

RESUMEN EXPEDIENTE URBANO-TERRITORIAL de FLORIDA y SARANDI GRANDE (1985-1996-2004)

Prof. Arq. Edgardo J. Martínez
 Equipo CIU 2009: Arqs. C. Rodríguez, I. Pacheco, L. Cuneo, M. Velázquez y Bach. P. Santurio
 Colaboradores: Arq. R. Defranco, Arq. L. de la Vega, Arq. N. Li Calzi y Bach. J. Pereira.
 Asesor: Ing. Agrim. A. Nario

El Expediente Urbano-Territorial consiste en un documento SIG con cartografía digital georeferenciada sobre la cual se desarrollan Mapas Temáticos. Los mismos, constituyen una Base de Datos accesible e interactiva para diagnóstico de la dinámica territorial de Ciudades Intermedias y, a su vez, de apoyo técnico, institucional y/u operativo, de las Intendencias pertinentes.

El "Expediente Urbano-Territorial de la Florida (1985-1996-2004)" destaca cinco temas principales:

- > **Densificación en sitios por fuera del casco fundacional.**
- > **Disparidad en el acondicionamiento del suelo.**
- > **Expansión urbana en correlación a un poblamiento desacelerado.**
- > **Relación de la Zonificación Urbana-Suburbana y la expansión e incremento poblacional.**
- > **El proceso de expansión y su relación con la topografía y las vías terrestres.**

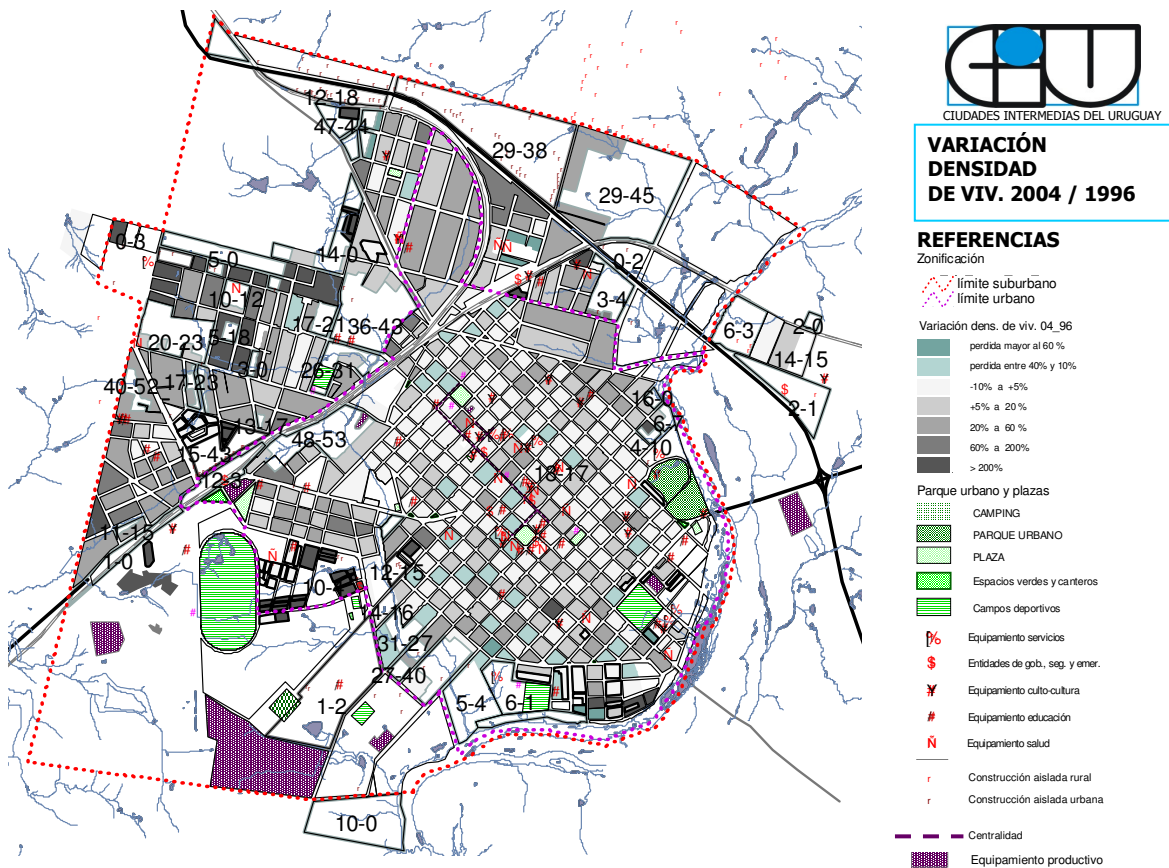


Fig. 1

TEMA 1:
Densificación en sitios por fuera del casco fundacional.

Transformaciones urbanas del suelo se resumen en el Plano SIG con Variación de Densidades 2004 - 1996 donde destaca la densificación en sitios por fuera del casco fundacional de 1809 y sus elongaciones posteriores. Así, los fraccionamientos en los 60, terminan de completar ocupaciones del suelo hacia bordes del Río Santa Lucía así como, en cercanía a trazados ferroviarios e hipódromo se implantan 23 barrios por fuera del casco fundacional alongado.

Durante los 90, a los 32 barrios existentes se le suman 6 asentamientos irregulares que incorporan complejidad al proceso urbano y su sustentabilidad.

Incrementos en la frecuencia de desplazamientos desde/hacia Montevideo, parecen involucrar a Florida a la dinámica metropolitana. (Fig. 1)

TEMA 2:
Disparidad en el acondicionamiento del suelo.

La Zonificación Urbana y Suburbana de la ciudad contiene grados dispares de acondicionamiento del suelo (Fig. 2), implicando en los hechos, diferente potencial/limitaciones de consolidación y/o desarrollo urbano. Donde, la topografía de cada sitio en relación al flujo hídrico correspondiente así como, su articulación y dinámica respecto al casco histórico, constituyen condicionantes claves a ponderar.

