



## **INFORME FINAL**

# **Estudio de comportamiento observacional en Seguridad Vial en Uruguay**

**UNSAEV – OISEVI, 2016**

**Estudio de comportamiento observacional en Seguridad Vial en Uruguay  
UNSAEV – OISEVI, 2016**

**INDICE**

1) INTRODUCCIÓN.....	2
2) RESULTADOS GENERALES: TODO EL PAÍS .....	6
3) RESULTADOS SEGÚN VEHÍCULOS: AUTOS Y CAMIONETAS.....	14
4) RESULTADOS SEGÚN VEHÍCULOS: MOTOCICLETAS.....	31
5) SÍNTESIS, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	53
6) ANEXOS .....	58

## 1) INTRODUCCIÓN

El presente informe fue elaborado por Factum, con el apoyo de la Fundación Gonzalo Rodríguez, se exponen los resultados del segundo estudio de observación del uso de elementos de seguridad y factores de distracción en conductores y pasajeros de vehículos en áreas urbanas del país. La primera edición del estudio fue realizado por la UNASEV (Unidad Nacional de Seguridad Vial) en el año 2013.

### OBJETIVOS DEL ESTUDIO

El estudio al que responde el informe tiene como objetivo principal relevar la utilización de medidas de seguridad por parte de conductores y ocupantes de automóviles, motocicletas y ciclomotores.

Específicamente pretende reconocer las particularidades en el comportamiento de los distintos usuarios respecto a medidas de seguridad y a elementos distractores, para identificar comportamientos diferenciales según las características del conductor, la cantidad de ocupantes del vehículo, el día de la semana, el tipo de zona y la cantidad de habitantes en las ciudades.

### METODOLOGÍA

La realización del estudio implicó la implementación de un relevamiento de datos en campo, para la contabilización del uso de cinturón y sistemas de retención infantil (SRI) en automóviles y vehículos de menos de 3500 Kg, casco y vestimenta de alta visibilidad en motocicletas y ciclomotores, presencia de factores distractivos en conductores, y uso de luces diurnas en todos los vehículos.

La metodología aplicada surge del acuerdo entre técnicos de los países integrantes del OISEVI (Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial) donde se definieron parámetros comunes para asegurar la comparabilidad de la información generada, y un formulario básico para el registro de los datos<sup>1</sup>. No obstante, para esta edición del estudio, se trabajó en base a materiales previamente elaborados para otros estudios por parte de la Fundación Gonzalo Rodríguez y Factum como firma adjudicataria de los proyectos. Como resultado de este proceso y en ajuste a la normativa nacional de tránsito se añadieron nuevas variables de relevamiento. Especialmente, algunas de las modificaciones en el caso de motos, buscan profundizar en el comportamiento respecto a las medidas de protección para menores. Más adelante se enumeran las variables relevadas, especificando cuáles son añadidas a la metodología original<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Manual teórico metodológico para el relevamiento urbano de conductas viales vinculadas a los sistemas de protección. Buenos Aires, Argentina OISEVI, Julio 2013.

<sup>2</sup> A los efectos de este proyecto, la Fundación Gonzalo Rodríguez participó como apoyo, en tanto la postulación inicial a OISEVI se realizó en forma conjunta. La Fundación aportó al estudio principalmente con los materiales previamente elaborados para otros estudios.

## **Técnica de Relevamiento**

El relevamiento de datos se realizó mediante el método de la “observación no participante”, técnica que permite obtener información sin interacción verbal entre el observador y sus objetivos de relevamiento, lo que evita alterar el comportamiento habitual de los conductores y pasajeros de la muestra.

En este caso, el estudio consistió en la observación visual de cada vehículo, y la transcripción de lo observado a un formulario diseñado a tales efectos, en ubicaciones especialmente seleccionadas y referidas como Puntos de Observación (PO).

De acuerdo a lo dispuesto por OISEVI para el trabajo de relevamiento, el período de observación se realizó durante 4 días consecutivos, no incluyendo días ni vísperas de feriados o festivos, siendo 2 días semanales y 2 días del fin de semana. Las observaciones se realizaron en un lapso de tiempo de 4 horas por día, divididos en 2 turnos de 2 horas cada uno.

En base a estos criterios, el trabajo de campo de este estudio se realizó en el mes de setiembre de 2016, por parte de la empresa Factum. Las actividades centrales se implementaron entre el jueves 1º y el domingo 4 de setiembre.

Los horarios de relevamiento se establecieron de la siguiente forma:

### **Turno 1 Matutino:**

- 8:00 a 10:00 horas los días jueves, viernes y sábado
- 10:00 a 12:00 horas el día domingo

### **Turno 2 Vespertino:**

- 16.30 horas a 18.30 horas, sin distinción de días.

Las fichas de observación fueron elaboradas para relevar la siguiente información para cada ciudad:

### **Para Motos y Ciclomotores**

- **Para todos los ocupantes**
- Sexo
- Edad estimada
- Uso de casco protector
- Tipo de casco utilizado (\*)
- Certificación del casco: mediante norma nacional o internacional (\*)
- Uso correcto del casco: cinto sujetado (\*)
- Uso de vestimenta de alta visibilidad: chaleco, cinta o campera (\*)
- Comentarios adicionales (campo de texto libre)

- **Para el conductor**
- Uso de teléfono celular
- Transporte de carga (objetos de gran porte cuyo peso se acomode en el conductor u objetos que obstaculicen su visibilidad)
- **En caso de menores de 16 años**
- Alcanza posa pies (\*)

*(\*) Variables añadidas a la metodología original*

#### **Para Autos y Camionetas de hasta 5 pasajeros**

- **Para todos los ocupantes**
- Sexo
- Edad estimada
- Uso de seguridad (Cinturón o Sistema de Retención Infantil. Orientación del SRI).
- Comentarios adicionales (campo de texto libre)
- **Para el conductor**
- Uso de teléfono celular

#### **Para todos los vehículos**

- **Del vehículo**
- Tipo de vehículo
- Uso comercial
- Uso de luces diurnas
- Cantidad total de pasajeros
- Comentarios generales

#### **De cada punto de observación**

- Identificador de la ciudad y ubicación del PO
- Fecha, turno y día de la semana
- Hora de comienzo y de finalización de la toma de datos
- Datos climatológicos (lluvia, nublado, despejado, neblina) y presencia de viento.
- Descripción de la iluminación de la zona (artificial o natural).
- Estado de la calzada

### **MUESTRA**

El estudio se basa en una muestra nacional representativa estratificada por los departamentos del país y con escala en la cantidad de PO, de acuerdo a la cantidad de habitantes residentes en las ciudades seleccionadas. De acuerdo a estos criterios la cantidad de PO determinada resultó la siguiente:

### Cantidad de PO por Departamento

DEPARTAMENTO	CANTIDAD
Montevideo	6
Artigas	2
Canelones	5
Cerro Largo	2
Colonia	2
Durazno	2
Flores	2
Florida	2
Lavalleja	2
Maldonado	3
Paysandú	2
Río Negro	2
Rivera	2
Rocha	2
Salto	3
San José	2
Soriano	2
Tacuarembó	2
Treinta y Tres	2
<b>TOTAL</b>	<b>47</b>

A su vez la selección de los PO dentro de las ciudades se realizó en base a los siguientes criterios establecidos por OISEVI.

- En ciudades en las que exista más de un PO, estos deberán estar lo suficientemente separados entre sí, de manera que se cubra la mayor parte del casco urbano.
- Las calles en que se sitúen los PO deben ser representativas de dicha ciudad.
- No debe haber controles de tráfico excepcionales (mediante cámaras, agentes de tránsito o fuerza de seguridad) cercanos a los PO.
- Para la observación del uso de cinturón es aconsejable elegir como punto de observación un semáforo (y aprovechar los ciclos en rojo) o puntos donde la velocidad de los vehículos sea muy baja.

### **Ajuste de la muestra**

Para el cálculo de los resultados a nivel nacional de cada elemento relevado, se realizó un ajuste proporcional tomándose como base la población de cada departamento proyectada por el Instituto Nacional de Estadística para el año 2016. En este sentido se utilizaron 4 ponderadores considerando por una parte motocicletas y ciclomotores y por otra, automóviles y camionetas, cada grupo según las variables sean referidas a vehículos, o a sus ocupantes.

## 2) RESULTADOS GENERALES: TODO EL PAÍS

### CANTIDAD DE OBSERVACIONES



26.179

20.501

Vehículos

46.680

43.059

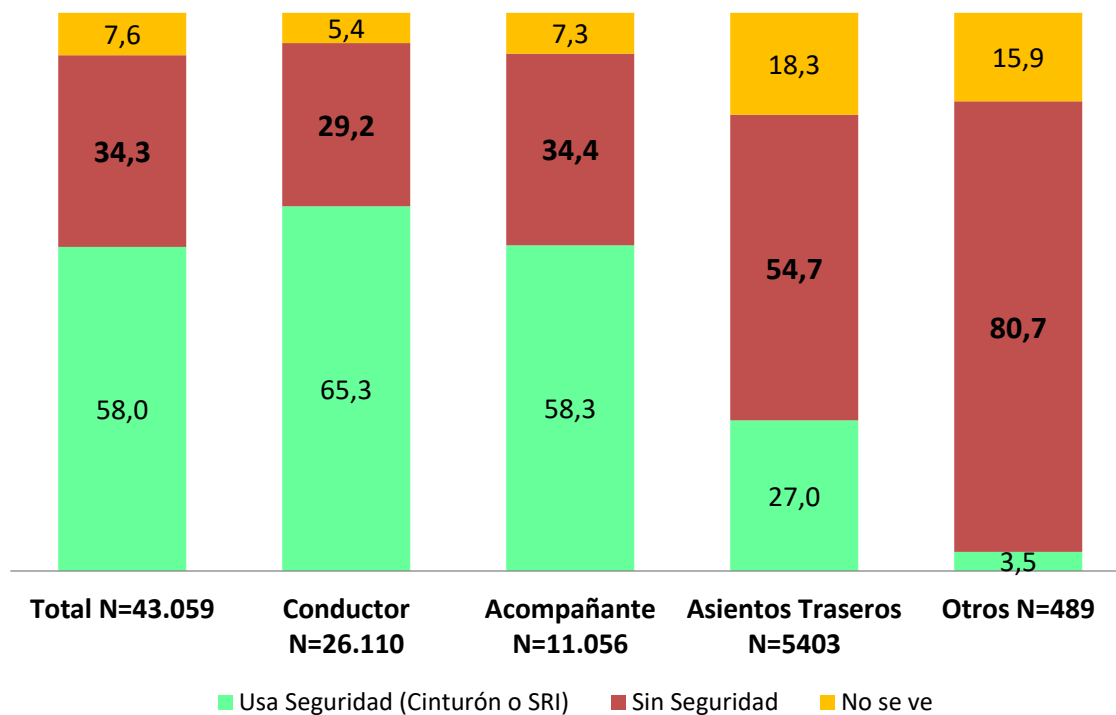
25.534

Pasajeros

68.593

## USO DE CINTURÓN DE SEGURIDAD

### Según posición en el vehículo %



En automóviles el uso de medidas de seguridad está presente en 6 de cada 10 ocupantes, siendo mayor en conductores, y descendiendo fuertemente en los asientos traseros. Incluso en conductores, casi el 30% no utiliza cinturón de seguridad.

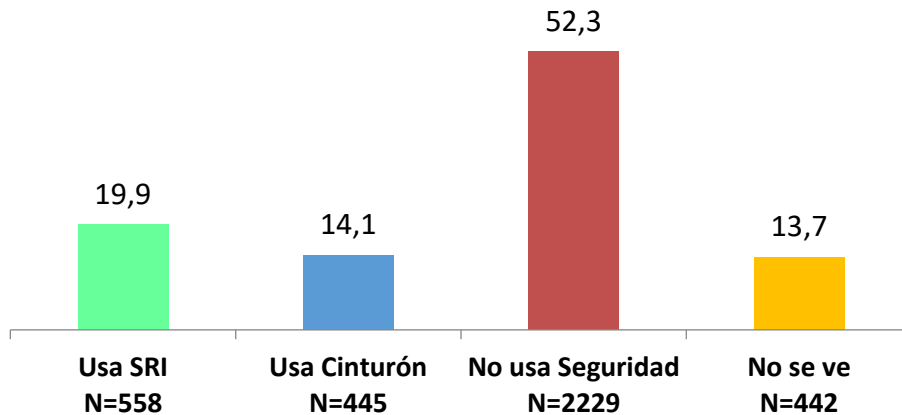
En comparación al estudio del año 2013<sup>3</sup>, a nivel nacional, el indicador se mantiene en niveles similares con un incremento menor al 2% (56,3% en 2013).

<sup>3</sup> Estudio observacional de conductas viales en zonas urbanas, año 2013, UNASEV, Presidencia de la República.

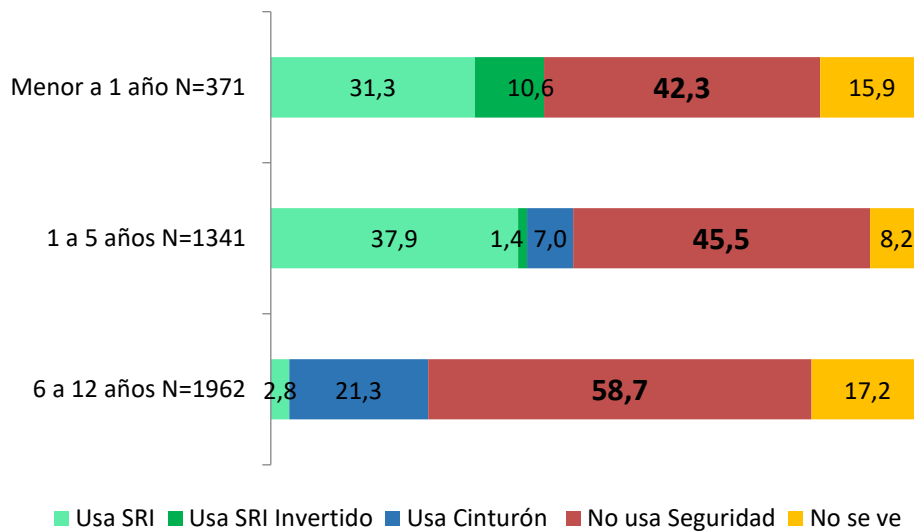


## USO DE SISTEMA DE RETENCIÓN INFANTIL

Pasajeros hasta 12 años (%). Total 3674 ocupantes, 8,4% del total.



### Pasajeros hasta 12 años según grupo de edad (%)



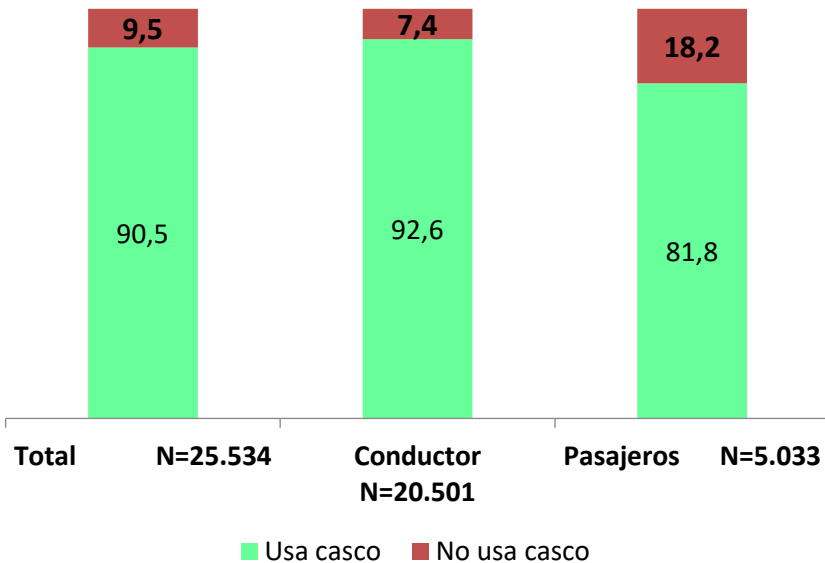
El 34% de los niños de hasta 12 años, usa cinturón o SRI.

Analizado por grupo de edad, se observa que en menores de 1 año, como es de esperar, el SRI resulta el único medio de seguridad empleado, alcanzando casi a un 42% del segmento. Cerca del 11% lo utiliza mirando hacia atrás. Entre 1 y 5 años el uso total de SRI es ligeramente inferior, alcanzando casi el 39%.

En cambio la franja de entre 6 y 12 años resulta la de mayor vulnerabilidad no solo en relación al grupo de los niños sino también en comparación al total de ocupantes, exhibiendo el mayor porcentaje de no uso de seguridad.

## USO DE CASCO

### Según posición en el vehículo (%)



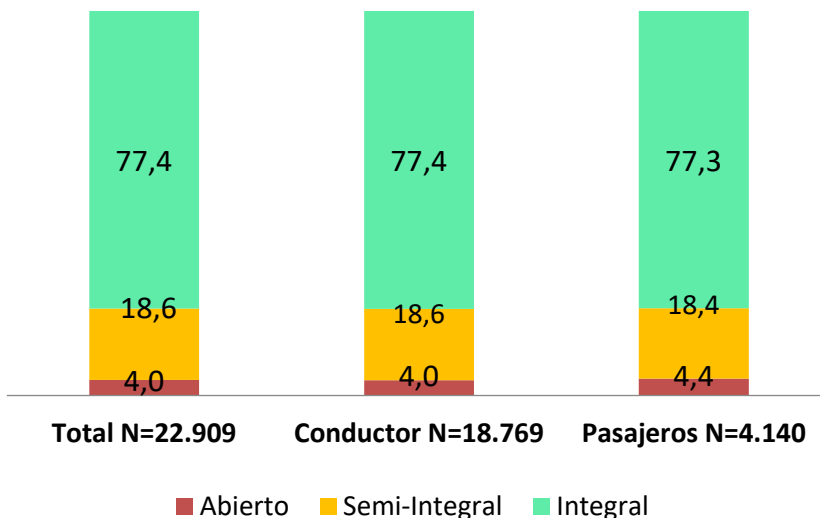
El uso de casco supera el 90% considerando al total de ocupantes, pero desciende más de 10 puntos entre pasajeros que no conducen.

En comparación al estudio del año 2013, el indicador de uso de casco a nivel nacional muestra un incremento de aproximadamente 8 puntos para el total de ocupantes (82,6% en 2013).

## TIPO DE CASCO USADO

### Según posición en el vehículo (%) –

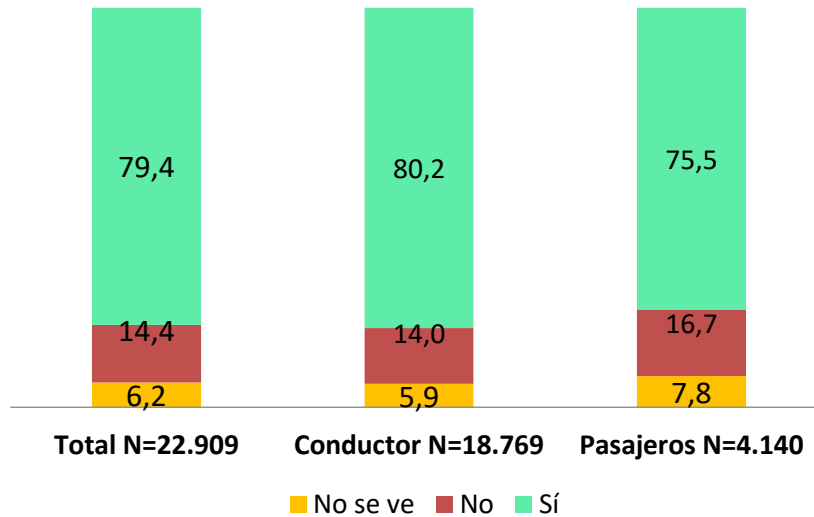
Para usuarios de casco. 90,5 % del total



Entre los tipos de casco utilizados predomina el integral, siendo este y el semi integral los que proporcionan mayor seguridad al usuario. Solo un 4% de los usuarios de casco emplea otras modalidades.

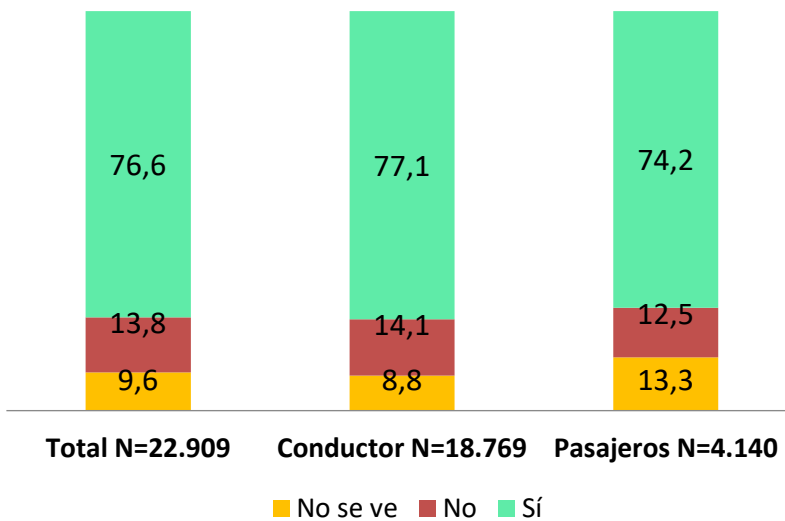
## USO DE CASCO CERTIFICADO

Según posición en el vehículo (%) – Para usuarios de casco: 90,5 % del total



## USO CORRECTO DEL CASCO (CINTO PRENDIDO)

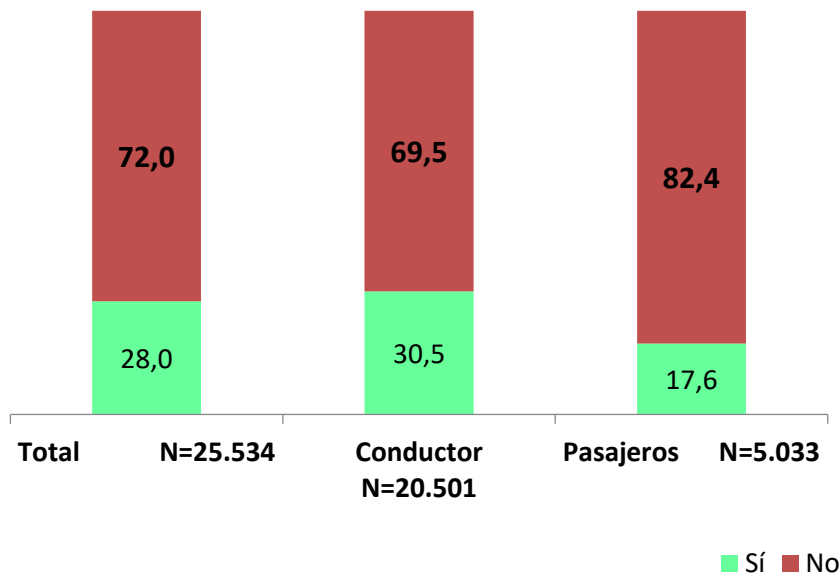
Según posición en el vehículo (%) – Para usuarios de casco: 90,5 % del total



Entre los usuarios de casco la mayoría los utiliza correctamente y emplea caso certificado.

