



PLAN ESTRATÉGICO TERRITORIAL

BASAVILBASO

Provincia de Entre Ríos

2018



Ministerio del Interior,
Obras Públicas y Vivienda
Presidencia de la Nación

Plan Estratégico para el
DESARROLLO TERRITORIAL de
BASAVILBASO



Esta publicación es resultado de los trabajos realizados para el Plan Estratégico Territorial de Basavilvaso-financiado por FONPLATA, Fondo Financiero para el Desarrollo de los Países de la Cuenca del Plata- en el marco del Programa de Fortalecimiento Institucional de Planificación Territorial de la Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de Obra Pública.

AUTORIDADES NACIONALES

Presidente de la República Argentina
Ing. Mauricio MACRI

Vicepresidente de la República Argentina
Lic. Gabriela MICHETTI

Jefe de Gabinete de Ministros
Lic. Marcos PEÑA

Ministro del Interior, Obras Públicas y Vivienda
Lic. Rogelio FRIGERIO

Secretario de Planificación Territorial y Coordinación de Obra Pública
Lic. Fernando ÁLVAREZ DE CELIS

Director Nacional de Planificación Estratégica Territorial
Lic. Julián ÁLVAREZ INSÚA

AUTORIDADES PROVINCIALES

Gobernador de la Provincia de Entre Ríos
Cdor. Gustavo BORDET

Vicegobernador de la Provincia de Entre Ríos
Cdor. Adán Humberto BAHL

AUTORIDADES MUNICIPALES

Presidente Municipal
Gustavo HEIN Nombre APELLIDO

EQUIPO TÉCNICO

Secretaría de Planificación Territorial
y Coordinación de Obra Pública

Coordinador del Área de Apoyo a la Planificación
Arq. Daniel JIMENEZ ALCORTA

Equipo Técnico

Dra. Arq. Constanza TOMMEI
Lic. Mariana CAMPI
Lic. Ma. Laura MOSCIARO
Lic. Micaela RAPISARDI
Ing. Rafael RODRÍGUEZ CASTRO
Sr. Lucas LENZI
Srta. Celina LOHEZIC

Consultores

Ing. Rocío REZETT
Arq. Paola Noé COLAZO

Índice

MARCO INSTITUCIONAL	11	PLAN ESTRATÉGICO TERRITORIAL ARGENTINA 2016	26
INTRODUCCIÓN	15	PLANES EXISTENTES DE LA LOCALIDAD	33
OBJETIVOS	15	TERRITORIO	34
ALCANCES	15	ESCALA NACIONAL	34
CONTENIDOS	16	PROVINCIA DE ENTRE RÍOS	34
MARCO CONCEPTUAL	17	ESCALA LOCAL	41
ORDENAMIENTO TERRITORIAL	17	BASAVILBASO	41
El Plan	17	COMPARATIVO DE INDICADORES EN MÚLTIPLES ESCALAS TERRITORIALES	51
Para qué sirve	17	Análisis comparativo de los Indicadores Locales respecto a otras escalas	54
Características del Plan	17	CAPÍTULO II	55
Componentes de un Plan	17	DIMENSIONES DE ANÁLISIS	55
Cómo se relaciona con otros planes	18	DIMENSIÓN FÍSICA	55
De qué depende el éxito del Plan	18	Sistema Urbano Regional	55
Quiénes participan de un Plan	18	Sistema urbano provincial	58
METODOLOGÍA	19	Redes de Telecomunicación	58
Fase de Diagnóstico	19	Redes de Infraestructura de Transporte	59
Fase propositiva	19	Índice de Conectividad	60
Fase de implementación	20	Grandes Equipamientos	62
Fase de Monitoreo	20	Estructura Urbana	63
LA AGENDA 2030 PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE	21	DIMENSIÓN SOCIAL	77
Objetivo 11	21	Características socio-demográficas	77
PRIMERA PARTE	24	Sanearamiento Básico	77
FASE DE DIAGNÓSTICO	24	Stock de Vivienda Local	83
CAPÍTULO I	26	Educación	84
ANTECEDENTES	26	Salud y Seguridad	87
PLANES EXISTENTES	26	DIMENSIÓN ECONÓMICA	89
		Actividades económicas locales	89
		Ocupación según rama de actividad	90
		Tasa de desocupación	91
		DIMENSIÓN AMBIENTAL	94

Identificación de amenazas	96	<u>CAPÍTULO V</u>	<u>135</u>
Identificación de vulnerabilidades	96	LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS, PROGRAMAS Y PROYECTOS	135
Identificación de capacidades	97	PONDERACIÓN MULTICRITERIO DE PROYECTOS	136
DIMENSIÓN INSTITUCIONAL	100	CICLO DE VIDA DE LOS PROYECTOS	137
Sociograma	100	Desarrollo urbano sostenible para la inclusión social y la erradicación de la pobreza	138
Ámbito Nacional	100	Prosperidad urbana sostenible e inclusiva y oportunidades para todos	139
Ámbito Provincial	100	Desarrollo urbano resiliente y sostenible ambientalmente	141
Ámbito Local	101	Fortalecimiento de la estructura de gobernanza urbana	144
Participación Ciudadana y Gobierno Abierto	101	Planificación y gestión del desarrollo espacial urbano	146
MAPA DE SITUACIÓN ACTUAL	103	PORTAFOLIO DE PROYECTOS SEGÚN LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS	153
RESUMEN DE INDICADORES	104	PROYECTOS ANIDADOS A PROGRAMAS NACIONALES	154
<u>CAPÍTULO III</u>	<u>107</u>	PROGRESIÓN PROSPECTIVA DE INDICADORES A 2030	155
PROBLEMAS Y OBJETIVOS	107	<u>CAPÍTULO VI</u>	<u>157</u>
> DIMENSIÓN FÍSICA	108	MONITOREO	157
> DIMENSIÓN ECONÓMICA	111	BIBLIOGRAFÍA	159
> DIMENSIÓN AMBIENTAL	112		
> DIMENSIÓN SOCIAL	113		
> DIMENSIÓN INSTITUCIONAL	114		
<u>SEGUNDA PARTE</u>	<u>115</u>		
FASE PROPOSITIVA	115		
FASE PROPOSITIVA	117		
<u>CAPÍTULO IV</u>	<u>119</u>		
MODELO TERRITORIAL DESEADO	119		
MODELO DESEADO	120		
VISIÓN ESTRATÉGICA	121		
DEFINICIÓN DE ESCENARIOS	122		
COMPARATIVO DE VARIABLES	124		
MODELO TERRITORIAL DESEADO	134		



Predio Ferroviario Basavilba

Marco Institucional

La Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública (SPTyCOP) articula acciones a escala nacional, provincial y local como componente estratégico para las decisiones públicas, con el objeto de dar coherencia y sinergia a la multiplicidad de esfuerzos públicos que inciden en un mismo territorio. Para ello se dedica a la planificación en base a las metas nacionales, indicadores para la priorización de proyectos de cartera nacional, y desarrollo de planes territoriales específicos, a la revisión de la planificación provincial de manera congruente con la planificación nacional, y a impulsar la planificación en los municipios. Sobre esto último, hace énfasis en asistir en el ordenamiento de los usos del suelo con criterios de sustentabilidad.

Trabaja en la vinculación entre los procesos de planificación, proyectos y obra, reasociándolos orientados a la mejora en la toma de decisiones y en el logro de resultados. La conceptualización como un proceso de etapas y su materialización en sistemas, brinda información transparente para funcionarios y ciudadanos, mejora la toma de decisiones, la relación entre áreas del Gobierno, y facilita la administración interna.

Dentro de la Secretaría se enmarca el **Programa de Fortalecimiento Institucional** como una herramienta específica de asistencia al desarrollo de la planificación en todo el país. Para esto se promoverán y fortalecerán las buenas prácticas en esta materia y se implementará una política que alcance al conjunto de jurisdicciones provinciales y locales que no cuentan con recursos humanos y presupuestarios suficientes,

creando así una “cultura de la planificación” con orientación al equilibrio territorial.

Bajo la premisa general del Gobierno Nacional de lograr el desarrollo humano incrementando la competitividad territorial del país y mejorando la calidad de vida de sus habitantes, la asistencia técnica a los gobiernos locales tiene el objetivo de brindarles herramientas que faciliten su gestión y mejoren su desempeño.

El Programa de Fortalecimiento Institucional, a través de uno de sus componentes, tiene prevista la ejecución de planes de escala regional o urbana en todo el territorio del país.