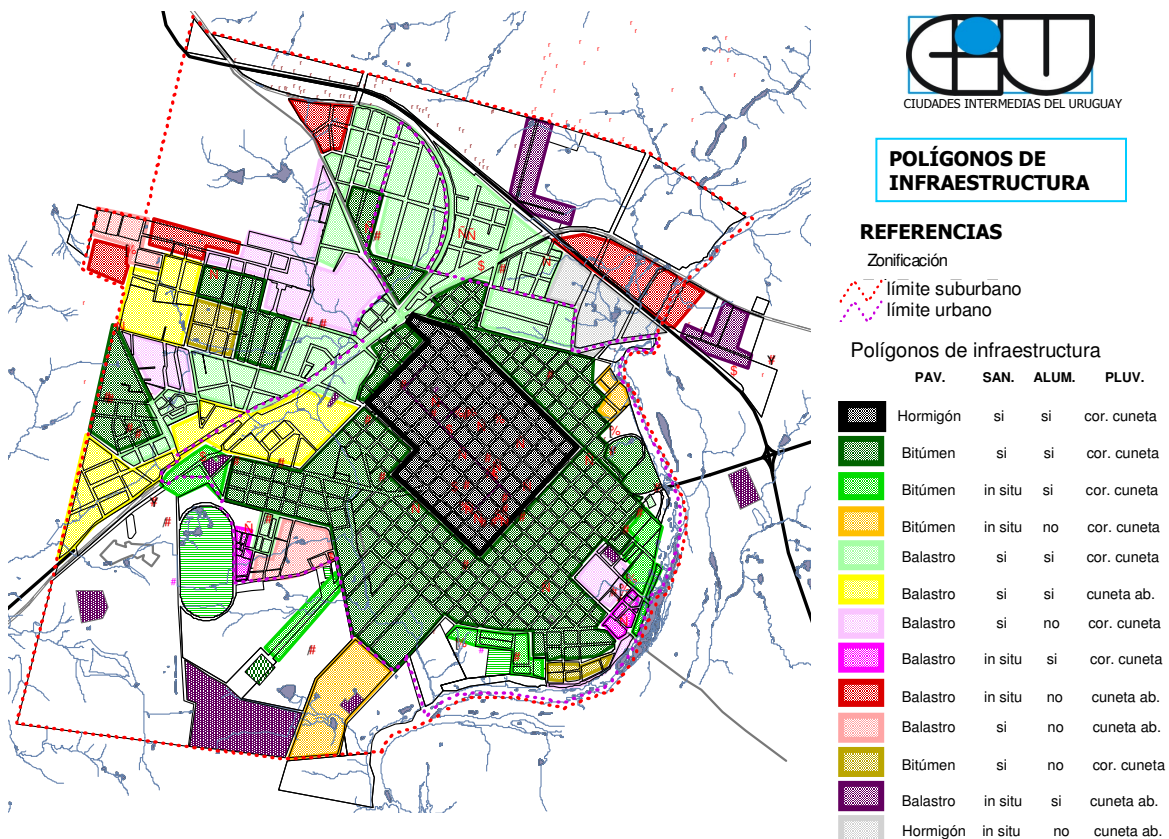


Fig. 2

Cinco zonas principales son analizadas en base al proceso 1985-1996-2004.
(Fig. 3)

Zona A- Una traza triangular con eje principal en Avda. Florencio Sánchez con cruce a nivel de vías sobre estación AFE de Florida que integran los barrios Burastero, Fernández Mura, Sarla y parcialmente, Cuchilla Santarcieri. Un afluente del arroyo Pintado en paralelo al trazado de los rieles restringe afincamientos en la porción S del barrio Burastero. El barrio Sarla contiene posibilidades de densificación aunque limitado en servicios básicos, donde se estaca el entronque de la calle J. C. Grauert con la vía céntrica Dr. A. Gallinal.

Zona B- Traza rectangular con eje sobre la Avda. Independencia, integra los barrios Candil, Santa Rosa, Los Álamos, Centenario, Pastorini, De Luca, Mañana y Balcones de Florida con grados desparejos de acondicionamiento, aunque con densidades de ocupación del suelo relativamente altas.

Zona C- Barrio Curuchet, San Fernando y Mascheroni ubicados al S del loop de vías ferroviarias hacia/desde Durazno a partir de la Avda. Heber Usher (ex ruta 5) son atravesados por Andresito. Parcialmente incluido en zonificación urbana aunque con acondicionamiento desparejo y densidades relativamente altas, a excepción del fraccionamiento Mascheroni en tanto condicionado por un afluente. Asimismo, similares condiciones de servicios básicos abarcan parcialmente la Continuación Tomás González, al otro lado del viejo Cno. de la Cruz (ex ruta 5) y el extremo N de Tomás González con un islote de 6 manzanas sobre la calle 27 de Mayo.

Zona D- Los barrios Corralón del Tigre, Santa Ana, Norte se emplazan sobre/entre vías férreas con baricentro en estación AFE-Piedra Alta con borde en ruta 5 actual, donde trasciende la expansión sobre Avda. José P. Varela (ex Cno. del Corralón) al otro lado del Universitario. Esta extensión onerosa de servicios urbanos no parece justificarse por la densidad de ocupación del suelo al tiempo que tampoco se legitima el cruce vehicular interno al flujo carretero.