## USO DE VESTIMENTA DE ALTA VISIBILIDAD (chaleco, cinta o campera)

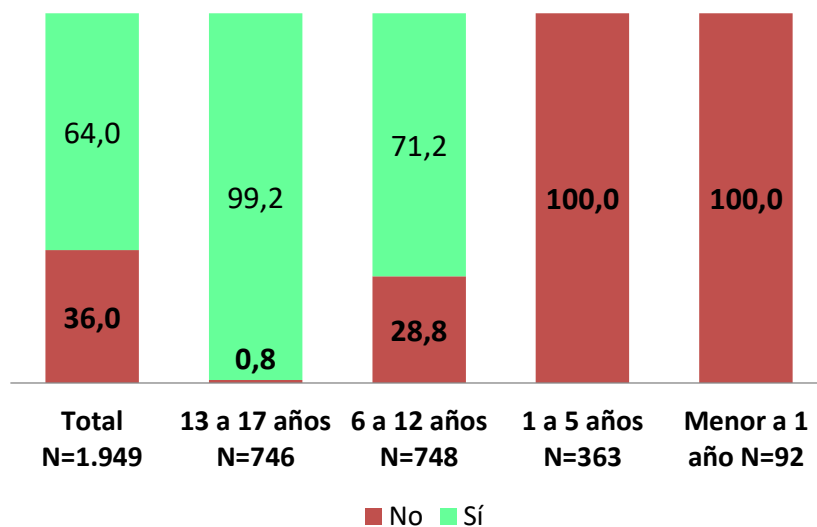
### Según posición en el vehículo (%)



El uso de vestimenta de alta visibilidad no alcanza a un tercio de los usuarios de motocicleta. Respecto al año 2013 se observa un crecimiento del indicador nacional (23,1% en 2013), explicado por una mayor adopción de la medida entre los conductores (24,8% en 2013). Mientras que en el grupo de pasajeros la evolución presenta una leve caída (18,5% en 2013).

## LLEGA A POSAPIE

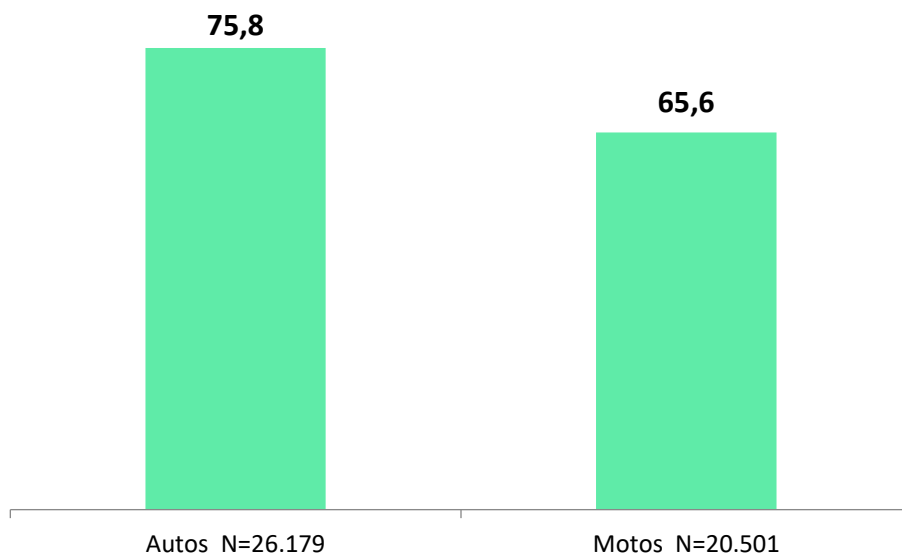
### Según grupos de edad (%) - Pasajeros hasta 17 años (%). 6,1% del total.



Los pasajeros de hasta 12 años de edad que viajan en motocicleta, mayoritariamente no alcanzan al posapié.

## USO DE LUCES DIURNAS

Según tipo de vehículo (%)

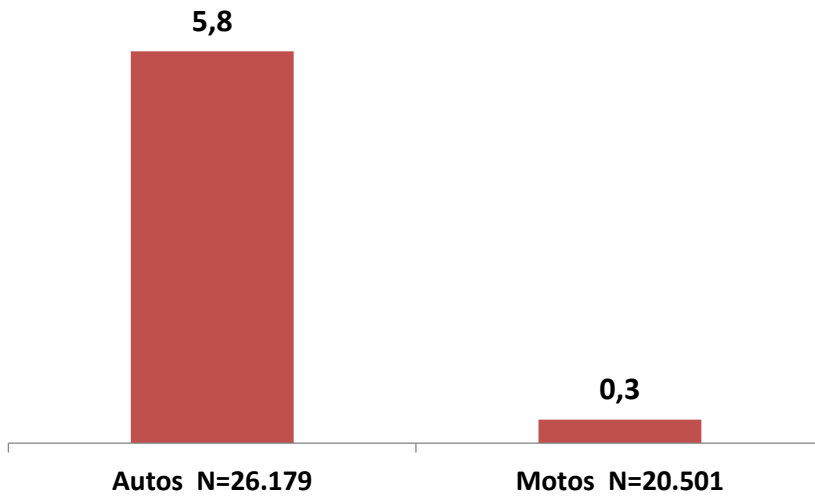


El uso de luces diurnas está presente en 3 de cada 4 autos y camionetas, y en menor medida, en 2 de cada 3 motos.

## DISTRACTORES

### USO DE TELÉFONO CELULAR POR PARTE DEL CONDUCTOR

#### Según tipo de vehículo (%)

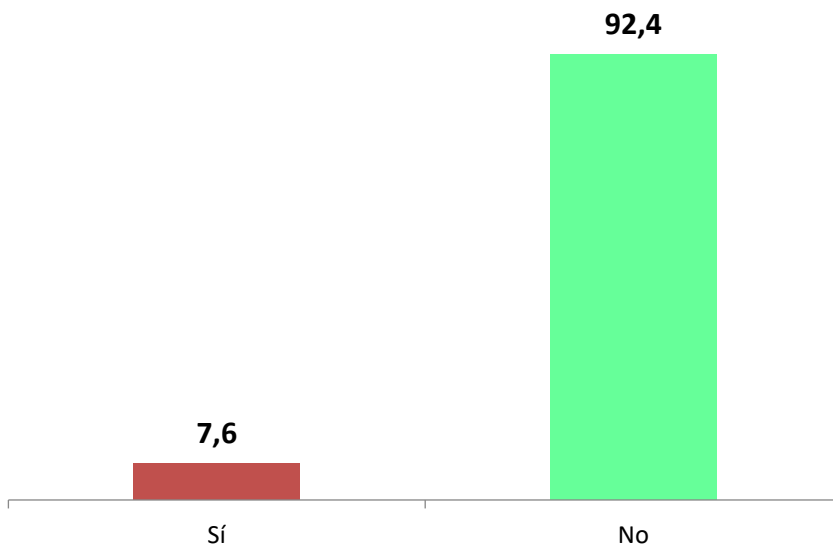


En relación a los factores de distracción, el uso de celular alcanza a casi el 6% de los conductores de autos.

En el caso de motos, este indicador es casi nulo, sin embargo el traslado de carga que afecta la visibilidad del conductor o el equilibrio del vehículo, llega al 7,6% de los conductores de motos.

### TRANSPORTE DE CARGA POR PARTE DEL CONDUCTOR

#### Motocicletas y Ciclomotores (%)

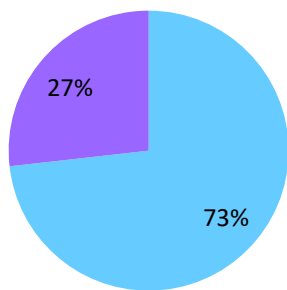


### 3) RESULTADOS SEGÚN VEHÍCULOS: AUTOS Y CAMIONETAS



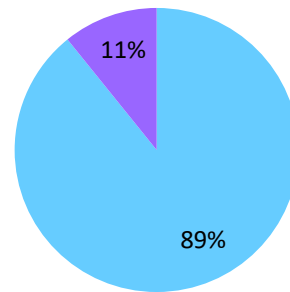
#### ESTRUCTURA DE LA MUESTRA

Tipo de Vehículo (%)



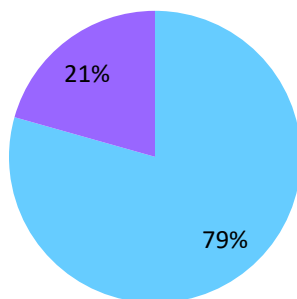
■ Auto ■ Camioneta

Tipo de Uso del Vehículo (%)



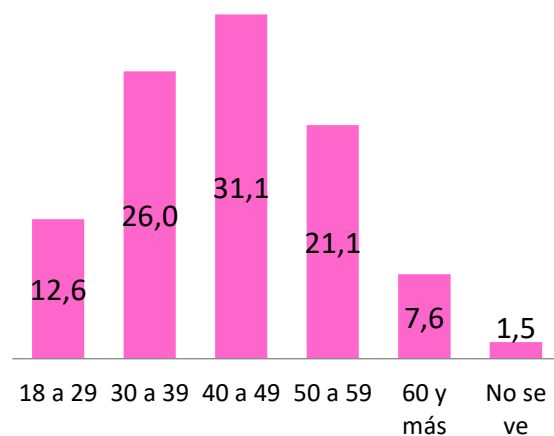
■ Particular ■ Comercial

Según Sexo del Conductor (%)

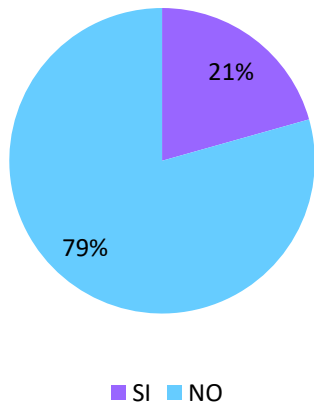


■ Hombres ■ Mujeres

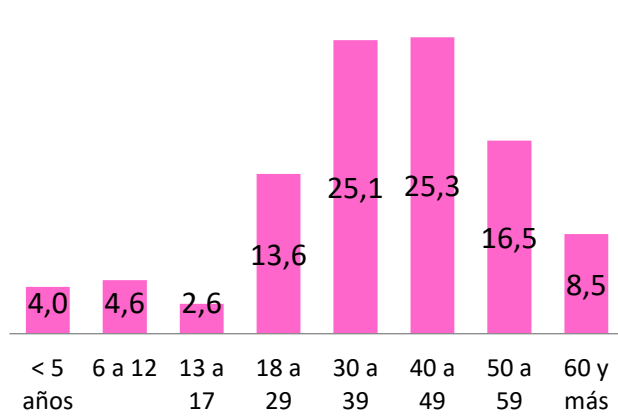
Según Edad del Conductor (%)



Vehículos que trasladan niños hasta 12 años (%)



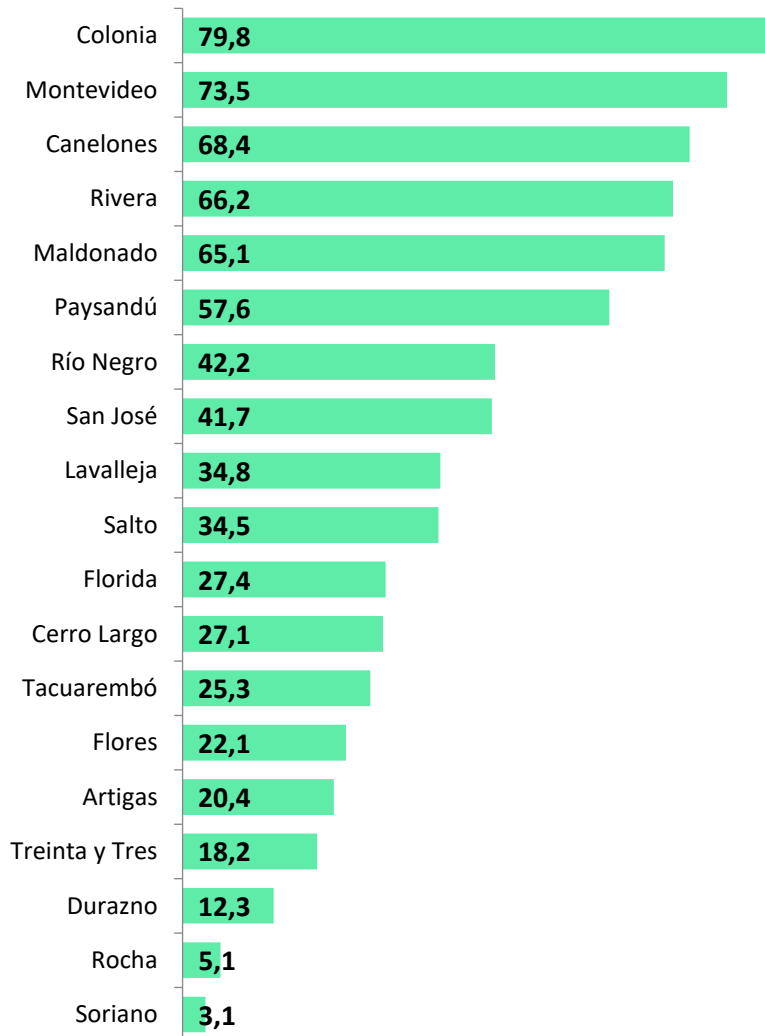
Según edad del total de pasajeros (%)





## USO DE SEGURIDAD: CINTURÓN O SRI

### Según Departamento (%)

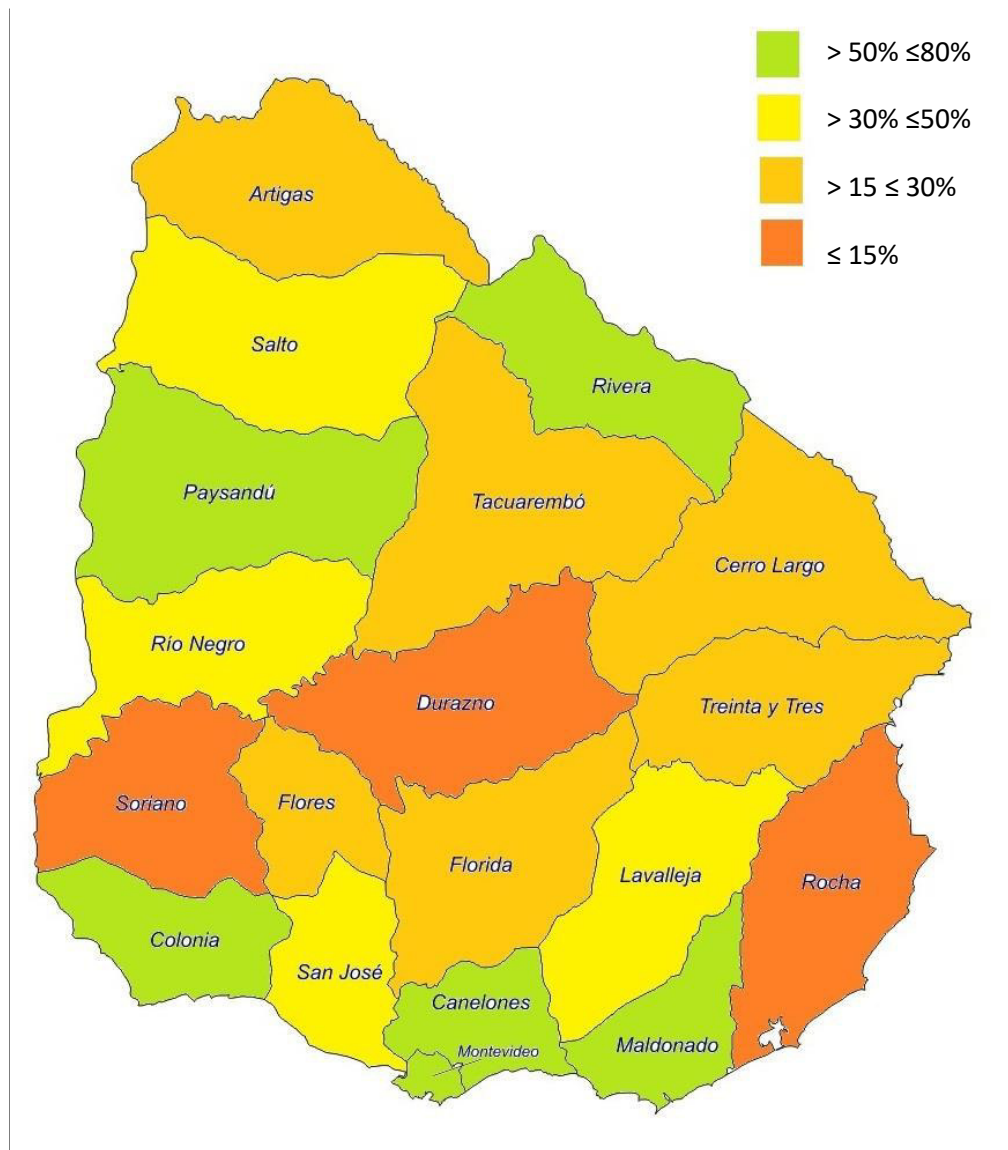


En el uso de medidas de seguridad (cinturón o SRI) por Departamento existen diferencias significativas, en un rango definido entre casi el 80% hasta mínimos próximos al 3%.

Los Departamentos que presentan los resultados más críticos son Rocha, Soriano y Durazno, mientras que los de mejor performance son Colonia y Montevideo. Canelones, Rivera y Maldonado se ubican por debajo de estos últimos pero aun por encima del promedio nacional (58%).

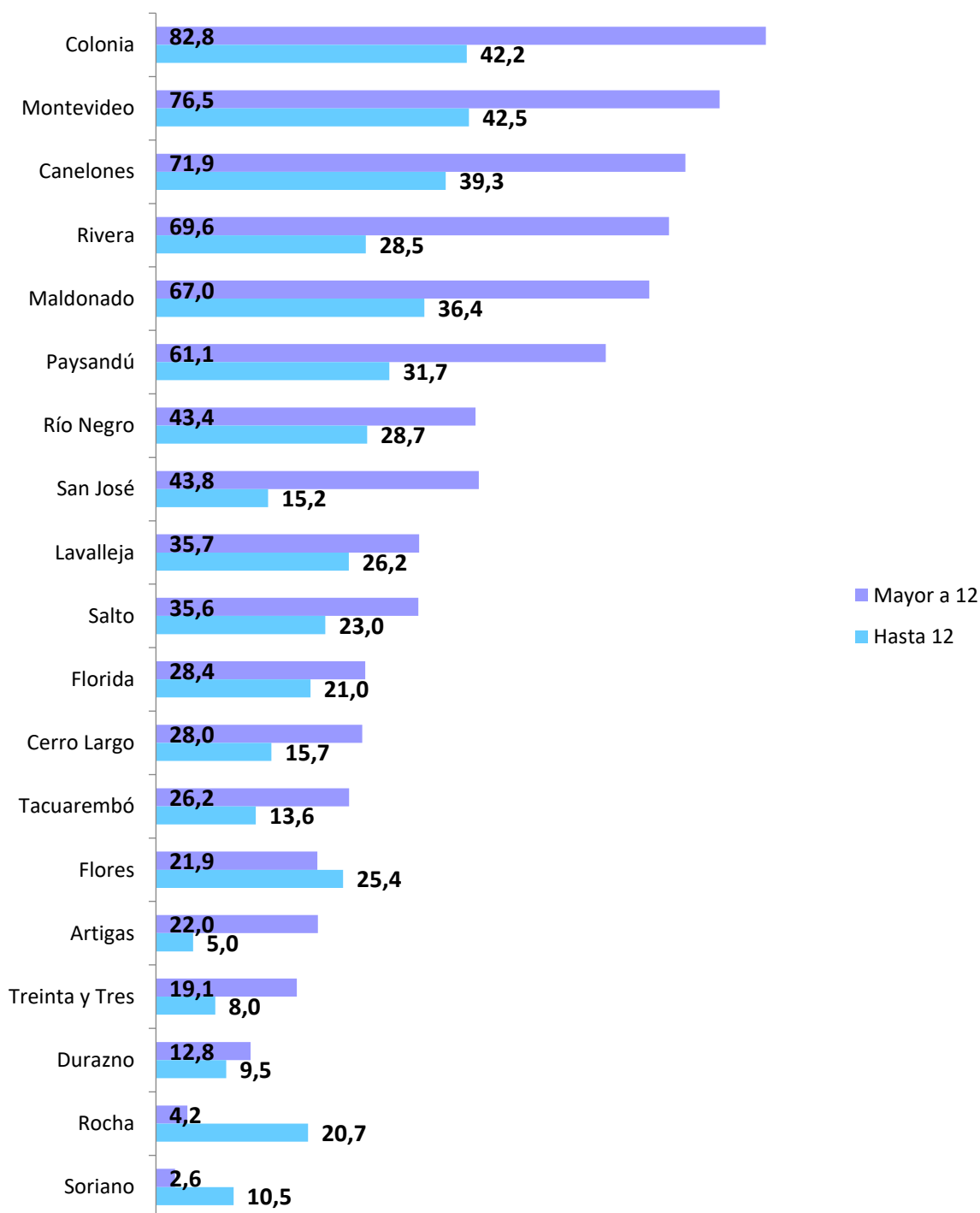
## USO DE SEGURIDAD: CINTURÓN O SRI

### Representación geográfica



## USO DE SEGURIDAD: CINTURÓN O SRI

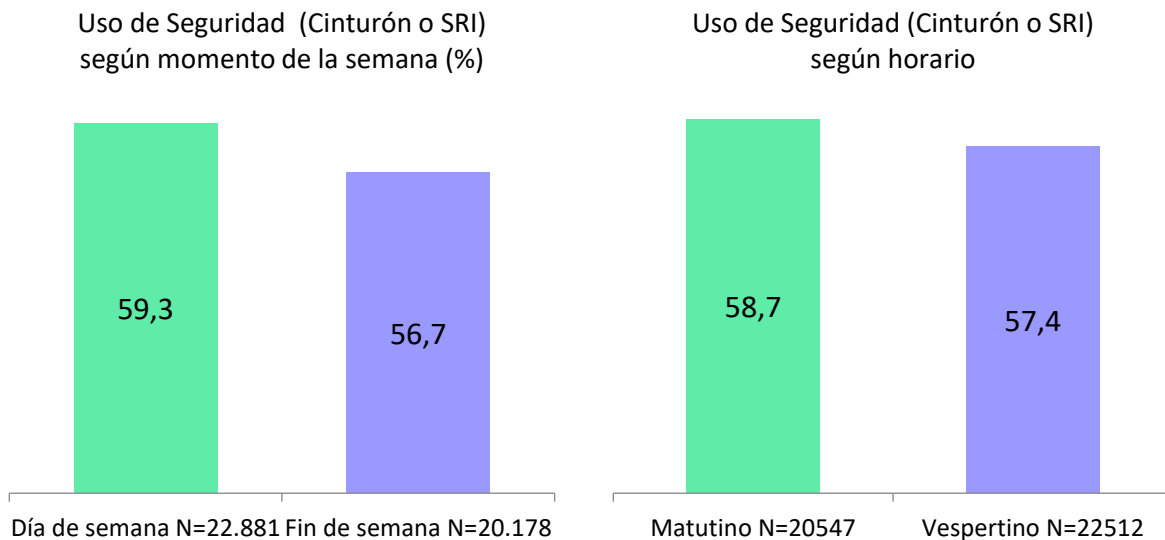
### Según Departamento por grupos de edad (%)



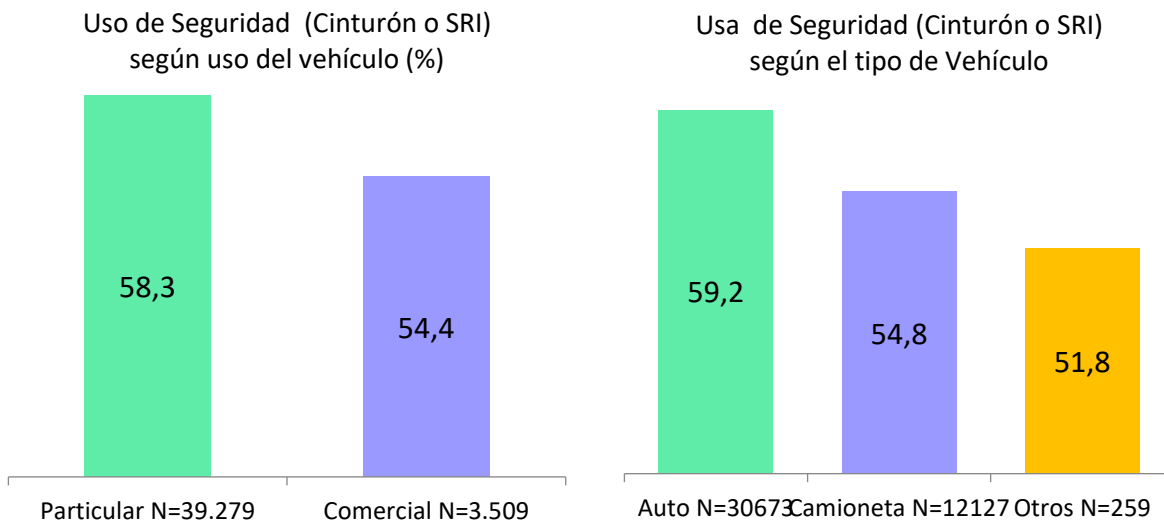
Con excepción de Flores, Rocha y Soriano, en el resto de los Departamentos el uso de seguridad (cinturón o SRI) es significativamente más bajo entre niños menores de 12 años, respecto al resto de los ocupantes de autos.