Actualmente, los gobiernos locales han incrementado sus funciones y sus exigencias. Muchas veces, el paradigma de la planificación tradicional ha distanciado la gestión del territorio en plazos cortos e inmediatos de las grandes temáticas que hacen a la calidad de vida y competitividad de las ciudades medias y pequeñas. Pocos gobiernos locales cuentan con planes existentes, operativos y concretos, que sean utilizados para guiar la gestión pública.

Es por ello que el proyecto actual se orienta a contribuir al fortalecimiento de la planificación en Municipios y Comunas de todo el país, generando un instrumento concreto que permitirá orientar los proyectos estratégicos y prioritarios de escala local contribuyendo, así, a una mejor calidad de vida de todos los habitantes por igual.

Introducción

En el desarrollo del presente escrito, se buscarán definir todas aquellas acciones que puedan llevarse a cabo dentro del territorio que comprende el Municipio de **“BASAVILBASO”** de forma positiva y buscando potenciar las características intrínsecas del mismo hacia un mayor equilibrio territorial y la mejora de la calidad de vida de sus habitantes.

La necesidad de contar con una herramienta de utilidad para la comprensión del territorio local que fortalezca las instituciones locales vuelve prioritarias las acciones que apuntan a la previsibilidad y formación de consenso, actualización de información identificando, a su vez, aquellos actores que presenten competencia entre esta y otras jurisdicciones, generando una agenda común a ser desarrollada con el objetivo de lograr el mayor impacto territorial posible.

Los municipios son las unidades de administración y gobierno que están más próximas a la gente que habita y conforma los territorios. La responsabilidad primordial de los gobiernos es promover y sostener un desarrollo local sustentable, entendido como aquel que armoniza el crecimiento económico, el cuidado ambiental y la equidad social.

Objetivos

La planificación territorial se presenta como una herramienta que busca dar racionalidad a los procesos de decisión de acciones vinculadas al

gobierno del territorio en sus tres niveles: nacional, provincial y municipal.

A su vez, es una herramienta de articulación horizontal, que busca superar la segmentación sectorial propia de las estructuras de gobierno permitiendo priorizar carteras de proyectos y entender sus impactos cruzados. Para esto, la planificación ofrece una diversidad de instrumentos de gestión como planes de ordenamiento, normativas territoriales y urbanas, opciones de financiamiento, estrategias de comunicación y participación y procedimientos de monitoreo y evaluación de políticas.

Alcances

El presente documento sintetiza los resultados de los estudios realizados en las etapas de diagnóstico y propositiva desarrollados dentro de las actividades de planificación estipuladas dentro del Plan de Fortalecimiento Institucional para Municipios de la SPTyCOP dependiente del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

La información que aquí se presenta incluye una recopilación de los trabajos sectoriales elaborados por las diferentes instituciones intervinientes en dicho Plan conformando, así, una fuente de información local más actualizada. En este carácter, el documento servirá de punto de partida para la toma de decisiones en el proceso de estudios sectoriales específicos que se

podieran realizar para la formulación de los proyectos de desarrollo.

El plan presenta una visión sintética de la realidad local, así como una apreciación del estado del conocimiento y las fuentes de información en cada uno de los sectores involucrados.

El trabajo se orienta a las problemáticas existentes de lo urbano, identificando situaciones de conflicto y repensando la ciudad para brindar soluciones superadoras según la dimensión y la escala de análisis abordadas.

Dentro de la concepción de este estudio, es importante destacar que la República Argentina adhirió a diferentes convenios internacionales en el pasado reciente, con lo cual, los alcances se orientarán a dichos compromisos.

Contenidos

El presente documento contiene: en primer término, algunos conceptos básicos relacionados con los planes y procesos de planificación territorial, la metodología utilizada para el desarrollo del Plan, la recolección y organización de información territorial y censal, y la conformación de un modelo territorial actualizado completando, así, la fase de diagnóstico.

En segundo término, este trabajo desarrolla la visión a futuro local que devendrá en la elaboración de un modelo territorial deseado desde el cual se desprenderán los lineamientos estratégicos.

Dichos lineamientos, a su vez, darán paso a los programas y proyectos que se pretende tengan impacto directo en la mejora final de indicadores, especialmente aquellos alineados a los compromisos asumidos por la República Argentina y los que se prioricen luego de su análisis en la fase de diagnóstico.

Este documento se organiza, a nivel general, en cuatro grandes secciones.

La primera aborda el marco conceptual y el marco metodológico, con sus alcances y objetivos.

La segunda sección comprende el registro del levantamiento de información territorial, tanto censal como la relevada en campo, y su clasificación y organización, y la identificación de problemáticas existentes para lograr un diagnóstico de la coyuntura existente y la elaboración de un Modelo de Situación Actual Territorial.

La tercera parte de este trabajo se enfoca en la proposición y el desarrollo de un Modelo Territorial Deseado basado en escenarios prospectivos, mientras que la última sección versa sobre los lineamientos estratégicos propuestos y los proyectos que se desprenden de ellos.

En cuarto, y último lugar, se plantea la planificación territorial, un marco esencial para lograr este objetivo, ya que señala el rumbo y las características del modelo de desarrollo buscado, articula y coordina las diferentes acciones sobre el territorio, da respuesta a problemas y conflictos, y desarrolla sus potencialidades.

“Los planes que carecen de visión y que no ofrecen respuesta a los problemas reales son fácilmente dejados de lado y olvidados cuando cambian las agendas políticas. Elegir cuáles son los temas a abordar y los bienes a desarrollar de forma que se apoye el avance de la ciudad, en medio de limitaciones y retos, no es tarea fácil y requiere entendimiento y capacidad de formular las preguntas adecuadas”.

(Planeamiento Urbano para Dirigentes Municipales, UNHABITAT, 2013).

Marco Conceptual

Ordenamiento Territorial

El ordenamiento territorial es la expresión espacial de las políticas económicas, sociales, culturales y ecológicas de toda la sociedad, que se llevan a cabo mediante decisiones que orientan el accionar de los agentes privados y públicos sobre el uso del suelo.

Es una política pública destinada a orientar el proceso de producción social del espacio mediante la aplicación de medidas que tienen, por finalidad, la mejora de la calidad de vida de la población, a través de su integración social en el territorio y el aprovechamiento ambientalmente sustentable de los recursos naturales y culturales.

El Plan

El plan constituye un conjunto de objetivos y propuestas que se expresa a través de un modelo determinado dentro un programa de acción y coordinación, con metas establecidas en el tiempo. Contiene decisiones de carácter general que expresan los lineamientos políticos fundamentales, las prioridades que se derivan de esas formulaciones, la asignación de recursos acorde a esas prioridades, las estrategias de acción y el conjunto de medios e instrumentos para alcanzar las metas y objetivos propuestos.

Para qué sirve

Es una guía que orienta objetivos, actividades y recursos de forma coherente y articulada. Supone crear una herramienta para obtener resultados y clarificar dudas acerca del trabajo a realizar: define objetivos y actividades, establece prioridades, identifica recursos y cuantifica niveles de desempeño.

Características del Plan

El plan debe tener cuatro características principales: ser sistémico o integral, ser participativo, ser flexible y ser prospectivo.

- **Sistémico e integral:** debe abordar todas las dimensiones territoriales (social, económica, ambiental, física, jurídico-administrativa) de forma integrada, ya que es preciso entender sus vinculaciones y su funcionamiento en conjunto.
- **Participativo:** el diseño y la implementación de un plan genera efectos directos e indirectos sobre diversos actores públicos y privados del territorio sobre el que se interviene. Cuanto mayor sea el consenso que éstos tengan sobre las acciones de la planificación, mayores serán las posibilidades de consensuar su validez, ajustar sus procedimientos y potenciar sus resultados.
- **Flexible:** el plan debe ser lo suficientemente dúctil para adaptarse a los cambios que se producen en el territorio, de modo que se pueda reorientar según nuevos contextos y necesidades, es decir, que pueda ser parte de un proceso de planificación continuo que tiende a mejorarse en el tiempo.
- **Prospectivo:** el plan debe pensarse con una visión a mediano y largo plazo, teniendo en cuenta diferentes escenarios posibles y planteando un escenario deseado a futuro, a fin de encauzar las acciones del presente, tomando medidas proactivas.

Componentes de un Plan

El proceso de formulación del plan se divide en tres momentos interrelacionados: una instancia diagnóstica; una propositiva; y un tercer momento que consiste en el seguimiento del plan, a partir del cual se actualizan y ajustan las dos primeras etapas, retroalimentando el proceso de planificación.