Zona E- Entorno E y O del Hipódromo sobre una cuchilla con vista panorámica del casco urbano muestra por un lado, un nutrido emplazamiento de conjuntos habitacionales con alta densidad, aledaño al amanzanado de los 50 de Florida Blanca y por otro lado, una baja intensidad de usos mixtos y la reciente implantación de un significativo asentamiento irregular a espaldas del Hipódromo. Esta zona contiene una variedad de usos del suelo cuya estructuración está pendiente. Al tiempo que el acondicionamiento urbano fuera de Florida Blanca y un par de conjuntos inmediatos, es tan desparejo como deficitario. El barrio Seminario con origen en los 40 aparece articulado por la Avda. Gral. Artigas y A. Sierra al casco fundacional con límite al N de la vía férrea y resulta condicionado por atravesamiento de cursos de agua aunque cuenta con red de saneamiento y alumbrado público.



Fig. 3

Cada una de estas 5 piezas de urbanización del suelo merece un manejo tanto en atención a sus posibilidades de ampliar la oferta de afincamiento como, de estructuración interna y de articulación urbana. Donde destaca, la tarea por completar servicios básicos al tiempo del manejo de cursos de agua que las cruzan y de recomponer la variedad de bordes/cruces de vías férreas.

TEMA 3:
Expansión urbana en correlación a un poblamiento desacelerado.

Las ubicaciones y tipos de fraccionamientos aprobados desde 1925 son indicativos del proceso que acumula, en los últimos 2 decenios, más del 28% de expansión urbana. Donde resultan protagonistas ambas márgenes del arroyo Tomás González y 18 de los barrios al N de vías férreas. El mapa adjunto ilustra la expansión urbana con más de 37 hás. entre 1985 y 1996 y unas 67 hás. adicionales en el lapso 1996-2004. En correlación, a un desacelerado poblamiento con tasas anuales que decaen de 0,99% al 0,21%.

Fig. 4

**COMPARATIVO con DENSIDADES de VIVIENDA
FLORIDA / DEPARTAMENTO DE FLORIDA
1985-1996-2004**

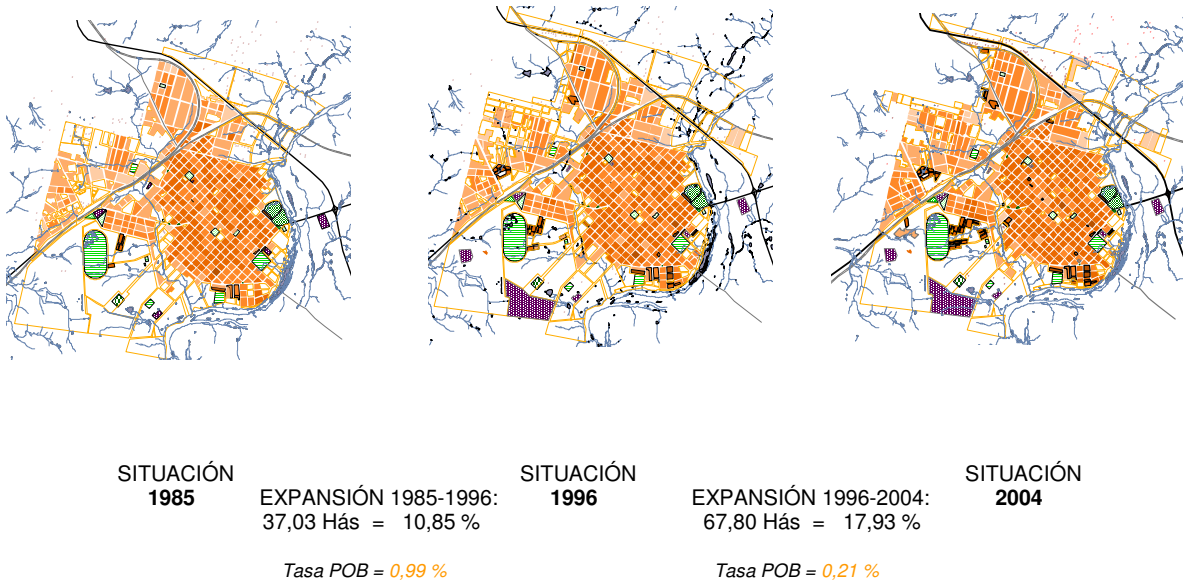


Fig. 4

TEMA 4:

Relación de la Zonificación Urbana-Suburbana y la expansión e incremento poblacional.

En materia de la Zonificación Urbana y Suburbana comparten el mismo borde S-O del casco fundacional sobre Río Santa Lucía. Ambas riberas del arroyo Tomás González se incluyen en la demarcación urbana con límite sobre las vías férreas en inmediaciones de la estación AFE y del molino de Florida. Al tiempo que abarca parcialmente los barrios aledaños a Avda. Heber Usher (ruta 5 vieja).

4.1- Por un lado, cabe acotar que queda por fuera de esta zonificación urbana, una porción de ciudad que registra ya desde 1996, un importante incremento de densidades de ocupación del suelo. Por lo tanto, queda sujeta al régimen suburbano al tiempo que incrementa demandas por acondicionamiento y servicios urbanos.

4.2- Por otro lado, la generosa demarcación del espacio suburbano parece haber inducido una expansión en suelo rural del otro lado de ruta 5. En tanto surge sobre mediados de los 90, un loteo al S del Río Santa Lucía y mas recientemente, el loteo/urbanización sobre Avda. José P. Varela. Ambos evidencian la costosa atención por parte de servicios municipales.

TEMA 5:

El proceso de expansión y su relación con la topografía y las vías terrestres.

Debido a cursos de agua que rodean al casco fundacional y el temprano trazado de vías ferroviarias, los sitios antes mencionados se sustentan en:

- Topografía elevada, aunque con marcadas variantes internas así como tipos de colindancia a vías/playas de maniobras y estación AFE en relación a dos ramales del trazado ferroviario.

- Tendencia de emplazamientos en cercanía a vías terrestres de cruce, tal como sucedido sobre tramo N de la ruta 5 original (Camino de la Cruz y a San Gabriel) así como, en bordes del Cno. Nacional y Calleros concluyentes en el camino viejo hacia Durazno.