## USO DE SEGURIDAD: CINTURÓN O SRI

### Según momento de la semana y del día



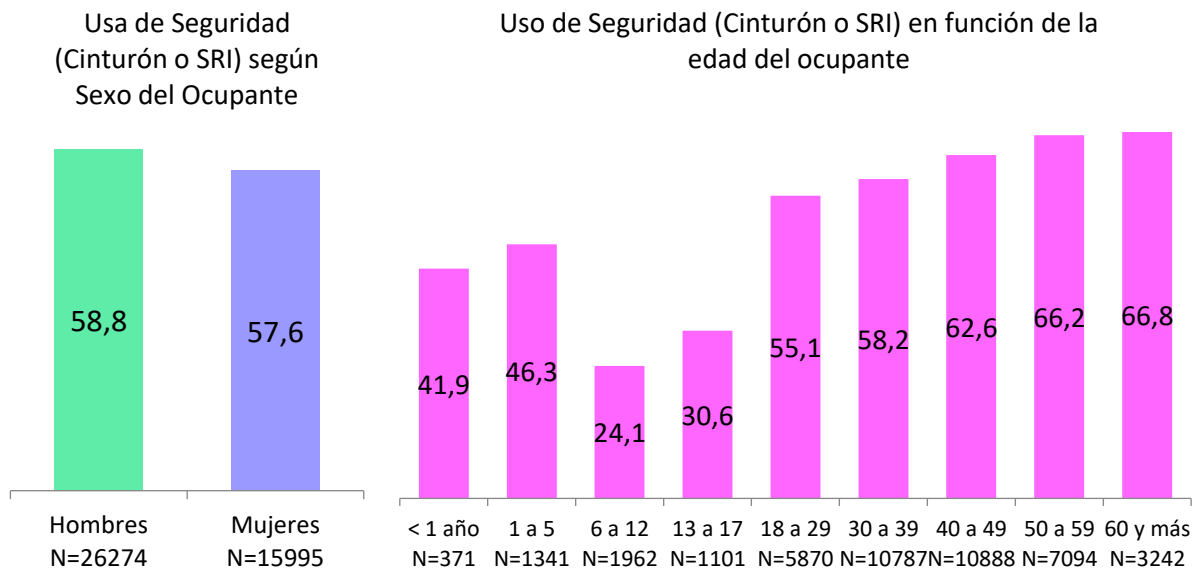
### Según uso y tipo de vehículo



En relación al conjunto de variables presentadas, la utilización de medidas de seguridad (cinturón o SRI) es algo mayor durante los días de semana, en vehículos de uso particular, y en autos respecto a camionetas. El análisis según horario del día presenta diferencias menores a dos puntos, a favor del turno matutino.

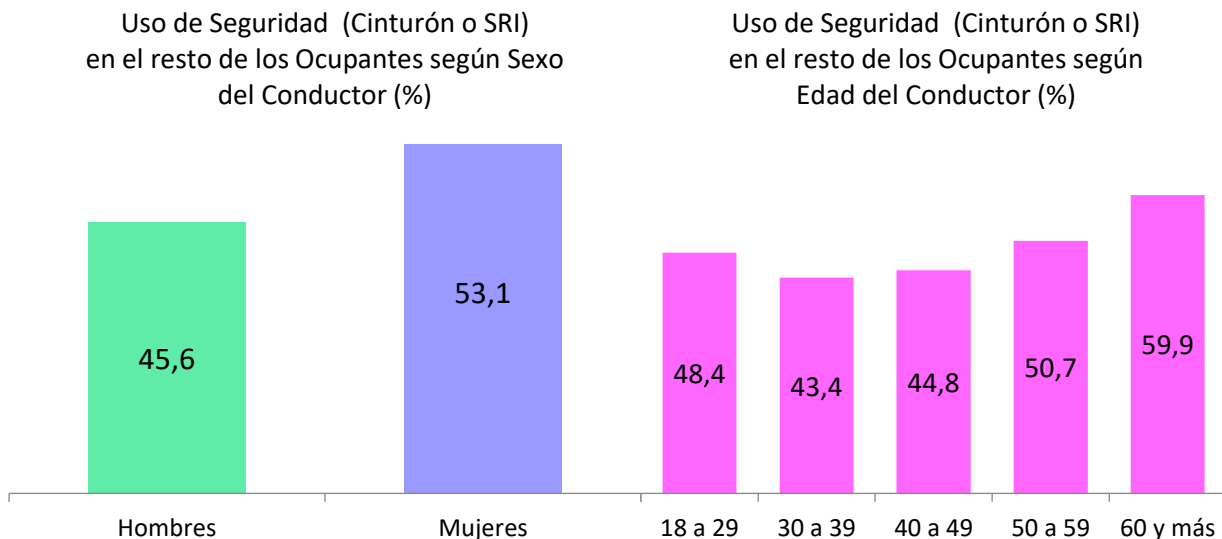
## USO DE SEGURIDAD: CINTURÓN O SRI

### Según Características del Ocupante



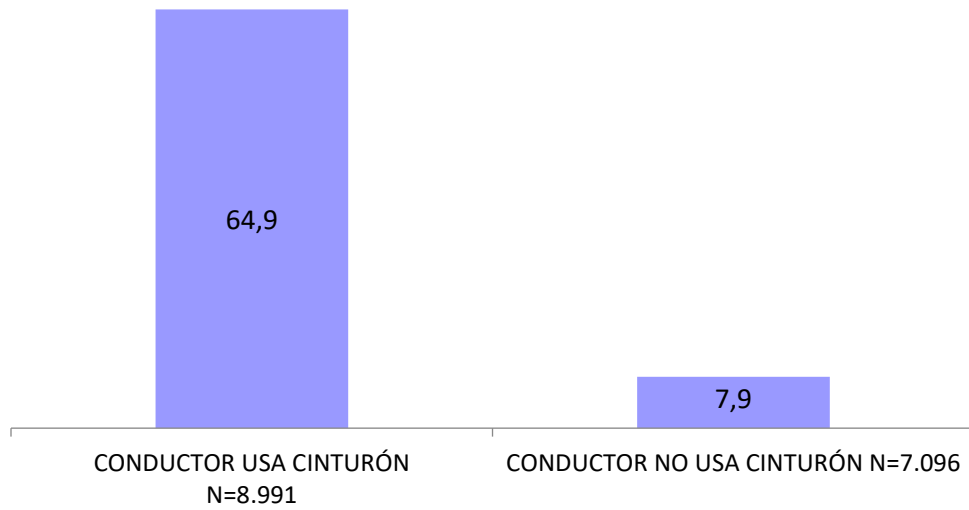
La utilización de medidas de seguridad no varía significativamente en función del sexo del ocupante. En cambio aumenta claramente con la edad a partir de los 18 años en adelante. En relación a la edad, el grupo de 6 a 12 años es el que presenta menor uso de medidas de seguridad.

### En el resto de los Ocupantes según Características del Conductor



De acuerdo a los datos que arroja el estudio, el sexo y la edad, analizados como características del conductor, afectan el uso de medidas de seguridad en el resto de los ocupantes. Cuando conduce una mujer la adopción de estas medidas aumenta más de 6 puntos porcentuales en el total de ocupantes. Asimismo, se incrementa con conductores más jóvenes y a partir de los 50 años de edad en adelante.

**En el resto de los Ocupantes en función del uso de Seguridad por parte del Conductor (%)**

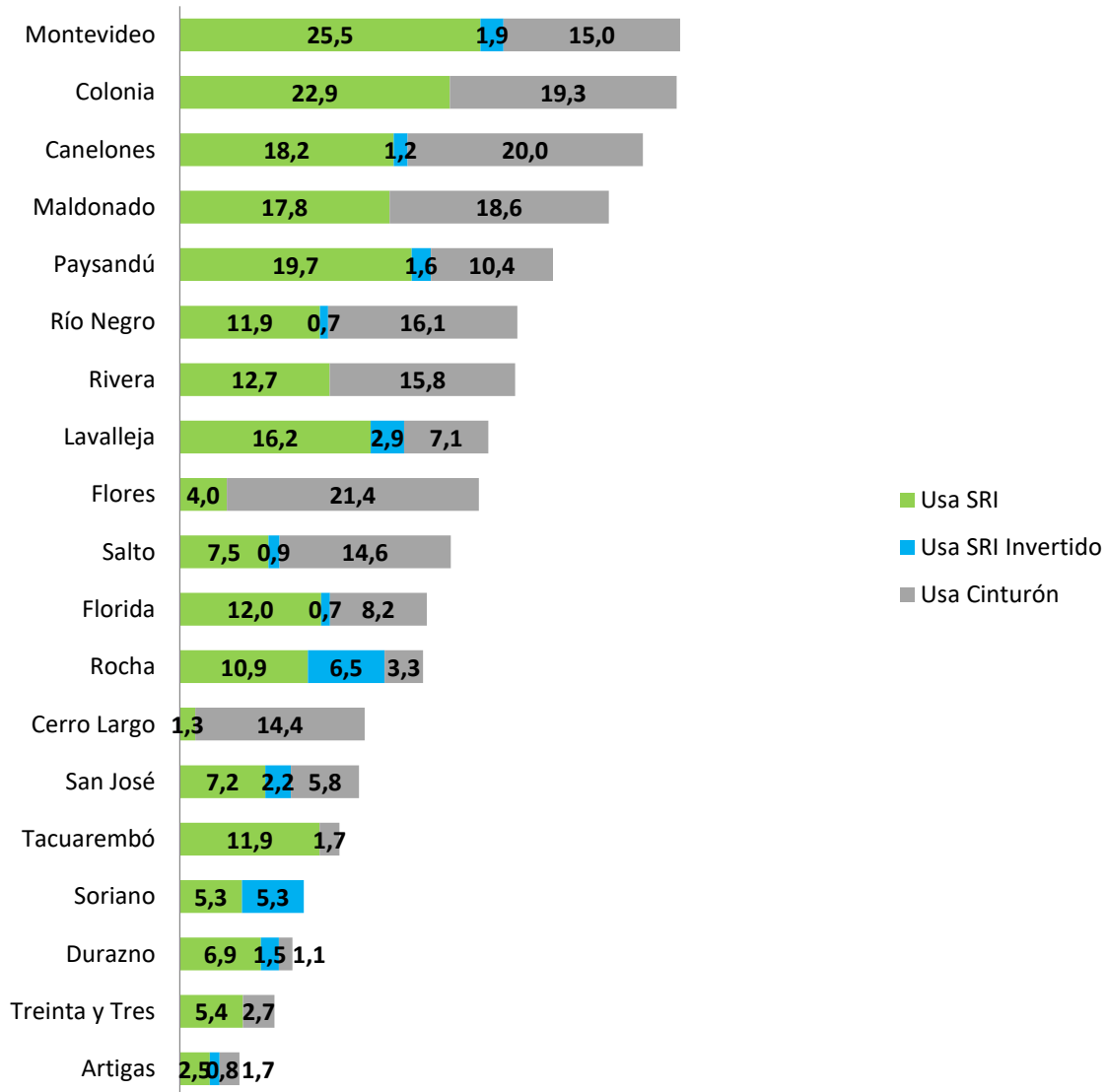


Cuando el conductor usa cinturón, aumenta notoriamente el uso de medidas de seguridad (cinturón o SRI) por parte del resto de los pasajeros.

## USO DE SEGURIDAD: CINTURÓN O SRI, EN PASAJEROS HASTA 12 AÑOS

### Según Departamento por tipo de seguridad (%)

Hasta 12 años. 3.674 ocupantes, 8.4% del total.

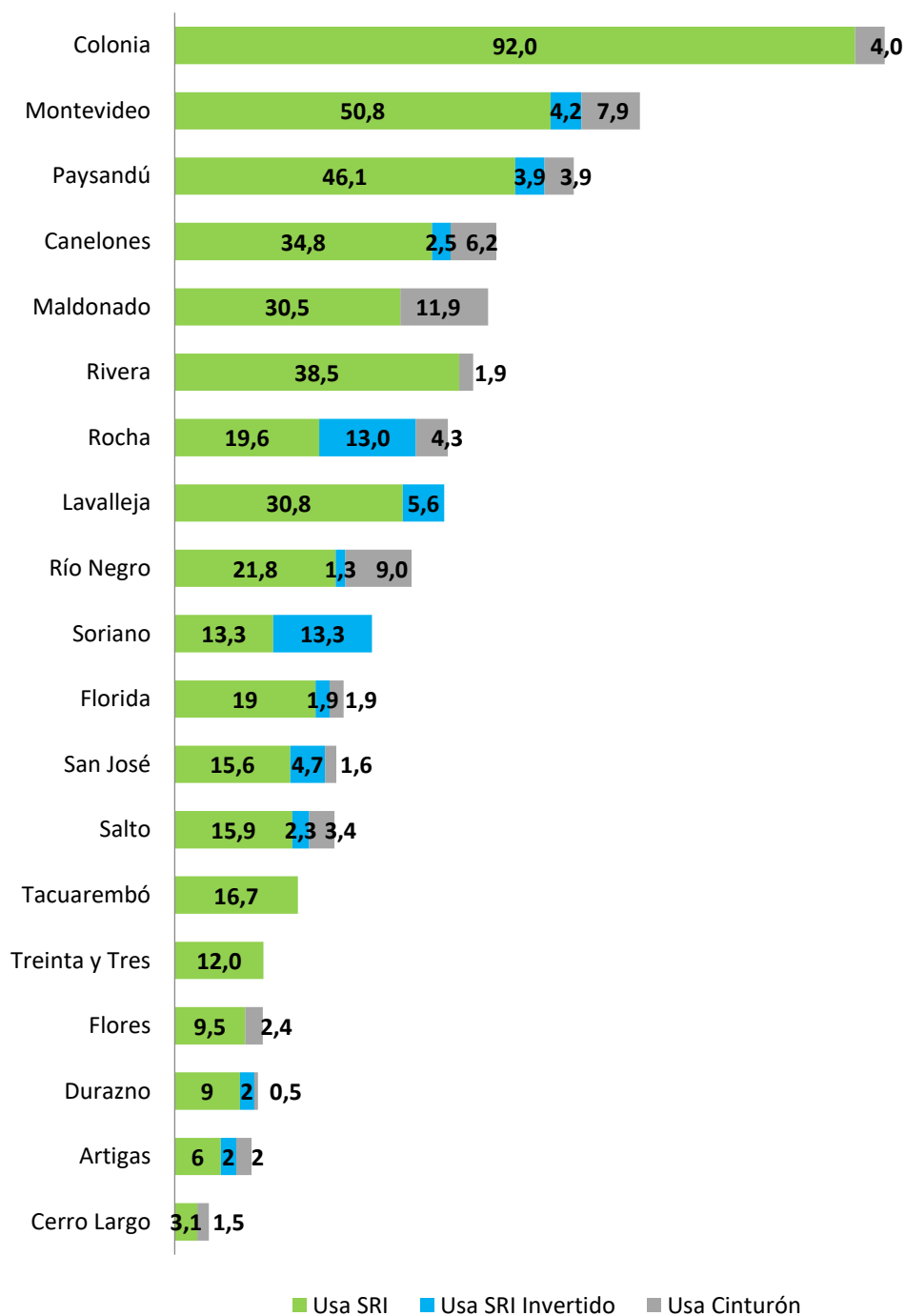


La información sobre el tipo de seguridad en menores de 12 años, desagregada por Departamento, muestra un uso minoritario de SRI entre las medidas empleadas, en la mayoría de los casos.

Sin embargo, cuando se analiza para pasajeros hasta 6 años de edad (próximo gráfico) este indicador aumenta significativamente superando en Colonia como caso excepcional, el 90% de las medidas.

## Según Departamento por tipo de seguridad (%)

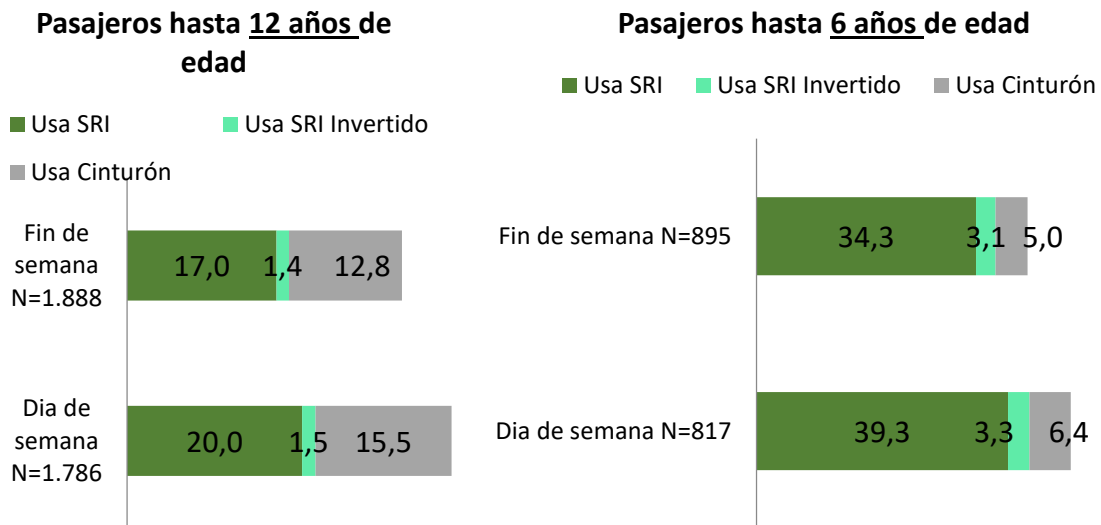
Hasta 6 años. 1.712 ocupantes, 3.9% del total.



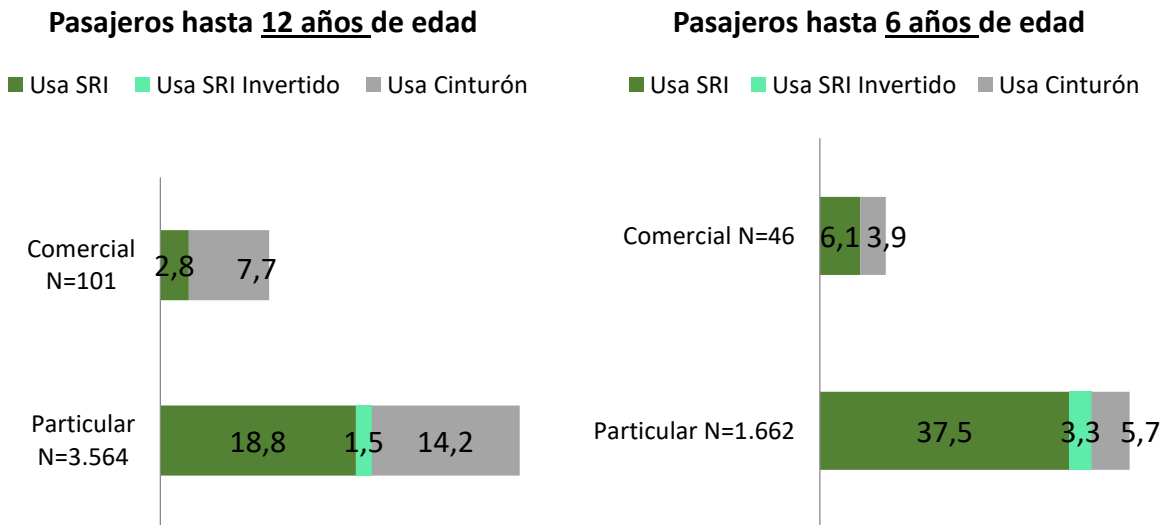


## USO DE SEGURIDAD: CINTURÓN O SRI, EN PASAJEROS MENORES DE 12 y 6 AÑOS

### Según momento de la semana (%)

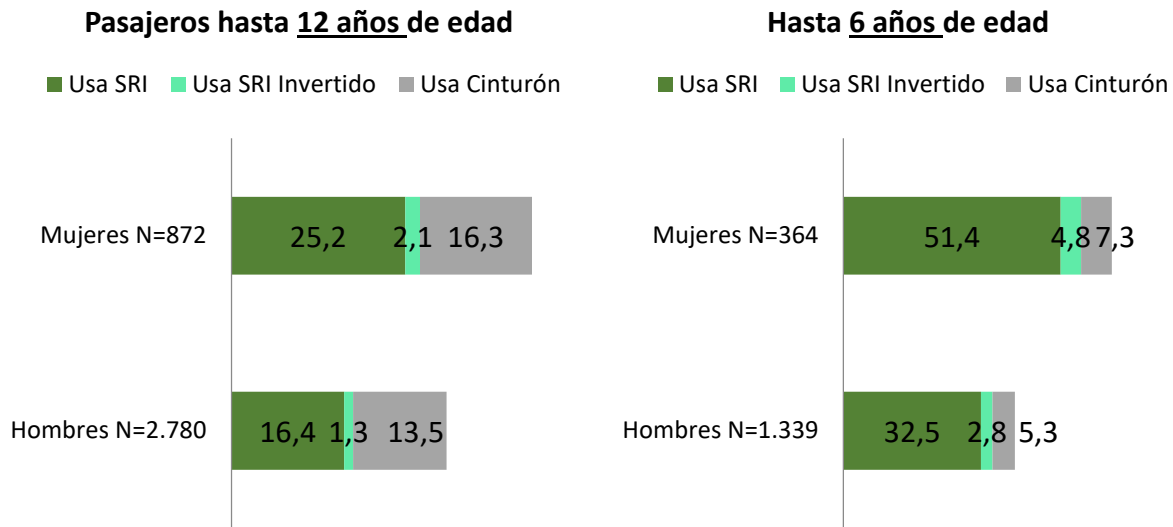


### Según uso del vehículo (%)



La utilización de SRI es algo mayor durante los días de semana, y notoriamente más alta en vehículos de uso particular para los dos tramos de edad considerados.