Cómo se relaciona con otros planes

El plan de ordenamiento territorial debe tener en cuenta otros planes municipales, provinciales o nacionales, planes o programas estratégicos sectoriales existentes y la articulación entre ellos.

También debe contemplar la integración y complementariedad con otros instrumentos legales que afecten usos y organización del territorio.

De qué depende el éxito del Plan

Existen condiciones básicas para que un plan territorial logre constituirse en un instrumento de gobierno:

- Respaldo político de las autoridades involucradas, responsables directos de la implementación de las propuestas.
- Legitimación y apropiación por parte de la sociedad, destinatarios directos de las propuestas de desarrollo territorial.
- Solidez del equipo técnico, intérpretes y redactores de las propuestas que se adecuan a la realidad objeto del planeamiento.
- Recursos necesarios para hacer efectivas las acciones propuestas.

La articulación entre estos factores resulta clave para el éxito de un plan, habida cuenta de la multiplicidad de actores involucrados y de la complejidad de las problemáticas que caracterizan toda dinámica territorial.

Quiénes participan de un Plan

En los procesos de planificación participan:

- Los decisores políticos.
- El equipo técnico, que puede ser interno o externo o una combinación de ambos.
- Los diferentes organismos gubernamentales que tienen injerencia en el territorio, incluyendo a los de otros niveles de gobierno.
- La sociedad, incluyendo a la academia, las cámaras empresarias, las asociaciones profesionales, las asociaciones de la sociedad civil y la comunidad en general.

10 razones para planificar

01. Las ciudades prósperas tienen un marco de referencia para el crecimiento.
02. La anticipación beneficia el presente.
03. El planeamiento ayuda a los dirigentes a lograr un impacto, paso a paso.
04. La forma urbana marca la diferencia.
05. Tener una dirección tiene un impacto positivo en la economía urbana.
06. Un plan colectivo construye sinergias duraderas.
07. Una perspectiva territorial mas amplia ayuda a las ciudades a alcanzar economías de escala.
08. La continuidad genera credibilidad.
09. Prever es más rentable que reaccionar a los problemas.
10. Una buena estructura permite mensajes coherentes.

Metodología

La metodología propuesta se divide en cuatro grandes fases:

- **Fase de DIAGNÓSTICO**, incluye antecedentes, las actividades preparatorias, el prediagnóstico, el diagnóstico y el modelo actual.
- **Fase PROPOSITIVA**, incluye la definición de escenarios, el modelo deseado con sus lineamientos estratégicos, programas y proyectos.
- **Fase de IMPLEMENTACIÓN**, incluye la fase técnica de ejecución de los programas y los proyectos.
- **Fase de MONITOREO**: el monitoreo y la evaluación del proceso de planificación, lleva a su retroalimentación y actualización.

Fase de Diagnóstico

La primera etapa del plan se desarrolla desde el análisis más simple de datos observables de la realidad, inventarios, proyectos existentes y entrevistas hasta el entendimiento de procesos más complejos que ocurren en el territorio, que son las primeras construcciones conceptuales del análisis y plantean el territorio en términos dinámicos.

Para la elaboración del diagnóstico es necesario recopilar la información con que cuenta el municipio: antecedentes, planes anteriores y estadísticas. Si existen planes que se estuviesen implementando en ese momento es necesario revisarlos y analizar cómo esto interactúa con el plan que se pretende formular; verificando si contienen información de base de utilidad y su compatibilidad.

El objetivo del diagnóstico es el conocimiento integral del territorio desde un punto de vista descriptivo y también desde el punto de vista explicativo, dando cuenta de por qué suceden las cosas, expresadas en diversas dimensiones.

En esta etapa se busca caracterizar una situación local determinada, considerando aspectos

vinculados a la competitividad territorial (empleo, exportaciones, diversificación económica, producto bruto geográfico, innovación) y a la calidad de vida local (condiciones del hábitat y la vivienda). Se analizan, además, la cobertura y calidad de los servicios públicos, las condiciones ambientales, la capacidad de respuesta y adaptabilidad a los riesgos, las vulnerabilidades ambientales, la gobernabilidad y la estructura de los actores del territorio dado.

Esto incluye la sistematización y el análisis de la información recopilada con el fin de orientar la toma de decisiones para el desarrollo del municipio, tanto en base a sus potencialidades y limitaciones como a la identificación de los procesos críticos que influyen en su actual funcionamiento.

La relación entre estos procesos, que estructuran y dan forma al territorio, da lugar a la conceptualización de los *ejes problemáticos* y que se sintetizan dentro del modelo actual del territorio.

Modelo Actual. Sintetiza los principales componentes que estructuran el territorio a partir de la integración del conocimiento alcanzado a través del análisis de sus dimensiones. Es una representación espacial de los conflictos y las oportunidades asociadas al proceso de producción territorial.

La representación gráfica del modelo actual tiene la forma de un mapa síntesis donde se grafica la organización espacial y el funcionamiento del territorio.

Para llegar al mapa sintético se puede partir de cinco mapas temáticos (sistema ambiental, social, económico, físico y jurídico-administrativo), no obstante, el objetivo es representar gráficamente el análisis de la información de manera articulada y no meramente superponiendo capas.

Fase propositiva

La segunda etapa de trabajo tiene como objeto configurar las respuestas a las diferentes conceptualizaciones conformadas en la etapa de diagnóstico.

Es deseable pensar la prospectiva enfocada en la innovación y el cambio institucional, ya que el plan requiere utilizar la prospectiva para definir escenarios que permitan la observación de los cambios sociales en curso. A partir del modelo deseado, se desagregarán las propuestas de intervención en el territorio:

- **La visión estratégica** estará dada por la vocación de futuro y desarrollo con la que se desee dotar al centro urbano.
- **Los lineamientos estratégicos** deberán estar constituidos por una serie de programas de actuación, que involucra un conjunto de proyectos específicos y la definición de la normativa que permita soportar al Modelo Deseado definido.
- **Los programas** como conjuntos de proyectos abordando los procesos detectados en el diagnóstico.
- **Los proyectos específicos** para resolver las deficiencias detectadas en los datos duros en las primeras fases de la etapa de diagnóstico. Implican acciones concretas que impactarán en la realidad cotidiana, eliminando o transformando las situaciones problemáticas identificadas. Deberá percibirse una mejora en las condiciones territoriales y, por ende, en la calidad de vida de la población.

Así, se busca ordenar y correlacionar de manera coherente las diferentes escalas de análisis con sus correspondientes instancias temporales (corto, mediano y largo plazo).

Modelo Deseado. Surge como una respuesta superadora del modelo actual y representa la imagen objetivo de la estructura territorial que se propone construir mediante la implementación del plan. En esta instancia se proponen políticas públicas específicas en función de las problemáticas detectadas y considerando los diferentes escenarios

posibles a futuro teniendo en cuenta los aportes de los actores involucrados.

Fase de implementación

Monitoreo, Evaluación y Retroalimentación

Para poder medir el impacto de las intervenciones, es fundamental haber establecido en la FASE DE DIAGNÓSTICO una línea base cualitativa y cuantitativa, que es el punto de partida en el proceso de seguimiento.

Es necesario establecer indicadores, que se refieren tanto a la forma de implementación del plan como a su impacto, respecto de las metas y objetivos.

Los resultados del plan y el impacto logrado pueden medirse con indicadores de la actividad económica (tasas de empleo y de desempleo); indicadores sociales (nivel de educación; tasas de alfabetización); e indicadores físicos y ambientales (acceso a servicios; calidad de la vivienda; calidad del aire y del agua).

Fase de Monitoreo

Todo el proceso de planificación tiene un orden que es iterativo, constituye un ciclo que, sin ser lineal, se va profundizando en sucesivas revisiones.

Para poder medir el impacto de las intervenciones, es fundamental haber establecido en la fase de diagnóstico una línea base cualitativa y cuantitativa, que es el punto de partida en el proceso de seguimiento.

Es necesario establecer indicadores que puedan medir el impacto en el territorio en relación a las metas y objetivos de los diferentes niveles de gobierno.

Esta evaluación permite advertir la magnitud del impacto de determinado proyecto. Estos indicadores retroalimentan la fase de diagnóstico de análisis posteriores y permiten ajustar la evolución de los planes.