Recientemente y con predominio de la notable inversión pública en vivienda, surge una concentración de conjuntos habitacionales aledaños a Florida Blanca y el Hipódromo que bordea una cantera en desuso.

El Plano con Polígonos de Infraestructura referidos a Densidades de Vivienda 2004 (Fig. 5) da cuenta de 13 variantes del acondicionamiento urbano del suelo donde, las zonificaciones urbana y suburbana resultan cuestionables en términos de intensidad de usos y gradientes de sustentabilidad y/o confort de servicios:

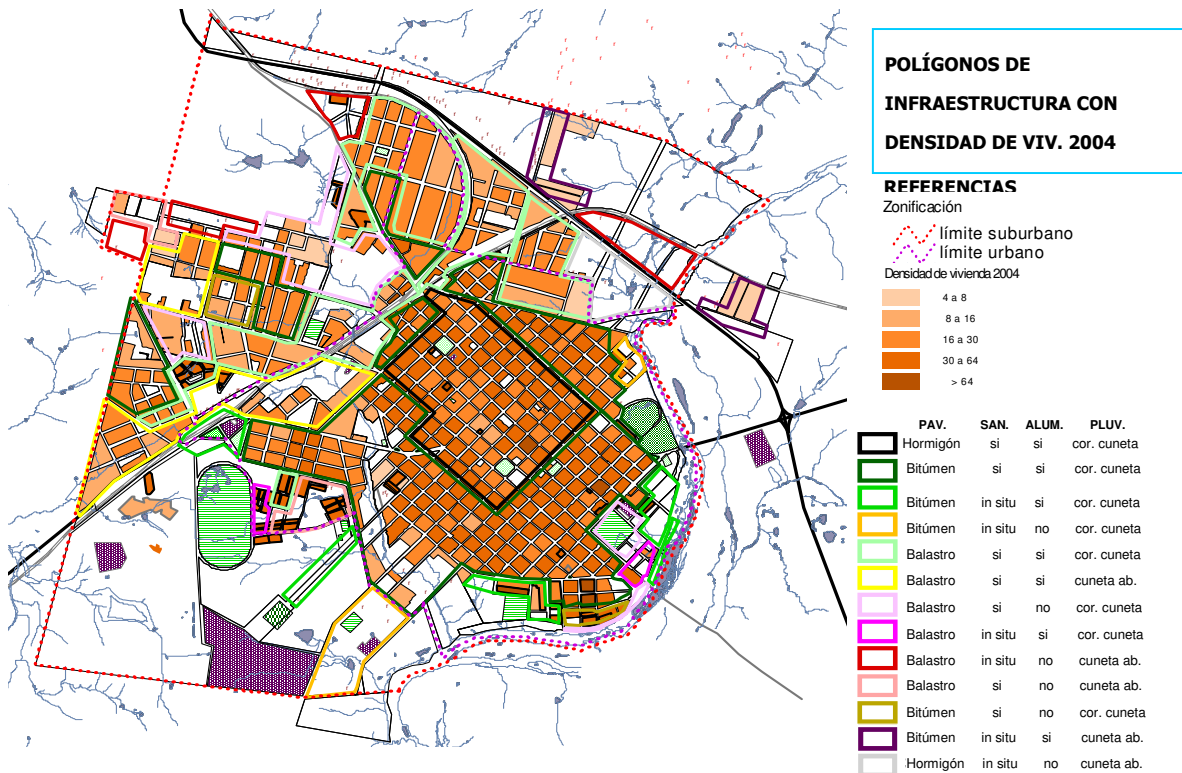


Fig. 5

Criterios sugeridos de Gestión Urbano-Territorial:

A- Procurar incentivar la implantación y desarrollo de CENTRALIDADES, ubicados en los sectores más densos de los 23 barrios que integran las 5 zonas de la ciudad nueva. Centros barriales de servicios con opciones deportivas y/o culturales subsidiarias al centro principal del casco fundacional que promuevan la consolidación urbana y la densificación habitacional, en contraste a la persistencia de expansión. Se sugiere además, desarrollar normativas y manejo impositivo que faciliten la inversión privada edilicia para que se alineen a tales recalificaciones estratégicas de desarrollo/consolidación urbana.

B- Reformular límite suburbano al N-O de ruta 5 a modo de DESALENTAR NUEVOS FRACCIONAMIENTOS que impongan erogaciones en servicios y disfunciones al flujo de tránsito carretero.

C- Se sugiere revisar las zonificaciones urbana y suburbana atendiendo las disposiciones básicas de la Ley 18.308 (Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible). Contemplar las

inequidades existentes en servicios básicos dentro de las mismas zonificaciones. Por consiguiente, considerar la tarea del ACONDICIONAMIENTO del SUELO como instrumental a la GESTIÓN y ORDENACIÓN ESTRATÉGICA del CONGLOMERADO URBANO. A modo de revertir, costosas intervenciones ex-post en atención a ocupaciones del suelo con bajas densidades o sitios problemáticos. Contemplar la formulación de un programa de actuación integrada para un área específica con el atributo de potencialmente transformable como lo establece el artículo 34 de la mencionada Ley. Tomar en cuenta que la racionalización en la gestión municipal del acondicionamiento del suelo contiene la capacidad de estructurar y a la vez, actuar como previsor del desarrollo urbano sustentable.