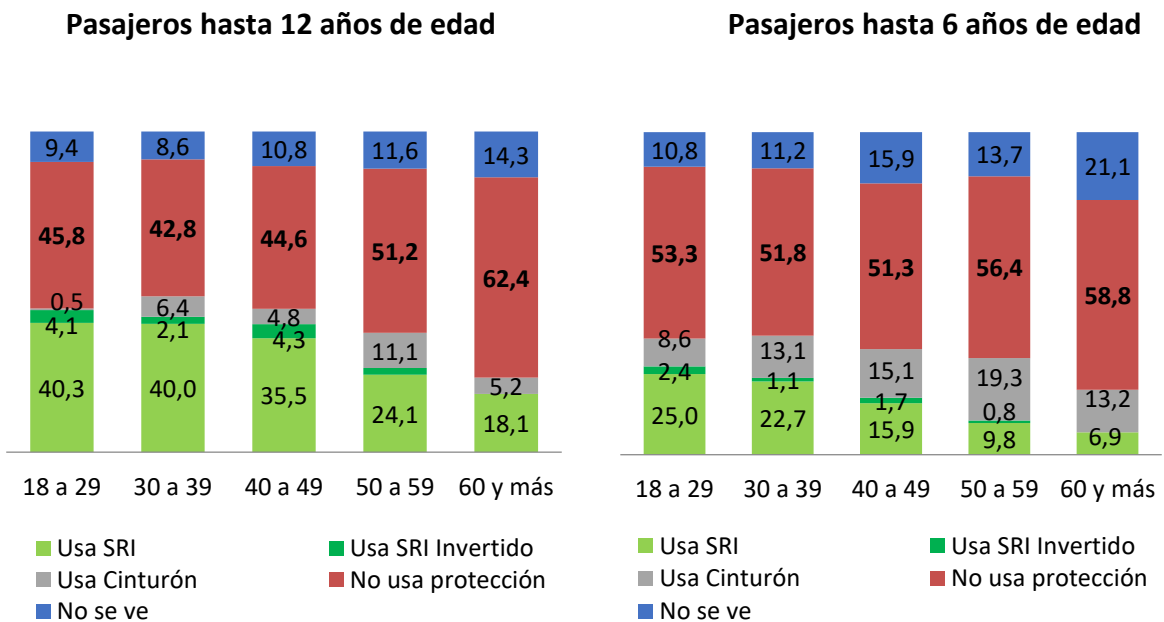
**Según sexo del conductor (%)**



La influencia de sexo del conductor sobre el uso de medidas de seguridad, resulta mucho mayor en el caso de pasajeros hasta 6 y 12 años que cuando se considera su efecto sobre el total de los pasajeros. Cuando conduce una mujer la adopción de SRI aumenta casi 9 puntos porcentuales en pasajeros de hasta 12 años, y casi 19 puntos en pasajeros hasta 6 años. Si se considera el total de medidas utilizadas (SRI y cinturón) por los niños, la diferencia es mayor aumentando con una conductora mujer 12 y casi 23 puntos respectivamente.

En cambio la relación con respecto a la edad del conductor se invierte respecto a lo observado para el total de pasajeros, disminuyendo el uso de SRI a medida que el conductor es mayor.

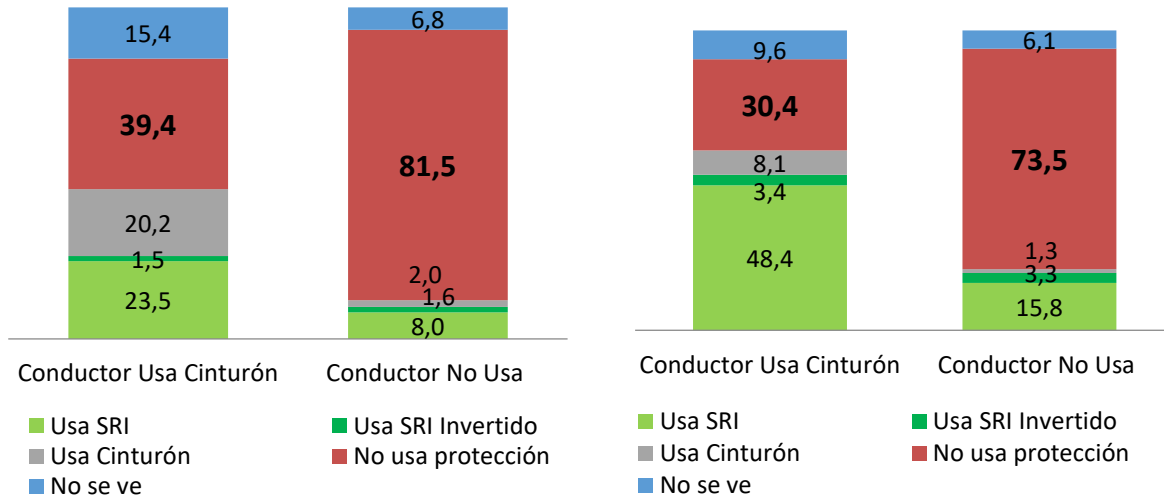
**En función de la edad del Conductor (%)**



## En función del uso de Seguridad por parte del Conductor (%)

### Pasajeros hasta 12 años de edad

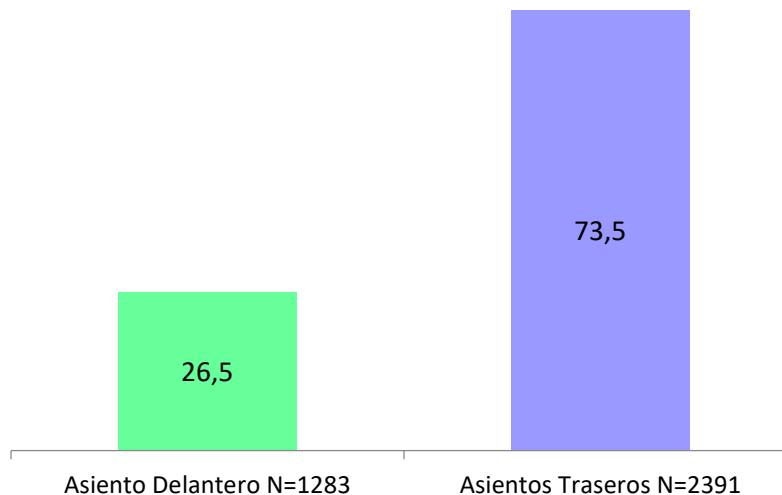
### Pasajeros hasta 6 años de edad



Cuando el conductor usa cinturón, aumenta notoriamente el uso de SRI y de cinturón por parte de los niños que viajan en automóvil para los dos tramos de edad considerados, siendo incluso mayor la relación en el tramo de hasta 12, que es el que presenta mayor vulnerabilidad para este indicador.

## UBICACIÓN DE LOS NIÑOS

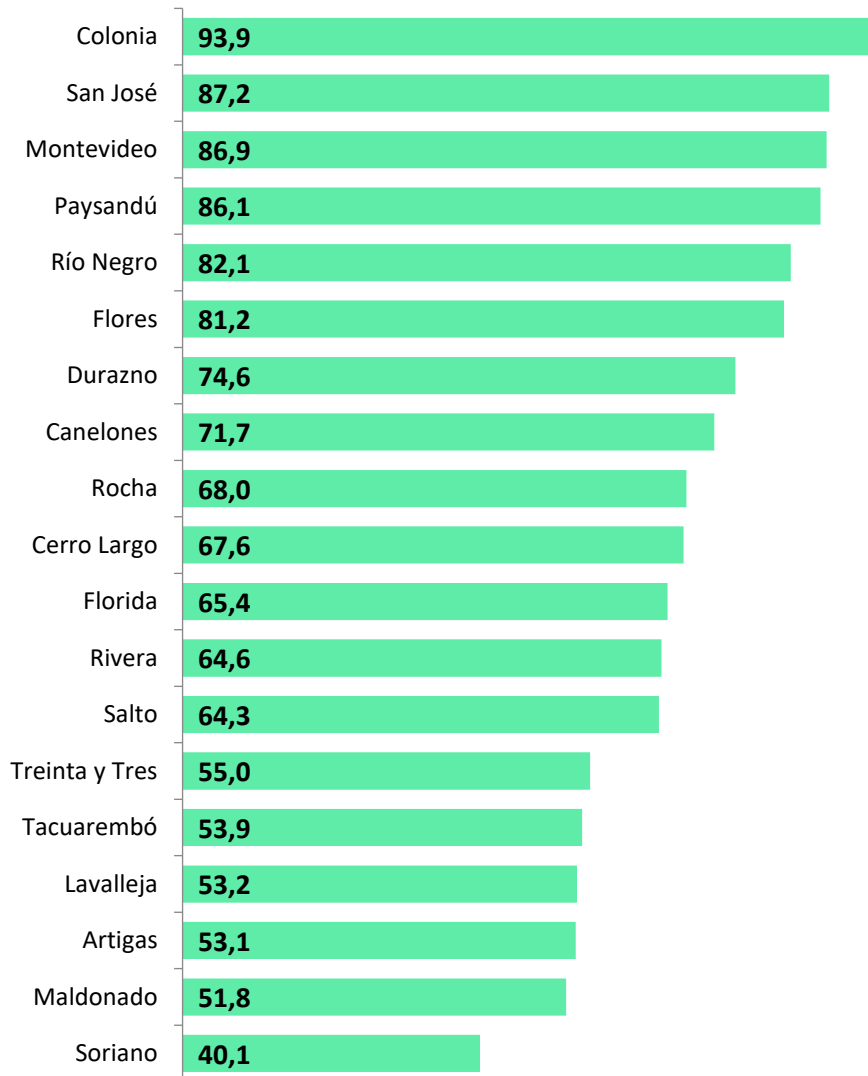
Según ubicación en el vehículo (%) - Hasta 12 años. 3.674 ocupantes, 8.4% del total.



Más de una cuarta parte de los niños hasta 12 años de edad viaja en asientos delanteros contraviniendo la normativa vigente. Dentro de este grupo, cerca del 64% no usa cinturón ni SRI, y de hecho un 30% viaja en la falda del acompañante.

## USO DE LUCES DIURNAS EN AUTOS Y CAMIONETAS

### Según Departamento (%)



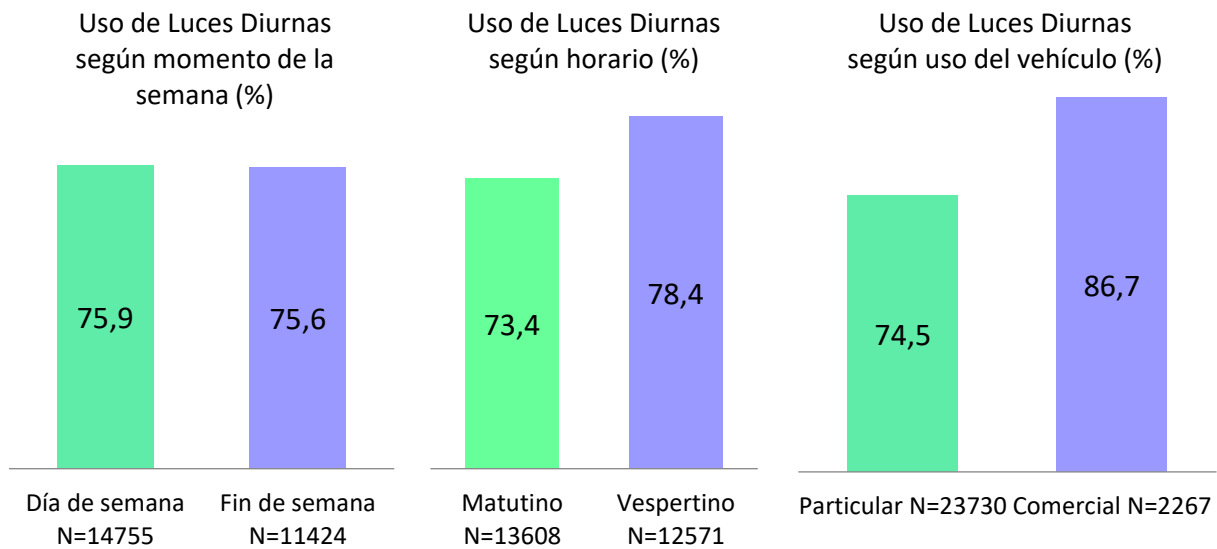
También respecto al uso de luces diurnas existen diferencias significativas entre los Departamentos, aunque en un rango menor que varía entre el 94% y el 40%.

Con excepción de 6 Departamentos, el resto se ubica por debajo del promedio nacional, siendo Soriano el único Departamento por debajo del 50%.

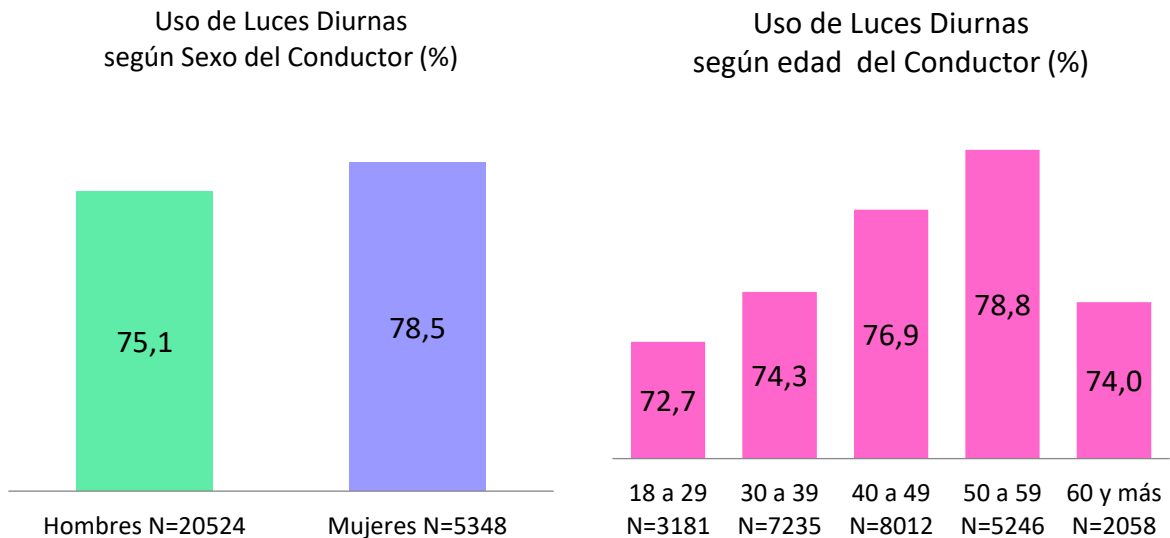
Además cabe destacar que en automóviles es mayor el uso de luces diurnas respecto al uso de cinturón de seguridad.

## USO DE LUCES DIURNAS EN AUTOS Y CAMIONETAS

### Según momento de la semana y día y según y uso del vehículo



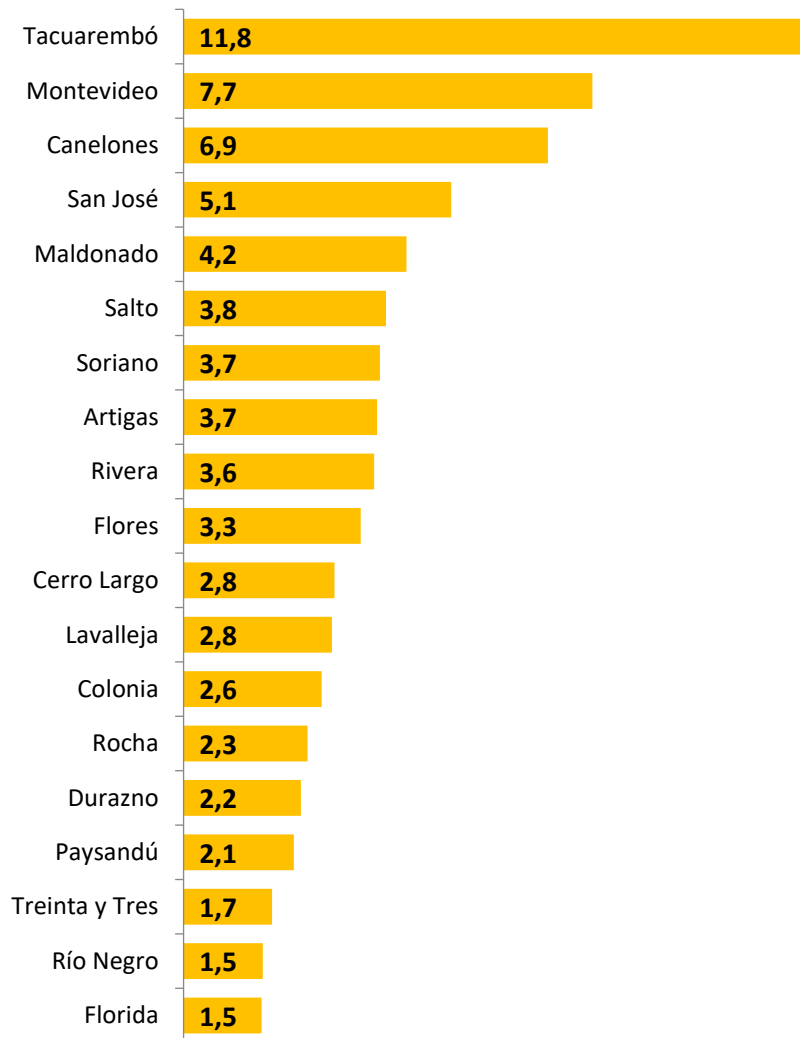
### Según características del conductor: sexo y grupo de edad



El uso de luces diurnas en autos y camionetas no presenta diferencias significativas según el momento de la semana. Sí es mayor en horario vespertino así como entre los vehículos comerciales. Considerando las características de los conductores, aumenta levemente entre mujeres, y crece con la edad de los mismos hasta los 59 años.

## USO DEL CELULAR POR EL CONDUCTOR

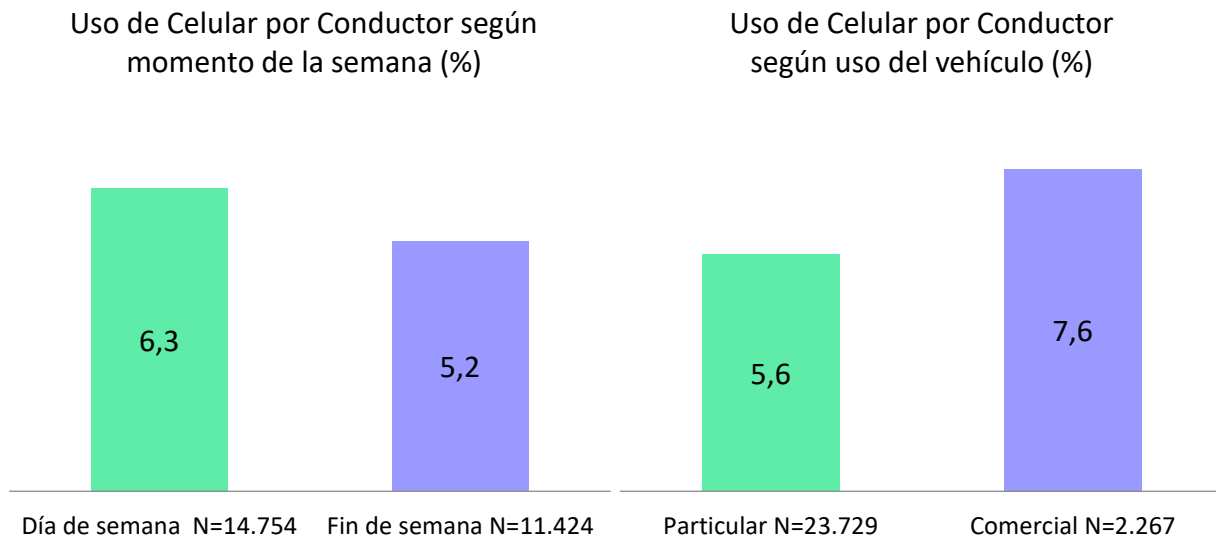
### Según Departamento (%)



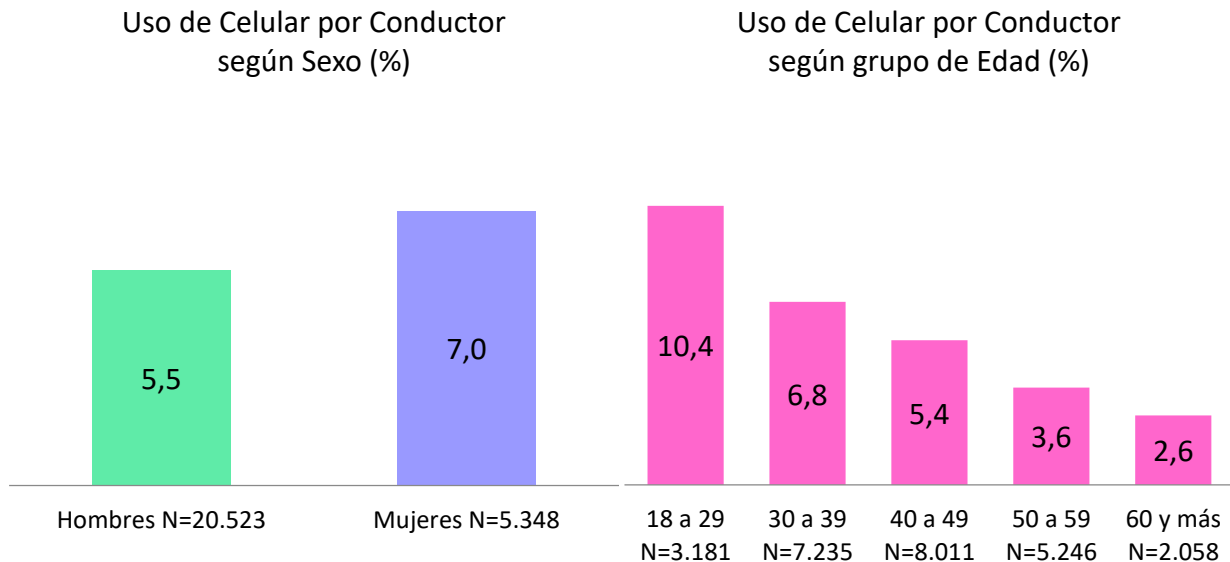
Igual que en el resto de los indicadores, el uso de este factor de distracción en conductores, presenta diferencias significativas por Departamento. Además de Tacuarembó, que muestra el porcentaje más alto de uso de celular conduciendo, se constata un mayor uso del dispositivo en la zona el sur del país.

## USO DEL CELULAR POR EL CONDUCTOR

### Según momento de la semana y uso del vehículo



### Según características del conductor (sexo y rango de edad)



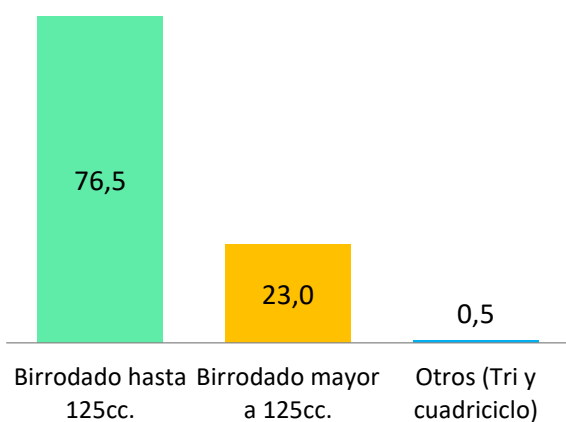
El uso de celular mientras se conduce aumenta claramente a medida que desciende la edad. Las diferencias respecto a las otras variables consideradas, muestran una leve tendencia de crecimiento durante los días de la semana, entre conductoras mujeres y en vehículos de uso comercial.

