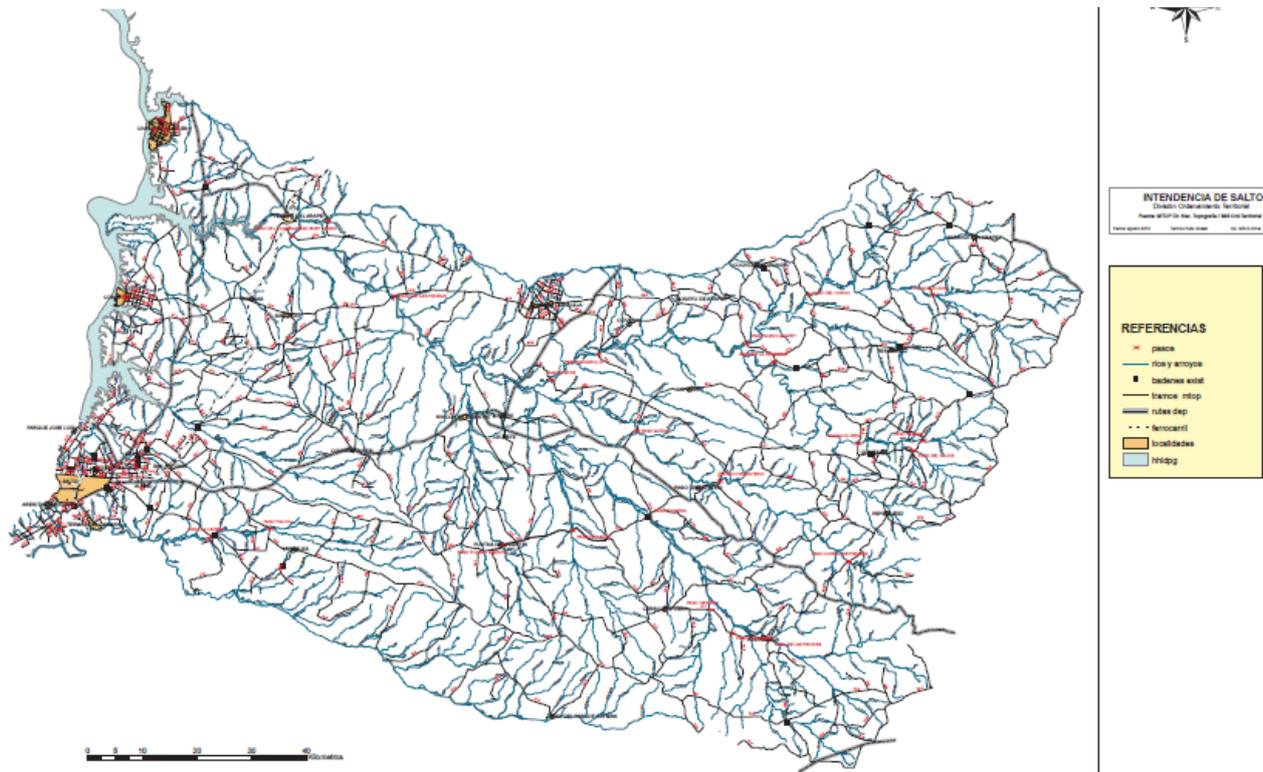
Indicador	Unidad	Valor
Longitud de caminos	Km	2.539
Densidad de caminos	Km/km ²	0,179
Área por km caminería	Km ² /km	5,58
Densidad rutas incluidas	Km/km ²	0,201
Área por km con rutas	Km ² /Km	4,98

Fuente: OPP (2017)

La red de caminería del departamento tiene una distribución uniforme en el territorio, donde los tramos bajos de los ríos Arapey y Daymán actúan como barreras naturales para una mayor conectividad, en el primer caso dentro del departamento y en el segundo caso en relación a la red del departamento de Paysandú. A su vez se presenta como peculiaridad una alta densidad de caminos en algunos sectores específicos del entorno de la ciudad de Salto y de las localidades de Constitución, Belén y Pueblo Lavalleja.

A continuación se analizará con mayor detenimiento aquellas zonas del departamento que presentan una mayor densidad de caminería ya que destacan por esta particularidad.

Mapa 2.13.k: Caminería departamental de Salto

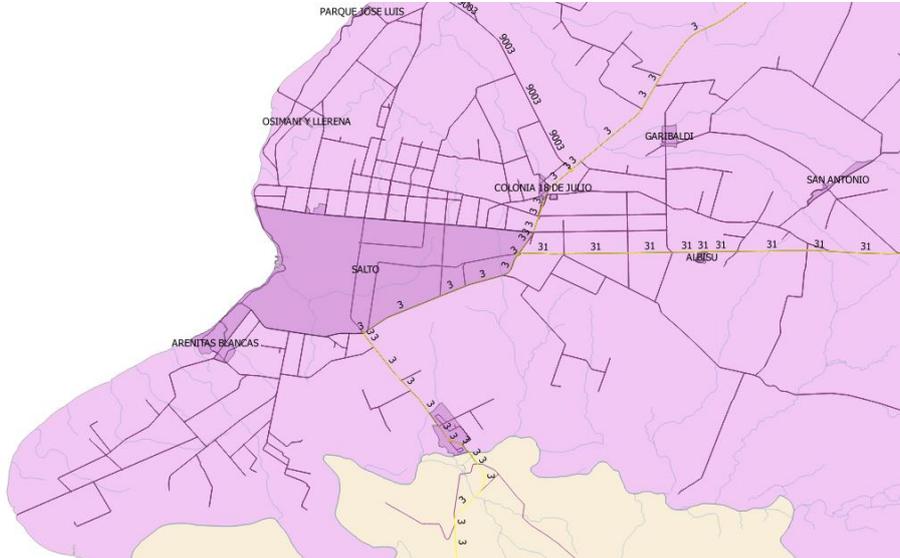


Fuente: IDS (2017)

Como se puede apreciar a continuación, prácticamente todo el entorno de la ciudad de Salto tiene una alta densidad de caminería rural, la cual se complementa de buena

forma con la ruta nacional N° 3 en el sentido de que la carga que transita en su entorno no tiene la necesidad de ingresar a la planta urbana. Se debe tener en cuenta que toda esta zona es muy intensa desde el punto de vista productivo.

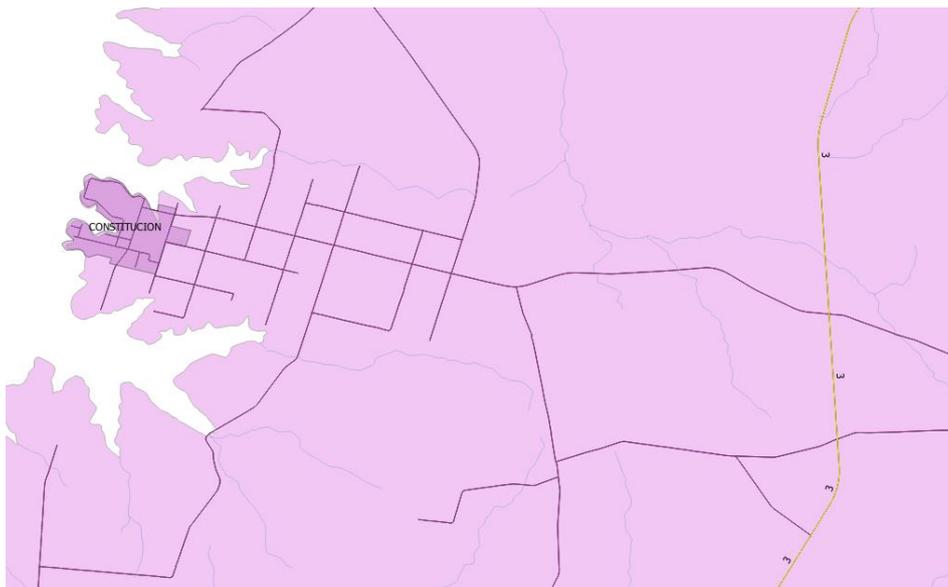
Mapa 2.13.l: red de rutas nacionales y caminería rural en el entorno de la ciudad de Salto