La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible

La Argentina, en el marco de la Reunión de Hábitat III, asumió la responsabilidad de tener presente la Agenda 2030 para su planificación territorial.

La Agenda 2030 es un plan de acción en favor de las personas, el planeta y la prosperidad. Este plan será implementado por todos los países y partes interesadas mediante una alianza de colaboración. Los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible y las 169 metas, que están integradas y son indivisibles, demuestran la magnitud y ambición de este nuevo programa universal. Los objetivos y metas equilibran las tres dimensiones del desarrollo sostenible: económica, social y ambiental.

Los nuevos objetivos y metas entraron en vigencia el 1 de enero 2016 y guiarán las decisiones que tomaremos los siguientes quince años. Todos los países trabajarán para implementar la Agenda a niveles regionales y globales, teniendo en cuenta las diferentes realidades, capacidades y niveles de desarrollo nacionales, incluidas las políticas y prioridades de cada país.

Los gobiernos también reconocen la importancia de las dimensiones regionales y subregionales, la integración económica regional y la interconectividad en el desarrollo sostenible. Los marcos regionales y subregionales pueden facilitar la traducción efectiva de las políticas de desarrollo sostenible en medidas concretas a nivel nacional. Es por esto que debemos tener la mirada puesta en esto y tratar de encauzar esfuerzos con vistas a concretar los objetivos de la AGENDA.

ONU-Hábitat ha desarrollado una posición única de apoyo al desarrollo sostenible y a la planificación y construcción de un mejor futuro urbano para las nuevas generaciones. El proceso clave apoya el desarrollo económico y social, además de la reducción de la pobreza y la desigualdad.

Las prioridades de la Nueva Agenda Urbana de ONU-Hábitat, se concentran en siete áreas:

- Planificación Urbana y Diseño.
- Servicios básicos urbanos.
- Economía Urbana.
- Vivienda y mejoramiento de asentamientos.
- Investigación Urbana y Desarrollo.
- Reducción de riesgos y rehabilitación de áreas urbanas con bajos indicadores.
- Legislación Urbana, Suelo y Gobernanza.

Objetivo 11

Conseguir que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos



Las ciudades son hervideros de ideas, comercio, cultura, ciencia, productividad, desarrollo social y mucho más. En el mejor de los casos, las ciudades han permitido a las personas progresar social y económicamente.

Ahora bien, son muchos los problemas que existen para mantener ciudades de manera que se sigan creando empleos y prosperidad sin ejercer presión sobre la tierra y los recursos. Los problemas que enfrentan las ciudades se pueden vencer de manera que les permita seguir prosperando y creciendo, y al mismo tiempo aprovechar mejor los recursos y reducir la contaminación y la pobreza.

Metas

Objetivos de Desarrollo Sostenible



Fuente:
<http://www.latinamerica.undp.org/content/rblac/es/home/post-2015/sdg-overview/goal-11.html>

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible

- | | | | |
|-----|--|---|-----|
| 01. | Poner fin a la pobreza en todas sus formas en todo el mundo. | Reducir la desigualdad en y entre los países. | 10. |
| 02. | Poner fin al hambre, lograr la seguridad alimentaria y la mejora de la nutrición y promover la agricultura sostenible. | Conseguir que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. | 11. |
| 03. | Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades. | Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles. | 12. |
| 04. | Garantizar una educación inclusiva, equitativa y de calidad y promover oportunidades de aprendizaje durante toda la vida para todos. | Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos. | 13. |
| 05. | Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y niñas. | Conservar y utilizar en forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible. | 14. |
| 06. | Garantizar la disponibilidad de agua y su gestión sostenible y el saneamiento para todos. | Proteger, restablecer y promover el uso sostenible de los ecosistemas terrestres, efectuar una ordenación sostenible de los bosques, luchar contra la desertificación, detener y revertir la degradación de las tierras y poner freno a la pérdida de diversidad biológica. | 15. |
| 07. | Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos. | Promover sociedades pacíficas e inclusivas para el desarrollo sostenible, facilitar el acceso a la justicia para todos y crear instituciones eficaces, responsables e inclusivas a todos los niveles. | 16. |
| 08. | Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos. | Fortalecer los medios de ejecución y revitalizar la alianza mundial para el desarrollo sostenible. | 17. |
| 09. | Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación. | | |



Primera Parte

FASE DE DIAGNÓSTICO

CAPÍTULO I

Antecedentes

Planes existentes

Hay que considerar todos los estudios y planes previos que sirven como antecedentes al presente plan. Partir de la base de los trabajos acumulados es una política de Estado. Es de suma importancia tomar conocimiento de lo planteado en casos anteriores para la toma de decisiones futuras.

Plan Estratégico Territorial Argentina 2016

Objetivo del plan

Cumplir los lineamientos planteados en la política de cada estado donde uno logre:

- Desarrollar su identidad territorial y cultural, y su sentido de pertenencia al territorio nacional; alcanzar el progreso económico y la concreción de los proyectos.
- Alcanzar la sustentabilidad ambiental de su territorio para garantizar la disponibilidad actual y futura de los recursos del mismo.
- Participar plenamente en la gestión democrática del territorio en todas sus escalas.
- Acceder a los bienes y servicios esenciales, posibilitando el desarrollo personal y colectivo y una elevada calidad de vida.

Síntesis del Modelo Actual del Territorio

El Modelo Actual del Territorio Nacional, caracteriza la interrelación existente entre el medio biofísico y el medio socio-económico (población y actividades productivas) que tienen lugar en las distintas regiones del país, representando al mismo tiempo la dinámica de flujos de bienes y servicios que las vincula.

Así, el territorio nacional quedó dividido en 25 subregiones que se agrupan en tres grandes categorías:

Categoría A

Núcleos dinamizadores del territorio, corresponden a regiones relativamente pequeñas en términos de superficie, altamente pobladas, y urbanizadas, con alto desarrollo socio-productivo y del medio construido, donde confluyen los principales flujos de cargas y pasajeros (contienen a la mayoría de las regiones metropolitanas del país y el porcentaje mayor de la población urbana).

Categoría B

Territorios de media o alta urbanización, con sistemas urbanos integrados y de media a alta consolidación socio-productiva y del medio construido.

Categoría C

Territorios con bajo nivel de urbanización y sistemas urbanos con baja integración, y baja consolidación socio-productiva y del medio construido.

Este mapa síntesis no hace más que confirmar las limitaciones del soporte físico nacional, con áreas más desarrolladas e integradas e inmensos territorios con baja ocupación e integración, en el que predominan las relaciones interregionales unidireccionadas hacia el principal centro de consumo nacional y que retroalimentan el desigual desarrollo socio productivo del país.

El Modelo Deseado comprende las siguientes líneas de acción integradoras:

- A-** Áreas de Intervención: a cualificar, a desarrollar y a potenciar.
- B-** Corredores de conectividad que articulan el territorio.
- C-** Sistema Policéntrico de Núcleos Urbanos.

A. ÁREAS DE INTERVENCIÓN

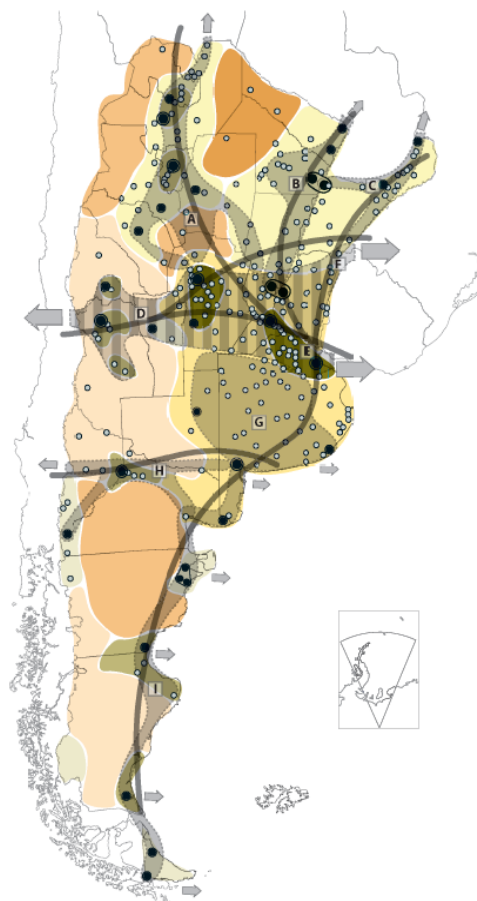
Se clasifica el territorio nacional según tres categorías –a cualificar, a desarrollar y a potenciar– las cuales se distinguen por el tipo de acciones que se necesita promover en cada una.