#### 4) RESULTADOS SEGÚN VEHÍCULOS: MOTOCICLETAS

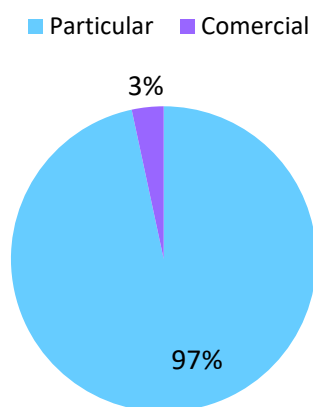


##### ESTRUCTURA DE LA MUESTRA

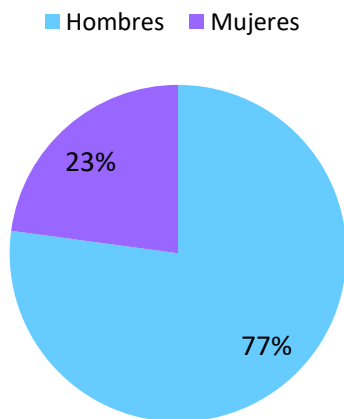
Tipo de Vehículo (%)



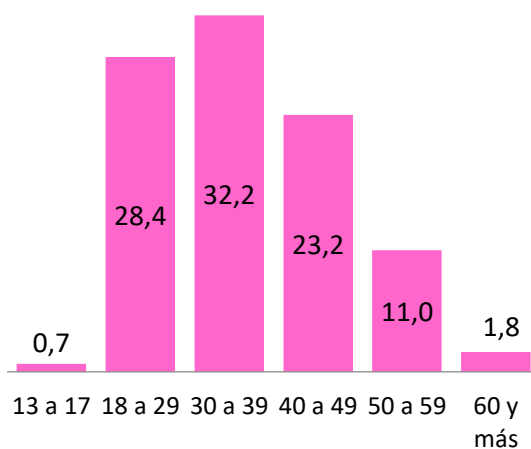
Tipo de Uso del Vehículo (%)



Según sexo del conductor (%)

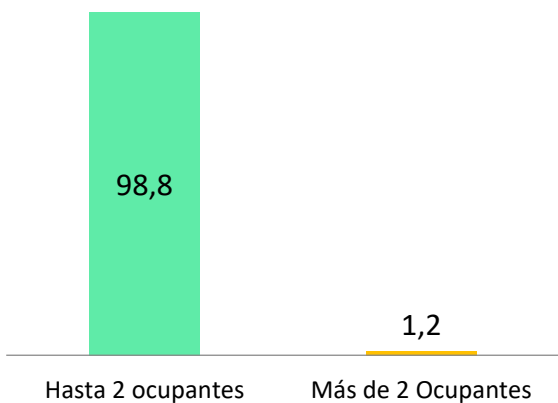


Según edad del Conductor (%)

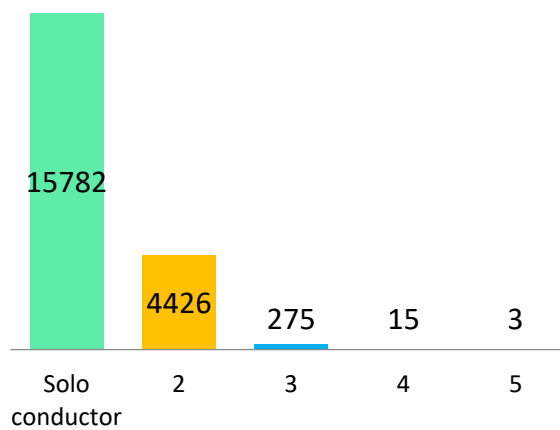




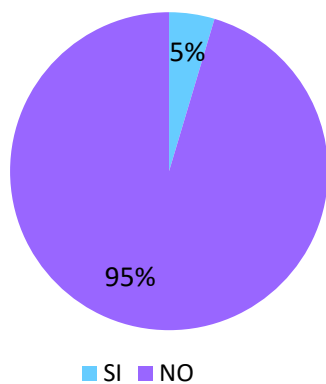
Según cantidad de ocupantes (%)



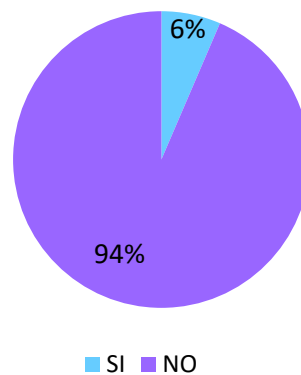
Según cantidad de ocupantes (N)



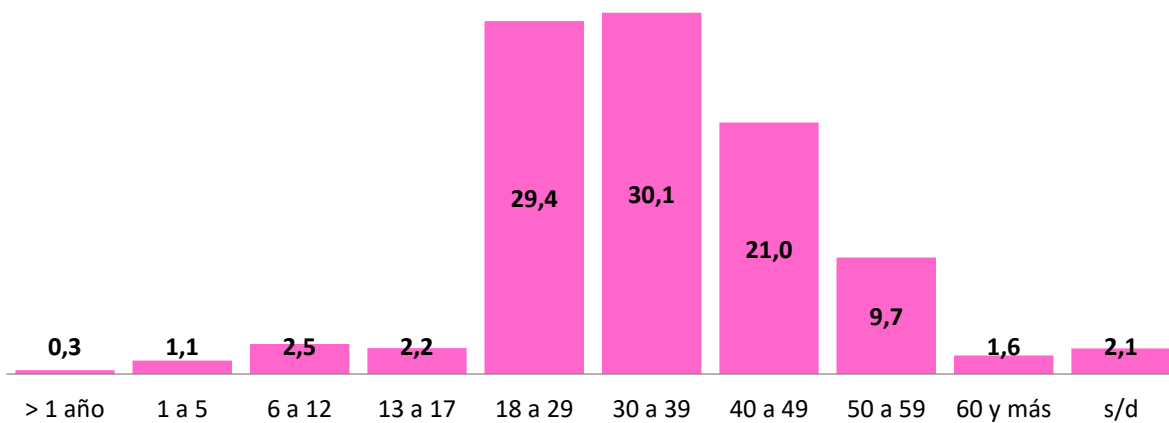
Vehículos que trasladan niños hasta 12 años (%)



Vehículos que trasladan menores hasta 17 años (%)



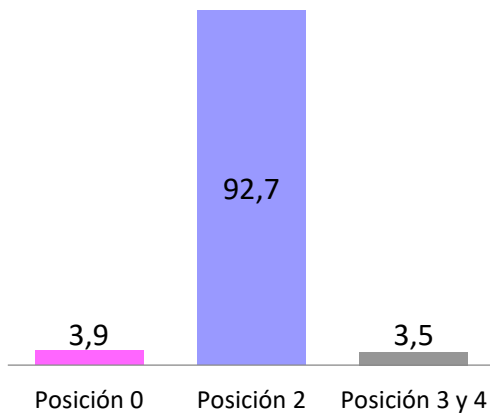
Según edad de todos los pasajeros(%)



## UBICACIÓN DE LOS PASAJEROS EN EL VEHÍCULO

### Según posición en el vehículo (%).

#### Total pasajeros

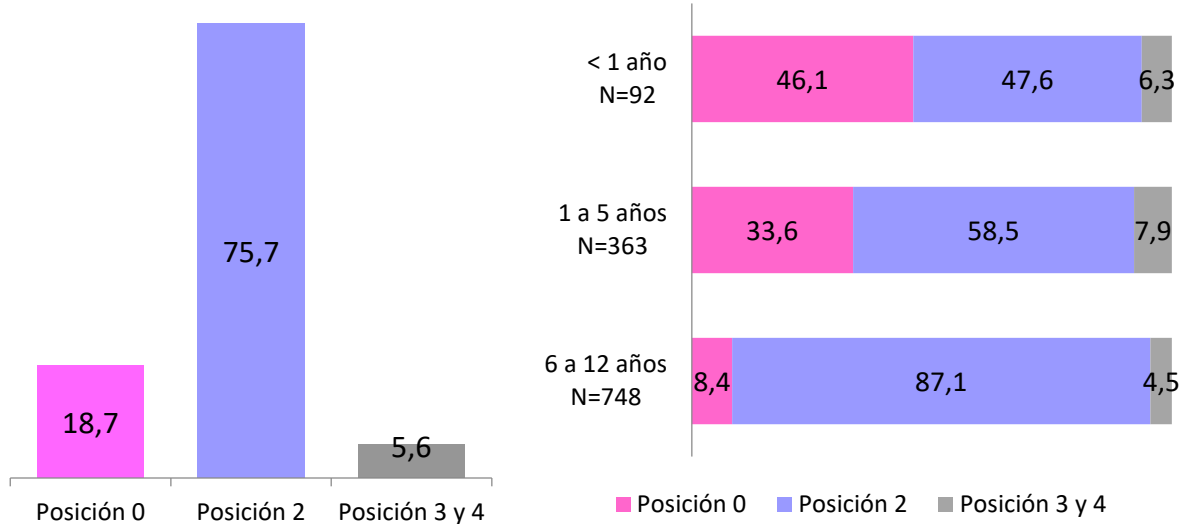


Cuando el conductor viaja acompañado, la ubicación del resto de los ocupantes se concentra en la posición que le sigue, hacia atrás. El resto de las posiciones, no autorizadas por la ley, superan el 7%, y entre estas más de la mitad corresponde a la posición cero, la cual hace referencia al pasajero trasladado por parte del conductor delante de sí.

El total de los pasajeros ubicados en la posición cero, son menores a 12 años de edad.

## UBICACIÓN DE LOS NIÑOS

### Según posición en el vehículo (%) - Hasta 12 años, 1.203 ocupantes, 4.0% del total.

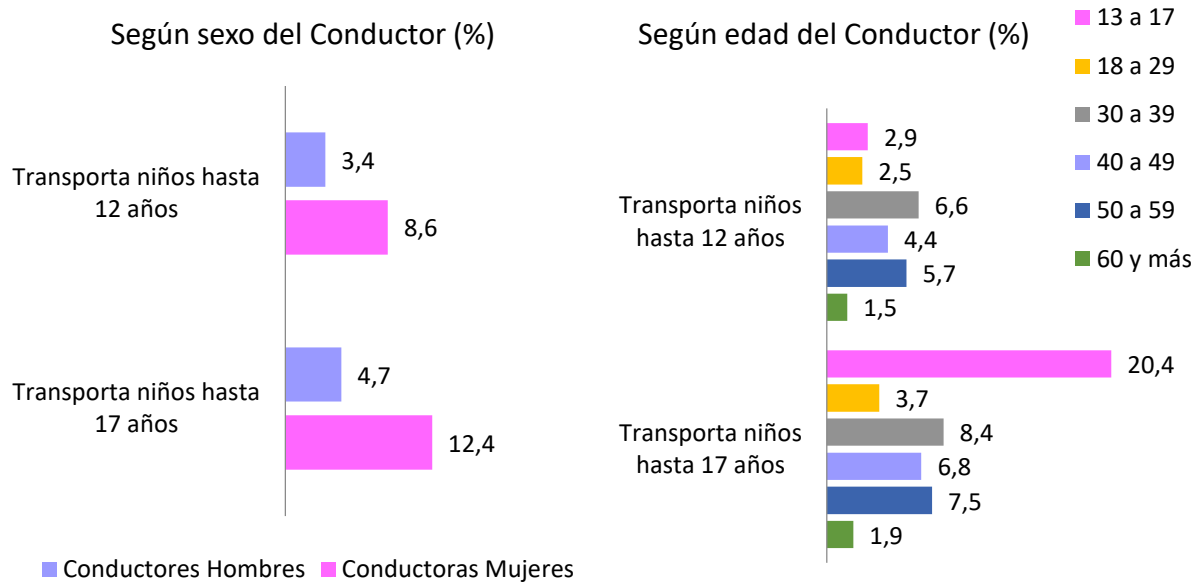


Uno de cada 4 pasajeros de hasta 12 años viaja en posiciones no autorizadas (0, 3 y 4), situación que desmejora a medida que desciende la edad de los niños que viajan.

## NIÑOS HASTA 17 AÑOS QUE VIAJAN EN MOTO

### Según sexo del conductor por grupos de edad (%)

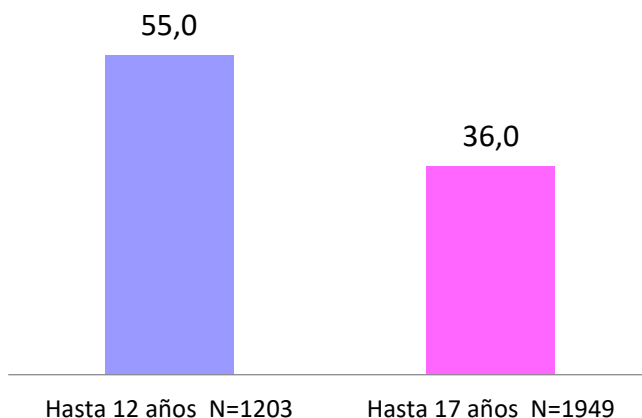
Hasta 17 años - 6.1% del total y Hasta 12 años - 4.0% del total.



Considerando las características del conductor, la presencia de menores en la moto aumenta cuando hay mujeres al volante, situación probablemente explicada por la distribución sexual del trabajo de cuidado de los niños y consecuentemente de su traslado. En lo que refiere a la edad de los conductores, la presencia de niños hasta 6 años, aumenta en motos conducidas por pilotos de entre 30 y 59 años. Mientras si se considera a pasajeros de hasta 17 años, su presencia es significativamente mayor en motos conducidas por pilotos menores de 18, lo que muestra que los conductores menores de edad, viajan en gran medida con sus pares (60% de los pasajeros que viajan con conductores menores de edad tienen entre 13 y 17 años).

### NIÑOS QUE VIAJAN SIN LLEGAR A POSAPIÉ

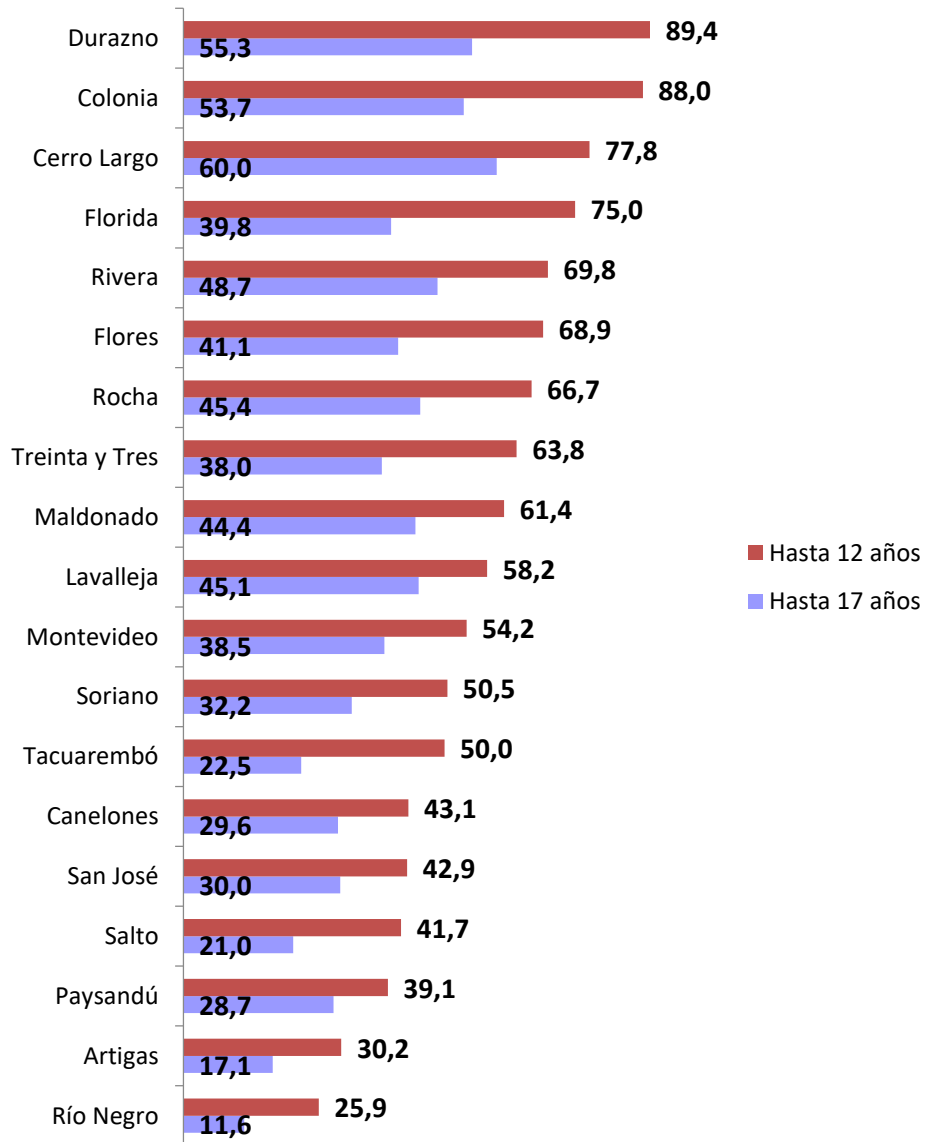
Según grupos de edad (%) - Hasta 17 años (6.1% del total) y hasta 12 años (4.0% del total).



El 36% de los pasajeros hasta 17 años, y más de la mitad de los niños hasta 12 años que viajan en moto, lo hacen sin alcanzar el posapié, situación no autorizada para niños o adolescentes de cualquier edad.

## NIÑOS QUE VIAJAN SIN LLEGAR A POSAPIÉ –

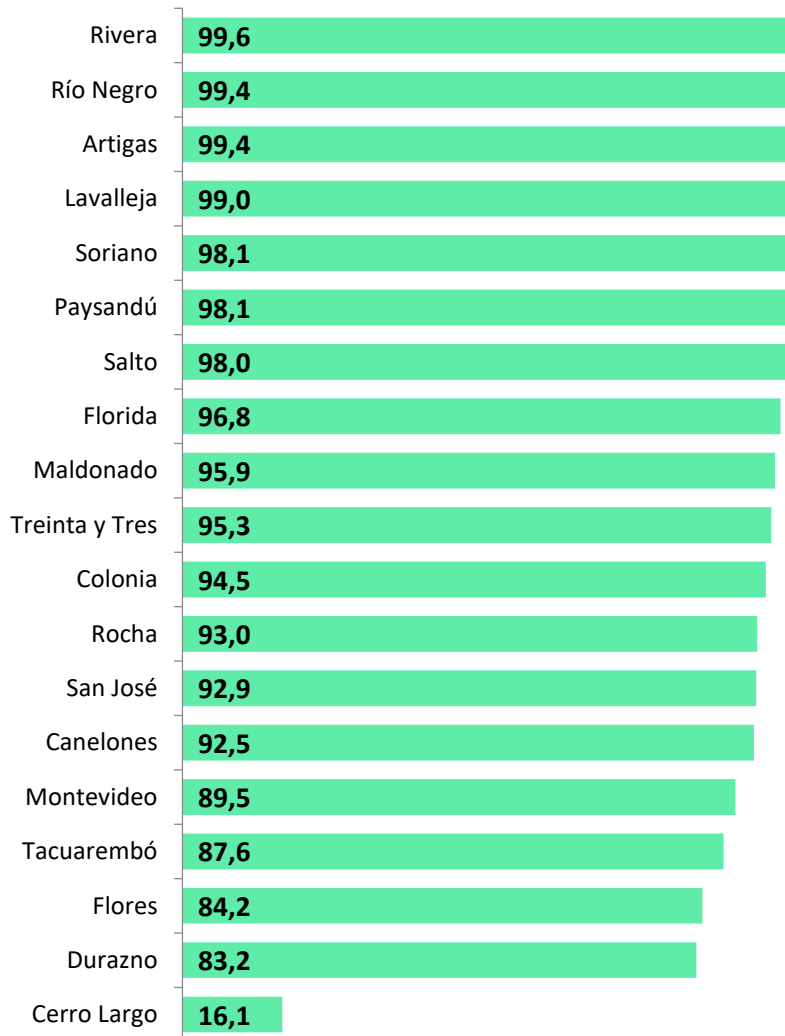
Según Departamento y grupo de edad (%) - Hasta 17 y hasta 12 años (6.1% y 4.0% del total)



En cuanto a pasajeros que viajan sin alcanzar el posapié, si bien existen diferencias por Departamento, los valores más prósperos se ubican en el orden del 12% para pasajeros hasta 17 años y del 26% para pasajeros hasta 12 años, lo que supone porcentajes importantes de niños viajando en situación de riesgo.

## USO DE CASCO

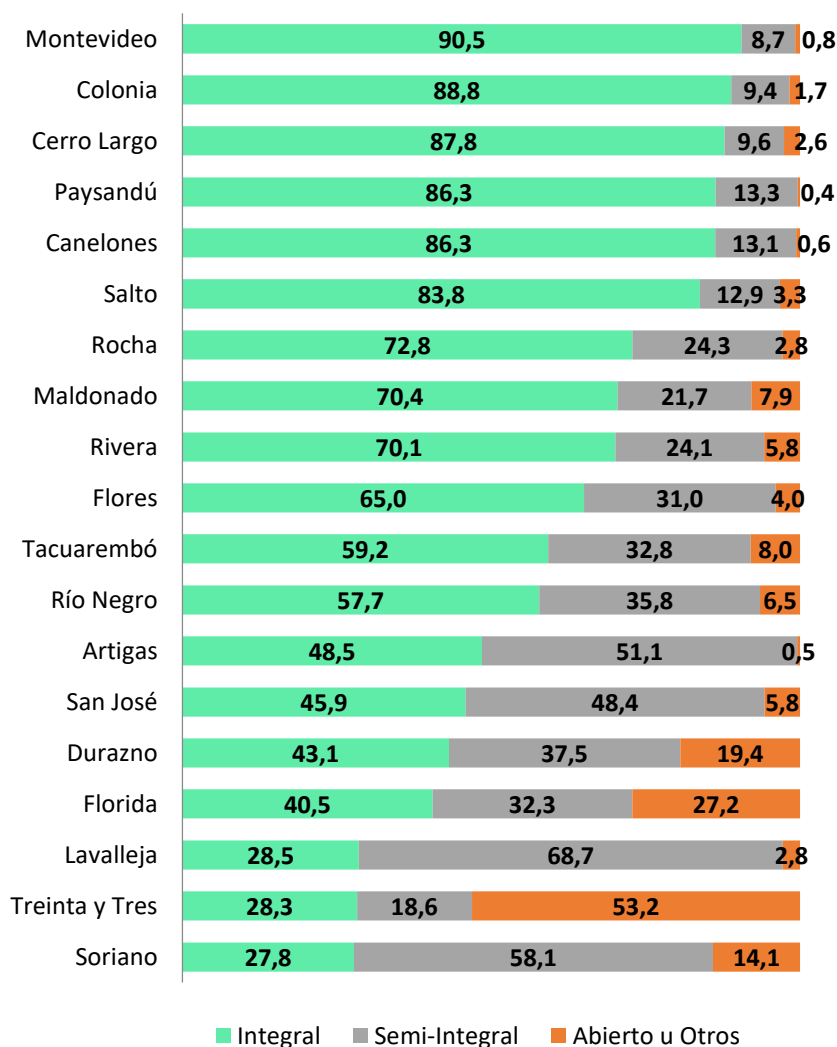
### Según Departamento (%)



Se verifica un alto uso de casco que supera los ya importantes valores alcanzados en la edición 2013 del estudio. Cerro Largo sigue resultando el Departamento con el valor más bajo para este indicador, no obstante con un crecimiento significativo respecto a la medición anterior (5,6 en 2013). Destaca también el crecimiento en Soriano, evidencia del efecto positivo de la resolución de la Intendencia de controlar el uso de esta medida de seguridad.