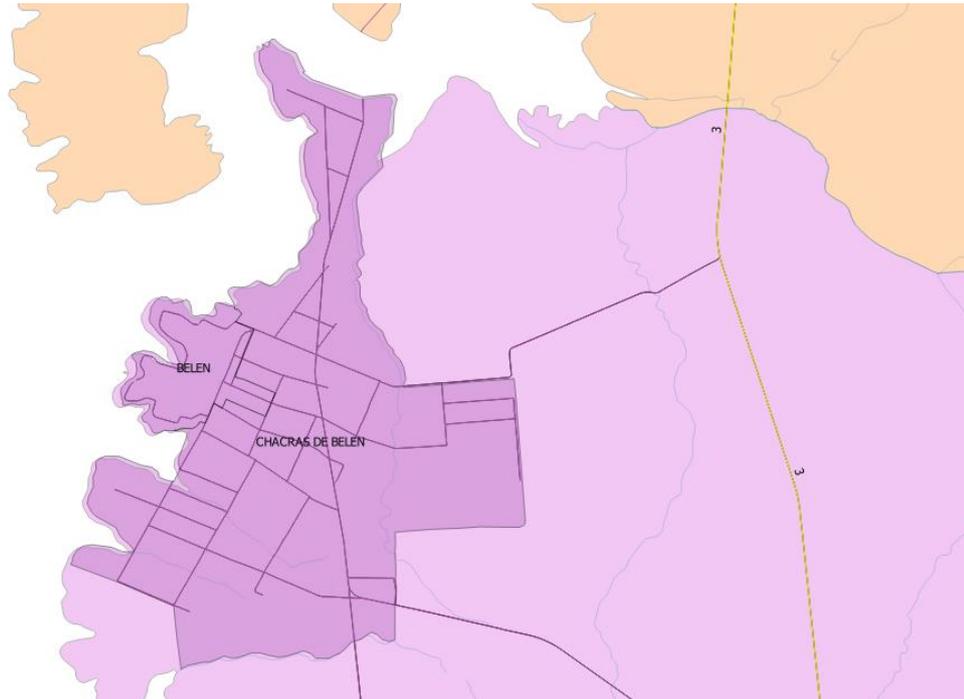
Fuente: elaboración propia a partir de datos de OPP

De la misma forma que respecto de la ciudad de Salto la zona adyacente a Constitución presenta una red de caminería densa en forma de cuadrícula, en la cual también se hace presente la explotación productiva en pequeños predios. La situación es similar para los casos de Belén y Pueblo Lavalleja, los que se presentan a continuación:

Mapa 2.13.m: caminería rural en zona adyacente a Constitución



Fuente: elaboración propia a partir de datos de OPP

Mapa 2.13.n: caminería rural en zona adyacente a la localidad de Belén.

Fuente: elaboración propia a partir de datos de OPP

En Belén la intensidad de producción es menor que para Salto y Constitución, mientras que en Pueblo Lavalleja disminuye más aún y se asemeja más a la situación del resto de la zona rural del departamento.

Otro aspecto particular de la red vial del departamento está dado por los caminos que unen las rutas N°31 y N°30, desde la zona próxima del empalme de la primera con la ruta N°4 hasta la zona cercana a Masoller, en el departamento de Rivera. Estos tramos constituyen ejes de circulación transversales en el departamento y son los que pueden utilizarse como base para generar una vía de conexión este-oeste de alto nivel de servicio en la región norte del país, complementado los tramos existentes de las rutas N°31, N°30 y N°5 entre Rivera y Salto. Acortaría en cerca de 100 km la distancia entre las ciudades de Rivera y Salto, y sus respectivos pasos de frontera con Brasil y Argentina.

Además de lograr mayor sinergia entre ambas ciudades, generaría una vía que mejoraría significativamente la conectividad de la ciudad de Tranqueras y las localidades de Masoller, Sarandí de Arapey y de los municipios de Mataojo y Colonia Lavalleja en Salto. Desde el punto de vista turístico favorecería la conectividad de toda el área protegida del Valle del Lunarejo así como de las termas de Arapey.

Los caminos que demandarían un cambio de nivel para lograr este objetivo presentan dos posibles trazados, según se circule por el norte o por el sur del Río Arapey.

2.13.2.2 Caracterización del transporte que usa la caminería departamental

Existen líneas de ómnibus que recorren todos los centros poblados pertenecientes a los municipios del departamento.

Tabla 2.13.n: líneas de ómnibus que usan caminería rural y tramos que conectan, Salto

Línea de ómnibus	Frecuencia Diaria	Tramos	
COA (Salto Artigas por Colonia Lavalleja)	3,00	61.4	66.4
JL (Salto Artigas por Colonia Lavalleja)	2,00	61.4	66.4
COTABU I (Salto Artigas por Termas de Arapey)	0,57	CTA	61.2
COTABU II (Salto Bella Unión por Belén)	1,00	SP08	
TORIANI (Salto Itapebí por San Antonio)	4,71	ESA	
HERNANDEZ I (Salto Termas de Arapey)	1,00	CTA	
HERNANDEZ II (Salto Belé por Termas de Arapey)	0,86	CTA	SP08
COTTUR (Salto Constitución)	4,43	21.8	
SAN CONO I (Salto Masoller)	0,29	81.9	81.8 87.0 81.7 91.6 90.5 90.4 90.3 SP03
SAN CONO II (Salto 3 bocas de Cambará)	0,14	81.9	81.8 87.0 81.7
SAN CONO III (Salto Pueblo Quintana)	0,43	40.9	43.1 43.2 71.2 71.4 81.2 81.1
LAGRECA I (Salto a Campo de Todos)	0,29	40.0	
LAGRECA II (Salto a Laureles)	0,57	40.0	45.2 42.3 40.6 40.7
LAGRECA III (Salto Paso del Parque)	0,29	40.0	40.1 40.2 44.4 70.5

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

Hay que sumar aporte de vehículos de establecimientos rurales y de vehículos particulares que recorren la red desde y hacia los centros poblados implantados en el departamento, con la particularidad que también existe un tránsito significativo asociado a la afluencia de turistas a los centros termales del departamento.

En el caso de Salto el departamento recibe tanto cargas de su producción propia como de la producción de Artigas que muchas veces transcurre por su departamento. Para el caso de la producción de granos de secano del propio departamento estos circulan por la ruta N°31 y luego por la ruta N°3 hacia el sur, mientras que la producción de arroz, tanto de Salto como parte de la de Artigas, circula por las rutas nacionales N°4, N°31 y N°3 hacia la capital departamental y los molinos instalados en su periferia.³

³Procesos logísticos en las principales cadenas agropecuarias, tomados de OBSERVATORIO NACIONAL DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA, Proyecto UR-T1066, BID - MTOP/DNPL. Diciembre de 2012.

2.13.2.4 Fondos disponibles para la caminería departamental

Actualmente los fondos que la Intendencia recibe del gobierno central para el mantenimiento y la inversión en caminería rural son los siguientes:

Tabla 2.13.o: Fondos para caminería rural, montos anuales asignados para el año 2017

SALTO			
DESTINO	GOBIERNO NACIONAL	GOBIERNO DEPARTAMENTAL	TOTAL
CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO	30.214.442	12.949.047	43.163.489
REHABILITACIÓN, MEJORA Y OBRAS NUEVAS	28.444.954	12.190.695	40.635.649
TOTAL	58.659.397	25.139.742	83.799.138

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

2.13.3 Programa vial departamental de Salto

2.13.3.1 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 2.13.p: Categorización de la red vial departamental