B. CORREDORES DE CONECTIVIDAD

El patrón espacial de la red de los corredores de conectividad en la Argentina presenta como característica más relevante la existencia de unas pocas áreas en las que se concentran los flujos de cargas y pasajeros y el aislamiento de una gran parte del territorio nacional.

Se propone como estrategia de intervención reforzar las dotaciones existentes, descongestionando los tramos más solicitados y articular áreas del territorio nacional hoy desconectadas del sistema principal. El esquema propuesto plantea ejes de conectividad necesarios para articular territorios aislados y

paralelamente intervenciones específicas sobre los corredores con mayor intensidad de ocupación que apunten a mejorar su eficiencia.



Categorías de Dinámica y Organización Territorial

Categoría A

A 1

A 2

A 3

Categoría B

B 1

B 2

Categoría C

C 1

C 2

C 3

X Tejido conectivo
Corredores

● Núcleos estructurantes

○ Ciudad mayor o igual a
10.000 habitantes

C. SISTEMA POLICÉNTRICO DE NÚCLEOS URBANOS

Supone comprender al territorio ya no en términos de áreas y corredores sino como la combinación de ambas dimensiones de análisis: como sistema de asentamientos humanos.

La premisa es que todos los habitantes del país deben tener adecuada accesibilidad a los recursos que históricamente se han concentrado en las grandes ciudades y capitales provinciales fortaleciendo a las ciudades intermedias que articulan el sistema nacional y que en las últimas décadas muestran una alentadora tendencia de crecimiento.

Plan Nacional para la Reducción de Riesgos de Desastres

Objetivo del Plan

Definir los lineamientos de políticas y los principios básicos que deben desarrollar las instituciones de los sectores público, privado y organizaciones sociales, para la ejecución de programas y acciones tendientes a reducir los riesgos existentes, garantizar mejores condiciones de seguridad de la población y proteger el patrimonio económico, social, ambiental y cultural.

Plan Estratégico Territorial de la Provincia de Entre Ríos 2010

Modelo Territorial Actual - Avance 2010

Se trata de una serie de definiciones preliminares expresadas a partir de la formulación de diagnósticos en un modelo deseado que lleva a la definición de estrategias de acción común en el territorio y conforman el sentido instrumental del mismo para la construcción del futuro

provincial en la certeza de que la cooperación es hoy imprescindible para la coordinación de esfuerzos y la construcción compartida de visiones de futuro y prácticas concretas.

La regionalización del territorio, es un primer paso a este sentido y cuyos bordes de integración determina, a partir de múltiples consideraciones, una posible operatividad más profunda y acertada, que conllevará, necesariamente, hacia una nueva institucionalidad, para las Políticas públicas de gestión estratégica.

Se ha trabajado en cuatro ejes temáticos para el diagnóstico provincial y regional. A la vez estos ejes sirven de estructura para el desarrollo de las líneas estratégicas, las cuales deben apuntar a resolver las cuestiones estructurales.

- Desarrollo Humano
- Perfil Productivo
- Infraestructura como soporte para el Desarrollo
- Ocupación y Gestión del Territorio

Macro-regionalización: Región Centro

Entre Ríos participa de objetivos estratégicos comunes con lo que se ha dado en llamar la “Región Centro”, con las provincias de Santa Fe y Córdoba.

Micro-Regionalización

La provincia de Entre Ríos reconoce la conformación de cinco regiones operativas a saber:

- Región de Las Cuchillas (norte)
- Región del Paraná
- Región del Gualeguay (centro)
- Región del Uruguay
- Región del Delta

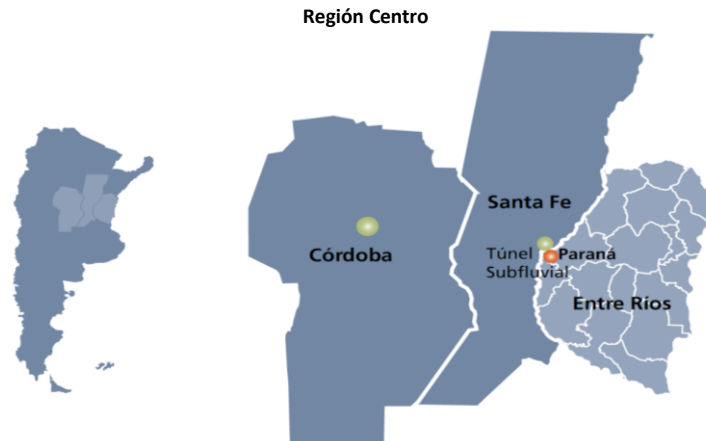
Líneas Estratégicas

Estas líneas estratégicas se constituyen en caminos que se recorrerán para hacer realidad la visión planteada.

- **Línea I:** desarrollo económico diversificado y con agregado de valor: generación de cadenas productivas que agreguen valor a la producción con reconversión y diversificación.
- **Línea II:** desarrollo territorial sustentable: reposicionamiento territorial sustentable en el

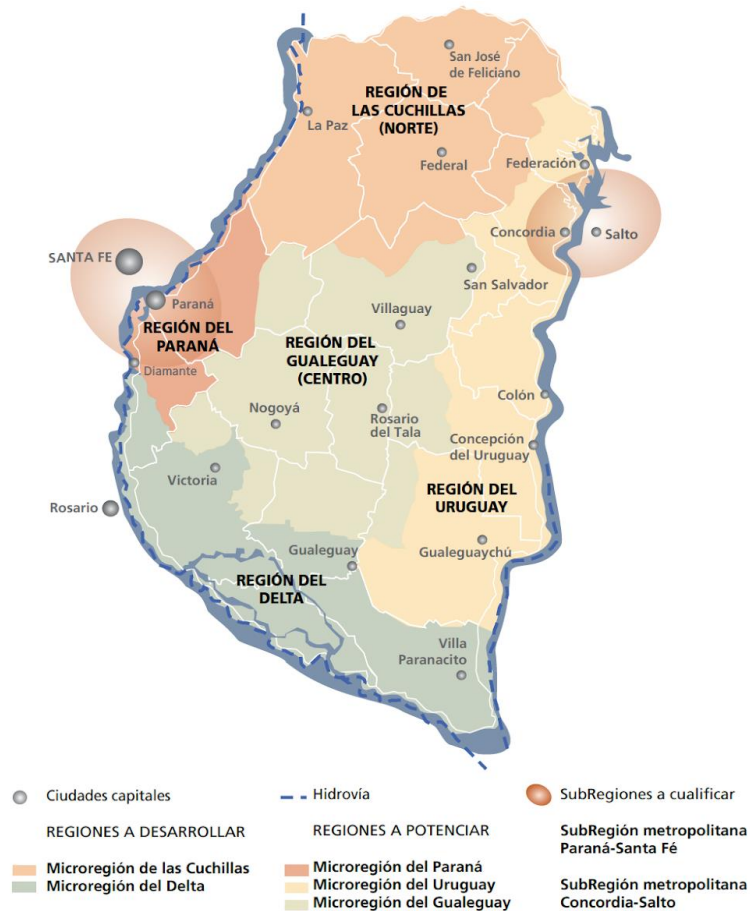
contexto macro regional y desarrollo local en el contexto interno.

- **Línea III:** desarrollo de los valores culturales: generación de capital social en un marco de inclusión y cohesión de la sociedad entrerriana y en referencia a sus valores culturales.



Fuente: Plan Estratégico territorial para la Provincia de Entre Ríos 2010.