## TIPO DE CASCO USADO

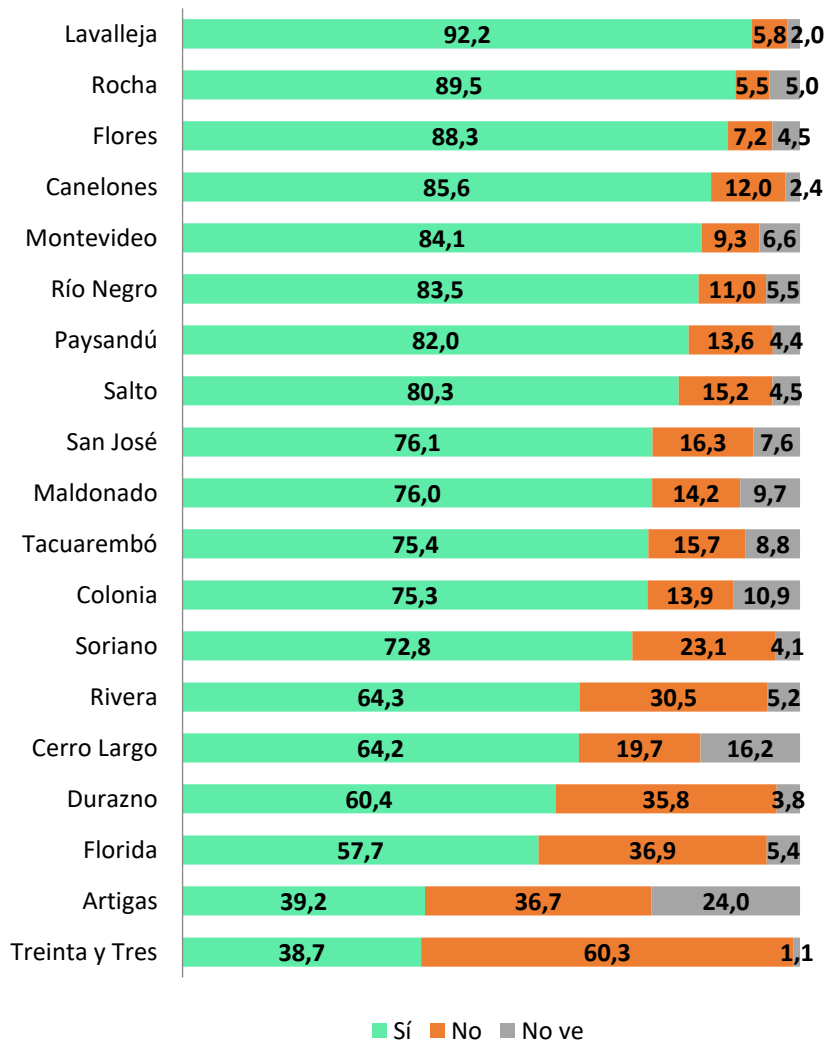
Según Departamento (%). Para usuarios de casco. 90,5 % del total



El uso de casco integral o semi integral es mayoritario en todos los Departamentos con excepción de Treinta y Tres donde el uso de dispositivos con menor capacidad de protección supera a la mitad de los pasajeros. También en Florida, Durazno y Soriano, el uso de cascos abiertos resulta significativo, mientras en Montevideo, Canelones y Paysandú, es casi nulo.

## USO DE CASCO CERTIFICADO

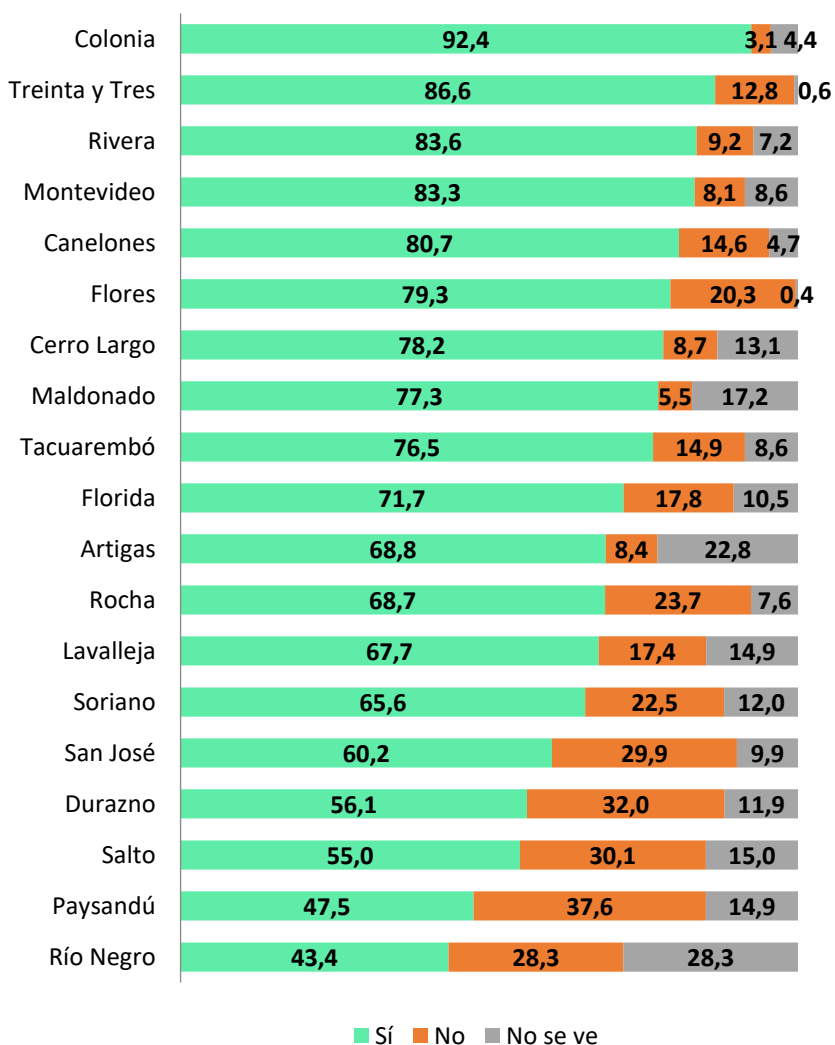
Según Departamento (%). Para usuarios de casco. 90,5 % del total



Dado que este indicador está relacionado con la modalidad de casco que se utilice, el Departamento de Treinta y Tres, presenta a punto de partida menores posibilidades de certificación, y efectivamente resulta el de porcentaje más descendido para este indicador. Sin embargo los Departamentos con mayor uso de cascos certificados no coinciden con los que presentaban mayor porcentaje de cascos integrales o semi, siendo ahora Lavalleja, Rocha y Flores quienes se ubican en los 3 primeros lugares.

## USO CORRECTO DEL CASCO (CINTO PRENDIDO)

Según Departamento (%). Para usuarios de casco. 90,5 % del total

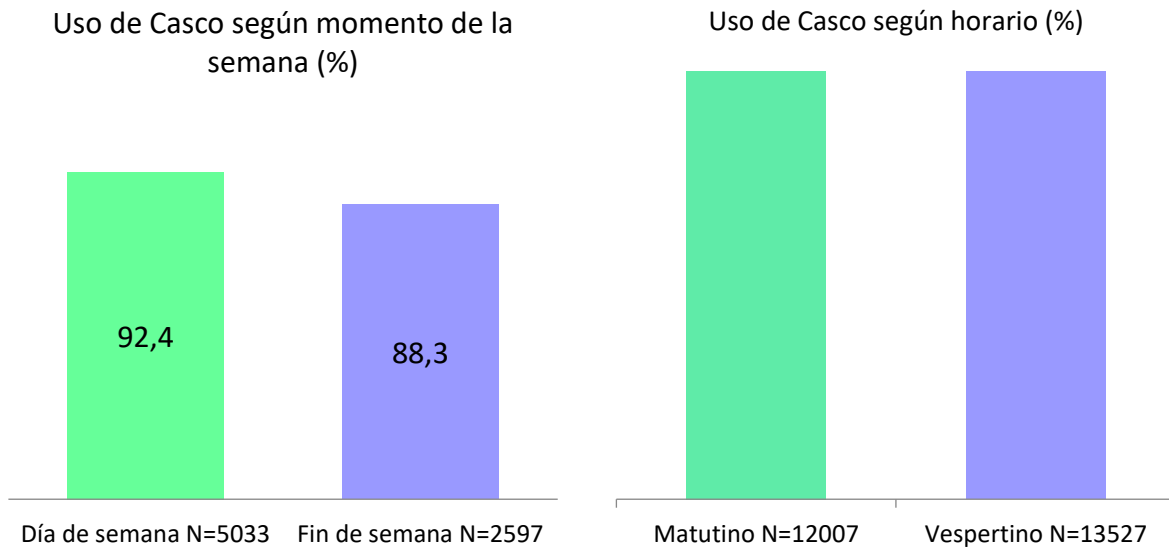


El uso correcto del casco, es mayoritario en todos los Departamentos con excepción de Paysandú y Río Negro. No obstante, siendo que este factor puede disminuir las posibilidades de su adecuado funcionamiento ante siniestros de tránsito, resulta llamativo el porcentaje de inobservancia verificado para casi todos los Departamentos.

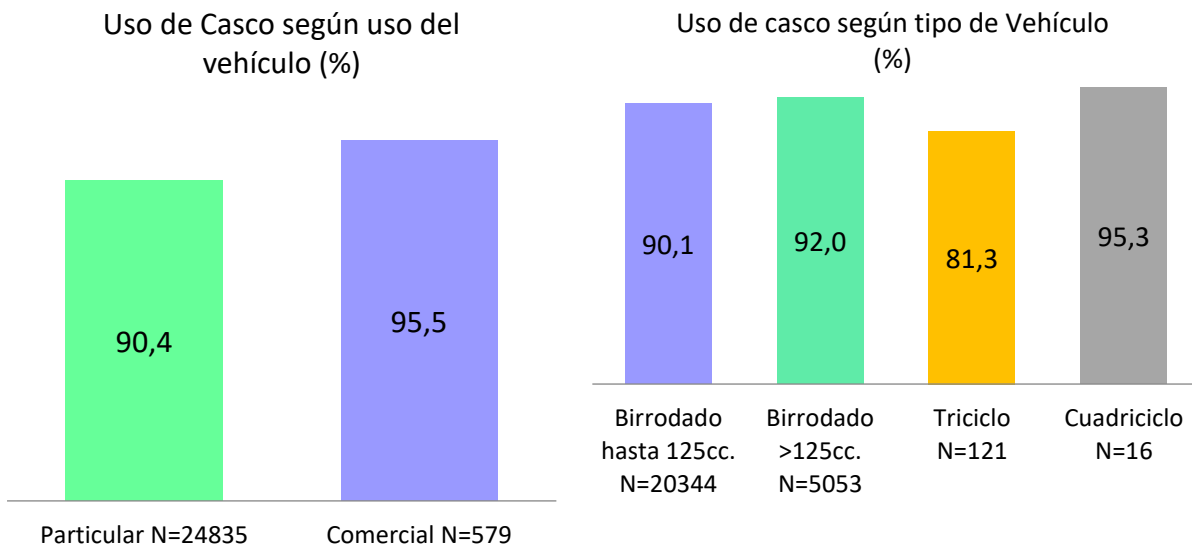


## USO DE CASCO

### Según momento de la semana y del día



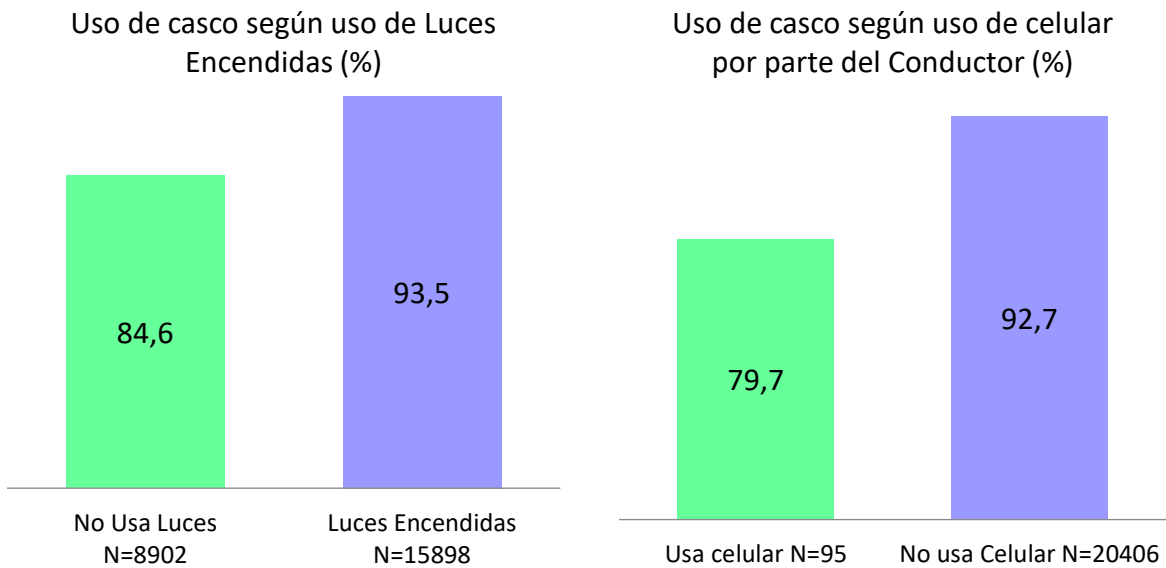
### Según uso y tipo de vehículo



El uso de casco aumenta durante los días hábiles de la semana, y en vehículos de uso comercial. Asimismo crece cuando la cilindrada de la moto es mayor, mientras que el horario de uso no resulta significativo en los rangos observados.

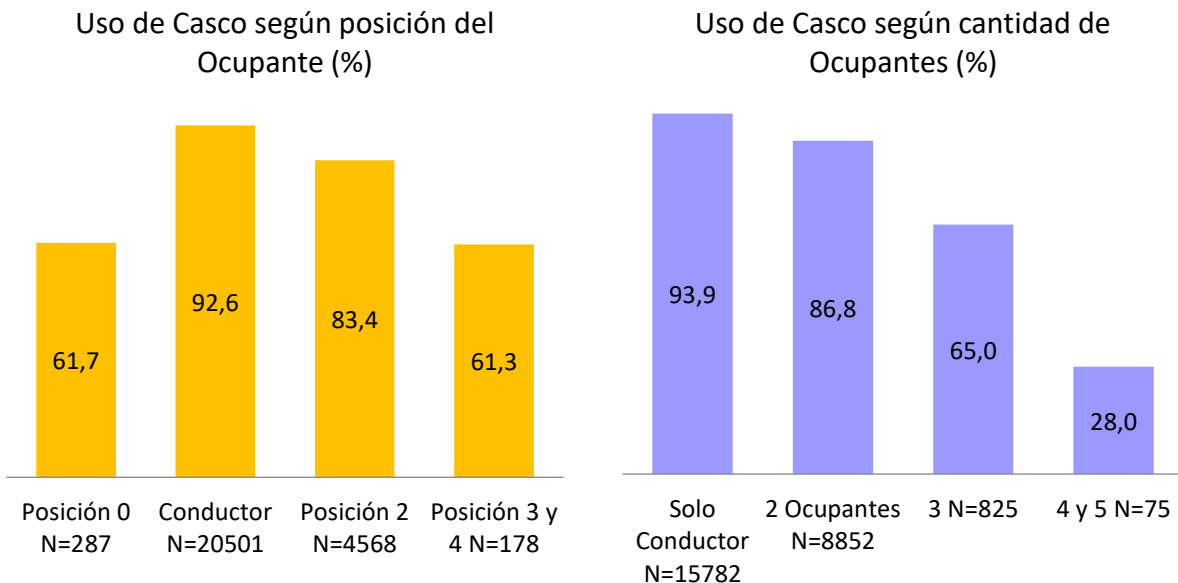
## USO DE CASCO

### Según otras conductas



El uso de casco es claramente más alto en pasajeros que viajan en vehículos con luces diurnas y cuyos conductores no fueron observados usando celular lo que muestra la asociación entre algunas conductas de riesgo.

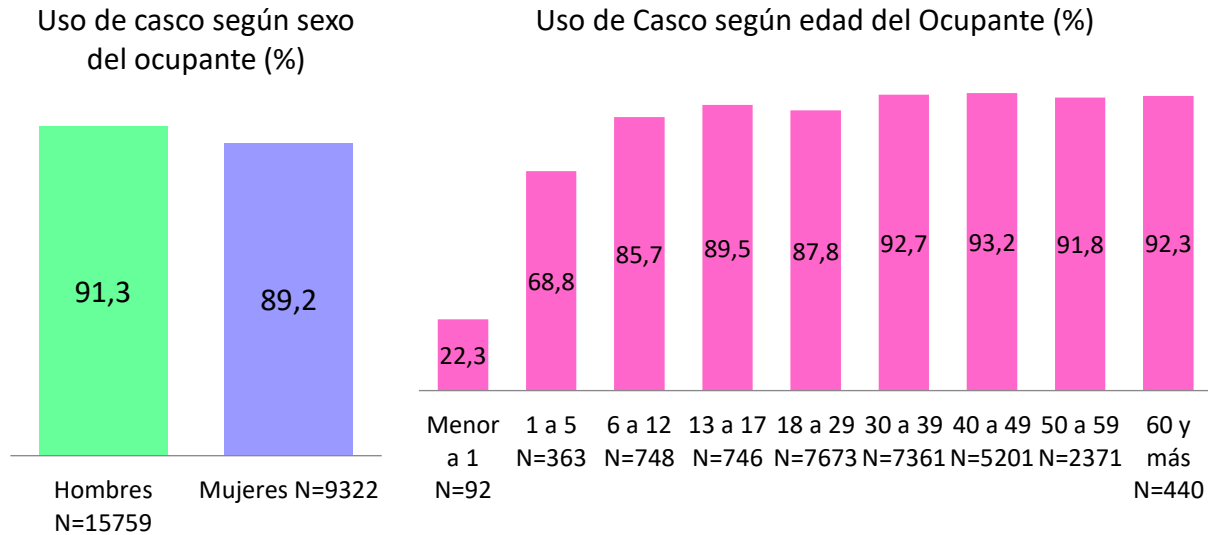
### Según distribución de pasajeros en el vehículo



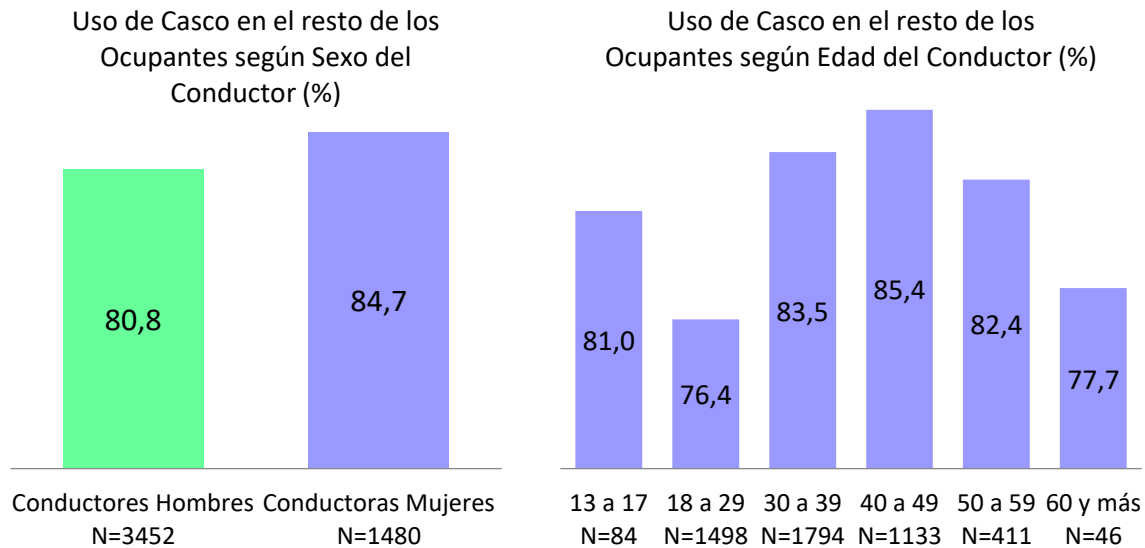
Las posiciones de mayor vulnerabilidad muestran el menor porcentaje de uso de casco, situación que claramente aumenta la exposición de esos pasajeros. El indicador también disminuye en motos con mayor cantidad de ocupantes.

## USO DE CASCO

### Según características del Ocupante

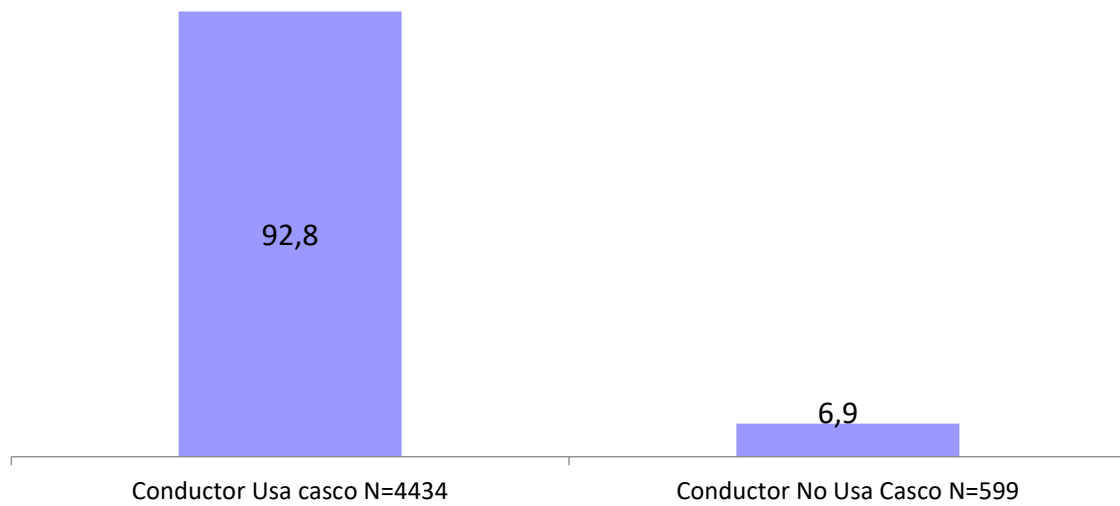


### Según Características del Conductor



Los datos muestran diferencias muy leves según el sexo del ocupante, sin embargo, el análisis por grupo de edad pone en evidencia la disminución del uso de casco en niños y especialmente en edades más tempranas. Las características del conductor muestran que cuando hay mujeres al volante es mayor el uso de casco por parte del resto de los pasajeros. En tanto que el uso de casco en el resto de los pasajeros crece con la edad del conductor a partir de la mayoría de edad hasta los 49 años. Cabe destacar que el grupo de conductores menores de edad traslada a más del 80% de sus pasajeros usando casco.