Tramo	Camino	Dim. Social 48%	Dim. Espacial 4%	Dim. Económica 48%	Puntaje Matriz	Categoría
SP09	Salto a ruta de acceso a Salto Grande	47,5	100,0	28,2	75,1	Alta
61.4	Colonia Lavalleja a Termas de Arapey	86,0	71,3	29,6	65,9	Alta
21.8	Acceso a Constitución	57,5	57,1	66,4	59,1	Alta
ESA	Entrada a San Antonio	61,1	53,6	36,2	51,6	Alta
66.4	Acceso a Pueblo Lavalleja	47,4	66,3	2,2	49,7	Alta
90.0	R 4 - Guaviyués - Sarandí de Arapey - R 30	73,7	45,0	31,3	48,0	Alta
40.7	Ruta 31 a Campo de Todos	34,6	32,9	100,0	46,6	Alta
12.1	Osimani a acceso a Salto Grande	33,0	62,5	12,1	46,5	Alta
15.2	Camino borde de Salto	54,4	50,0	26,3	46,1	Alta
CTA	Camino a termas de Arapey	14,0	67,1	4,9	44,1	Alta
12.2	Osimani a acceso a Salto Grande	18,5	62,5	13,1	43,8	Alta
00.2	Camino al aeropuerto y zona de chacras	22,9	42,5	57,5	41,6	Media
50.8	Ruta 3 Palos Saucedo	59,8	35,0	37,7	40,5	Media
40.0	Ruta Jones	23,3	40,7	46,2	38,3	Media
15.1	Camino en zona de Chacras	19,6	50,0	16,1	37,1	Media
90.1	R 4 - Guaviyués - Sarandí de Arapey - R 30	42,6	40,0	11,5	34,8	Media
47.4	Alrededores de Salto	5,5	50,0	17,1	34,5	Media
00.3	Camino al aeropuerto y zona de chacras	7,5	42,5	36,1	34,2	Media
81.9	Ruta 31 a Cayetano a Fernández	41,4	37,1	15,7	33,7	Media

12.5		9,8	50,0	4,0	32,8	Media
81.2	Ruta 31 a Paso Cementerio a Quintana	37,2	37,1	9,4	31,6	Media
40.1	Ruta Jones	29,9	31,4	30,5	30,9	Media
71.3	Puntas de Valentín a Celeste	16,3	35,0	32,2	30,7	Media
13.0		14,0	45,0	3,7	30,5	Media
15.8		1,3	50,0	1,4	30,5	Media
81.8	Ruta 31 a Cayetano a Fernández	26,7	37,1	12,0	30,0	Media
71.4		38,7	32,1	12,0	29,4	Media
90.3	R 4 - Guaviyués - Sarandí de Arapey - R30	30,0	31,4	18,8	28,6	Media
71.2	Cerros de Vera a Puntas de Valentín	35,3	32,1	8,7	28,1	Media
71.8	Cerros de Vera a ruta 26	26,8	30,0	22,9	27,9	Media
SP03	R 4 - Guaviyués - Sarandí de Arapey - R 30	21,1	31,4	20,9	27,3	Media
81.1	Ruta 31 a Paso Cementerio a Quintana	34,5	32,1	5,0	27,2	Media
45.2		14,8	37,9	7,6	27,2	Media
61.3	Colonia Lavallega a Termas de Arapey	4,2	36,3	19,1	26,4	Media
43.0	Ruta 31 a Puntas de Valentín	3,2	30,0	37,0	26,0	Media
92.4	Corredor norte-sur de zona Noreste	34,2	25,0	20,6	25,9	Media
87.0		15,2	37,1	2,7	25,9	Media
00.1	Camino al aeropuerto y zona de chacras	13,3	17,5	61,6	25,5	Media
71.9	Cerros de Vera a ruta 26	25,4	30,0	9,8	25,0	Media
57.0		18,0	30,0	16,8	25,0	Media
SP08	Acceso a Belén	0,9	39,3	5,2	24,8	Media
42.3	Corredor Ruta 31 a Campo de Todos	22,3	32,9	1,2	24,4	Media
17.7		22,2	30,0	8,8	24,2	Media
71.5	Cerros de Vera a Puntas de Valentín	24,2	30,0	6,8	24,2	Media
40.6	Ruta 31 a Campo de Todos	7,4	32,9	14,2	24,0	Media
91.6	Ruta 31 Cayetano Fernández	24,1	31,4	1,4	24,0	Media
17.5		16,8	30,0	10,7	23,5	Media
73.2	Puntas de Valentín a Celeste	1,6	30,0	25,1	23,3	Media
58.7		8,2	30,0	18,3	23,3	Media
92.0		20,3	30,0	5,9	23,2	Media
17.6		23,3	30,0	2,4	23,1	Media
43.1	Ruta 31 a Puntas de Valentín	1,0	32,1	16,4	22,8	Media
22.6	Acceso II a Constitución	5,1	35,0	3,7	22,8	Media
17.2		16,5	30,0	7,1	22,7	Media
74.7		14,1	30,0	8,3	22,5	Media
22.0	Acceso II a Constitución	3,6	35,0	3,0	22,3	Media
17.3		18,8	30,0	1,9	22,1	Media
43.2	Ruta 31 a Puntas de Valentín	0,8	32,1	12,3	21,9	Media
61.2	Termas de Arapey a Baltasar Brum	0,5	35,4	2,7	21,8	Media
71.7	Cerros de Vera a ruta 26	24,0	25,0	10,1	21,8	Media
91.5		16,0	25,0	15,3	21,3	Media
17.1		14,4	30,0	1,3	21,1	Media
01.4		11,2	30,0	4,1	21,0	Media

Fuente: elaboración propia

Categoría de caminos - Salto

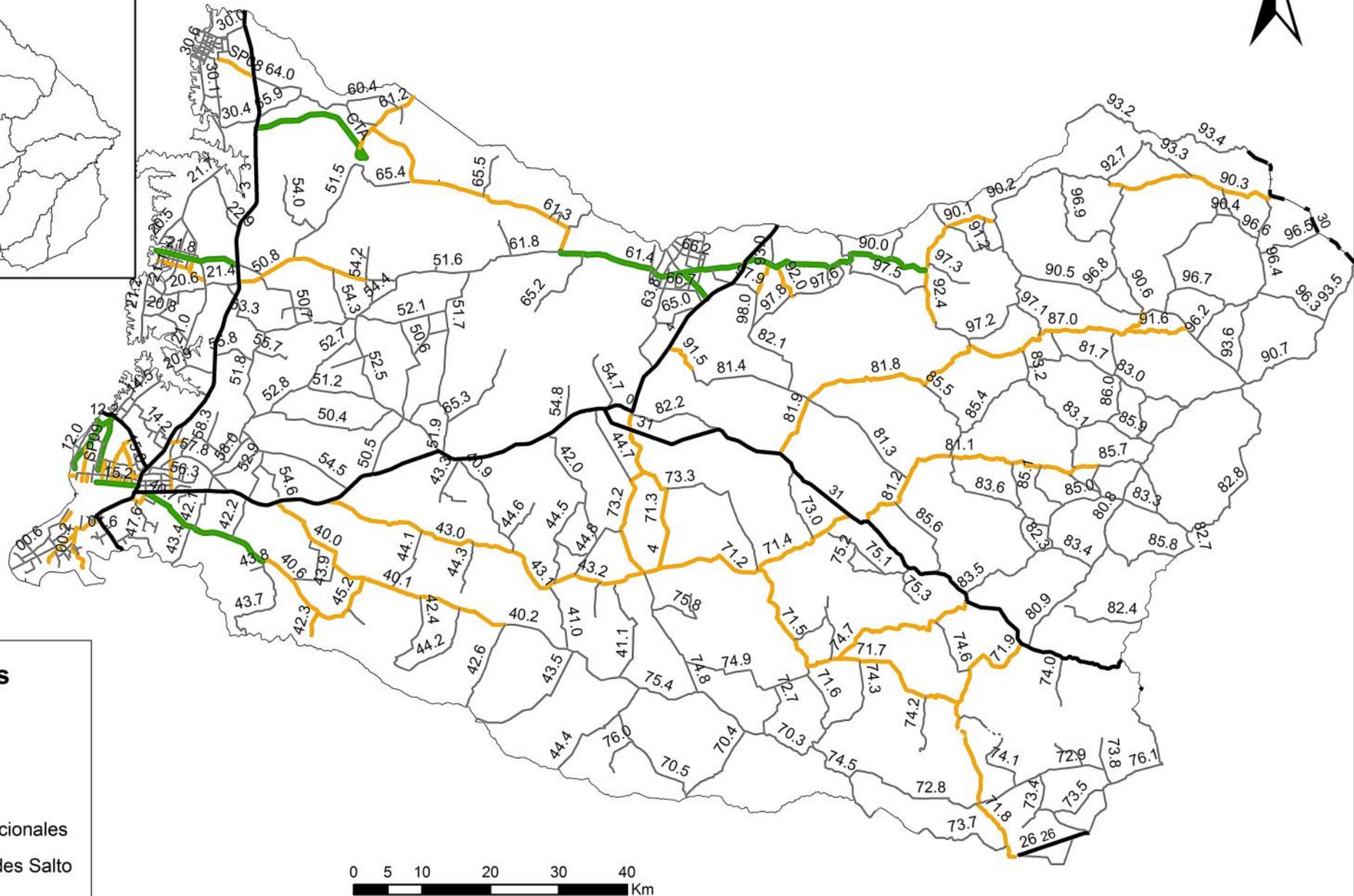
58°0'0"W

57°0'0"W

CAMINOS QUE CONECTAN

Un programa nacional de apoyo a la caminería departamental

Localización en el país



Referencias

- Alta
- Media
- Baja
- Rutas nacionales
- Localidades Salto

2.13.3.2 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 2.13.q: Prioridades surgidas del taller