Regiones Operativas – Provincia de Entre Ríos



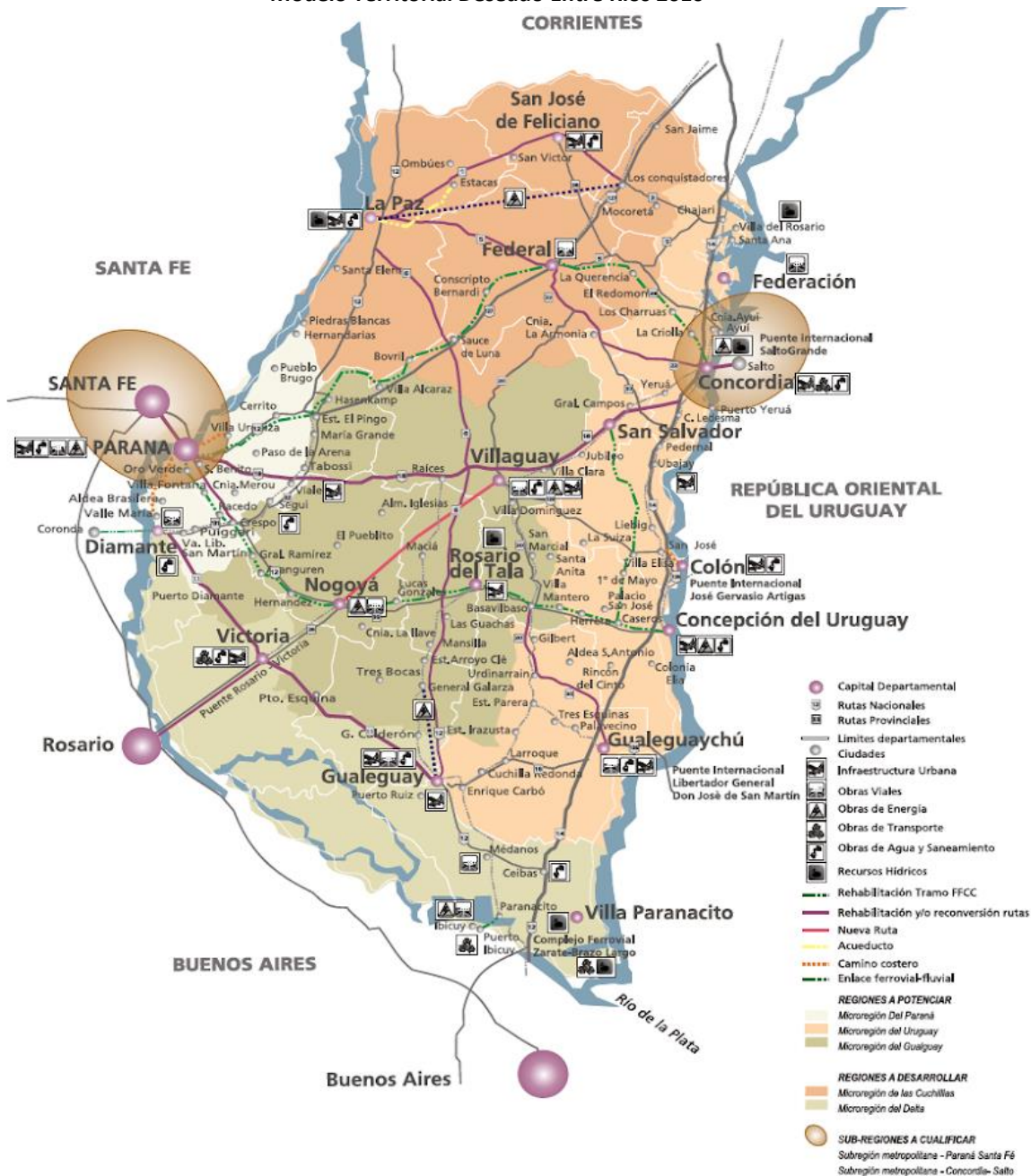
Fuente: Plan Estratégico territorial para la Provincia de Entre Ríos 2010.

Modelo Territorial Deseado Dentro del Marco del PET, se han evaluado un total de 88 proyectos con distintas metodologías como la matriz cruzada y de ponderación según criterios establecidos con anterioridad. Estos proyectos están dispersos en todo el territorio y conforman una cartera de proyectos.

Dentro del contexto provincial, se desarrollan además otros planes estratégicos que, con el PET

como base y referencia, conforman un entramado de pensamiento y reflexión sobre los diferentes sectores económicos y de desarrollo que generan crecimiento y sustentabilidad. Entre ellos, el Plan Quinquenal de Desarrollo Sustentable de la Provincia de Entre Ríos 2011-2015, y el Plan Estratégico de Desarrollo Turístico Sustentable Entre Ríos Turismo 2020.

Modelo Territorial Deseado Entre Ríos 2010



Fuente: Plan Estratégico territorial para la Provincia de Entre Ríos 2010.

Plan Quinquenal de Desarrollo Sustentable de la Provincia de Entre Ríos 2011 – 2015

El Plan Quinquenal se constituye en el instrumento de gestión del Plan Estratégico Territorial de Entre Ríos para los próximos cinco años. Orientando la acción del gobierno y dando un marco de previsibilidad, credibilidad, racionalidad y transparencia a la gestión del gobierno. Los módulos temáticos definidos son:

- Infraestructura, Servicios y Ambiente
- Desarrollo Humano y Social
- Salud
- Educación y Cultura
- Producción y Turismo
- Seguridad
- Gobierno y Aspectos Institucionales
- Economía, Hacienda y Finanzas Públicas

La estructura de ocho módulos básicos adoptada supone un ordenamiento metodológico. Cada componente de los distintos módulos (planes estratégicos - programas operativos) se articula e interactúa integralmente en forma horizontal de tal manera que un programa cuyo eje sea el desarrollo humano podrá abordar aspectos

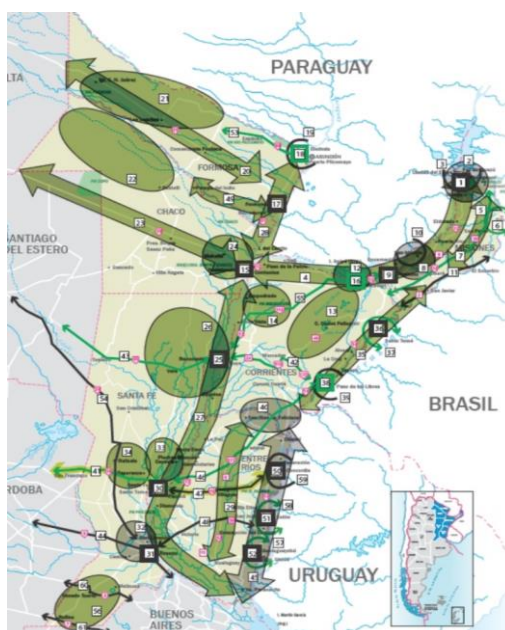
productivos, infraestructurales, territoriales, económicos o institucionales.

Plan Estratégico de Desarrollo Turístico Sustentable Entre Ríos Turismo 2020

La provincia de Entre Ríos sancionó en el año 2.009 la Ley N° 9946 “Régimen de Promoción del Desarrollo Turístico Sustentable”, cuyo texto determina el marco de actuación en el que se desenvuelve la actividad turística provincial. A partir de esto la legislatura de Entre Ríos sancionó la propuesta normativa que formalizó el proceso de ordenamiento del Turismo, y así comenzar a planificar las nuevas líneas y programas estratégicos y continuar con el proceso de desarrollo de la actividad.