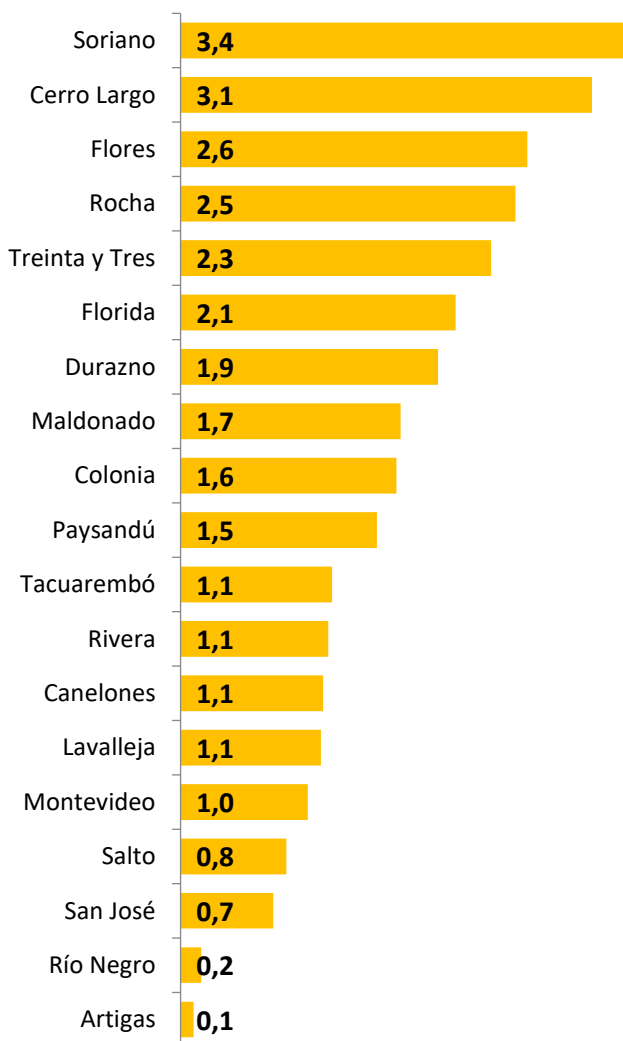
**Uso de casco en pasajeros en función del uso de Casco por parte del Conductor (%)**



Cuando el conductor usa casco, el uso del mismo por parte del resto de los pasajeros aumenta notoriamente, de forma mucho más marcada que en el caso de automóviles y camionetas para el uso de cinturón y SRI.

## MOTOS CON CANTIDAD DE OCUPANTES SUPERIOR A LO PERMITIDO (más de 2)

### Según Departamento (%)

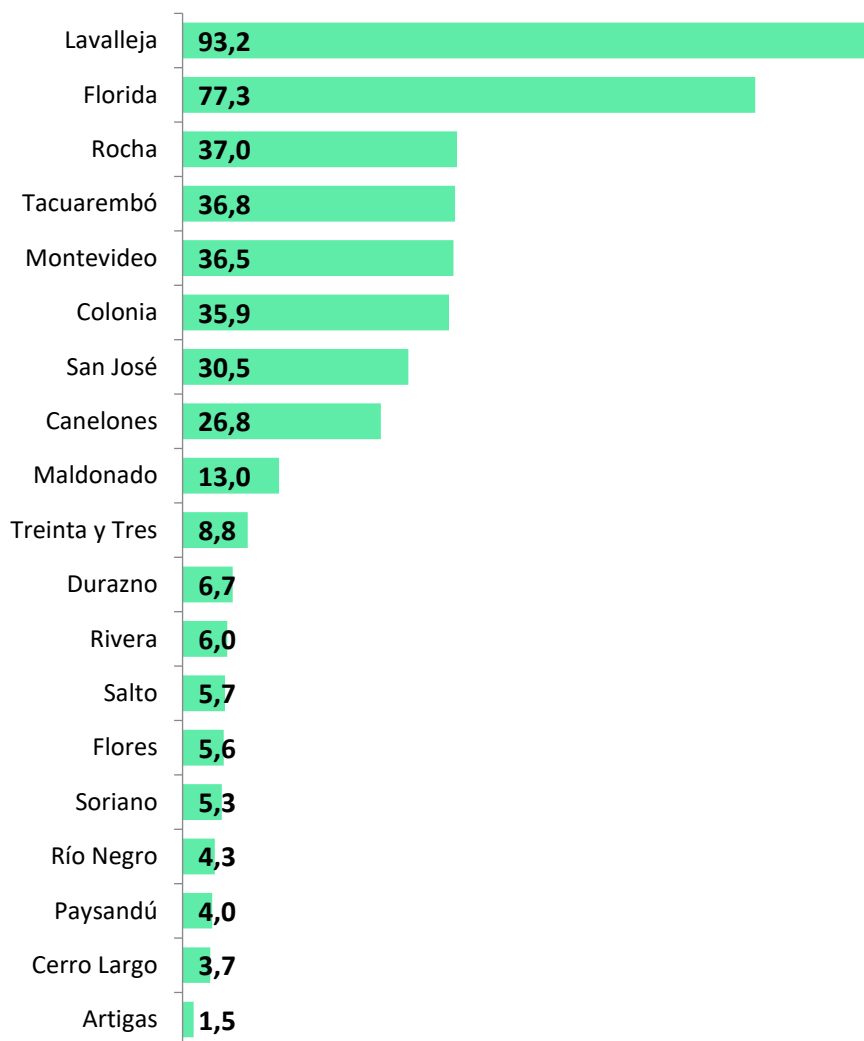


La cantidad de vehículos con ocupantes por encima de lo permitido, es relativamente baja, alcanzando un 1,2% a nivel nacional. Analizado por Departamento el indicador muestra sus porcentajes máximos en Soriano y Cerro Largo siendo los únicos que superan apenas el 3%.

A la vez, el indicador muestra una reducción respecto a lo verificado en la medición del año 2013 cuando el total nacional alcanzaba un 4,1%.

## USO DE VESTIMENTA DE ALTA VISIBILIDAD (chaleco, cinta o campera)

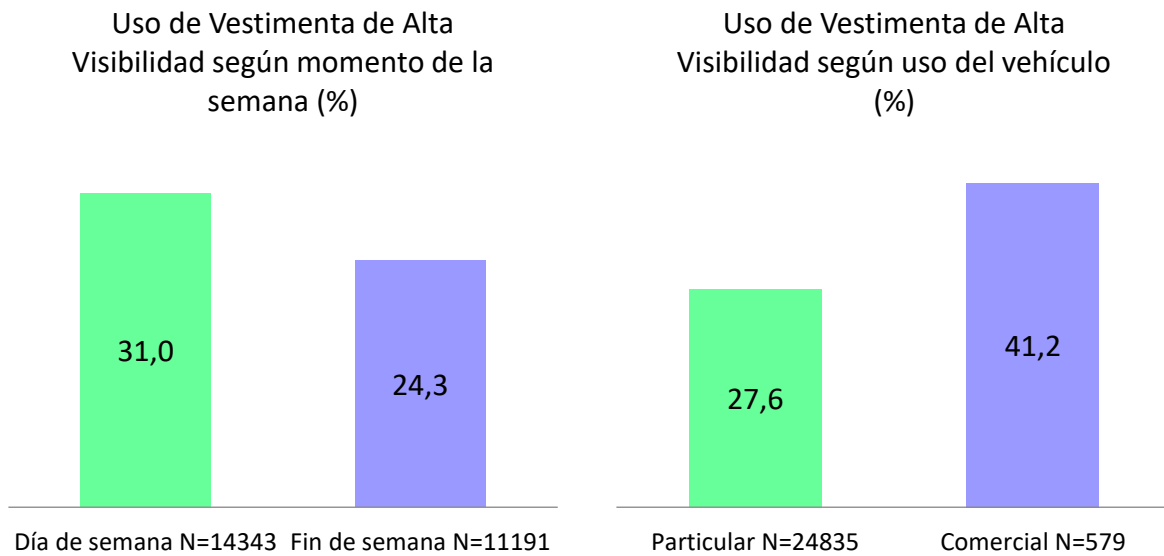
### Según Departamento (%)



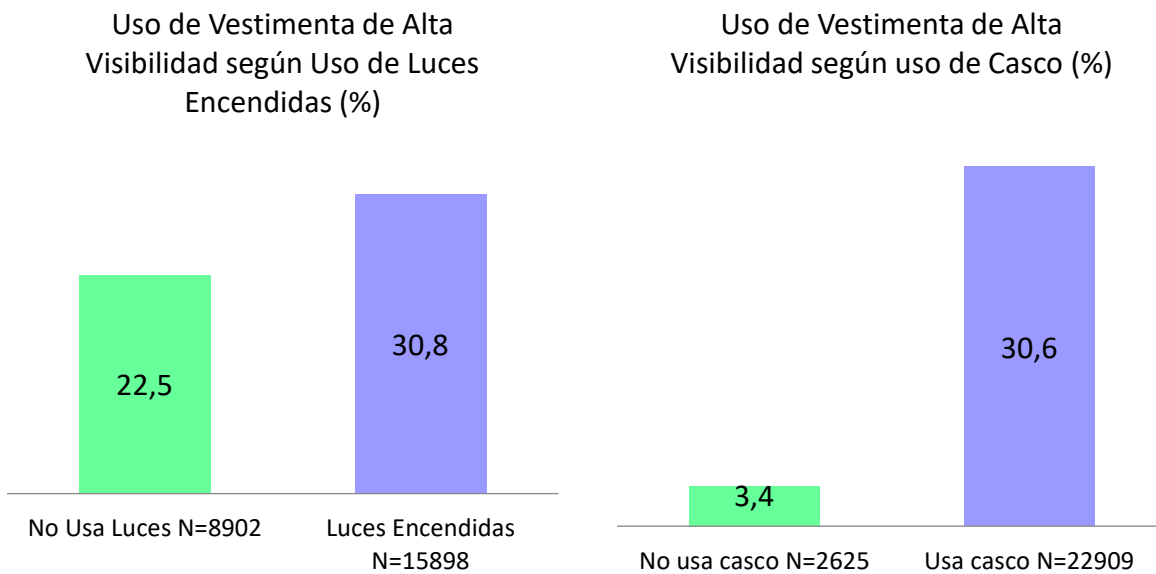
El uso de vestimenta de alta visibilidad resulta uno de los indicadores más heterogéneos cuando se analiza por Departamento, con una variación de más de 90 puntos porcentuales entre el máximo y el mínimo observados. Lavalleja y Florida destacan positivamente alcanzando niveles superiores al 75%, mientras un conjunto de 10 Departamentos presentan un uso menor al 10%, y el resto entre 13 y 37%.

## USO DE VESTIMENTA DE ALTA VISIBILIDAD (chaleco, cinta o campera)

### Según variables de Contexto

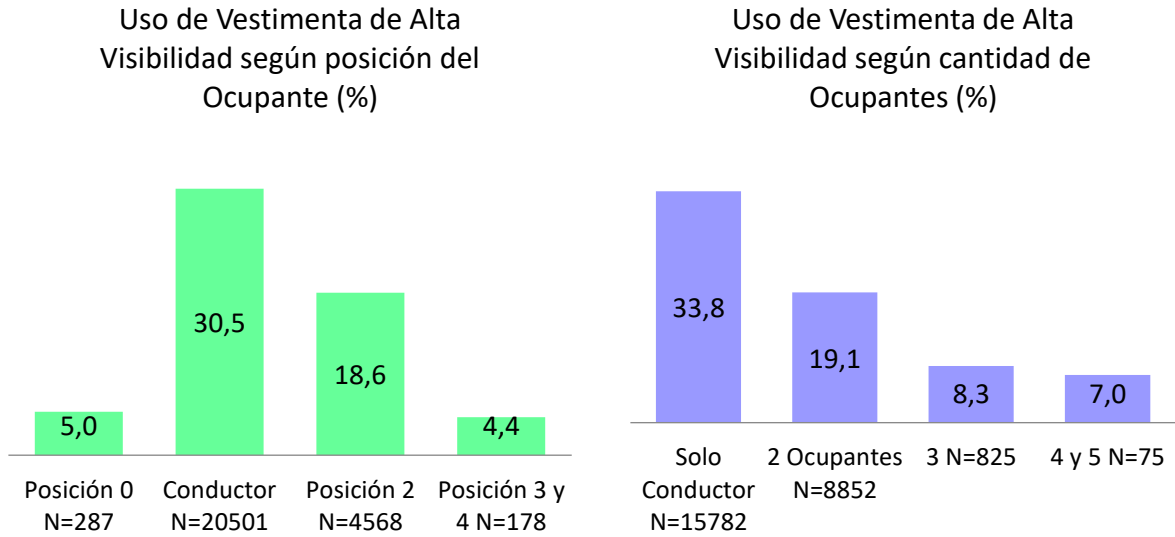


### Según otras conductas



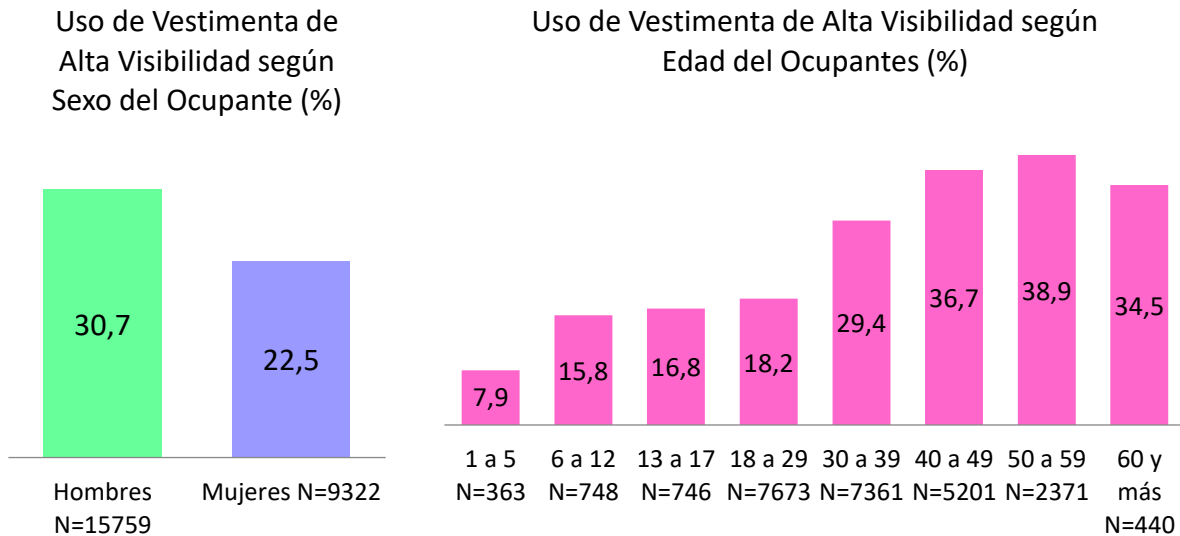
El uso de vestimenta de alta visibilidad aumenta los días de semana y claramente en los vehículos de uso comercial. Su mayor uso entre usuarios de casco así como de luces diurnas muestra una vez más la asociación entre conductas de adopción de seguridad en el tránsito.

## Según distribución de pasajeros en el vehículo



El indicador desciende fuertemente en las posiciones no ocupadas por el conductor y especialmente en las más vulnerables, así como también a medida que aumenta la cantidad de ocupantes.

## Según características del Ocupante

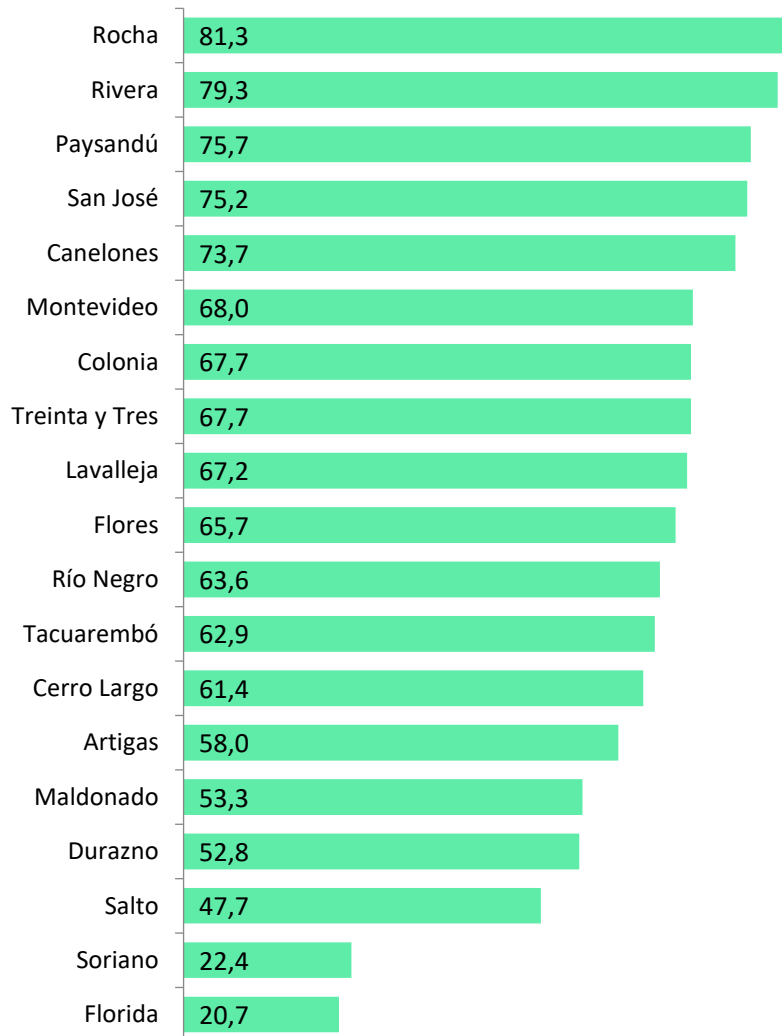


Los hombres presentan mayor uso de vestimenta de alta visibilidad en comparación a las mujeres. Con respecto a la edad de los ocupantes, desciende a medida que disminuye la edad especialmente en las edades más tempranas.



## USO DE LUCES DIURNAS EN MOTOCICLETAS

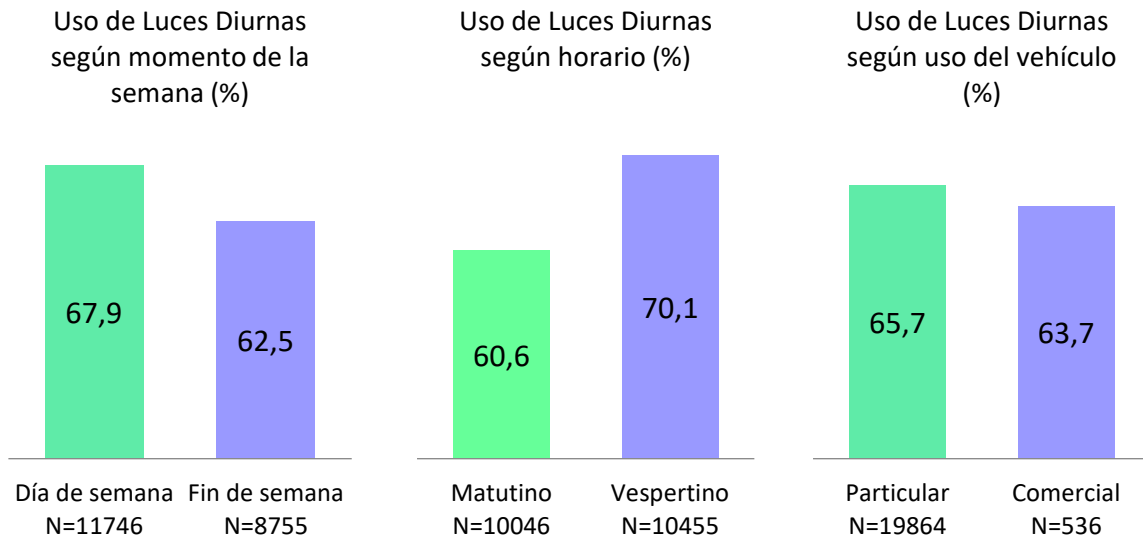
### Según Departamento (%)



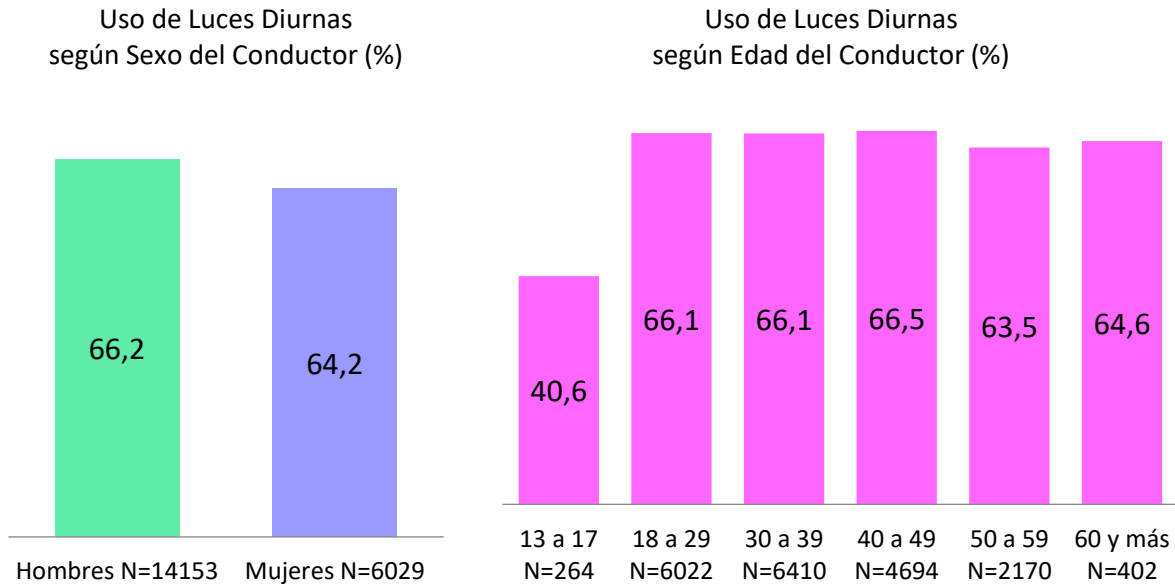
Para la gran mayoría de los Departamentos se observa que el uso de luces diurnas en motocicletas es superior al 50%. Florida y Soriano con el menor porcentaje de uso verificado, son los únicos por debajo del 25%.