Tramo	Intervención Propuesta/ Problema que solucionar	Prioridad Taller
81.8	Elevar estándar	Alta
40.0	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla y puente.	Media
40.1	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla y puente.	Media
40.2	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla y puente.	Media
50.5	Pavimentación en carpeta asfáltica	Media
50.6	Pavimentación en carpeta asfáltica	Media
50.8	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla y puente.	Media
50.9	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla y puente.	Media
61.3	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla	Media
61.4	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla	Media
70.3	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla	Media
71.2	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla y puente.	Media
71.3	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla y puente.	Media
71.5	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla	Media
75.4	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla	Media
81.9	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla y puente.	Media
87.0	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla y puente.	Media
90.4	Elevar estándar	Media
90.5	Elevar estándar	Media
91.4	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla	Media
91.6	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla	Media
92.4	Elevar estándar	Media
93.8	Elevar estándar	Media
51.9	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla	Baja
52.1	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla	Baja
54.6	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla	Baja
71.4	Construcción de alcantarilla y puente.	Baja
81.7	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla y puente.	Baja
90.0	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla	Baja
90.1	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla	Baja
90.2	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla	Baja
90.3	Mejora de pavimento y construcción de alcantarilla	Baja
Cordón hortifrutícola	Sin especificar	Baja

Fuente: elaboración propia

2.13.3.3 Plan de intervenciones en la red vial departamental

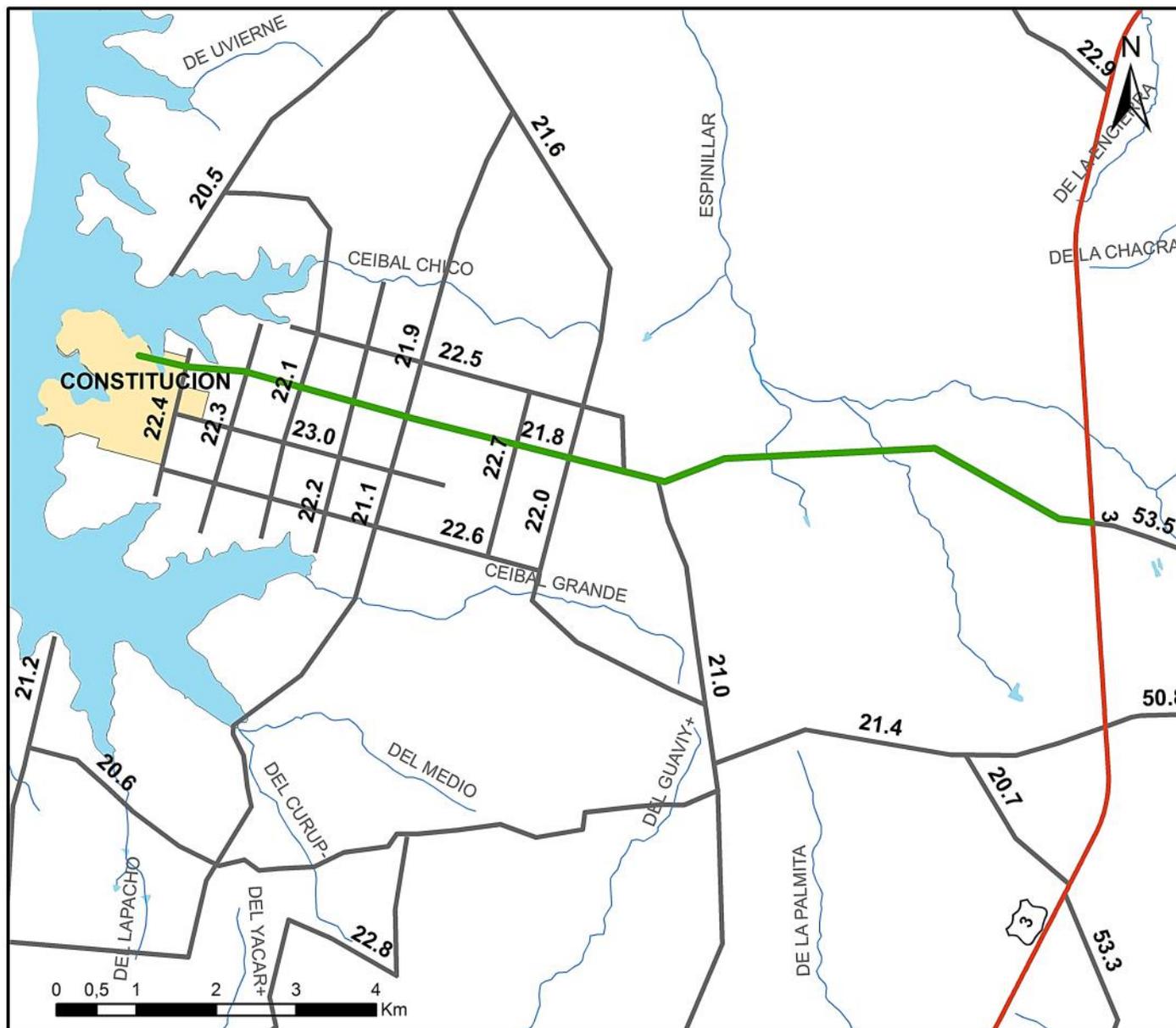
PLAN DE INTERVENCIONES EN LA RED VIAL DEPARTAMENTAL

SALTO						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	
SA001	Acceso a Constitución	21.8	Alta	Sin mención	200	Interv. 1	A2	12,4	32.013.980	32.013.980	Interv. 1		-	32.013.980	
						Interv. 2					Interv. 2				
						Interv. 3					Interv. 3				
SA002	Acceso a Termas del Arapey	CTA - 64.0 - 65.9	Alta	Sin mención	250	Interv. 1	A3	21,9	75.288.689	75.288.689	Interv. 1		-	75.288.689	
						Interv. 2					Interv. 2				
						Interv. 3					Interv. 3				
SA003	Acceso a San Antonio	ESA	Alta	Sin mención	200	Interv. 1	A2	3,4	8.778.027	8.778.027	Interv. 1		-	8.778.027	
						Interv. 2					Interv. 2				
						Interv. 3					Interv. 3				
SA004	Acceso a Pueblo Lavalleja	66.4 - 61.4 parcial	Alta	Sin mención	150	Interv. 1	A2	10,2	26.334.080	26.334.080	Interv. 1		-	26.334.080	
						Interv. 2					Interv. 2				
						Interv. 3					Interv. 3				
SA005	Ruta 31 - Cayetano Fernández	81.9 – 81.8 – 82.2 – 83.8 – 81.7 – 91.6 – 90.4 – 90.5	Media	Alta	150	Interv. 1			-	-	Interv. 1	CP	32.000.000	62.000.000	62.000.000
						Interv. 2					Interv. 2	CA	30.000.000		
						Interv. 3					Interv. 3				
SA006	Apolón de Mirbeck	15.2	Alta	Baja	450	Interv. 1	A3	8,0	27.502.717	27.502.717	Interv. 1		-	27.502.717	
						Interv. 2					Interv. 2				
						Interv. 3					Interv. 3				
SA007	Colonia Lavalleja a Termas de Arapey	61.3 – 61.4	Alta	Alta	300	Interv. 1	A2	66,4	171.429.699	171.429.699	Interv. 1		-	171.429.699	
						Interv. 2					Interv. 2				
						Interv. 3					Interv. 3				
TOTAL									341.347.192					62.000.000	403.347.192

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.