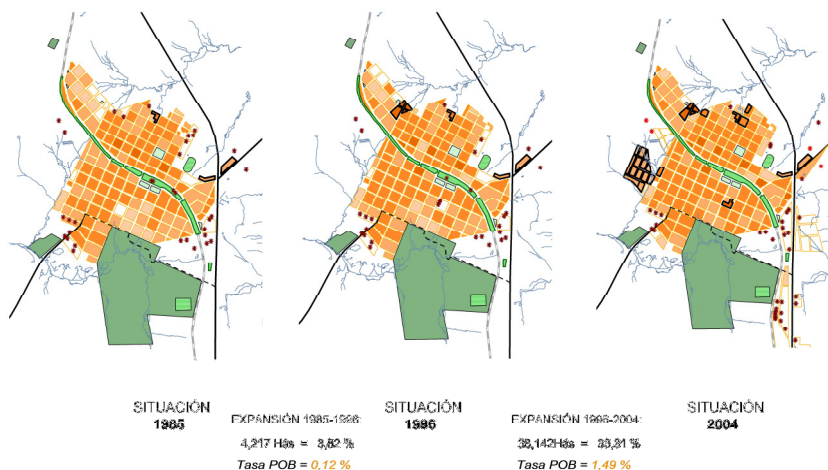
D- Surge pertinente re-estructurar la concentración de localizaciones de conjuntos habitacionales al S de Avda. Harrison, al tiempo de reconocer esta zona E con posibilidades de alojar nuevos emplazamientos a la vez de procurar articularse al centro fundacional. En consecuencia, se entiende instrumental una convocatoria a reacondicionar espacios comunes en el entorno del Hipódromo mediante un llamado a CONCURSO de IDEAS para la ESTRUCTURACIÓN y REORDENAMIENTO de USOS HABITACIONALES y MIXTOS del SUELO (incluyendo el sitio del Hipódromo). Con medidas para integración del asentamiento así como, con opciones de prevención en clave a la inminente inclusión metropolitana.

Vale destacar la importancia de formular normativas que oriente/faciliten la inversión privada edilicia para alinearse a recalificaciones estratégicas de desarrollo y consolidación urbana.

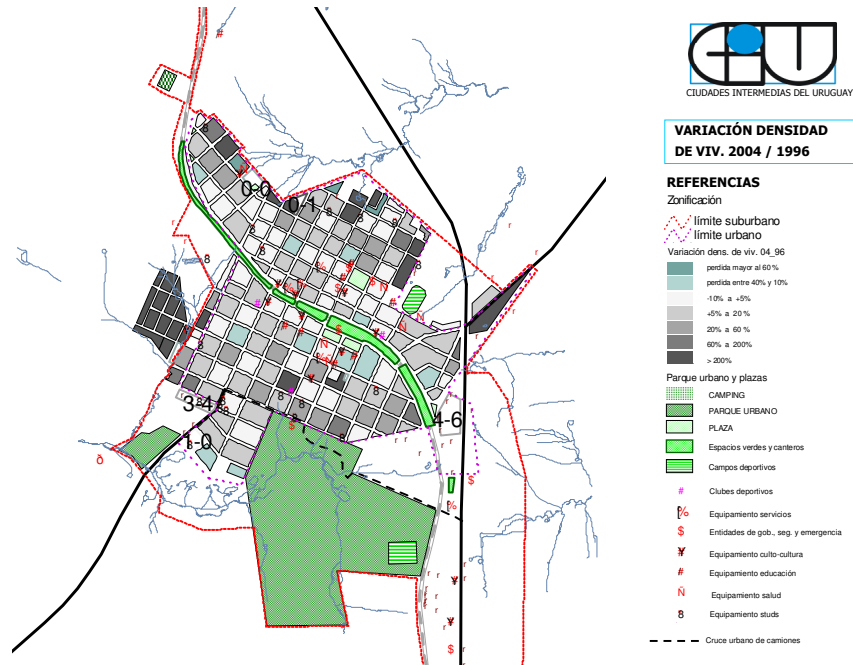
Ciudad de SARANDÍ GRANDE

1- A lo largo de los 20 años analizados con cortes temporales 1985, 1996 y 2004 se observa una equilibrada distribución de densidades en la ocupación del suelo. Con intensidad de usos habitacionales en el borde N del amanzanado del plano del Agrim. Percovich, por emplazamiento de varios conjuntos de distintos patrocínios públicos y en el lado O de la parte S, donde se concentran recientes esquemas de vivienda tanto urbana como, rural.

COMPARATIVO con DENSIDADES de VIVIENDA
SARANDÍ GRANDE / DEPARTAMENTO DE FLORIDA
1985-1996-2004



2- Dada la estructuración y desarrollo urbano imbricado al trazado de vías férreas (1873) y de la ruta 5 adjunta (hacia 1930) en un poblado de escala acotada a unos 6,400 habitantes con dinámica de poblamiento intensificada desde fines de los 90, resulta extemporáneo, los 5 o más accesos/cruces hacia y desde la ruta 5 actual. En tanto no sólo interfieren desplazamientos carreteros sino, resultan por demás redundantes al exclusivo uso automovilístico. No haber priorizado accesos en la intersección de ruta 5 vieja con la nueva -a lo largo de villa Hípica- y, el antiguo empalme con ruta 42 agrega hoy por hoy, más inconvenientes que ventajas tanto al funcionamiento urbano como al flujo de transporte regional. Esta redundancia de caminos y calles de acceso/salida, impone a su vez, una diversificación de esfuerzos e inversiones públicas ante otras necesidades a atender con presupuesto limitado.



3- La demarcación actual de zonificación administrativa Urbana y Suburbana -fuera de la recurrente función impositiva- plantea 2 situaciones cuestionables, a la luz de las disposiciones vigentes de la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sustentable (18.308):

3.1- El resguardo al otro lado de ruta 5 actual, tanto de la proa de Aparicio Saravia con Juan C. Lateulade-ruta 42 así como, de los fraccionamientos-aprobados-sin-ocupación, previstos en 2 variantes de loteos alineados y con cruces sobre la ruta 5.

3.2- Ambas márgenes de ruta 5 a la altura de villa Hípica en los hechos, abre opciones inconvenientes de expansión urbana tanto, por la dispersión onerosa de acondicionamiento y servicios de urbanización como, por la afectación al flujo carretero.