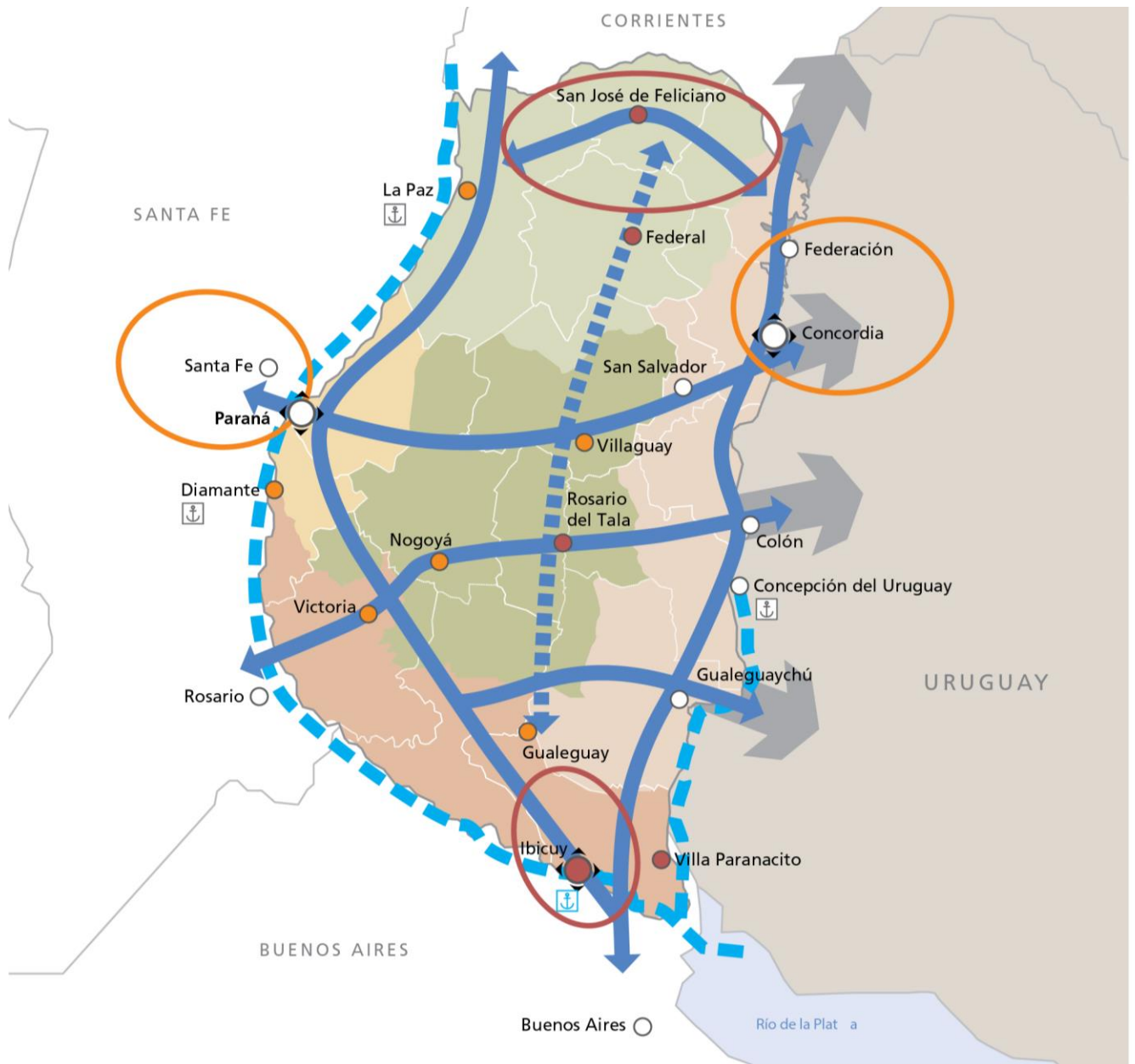
Los equipos técnicos de las provincias que integran la Región Litoral (Entre Ríos, Santa Fe, Chaco, Formosa, Corrientes y Misiones) trabajaron de manera articulada, priorizando estratégicamente determinados espacios turísticos que permitirán la consolidación de la Región.

Región Centro



Fuente: Plan Estratégico de desarrollo turístico sustentable, Entre Ríos Turismo 2020.

Modelo Deseado Provincial



REFERENCIAS

	Nodo multimodal		Microrregión del Gualeguay
	Nodo multimodal a desarrollar	Regiones a desarrollar	
	Centro urbano		Microrregión de las Cuchillas
	Ciudad a desarrollar		Microrregión del Delta
	Ciudad a potenciar		Subregiones a potenciar
	Ejes de conectividad territorial		Subregión metropolitana - Paraná-Santa Fe
	Eje de integración del Gualeguay		Subregión metropolitana - Concordia-Salto
	Hidro vía Paraná-Paraguay		Subregiones a desarrollar
Regiones a potenciar			Reactivación de puertos
	Microrregión del Paraná		Resignificación Puerto Ibicuy
	Microrregión del Uruguay		

Planes existentes de la localidad

Basavilbaso no cuenta con un plan estratégico territorial, sin embargo, el gobierno municipal tiene como objetivo arribar a un plan de ordenamiento urbano – ambiental y existen acciones concretas a partir de programas nacionales y provinciales.

En el marco del Programa Hábitat de la Secretaría de Hábitat del Ministerio del Interior de Nación se realizaron trabajos de infraestructura básica y fortalecimiento comunitario a fin de mejorar la calidad de vida de los vecinos de barrio Tolkachier y alrededores. En las tareas planteadas se encuentra la construcción de la obra NIDO, cordón cuneta, enripiado, veredas, iluminación y obras complementarias del sector.

El municipio mediante un programa de la Secretaría de Infraestructura Urbana del Ministerio del Interior de la Nación lleva a cabo el Proyecto de Centralidad Urbana” que comprende un anfiteatro, skatepark, senda peatonal y luminarias en la zona céntrica de la ciudad, más precisamente en un sector del predio ferroviario.

Núcleo y Desarrollo de Oportunidades - Plan Hábitat



FUENTE: Municipalidad de Basavilbaso

Territorio

Escala Nacional

Sistema Jurídico-Administrativo

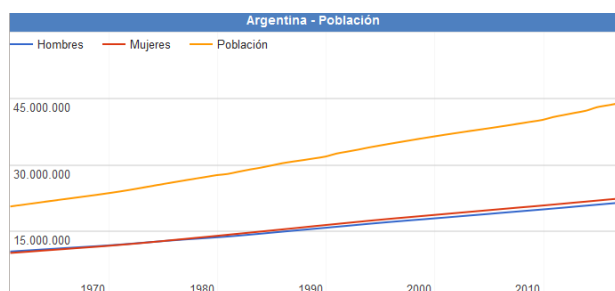
Población

Según datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda del año 2010 la población de la República Argentina asciende a 40.117.096 habitantes, con una densidad media de 14,4 hab/km² sin considerar la superficie de la Antártida Argentina e Islas del Atlántico Sur. Argentina, que es uno de los países más grandes del mundo, tiene una densidad de población muy baja, está en el puesto 23 en el ranking de densidad mundial, con 16 habitantes por Km².

El anterior Censo del año 2001 arrojó un total de 36.260.130 habitantes, por lo que el incremento de población al 2010 fue de 3.856.966 habitantes con una tasa de variación intercensal 2001-2010 del 10,6%, menor a la registrada entre los censos de 1991 y 2001 del 11,2%.

Argentina cerró 2016 con una población de 43.847.430 personas, lo que supone un incremento de 429.665 habitantes, 216.947 mujeres y 212.718 hombres, respecto a 2015, en el que la población fue de 43.417.765 personas.

Según los últimos datos publicados por la ONU, el 4,81% de la población son inmigrantes ocupando el puesto 82º en porcentaje de inmigración.



Fuente:
www.datosmacro.com/demografia/poblacion/argentina

Desarrollo Humano

Argentina posee un Índice de Desarrollo Humano de 0,827 (año 2016); posicionándose en el puesto 45, formando parte del grupo de países de desarrollo humano muy alto. Su Índice de Desarrollo Humano ajustado por la desigualdad es de 0,698; con un coeficiente de Gini de 42,7, le hace retroceder ocho posiciones en el IDH.

Su Índice de Desigualdad de Género la ubica en el 75º lugar. En educación, tiene una inversión del 5,1% del PBI. Según el Banco Mundial, su PIB nominal es el 21º del mundo (año 2015).

Su capacidad tecnológica y científica le ha permitido producir y diseñar satélites y construir reactores nucleares. En las últimas décadas, ha brindado una creciente cooperación nuclear a países de América Latina, el Magreb, el Golfo Pérsico, el sudeste asiático y Oceanía, a partir de las capacidades desarrolladas por la Comisión Nacional de Energía Atómica (CNEA) y por la empresa estatal INVAP.

Provincia de Entre Ríos

El índice elaborado por la Organización de las Naciones Unidas establece un valor que va del 0 al 1. La Ciudad Autónoma de Buenos Aires ocupa el primer lugar de la lista con un valor de 0,792, seguidas por Chubut, Mendoza, San Luis, Neuquén y Santa Cruz, mientras que Entre Ríos se encuentra séptima, con un valor de 0,565.

De acuerdo al análisis realizado por la ONU, Entre Ríos se encuentra por encima de las provincias que comparten la Región Centro, Santa Fe (0,553) y Córdoba (0,541), e incluso por encima de la provincia de Buenos Aires, que posee un índice de 0,556 y abarca los tres ejes de la Agenda 2030 de la ONU, que articula aspectos más amplios en función del desarrollo sostenible. Además, se propuso conformar una primera aproximación a la situación de cada distrito de acuerdo al crecimiento económico, la inclusión social y la sostenibilidad ambiental.

Teniendo en cuenta el análisis de los especialistas, y a diferencia de lo que pasó en otros distritos, en Entre Ríos el gobierno provincial sostuvo a partir de 2016 políticas públicas de acceso a bienes y servicios básicos, tales como salud, educación en todos sus niveles, y cultura, así como también dio continuidad y empezó nuevas obras públicas, lo que está considerado como vectores para el desarrollo económico y social. Todo ello motorizó el alza de los valores con los que se mide este nuevo índice.