SALTO			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 \$	
SA001	Acceso a Constitución	21.8	32.013.980	-	32.013.980	-	-	-	32.013.980	-	32.013.980
SA002	Acceso a Termas del Arapey	CTA - 64.0 - 65.9	75.288.689	-	60.230.951	15.057.738	-	-	75.288.689	-	75.288.689
SA003	Acceso a San Antonio	ESA	8.778.027	-	7.022.421	1.755.605	-	-	8.778.027	-	8.778.027
SA004	Acceso a Pueblo Lavalleja	66.4 - 61.4 parcial	26.334.080	-	21.067.264	5.266.816	-	-	26.334.080	-	26.334.080
SA005	Ruta 31 - Cayetano Fernández	81.9 – 81.8 – 82.2 – 83.8 –	62.000.000	-	-	-	12.400.000	15.500.000	27.900.000	34.100.000	62.000.000
SA006	Apolón de Mirbeck	15.2	27.502.717	27.502.717	-	-	-	-	27.502.717	-	27.502.717
SA007	Colonia Lavalleja a Termas de Arapey	61.3 – 61.4	171.429.699	-	-	-	-	-	-	171.429.699	171.429.699
TOTAL			27.502.717	120.334.617	22.080.159	12.400.000	15.500.000	197.817.493	205.529.699	403.347.192	



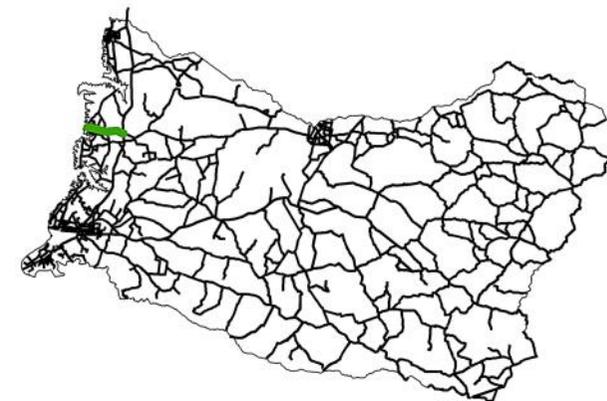
Referencias

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

Categoría	Alta
Prioridad en taller	No aplica
Longitud	12.4 km
Tramos que comprende	21.8
Monto total (\$)	32.013.980
Ejecución estimada	2019

Descripción	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	32.013.980

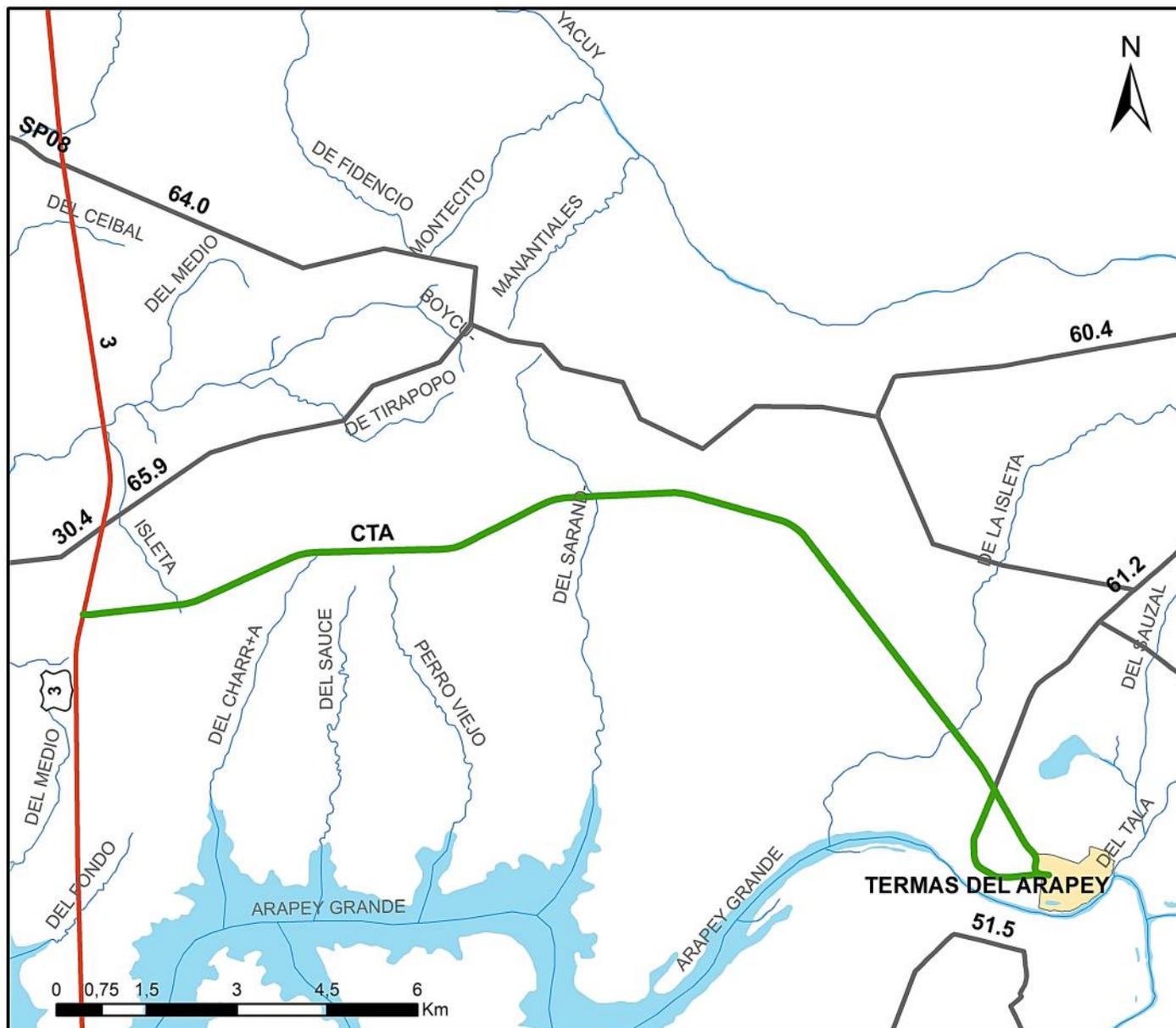
Localización en el Departamento



Fotos del camino



Acceso a Termas del Arapey



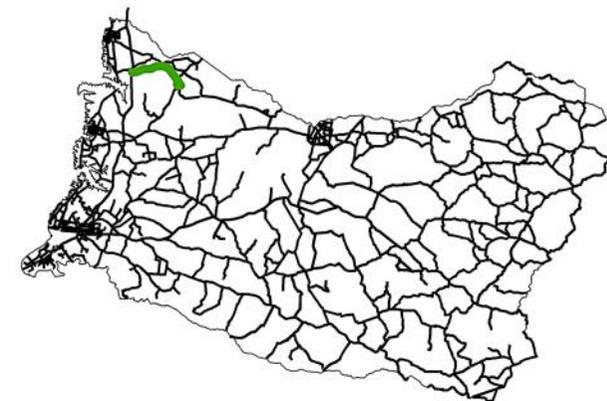
Referencias

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

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

Categoría	Alta
Prioridad en taller	No aplica
Longitud	49.8 km
Tramos que comprende	CTA
Monto total (\$)	75.288.689
Ejecución estimada	2019 - 2020
Descripción	
Descripción	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	75.288.689