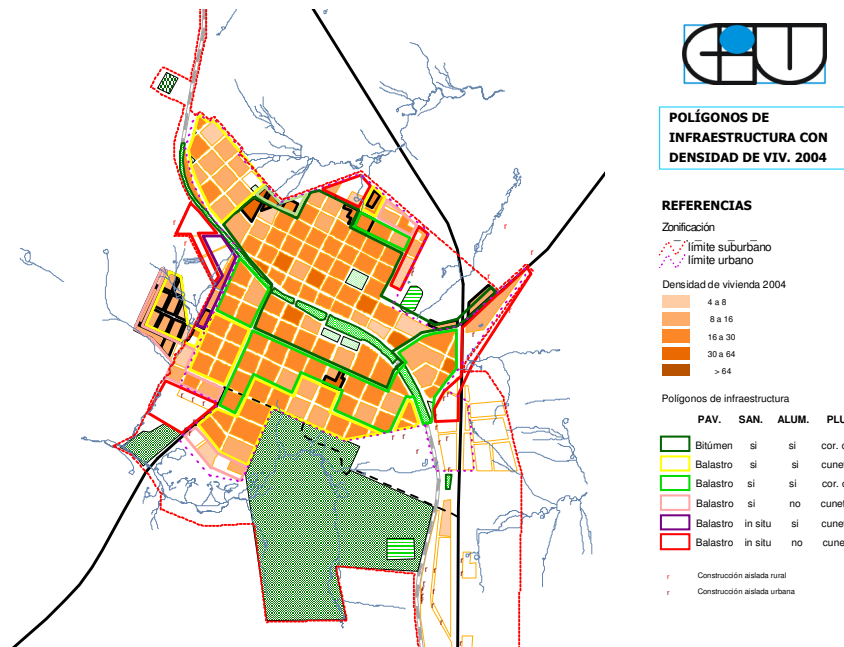
Tales zonificaciones parecen haber tenido origen en 2 desventurados antecedentes que legitimaron la demarcación actual:

- el añejo emplazamiento externo al casco urbano, de un conjunto habitacional del BHU alineado sobre Aparicio Saravia en esquina con ruta 5.

- la persistente subdivisión de predios y localización de viviendas-chacras alineadas en ambas márgenes de la vieja ruta 5 (desde la vía férrea a la ruta 5 actual).

Mientras la primera, demandó la onerosa extensión de la red de saneamiento al otro lado de la ruta 5 actual, a partir de lo cual se lotea y urbaniza la proa de enfrente; la controvertible costumbre de expandir ciudad sobre las rutas, parece haber dado fundamento a determinar usos suburbanos en ambas márgenes de la actual ruta 5.

4- La consolidación urbana temprana con realización de obras y servicios públicos nuevos, destaca sobre la notable baja inversión en mantenimiento. En particular, los pavimentos viales con carpeta bitumen en deterioro por endeble sustento arcilloso, obliga en la actualidad, un replanteo de miras y criterios de gestión. Por un lado, se impone la revisión de históricas omisiones en manutención de infraestructuras -tradicionalmente relegadas ante la lógica de acceso a recursos UDM-OPP para realizar obras nuevas- y por otro lado, encarar la recurrente limitación de recursos municipales mediante una aplicación estratégica de los mismos.



5- Conexiones a redes de infraestructura urbana del conjunto MEVIR, ubicado en suelo rural induce a interpretar una concesión bastante reñida con la lógica de zonificación urbana. El oportunismo de MEVIR al ubicar -en suelo previsto para usos rurales- un conjunto habitacional para trabajadores y familias con quehaceres agropecuarios pero que usufructúan servicios urbanos, por lo menos, contradice la jurisprudencia tributaria al tiempo que ilustra una gestión cuestionable respecto a facilitar la conexión a redes de infraestructura urbana por obras in situ que MEVIR resulta beneficiado, al ahorrárselas de hacer. En los hechos, esta situación da cuenta del fenómeno de la *nueva ruralidad* (Piñeiro, D.-2000) que involucra a *familias con sustento en actividades agropecuarias pero tendientes a residir en ciudades*. Debido tanto a la facilidad de acceso a servicios como, por el uso generalizado de transportes birodados para desplazamiento a empleos regulares o zafrales. El tema, obliga a revisar posturas sobre localización de esquemas habitacionales de MEVIR en relación a la zonificación suburbana de conglomerados insertos en medios agroproductivos activos y/o modernizados.

6- Inusitado atravesamiento del parque municipal por camiones de carga provenientes de ruta local 168. Mas allá del deterioro de una caminería dispuesta en parque de recreación y/o de uso como circuito interno, se suma la afectación ambiental sonora y del particulado en suspensión

resultante del paso inoportuno de camioneros. Abordar una solución implica además de un diagnóstico detallado, dar impulso a un acuerdo de la Junta Local, la Intendencia Municipal y el MTOP. Si bien esta situación somete condiciones de vida y confort de vecinos al parque Tomás Berreta, cabe reconocer las carencias de vías transversales en una red caminera de confluencia a Montevideo.

Criterios sugeridos de Gestión Urbano-Territorial:

A- A partir de reconocer altas tasas de poblamiento, en materia de opciones de expansión urbana parece prioritario considerar las condicionantes de cursos de agua y parcelario institucional en relación a las alternativas de menor costo para extensión de servicios básicos. Donde destacan, 2 opciones principales:

- los padrones en manzanas 162 y 150 aledaños a la trama urbana y con borde sobre ruta 5 (según plano Sarandí Grande de División Agrimensura/IMF)
- los padrones en zonificación rural al borde S del Parque Tomás Berreta.