## USO DE LUCES DIURNAS EN MOTOCICLETAS

### Según momento de la semana y día, y según uso del vehículo



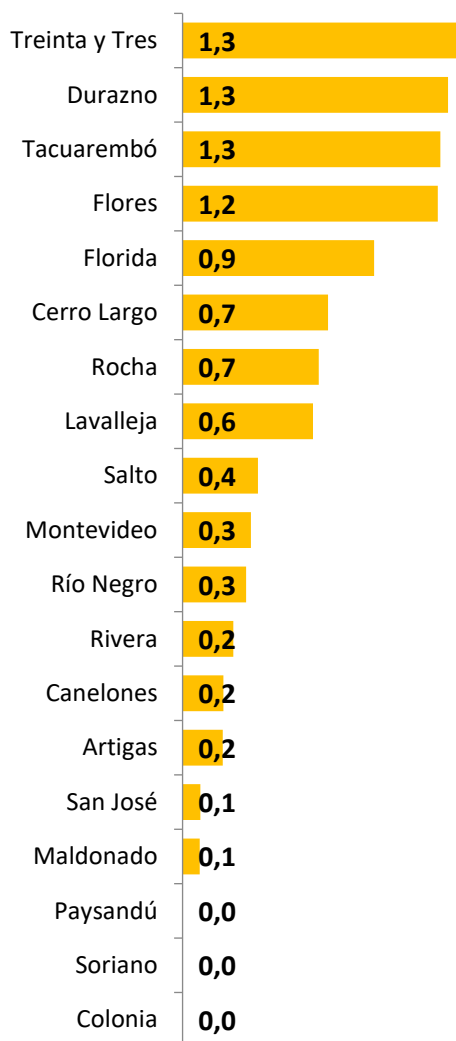
### Según características del conductor: sexo y grupo de edad



El uso de luces diurnas en motocicletas aumenta los días de semana, y en el horario vespertino. Presenta variaciones leves según el uso del vehículo, y el sexo del conductor (ligeramente mayor cuando se trata de vehículos de uso particular y cuando conduce un hombre). Con respecto a la edad del conductor disminuye fuertemente en conductores de 13 a 17 años de edad.

## USO DEL CELULAR POR EL CONDUCTOR

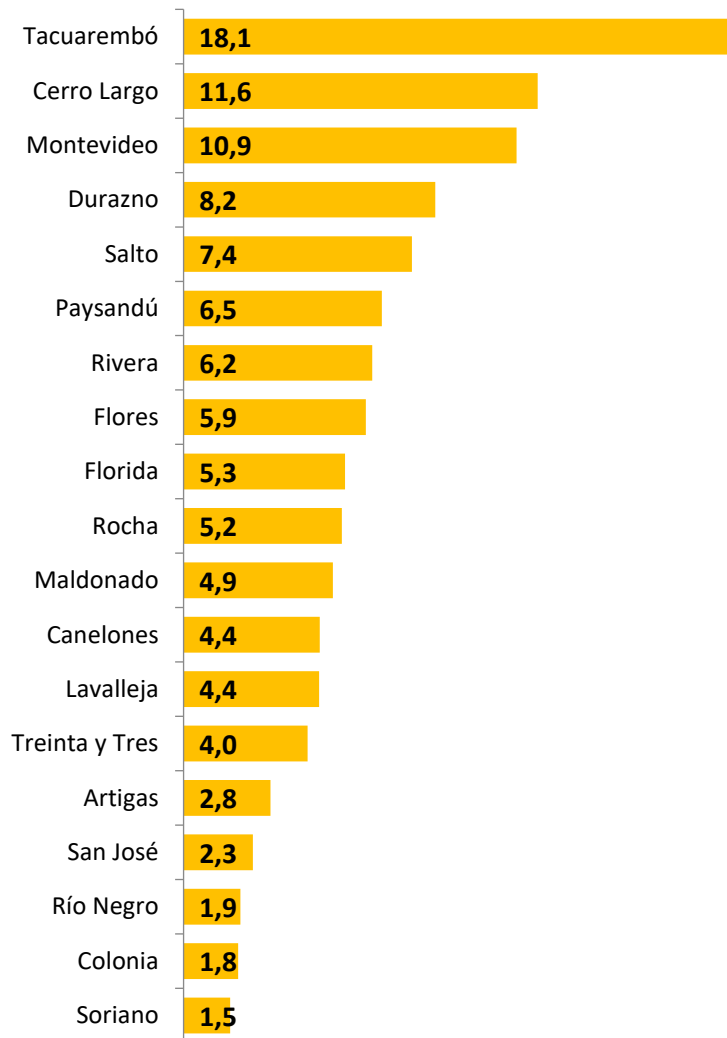
### Según Departamento (%)



El uso de celular por parte de conductores de motocicletas es bajo en todo el país, resultando menor al 1% (nulo en algunos casos) para 15 de los 19 Departamentos del país.

## TRANSPORTE DE CARGA POR PARTE DEL CONDUCTOR

### Según Departamento (%)



Sin embargo, en lo que refiere a elementos distractores, el transporte de carga libre u obstaculizando la visibilidad del conductor, alcanza al 18% de los pilotos en el Departamento con nivel más crítico para este indicador (Tacuarembó).

Con menor variación, la heterogeneidad es nuevamente regla, mostrando niveles inferiores al 2% en 3 Departamentos, y superiores al 10% en otros 3. Los restantes se ubican aproximadamente entre el 2 y el 8% de los conductores.

## USO DEL CELULAR POR EL CONDUCTOR

### Según variables de contexto y características del conductor (%)

		USA	CELULAR
<b>Uso del vehículo</b>	Particular N=19864		0,3
	Comercial N=536		1,3
	No se ve N=101		0,5
<b>Momento de la Semana</b>	Día de semana N=11746		0,3
	Fin de semana N=8755		0,4
<b>Sexo del Conductor</b>	Hombres N=14153		0,3
	Mujeres N=6029		0,4
	No ve N=319		0,3
<b>Edad del Conductor</b>	13 a 17 N=264		2,0
	18 a 29 N=6022		0,6
	30 a 39 N=6410		0,4
	40 a 49 N=4694		0,1
	50 a 59 N=2170		0,1
	60 y más N=402		0,0
	No se ve N=539		0,5

## TRANSPORTE DE CARGA POR PARTE DEL CONDUCTOR

### Según variables de contexto y características del conductor (%)

		TRANSPORTA CARGA
<b>Uso del vehículo</b>	Particular N=19864	6,3
	Comercial N=536	41,5
	No se ve N=101	35,7
<b>Momento de la Semana</b>	Día de semana N=11746	7,0
	Fin de semana N=8755	8,3
<b>Sexo del Conductor</b>	Hombres N=14153	8,7
	Mujeres N=6029	3,7
	No ve N=319	9,7
<b>Edad del Conductor</b>	13 a 17 N=264	1,9
	18 a 29 N=6022	5,2
	30 a 39 N=6410	7,7
	40 a 49 N=4694	8,5
	50 a 59 N=2170	9,4
	60 y más N=402	16,5
	No se ve N=539	12,3

El uso de celular es claramente más alto en conductores menores de edad y en vehículo de uso comercial. Mientras que el transporte de carga aumenta notoriamente en motocicletas conducidas por hombres, por mayores de 60 años, y en vehículos de uso comercial.

## 5) SÍNTESIS, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

### Patrones de comportamiento

A partir de los datos presentados se encuentra que tanto en autos y camionetas como en motos, los indicadores de uso de medidas de seguridad (cinturón y SRI, casco, vestimenta de alta visibilidad) son más altos entre conductores que en el resto de los ocupantes.

Para ambos tipos de vehículos los niños resultan los pasajeros más vulnerables no solo por el menor uso de implementos de seguridad sino también por ocupar en mayor medida posiciones no autorizadas para menores (delanteras en autos) o ni siquiera para adultos (delante del conductor, o en tercera y cuarta posición en motos), quedando expuestos a la combinación de factores de riesgo. Además en motos, los pasajeros de hasta 12 años de edad, mayoritariamente no alcanzan al posapié.

No obstante mientras un 21% de los autos y camionetas observados, trasladaba menores de hasta 12 años, en motos ese porcentaje disminuye al 5%. Por otra parte la mayoría de los menores en moto (con excepción de bebés) utiliza casco de seguridad.

En autos y camionetas sólo el 34% de los niños de hasta 12 años, usa cinturón o SRI. Entre menores de 1 año, su uso alcanza a un 42% del segmento mientras que en niños de 1 a 5 años el 46% usa SRI o cinturón. La franja de entre 6 y 12 años, y en menor medida la de 13 a 17, resultan las de mayor vulnerabilidad no solo en relación al grupo de los niños sino también en comparación al total de ocupantes, exhibiendo el menor porcentaje de uso de medios de seguridad (26%). A esta situación se suma que casi una tercera parte (30%) de los niños de ese segmento viaja en asientos delanteros.

Tanto en autos como en motos cuando el conductor usa cinturón o casco, aumenta notoriamente el uso de esas medidas en el resto de los pasajeros. En autos, aumenta en todos los pasajeros, adultos y niños, y especialmente en el tramo de hasta 12 que presenta la mayor vulnerabilidad para este indicador. En motos incluso aumenta de forma más marcada que en el caso de automóviles y camionetas.

El uso de implementos de seguridad (luces diurnas, cinturón y SRI, casco, vestimenta de alta visibilidad) tiende a disminuir en mayor o menor medida durante los fines de semana, comportamiento que en contexto resulta especialmente negativo teniendo en cuenta que el período crítico de siniestros de tránsito, se estipula desde las 20 horas de los viernes hasta las 8 de la mañana de los lunes.<sup>4</sup>

Los vehículos que se utilizan con fines comerciales muestran un patrón particular de comportamiento que tiende a un mayor incumplimiento de pautas de seguridad vial particularmente en autos y camionetas, usando cinturón en menor medida y celular en porcentajes más altos. En motos inversamente utilizan casco y vestimenta de alta visibilidad en mayor porcentaje pero tienden a un menor uso de luces diurnas, a la vez que presentan mayor uso de celular conduciendo y mayor porcentaje de traslado inadecuado de carga.

Cuando los indicadores se analizan según el sexo de los conductores se encuentra que las mujeres como conductoras de ambos tipos de vehículo determinan un efecto positivo sobre el uso de medidas de seguridad en el resto de los pasajeros, y especialmente en los niños. En autos y camionetas cuando

---

<sup>4</sup> De acuerdo al Informe Preliminar Siniestralidad Vial (Unidad Nacional de Seguridad Vial, Sistema de Información Nacional de Tránsito) durante el primer cuatrimestre del 2016 se registró el 44,1% del total de fallecidos en siniestros de tránsito durante el llamado período crítico.

conduce una mujer la adopción de medidas de seguridad (cinturón o SRI) aumenta más de 6 puntos porcentuales en el resto de los ocupantes, 12 puntos en pasajeros de hasta 12 años, y casi 23 puntos en pasajeros hasta 6 años. En el caso de motos la presencia femenina al volante aumenta 4 puntos porcentuales el uso de casco en el resto de los pasajeros.

No obstante, se encuentra que las mujeres presentan mayor uso de celular conduciendo, especialmente en autos y camionetas, a la vez que en motos tienden a usar vestimenta de alta visibilidad en menor medida que los hombres. Además, como conductoras de motos, trasladan niños en mayor medida que los hombres, situación probablemente asociada a la distribución del cuidado de los niños y su consecuente traslado.

Cuando los indicadores se analizan según la edad de los conductores, los comportamientos resultan menos lineales encontrándose que en automóviles el uso de cinturón en los pasajeros, incrementa con la edad del conductor mientras esta relación se invierte si se considera el uso de SRI en el resto de los pasajeros, disminuyendo su uso a medida que el conductor es mayor. En motos el uso de casco en el resto de los pasajeros crece con la edad del conductor a partir de la mayoría de edad hasta los 49 años y luego decrece, por lo que los segmentos de conductores de 18 a 29 años, y de 60 años y más, son los que trasladan en menor medida pasajeros usando casco.

Como conductores de motos, el segmento menor a 18 años muestra un uso significativamente menor de luces diurnas, y un uso marcadamente mayor de celular mientras conducen. El patrón de uso de moto para el segmento indica que mayoritariamente viajan acompañados por pares.

### **Evolución de los datos**

El uso de Cinturón de seguridad alcanza al 58% de los pasajeros de autos y camionetas. En comparación al estudio del año 2013<sup>5</sup>, a nivel nacional, el indicador se mantiene en niveles similares con un incremento cercano al 2% (56,3% en 2013).

El uso de celular mientras se conduce alcanza a casi el 6% de los conductores de autos constatándose una disminución de dos puntos porcentuales respecto a la edición del año 2013, evolución que alcanza igualmente a hombres y mujeres.

El uso de casco supera al 90% de los pasajeros de motos. En comparación al estudio del año 2013, el indicador a nivel nacional muestra un incremento de aproximadamente 8 puntos para el total de ocupantes. Cerro Largo sigue resultando el Departamento con el valor más bajo para este indicador, no obstante con un crecimiento significativo respecto a la medición anterior (5,6% en 2013, 16,1% en 2016). Destaca también el crecimiento en Soriano (12,2% en 2013, 98,1% en 2016), evidencia del efecto positivo de la resolución de la Intendencia de controlar el uso de esta medida de seguridad.

La cantidad de vehículos con ocupantes por encima de lo permitido, es baja, alcanzando un 1,2% a nivel nacional. A la vez, el indicador muestra una reducción respecto a lo verificado en la medición del año 2013 cuando el total nacional alcanzaba un 4,1%. Analizado por Departamento el indicador muestra sus porcentajes máximos en Soriano y Cerro Largo siendo los únicos que superan apenas el 3%.

---

<sup>5</sup> Estudio observacional de conductas viales en zonas urbanas, año 2013, UNASEV, Presidencia de la República.

El uso de vestimenta de alta visibilidad alcanza a un 28% de los usuarios de motocicleta. Respecto al año 2013 se observa un crecimiento del indicador nacional (23,1% en 2013), explicado por una mayor adopción de la medida entre los conductores (24,8% en 2013, 30,5 en 2016).

### **Diferencias por Departamento**

Para la mayoría de los indicadores analizados se encuentran diferencias significativas cuando los datos se desagregan por Departamento tanto considerando autos y camionetas como motocicletas.

### **Resumen de indicadores para Autos y Camionetas por Departamento (%)**

Departamento	Autos y Camionetas		
	Usa Cinturón o SRI Total pasajeros (%)	Usa Celular Conductor (%)	Usa Luces Diurnas Vehículos (%)
Colonia	79,8	2,6	93,9
Montevideo	73,5	7,7	86,9
Paysandú	57,6	2,1	86,1
Canelones	68,4	6,9	71,7
Rivera	66,2	3,6	64,6
San José	41,7	5,1	87,2
Río Negro	42,2	1,5	82,1
Maldonado	65,1	4,2	51,8
Flores	22,1	3,3	81,2
Salto	34,5	3,8	64,3
Cerro Largo	27,1	2,8	67,6
Florida	27,4	1,5	65,4
Lavalleja	34,8	2,8	53,2
Durazno	12,3	2,2	74,6
Treinta y Tres	18,2	1,7	55,0
Rocha	5,1	2,3	68,0
Artigas	20,4	3,7	53,1
Tacuarembó	25,3	11,8	53,9
Soriano	3,1	3,7	40,1

Los Departamentos que globalmente presentan mejores conductas viales en relación al uso de automóviles resultan Colonia, Montevideo, Paysandú, Canelones, Rivera y Maldonado con una mayoría de pasajeros que usan como medidas de seguridad el cinturón o el SRI. No obstante Montevideo y Canelones presentan importante uso de celular por parte del conductor.

Treinta y Tres, Rocha, Artigas, Tacuarembó y Soriano por el contrario muestran los menores niveles de uso de sistemas de seguridad combinados con bajo uso de luces diurnas. En Tacuarembó además se presenta el mayor porcentaje de uso de celular mientras se conduce.

San José, Río Negro y Flores combinan un uso minoritario de cinturón o SRI (más bajo en el último Departamento) con un importante uso de luces diurnas; y San José además con un uso no despreciable de celular entre conductores. Mientras el resto de los Departamentos presentan un uso particularmente descendido de cinturón o SRI conjuntamente con un uso medio de luces diurnas.



### Resumen de indicadores para Motocicletas por Departamento (%)

Departamento	Motocicletas					
	Usa casco Total pasajeros (%)	Usa Ropa Visible Total pasajeros (%)	Usa Luces Diurnas Vehículos (%)	No alcanza Posapié Hasta 12 años (%)	Usa Celular Conductor (%)	Transporta Carga Conductor (%)
Lavalleja	99,0	93,2	67,2	58,2	0,6	4,4
San José	92,9	30,5	75,2	42,9	0,1	2,3
Canelones	92,5	26,8	73,7	43,1	0,2	4,4
Río Negro	99,4	4,3	63,6	25,9	0,3	1,9
Rocha	93,0	37,0	81,3	66,7	0,7	5,2
Paysandú	98,1	4,0	75,7	39,1	0,0	6,5
Montevideo	89,5	36,5	68,0	54,2	0,3	10,9
Artigas	99,4	1,5	58,0	30,2	0,2	2,8
Tacuarembó	87,6	36,8	62,9	50,0	1,3	18,1
Florida	96,8	77,3	20,7	75,0	0,9	5,3
Rivera	99,6	6,0	79,3	69,8	0,2	6,2
Colonia	94,5	35,9	67,7	88,0	0,0	1,8
Treinta y Tres	95,3	8,8	67,7	63,8	1,3	4,0
Salto	98,0	5,7	47,7	41,7	0,4	7,4
Maldonado	95,9	13,0	53,3	61,4	0,1	4,9
Flores	84,2	5,6	65,7	68,9	1,2	5,9
Soriano	98,1	5,3	22,4	50,5	0,0	1,5
Durazno	83,2	6,7	52,8	89,4	1,3	8,2
Cerro Largo	16,1	3,7	61,4	77,8	0,7	11,6

Para el caso de motocicletas la situación por Departamento es más homogénea respecto al uso de casco con la clara excepción de Cerro Largo que además destaca por el bajo uso de ropa de alta visibilidad. Es también uno de los Departamentos con mayor traslado de carga por parte del conductor después de Tacuarembó.

Durazno, Colonia, Florida, Cerro Largo y en menor medida Rocha, muestran altos porcentajes de niños hasta 12 años circulando en motos sin alcanzar el posapié.

En Florida y Soriano además se constata un muy bajo uso de luces diurnas.

Lavalleja por su parte constituye un caso particular por los altos niveles de uso de vestimenta de alta visibilidad.

## **Recomendaciones**

Los datos presentados muestran la necesidad de intensificar las acciones de comunicación y educación de los usuarios de los vehículos estudiados, especialmente a nivel de los conductores, tanto por su responsabilidad directa en alguna de las prácticas analizadas como por su influencia en la conducta del resto de los ocupantes.

Por una parte la planificación de acciones de este tipo requiere de un abordaje diferencial considerando los distintos patrones identificados por Departamento así como en función de las características de los conductores.

Fuertemente algunos de los patrones de comportamiento que se identificaron se imbrican con aspectos culturales asociados a la construcción de la identidad de género (mayor porcentaje de conductas de riesgo en hombres, mayor inhibición del uso de vestimenta de alta visibilidad en mujeres, mayor uso de medidas de seguridad en niños trasladados por mujeres) así como también probablemente a la distribución sexual de las tareas de cuidado. Estos aspectos dan cuenta de la presencia de barreras subjetivas que requieren un abordaje específico. En este sentido parece necesario profundizar en el conocimiento de las necesidades de los y las conductoras, así como de las motivaciones y percepciones que inhiben el uso de medidas de seguridad a nivel personal y en el conjunto de los pasajeros que trasladan. Asimismo, conocer quiénes son los referentes (personas e instituciones) con los que los diversos segmentos de conductores y pasajeros se identifican y consideran calificados y confiables en el ámbito, facilitaría la construcción conjunta de una emisión adecuada y legitimada de mensajes dirigidos a combatir las prácticas de riesgo.

En algunos Departamentos los datos muestran resultados favorables a partir de la implementación de controles de parte de las Intendencias, sin embargo hay evidencia de la necesidad de intensificar las acciones provenientes de este tipo de agentes.

Por último, la eficiencia de los estudios que se realizan en torno a la seguridad vial, puede incrementarse si se articulan los sistemas de información disponibles a nivel nacional, complementando la metodología utilizada para el presente diagnóstico de comportamiento, con información de las estadísticas de siniestro, lo que permitiría entre otros aspectos agregar a la selección de los puntos muestrales, algunas de las zonas que presentan mayor concentración de siniestros y considerar otras variables asociadas.

## 6) ANEXOS

### Listado de los Puntos de Observación

Departamento	Ciudad	Ubicación de cada PO
Montevideo	Montevideo	San José y Paraguay
		Av. Centenario y Av. 8 de Octubre
		Rambla de Chile y Av. Fco. Solano López
		Carlos María Rodríguez y Grecia
		Bvr. Batlle y Ordoñez y Av. Garzón
		Cno Maldonado y Aries
Artigas	Artigas	18 de julio y Garzón
		Lecueder y Rincón
Canelones	Canelones	Treinta y Tres y José Rodó
	C. de la Costa	Giannattasio y Becú, Lagomar
		Pérez Butler y Giannattasio, Pinar
	Las Piedras	Gral. Flores y Dr. Pouey
		Av. Artigas y Av. Del Bicentenario
Cerro Largo	Melo	Saravia y W. Ferreira
		Francisco Matta y Ruta 26
Colonia	Colonia del Sacramento	Lavalleja y Gral. Flores
		L.A. de Herrera y Batlle y Ordóñez
Durazno	Durazno	18 de Julio y Dr. Penza
		Miguel Rubino y Ruta 5
Flores	Trinidad	L.A.Herrera y Fray Ubeda
		Inés Durán y Gutierrez Ruiz
Florida	Florida	Independencia y Rodó
		Saravia y Pocho Fernández
Lavalleja	Minas	Lavalleja y Diagonal Oribe
		Carbajal y Rodó
Maldonado	Maldonado	Av. España y Rambla
	San Carlos	Av. Roosevelt y Chiossi
		José Enrique Rodó y Dr. Andrés Ceberio
Paysandú	Paysandú	18 de julio y Herrera
		Bv. Artigas y 25 de Mayo
Río Negro	Fray Bentos	18 de Julio y Treinta y Tres
		Roberto Young y Rincón
Rivera	Rivera	Sarandí y Paysandú
		Av. Brasil y Cuaró 1825
Rocha	Rocha	José Ramírez y Monterroso
		Ituzaingó y Martínez Rodríguez
Salto	Salto	Gobernador de Viana y Av. Barvieri
		Uruguay y Treinta y Tres
		Av. Wilson Ferreira y Juan Paiva
San José	San José de Mayo	18 de Julio y 25 de Mayo
		Aparicio Saravia y Rivera
Soriano	Mercedes	Castro y Careaga y Colón
		Gral. Artigas y Don Bosco
Tacuarembó	Tacuarembó	25 de Mayo y Beltrán
		Pablo Ríos y Ruta 5
Treinta y Tres	Treinta y Tres	Juan Antonio Lavalleja y Manuel Lavalleja
		Valentín Olivera y Aparicio Saravia

## Proyección de población por Departamento para el 2016

Departamento	Población	Proporción
Artigas	75.044	2%
Canelones	574.085	16%
Cerro Largo	89.521	3%
Colonia	129.569	4%
Durazno	59.000	2%
Flores	26.508	1%
Florida	69.305	2%
Lavalleja	59.324	2%
Maldonado	185.050	5%
Montevideo	1.380.432	40%
Paysandú	118.797	3%
Río Negro	57.402	2%
Rivera	108.056	3%
Rocha	73.920	2%
Salto	131.775	4%
San José	114.691	3%
Soriano	84.129	2%
Tacuarembó	93.083	3%
Treinta y Tres	50.528	1%
<b>TOTAL PAÍS</b>	<b>3.480.222</b>	<b>100%</b>

Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE) – Estimaciones y proyecciones de población (revisión 2013).