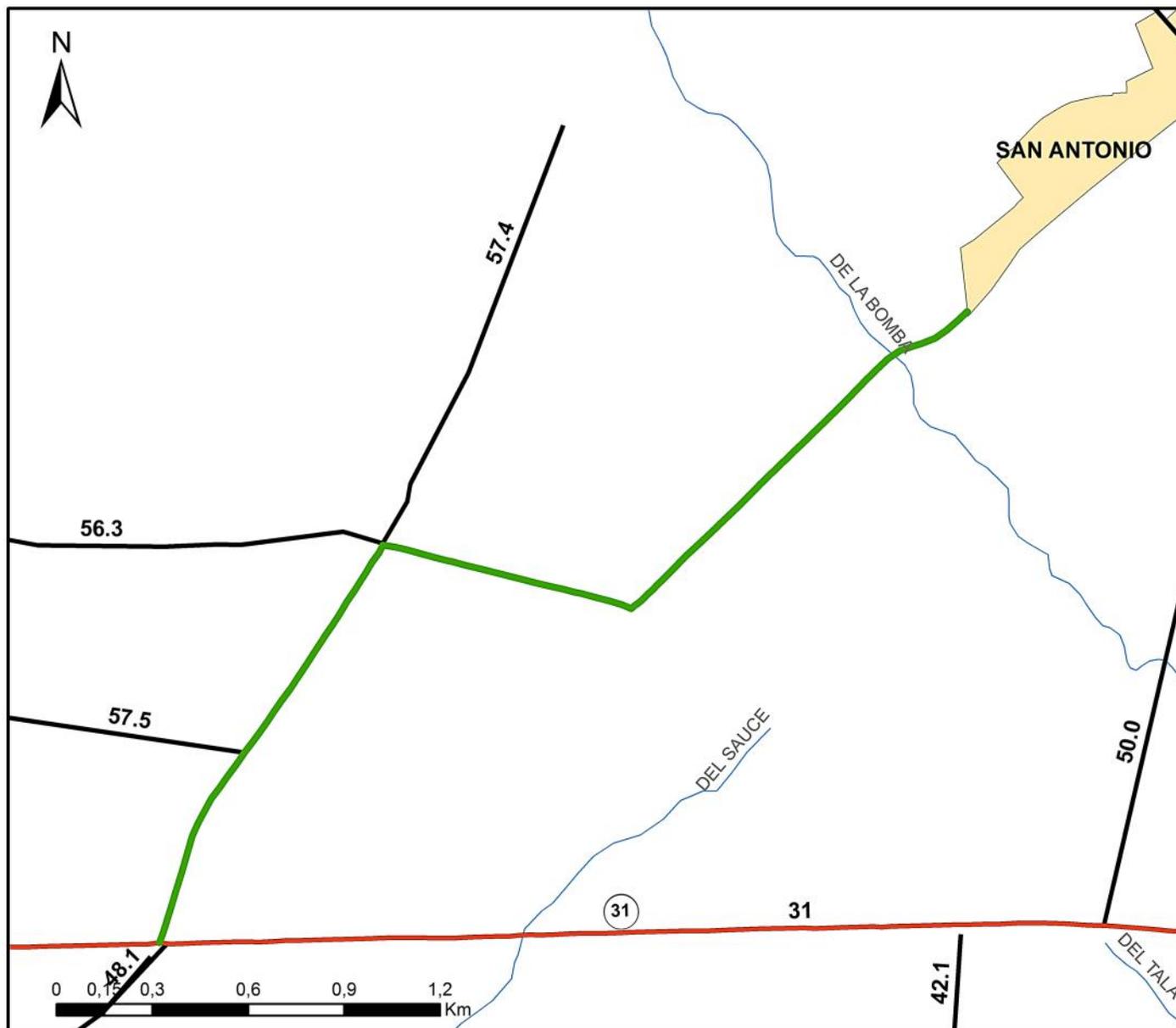
Localización en el Departamento



Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año 2018

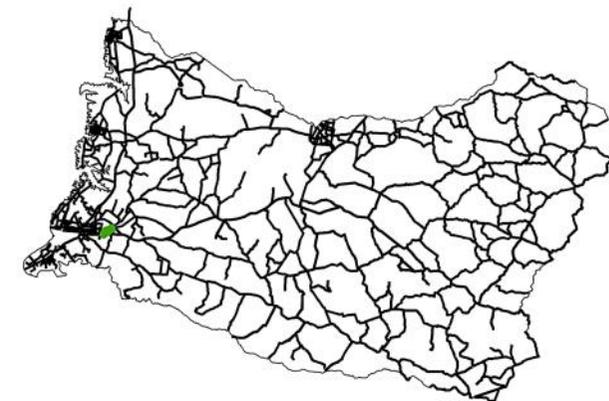


Referencias

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

Categoría	Alta
Prioridad en taller	No aplica
Longitud	3.4 km
Tramos que comprende	ESA
Monto total (\$)	8.778.027
Ejecución estimada	2019 - 2020
Descripción	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	8.778.027