Ambas posibilidades, ofrecen mejores condiciones para urbanizar que la propuesta actual de zonificación suburbana donde, el tramo al S de la ruta 5 quedaría embretada por ocupaciones urbanas, sujetas a la infalible postergación del emplazamiento de servicios básicos. Un llamado a concurso de ideas para la ordenación y estructuración del desarrollo urbano en los padrones mencionados y/o en bordes del Parque, aportaría al mejoramiento sustentable y funcional de la ciudad.

B- Se sugiere revisar la zonificación urbana y suburbana atendiendo las disposiciones básicas de la Ley 18.308 (Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible) a modo de DESALENTAR NUEVOS FRACCIONAMIENTOS en sitios que signifiquen importantes erogaciones en servicios básicos e intentando eliminar las inequidades existentes, al tiempo que imponen disfunciones al flujo de tránsito carretero. En consecuencia, vale tender a alinear la zonificación urbana a la ciudad que usufructúa y tributa por tales servicios. En tanto son históricamente implementados mediante inversiones públicas y, por ende, considerar instrumental la tarea del acondicionamiento del suelo en la gestión y ordenación estratégica del conglomerado urbano. De esta forma, la racionalización en la gestión del acondicionamiento del suelo actúa como estructurador y a la vez, previsor para el desarrollo sustentable.

C- Hormigonado de circuitos de mayor flujo y/o centralidades urbanas a partir de discontinuar por lo menos 5 de los cruces actuales a la ruta 5. Se comparte la idea de consolidar la pavimentación estratégica de vías al tiempo de afianzar la centralidad con mejora del equipamiento y espacios verdes en el entorno de la 18 de Julio y la Avda. Artigas. Se sugiere además, desarrollar normativas que faciliten la inversión privada edilicia para alinearse a tales recalificaciones estratégicas de desarrollo y consolidación urbana.

D- Relocalización estratégica de 'studes' tanto para desahogo de actuales emplazamientos dentro de la trama urbana así como, para facilitar espacios para varear además de potenciar eventos asociados a la historia cultural local en raids y competiciones equinas. Un marco de gestión compartida entre los studs, facilitaría la reubicación al tiempo de fortalecer la proyección cultural y turística de la ciudad.

Sistema Urbano Nacional Regional

Para el estudio del sub-sistema referido a Florida y Sarandí Grande reportamos datos proporcionados por el Departamento de Seguridad en el Tránsito de la Dirección Nacional de Vialidad del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, de las rutas: **R3, R5, R6, R7, R11, R12, R14, R42 y R56.**

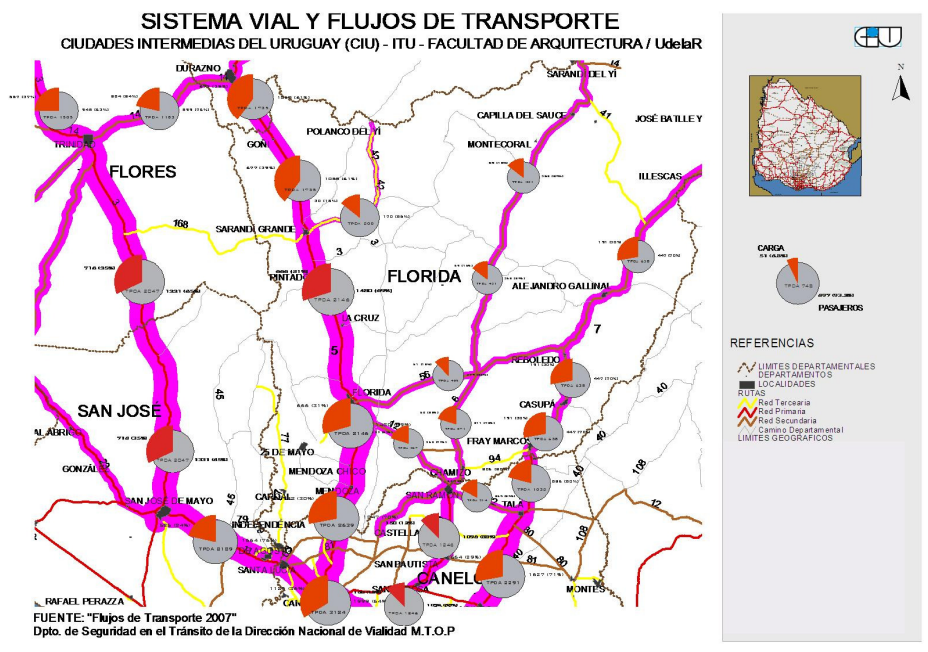
Los flujos de transporte son estimados como un promedio diario anual en base a puestos de conteo permanentes y ocasionales (**TPDA: Tránsito Promedio Diario Anual**), los cuales develan vínculos cuantitativos de cargas y pasajeros entre las ciudades del sub-sistema. La graficación por espesores de los flujos resultantes en cada tramo, facilitan la apreciación de rutas con mayor tránsito promedio y a partir del mismo, poder estudiar la existencia de un posible circuito.

Las localidades de Florida y Sarandí Grande están ubicadas en el eje de R-5 donde se aprecian los mayores flujos de transporte del área. Florida, ubicación especial como punto de concentración de rutas 5, 12 y 56.

El territorio de estudio presenta una estructura de rutas abierta con contundente presencia de las rutas 3-5-6 y 7, conformando corredores con transporte de pasajeros y de carga.