Localización en el Departamento

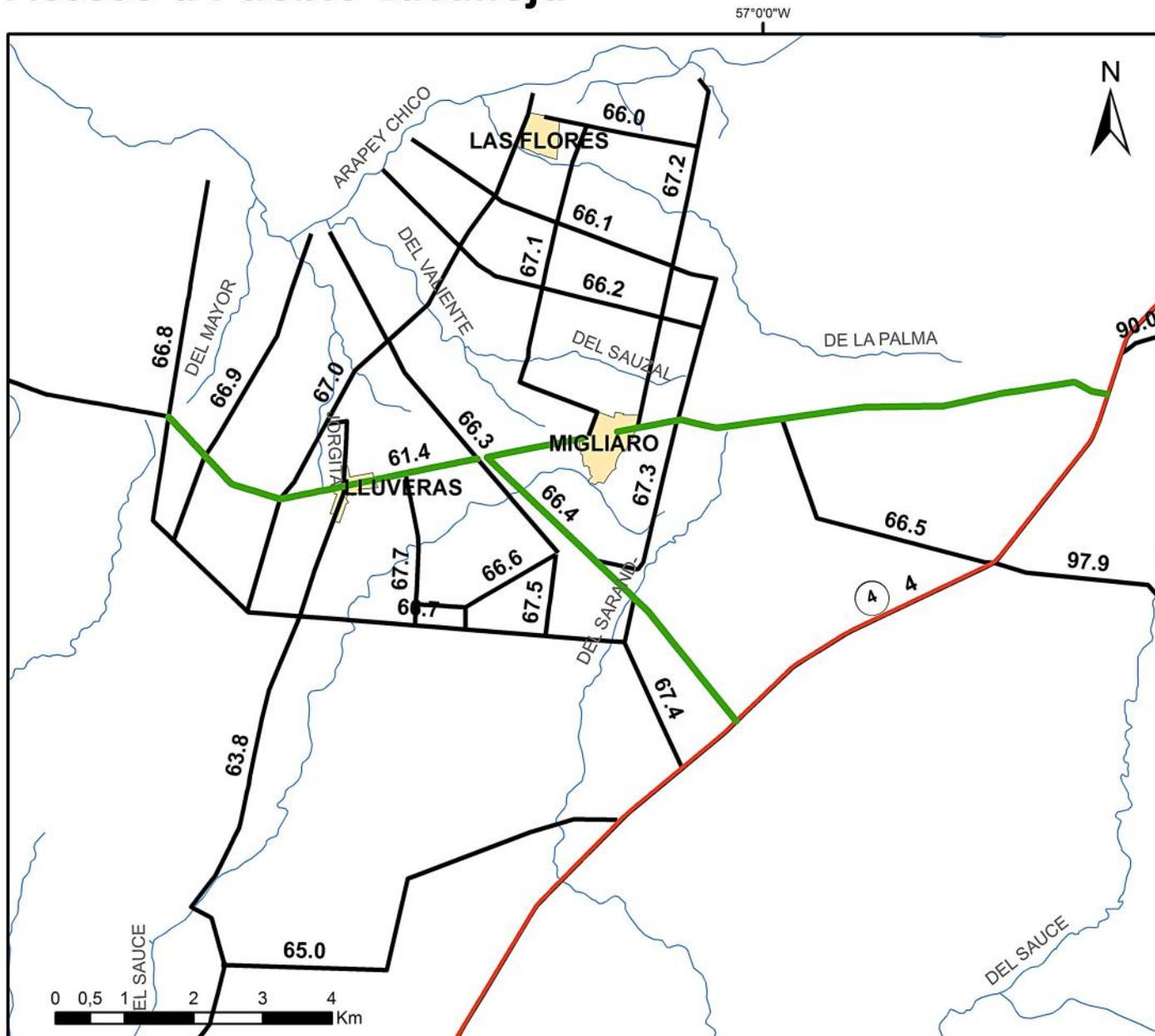


Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año 2018

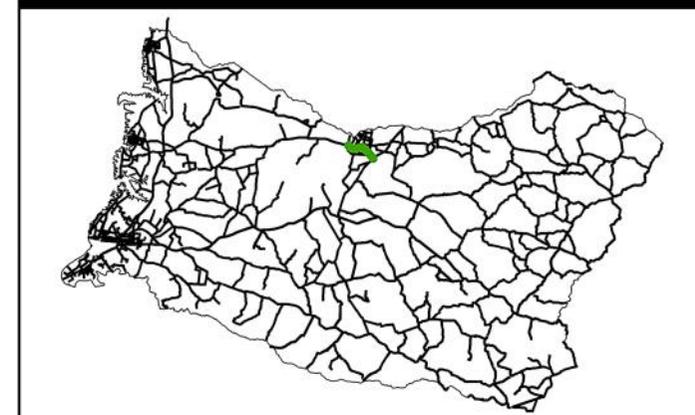
Acceso a Pueblo Lavalleja



Categoría	Alta
Prioridad en taller	No aplica
Longitud	10.2 km
Tramos que comprende	66.4 - 61.4 parcial
Monto total (\$)	26.334.080
Ejecución estimada	2019 - 2020

Descripción	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	26.334.080

Localización en el Departamento



Fotos del camino



Fuente: Google Street View. Año 2018

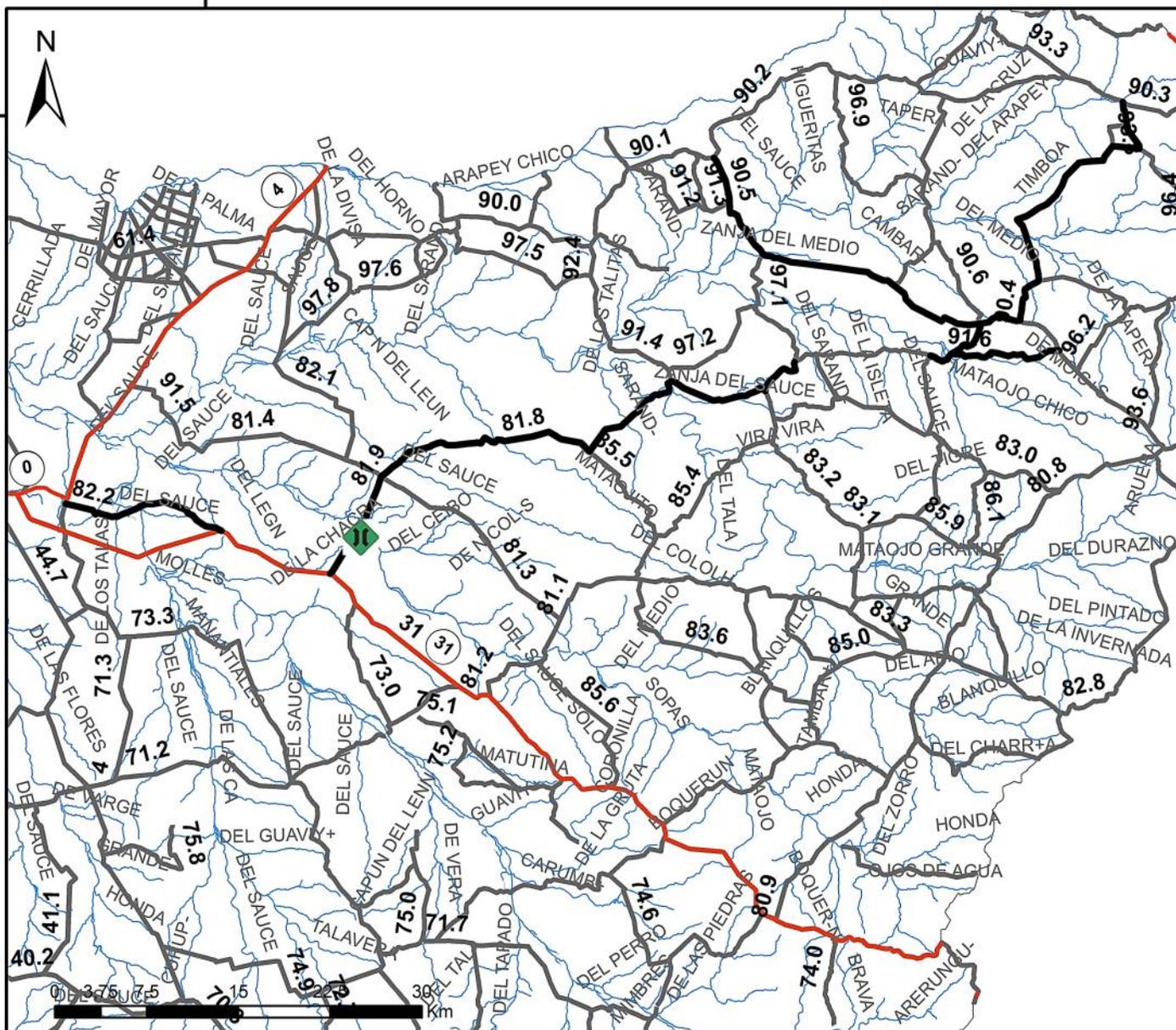
Referencias

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

Ruta 31 Cayetano Fernández

57°0'0"W

31°0'0"S



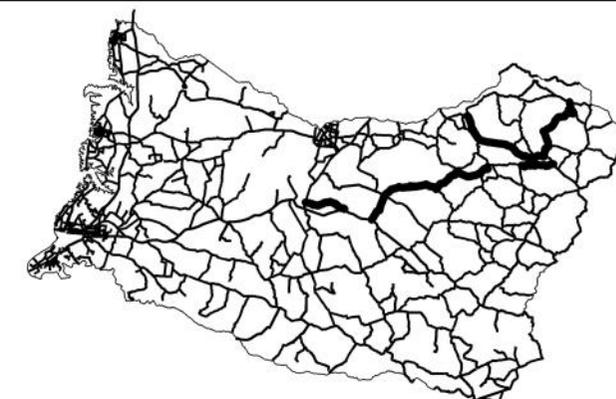
Referencias

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

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

Categoría	Media
Prioridad en taller	Alta
Longitud	18.4 km
Tramos que comprende	81.9 – 81.8 – 82.2 (parcial) – 83.8 – 81.7 (parcial) – 91.6 – 90.4 – 90.5 (parcial)
Monto total (\$)	62.000.000
Ejecución estimada	2020 - 2021
Descripción	Monto (\$)
Obras hidráulicas	62.000.000