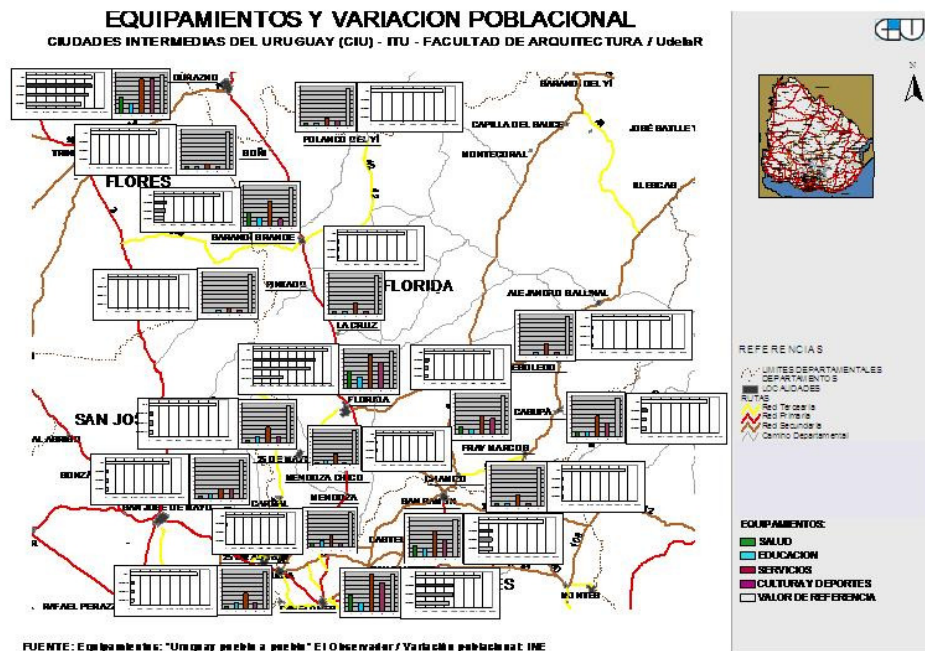
La ruta con mayores flujos y porcentaje de transporte de carga es la R-3 con destinos a la zona Oeste del País, luego con valores cercanos a ella está la R-5 conectando de norte a sur el centro del País. En Sarandí Grande se aprecia un cambio de flujos de transporte, hacia el norte los valores disminuyen, debido a que el camino departamental (Nº168), cobra intensidad de flujos por conexión de Sarandí Grande (R-5) con R3, toda vez que se evitan controles de cargas desde el Norte del País, en el pasaje por Durazno.

Por otro lado, son escasas las rutas que ofician de unión entre los corredores, Rutas 11-12-14 y 56 ubicándose mayormente entre el departamento de Canelones y el sur del Departamento de Florida. En cambio la presencia de caminos departamentales gana importancia como es el caso del camino que une Sarandí Grande con la R3 (Nº168), anteriormente mencionado, con categoría de camino pero con uso frecuente de camiones de carga.



A partir de los datos consignados en publicación del Observador 2003 "Uruguay pueblo a pueblo", y censos del I.N.E., se grafican para cada localidad dos datos: Uno sobre Equipamientos Colectivos en servicios de: SALUD, EDUCACION, SERVICIOS BÁSICOS y CULTURA/DEPORTES. Otro sobre Variación Poblacional, referidas a los censos INE de 1985, 1996 y 2004 a modo de ilustrar la evolución demográfica por localidad.

- Durazno, Florida y Canelones con poblaciones ente los 20.000-35.000 habitantes, son las localidades con mayor concentración de equipamientos colectivos y por lo tanto, constituyen centros principales de servicios que ofician como complemento a los existentes en localidades menores.
- Sarandí Grande, con una población de unos 6.400 habitantes, presenta una situación intermedia en cuanto a sus equipamientos colectivos al igual que la localidad de San Ramón. En Sarandí Grande la construcción de vías férreas primero y la ruta 5 a posteriori contribuyeron a generar un importante centro de servicios en un área ganadera lechera y agrícola extensiva con movimiento comercial.
- Las localidades que orbitan en torno a Florida y Sarandí Grande, con poblaciones que no superan los 3.000 habitantes (como Goñi, Polanco del Yi, Pintado, La Cruz, Casupá, Reboledo, Fray Marcos, 25 de Mayo, Mendoza, Mendoza Chico y Chamizo) presentan limitaciones en equipamientos colectivos en tanto acotados al número de sus pobladores. Por lo que sus pobladores acuden a servicios de salud, educación y cultura/recreación que induce la movilidad desde las localidades más pequeñas hacia las de mayor escala. Así es el caso de Polanco del Yí y Pintado con Sarandí Grande y La Cruz, 25 de Mayo, Mendoza y el propio Sarandí Grande con Florida.



A partir de las capas de información se construye un plano de vínculos y posicionamiento entre las localidades estudiadas. Así, el Sub-Sistema Urbano referido a Florida y Sarandí Grande se ve inmerso en un área ganadera lechera, sobre un corredor con importantes valores de flujos de carga y pasajeros.

La zona Franca en Florida, la confluencia de rutas a la ciudad y la concentración de equipamientos hacen que sea centro principal de servicios y complementario en relación a otras localidades como La Cruz, Sarandí Grande, Pintado, 25 de Mayo y Mendoza.

A nivel interdepartamental, Florida registra un incremento de vínculos con Montevideo, lo cual reafirma relaciones metropolitanas, una de sus manifestaciones es el alojamiento de personas que se han ubicado en asentamientos irregulares.

Sarandí Grande, con una importante actividad en relación a los Studs, atrae la atención de localidades vinculadas al raíd trascendiendo al departamento.

Las localidades de Polanco del Yí y Pintado reflejan vínculos frecuentes y complementarios con Sarandí Grande, en el marco de la complementación de servicios y equipamientos colectivos de salud y educación.

Localidades al norte, sur y este del departamento, como son Goñi, Capilla del Sauce, 25 de Agosto, Chamizo, Fray Marcos, Casupá, Reboledo, Alejandro Gallinal, si bien mantienen su dependencia con Florida, capital departamental, mantienen vínculos frecuentes con localidades fuera del departamento, como ser Goñi con Durazno, Capilla del Sauce con Sarandí del Yí, Chamizo con San Ramón y Fray Marcos y Casupá con el Tala.