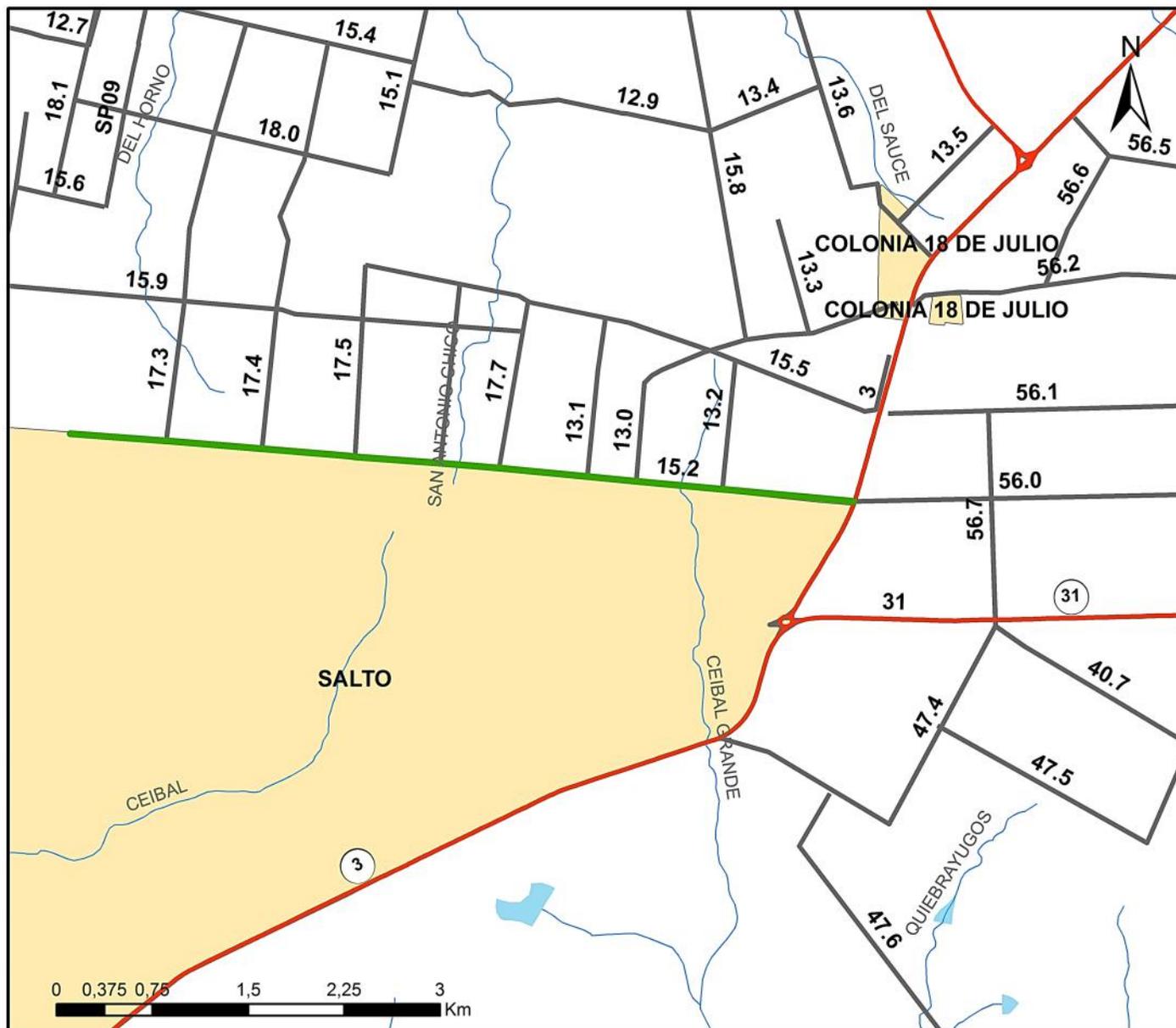
Localización en el Departamento



Fotos del camino



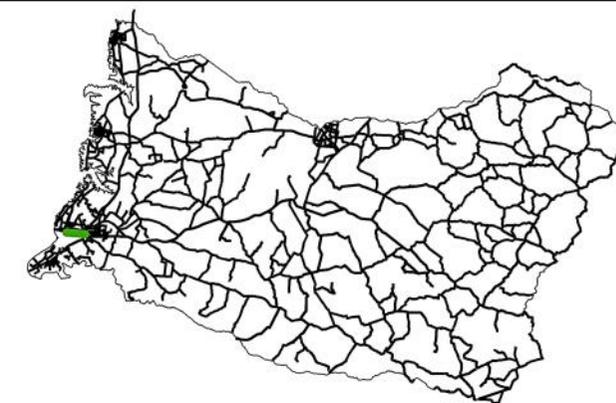
Fuente: Google Street View. Año 2018



Categoría	Alta
Prioridad en taller	Baja
Longitud	8 km
Tramos que comprende	15.2
Monto total (\$)	27.502.717
Ejecución estimada	2018

Descripción	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	27.502.717

Localización en el Departamento



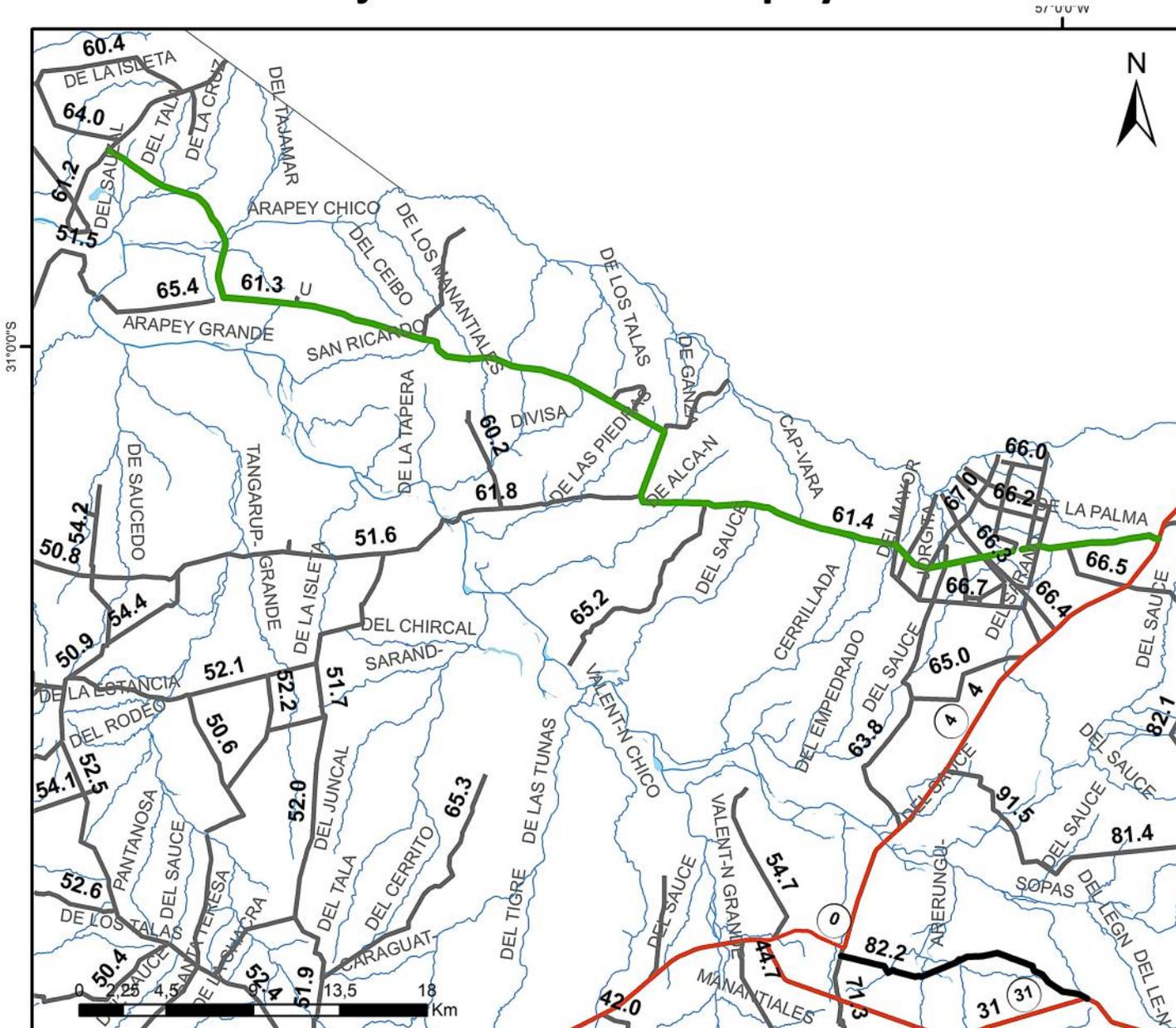
Fotos del camino



Referencias

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

Colonia Lavalleja a Termas de Arapey



Categoría	Alta
Prioridad en taller	Alta
Longitud	66,4 km
Tramos que comprende	61.3 – 61.4
Monto total (\$)	171.429.699
Ejecución estimada	Segundo quinquenio
Descripción	Monto (\$)
Cambio de estándar de pavimento	171.429.699

Localización en el Departamento



Fotos del camino



Referencias

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