Otro dato, ya de tipo estructural, que influyó en el análisis del caso entrerriano, está dado por el carácter federal de la distribución de la población al interior de la provincia. La existencia de numerosos centros urbanos de relativa importancia, con presencia de instituciones educativas terciarias e incluso universitarias, es también una de las fortalezas que cimientan la posibilidad de desarrollo sostenible entrerriano.

Además, movido por el fuerte compromiso de la sociedad, Entre Ríos se ha mantenido a la vanguardia en políticas que tienden a preservar el ambiente. Este ítem se ha visto fortalecido recientemente por la sanción de la Ley Antifracking que promovió el gobernador Gustavo Bordet, y se encuentra presente de manera transversal dentro de las políticas públicas entrerrianas.

Asimismo, en su informe, la ONU destaca el nivel de educación y calificación del trabajo entrerriano, mientras que los niveles de pobreza no son significativamente altos (Provincia de Entre Ríos, 2018).

Provincia de ENTRE RÍOS

Sistema Jurídico-Administrativo

La provincia de Entre Ríos al igual que sus pares, posee autonomía respecto al gobierno nacional exceptuando aquellos temas de naturaleza federal.

La República Argentina es un estado Federal constituido por 23 Provincias y una Ciudad

Autónoma. Cada Provincia tiene competencias legislativas en los términos establecidos en sus respectivas Constituciones en las que de forma expresa manifiestan su adhesión a la República.

Esto está reconocido por el artículo 121 de la Constitución de la Nación Argentina conservando todo el poder no delegado por esta Constitución al gobierno federal, y el que expresamente se haya reservado por actos especiales al tiempo de su incorporación.

La constitución provincial vigente (Provincia de Entre Ríos, 2018) es la correspondiente al año 2008. El último proceso de Reforma Constitucional para lo cual se creó la Convención Constituyente mediante la Ley N° 9768.

En ella se establece la existencia de tres poderes: el poder ejecutivo, el poder legislativo y el poder judicial.

La provincia está organizada en 17 jurisdicciones denominadas departamentos, cada uno con su respectiva ciudad cabecera y una capital provincial, Paraná, la que alguna vez fue también sede del gobierno nacional en tiempos de la Confederación Argentina, entre 1853 y 1861 y donde hoy residen los tres poderes del Estado entrerriano.

Los departamentos entrerrianos no son divisiones administrativas organizadas ya que no tienen ningún órgano de gobierno, su propósito es servir a la descentralización de la administración provincial. Existen jefaturas departamentales de la Policía de Entre Ríos, direcciones departamentales de escuelas y de otros órganos descentralizados. También sirven como distrito electoral para el Senado provincial, eligiéndose un senador por cada departamento.

Las comunidades cuya población estable legalmente determinada no alcance el mínimo previsto para ser municipios constituyen comunas (ARTÍCULO 232 Constitución de la Provincia). El gobierno de los centros rurales de población, en lo que se refiere a los intereses comunales, está a cargo de una Junta de Gobierno (Ley 755 de Juntas de Gobierno). Actualmente la cantidad de Juntas de Gobierno asciende a 194.

La provincia utiliza el sistema de ejidos no colindantes para sus municipios, por lo que existen territorios no organizados en los intersticios entre municipios y juntas de gobierno, los habitantes de los cuales quedan privados de los servicios prestados por los gobiernos locales.



Bandera y Escudo de la Prov. de Entre Ríos. Fuente:
www.entrerios.gov.ar

Superficie y Ubicación

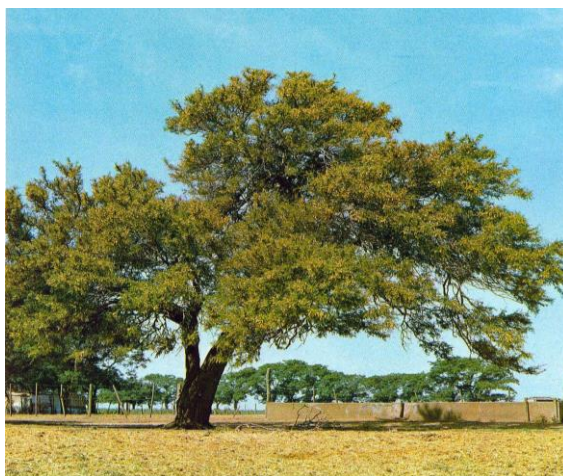
Provincia de Entre Ríos

Ubicación en la República Argentina



Entre Ríos es una de las 23 provincias que, junto al distrito federal, componen la República Argentina. Situada en la región centroeste de la República Argentina, al sur del Continente Americano. Limita al norte con la Provincia de Corrientes, al este con la República Oriental del Uruguay, al sur con la Provincia de Buenos Aires y al oeste con la Provincia de Santa Fe.

Geográficamente forma parte de la Mesopotamia Argentina e integra políticamente junto con las Provincias de Córdoba y Santa Fe, la Región Centro. De especial relevancia para el MERCOSUR, Entre Ríos cobra importancia por su posición geográfica estratégica que comprende un paso obligado en el eje nortesur de la República Argentina con Brasil y el eje este oeste comprendido por el Corredor Bioceánico que une Uruguay y Chile.



Fuente: www.turismoentrerios.com/provincia/flora.htm

Con 78.781 km² de extensión, ocupa el 2,83 % del total de la superficie del país, siendo la séptima provincia menos extensa del país y con 15,77 hab/km², la sexta más densamente poblada.

Relieve y Ecosistemas

Flora:

El Palmar de Colón

Es un fugio de flora y fauna desplegado por un territorio de 8500 hectáreas en el centro este del

territorio entrerriano, el Parque Nacional. El Palmar preserva como formación emblemática el palmar de Yatay, a manera de bosque abierto, es una especie autóctona que llega a vivir entre 200 y 400 años, que suele engalanar los cielos con sus flores amarillas, y que ofrece un delicioso fruto dulce, utilizado especialmente para la elaboración de licores. El mismo se presenta a manera de un bosque abierto.

Junto a la palmera Yatay crecen arbustos como la chilca y hierbas de floración notable como margaritas y verbenas.

Los Montes

Son formaciones vegetales que presentan como característica común ser muy tupidos, lo que dificulta el paso del hombre montado a caballo o a bordo de un automóvil. Hay montes en el centro y en el noroeste de la provincia. Las especies que los forman son el ñandubay, el algarrobo, el espinillo, el chañar, el tala, el molle, el lapacho y el timbó.

El Monte Blanco

Otra clase de monte está ubicado en el Delta del Paraná. Sus árboles son de madera blanda y pulposa, de hojas grandes. Algunas de las especies arbóreas que se encuentran en esa zona son el sauce criollo, el Colorado o de la Costa; el Álamo Criollo, el Carolina y de Canadá, los Ceibos, Curupíes, Timbúes, Canelones, Laureles y Falsos Alisos.

Plantas acuáticas y forrajeras

Una rica flora acuática puebla los ríos y lagunas: el irupé, el repollito de agua, camalotes y achiras. Y más al sur, donde las tierras son aptas para la cría de ganado, se extiende un espeso manto herbáceo sin formaciones arbóreas.

Fauna:

La fauna de Entre Ríos se encuentra protegida naturalmente de la depredación por los ríos que

rodean a la provincia, así como también por límites establecidos a la caza y pesca de las especies.

Aves

Las aves abundan en la provincia, sobre todo en las áreas lacustres. Las zancudas cigüeñas, el tutuyú coral, la garza mora, las bandurrias, cuervillos y espátulas viven en ríos, arroyos y lagunas, junto con algunas palmípedas. Patos, viguaes y cisnes. Los pájaros más comunes son el pirincho, el urutaú, cardenales, martín pescador, bigua y el carpintero.

Reptiles

En la provincia se encuentran saurios de diversos tamaños, como yacarés, iguanas y lagartijas. Entre los ofidios existen ejemplares de serpientes de coral, boa, cascabel y la mortífera yararará.

Mamíferos

Compartiendo el territorio hay también carpinchos, hurones, zorros del monte, guazunchos, lauchas o ratones de campo, mulitas, peludos, comadrejas.

Peces

La fauna ictícola entrerriana está compuesta por más de 200 especies, entre las que se destacan diversas clases de peces: armado, surubí, patí, dorado, sardina, sábalo, manduví, anamengüí, boga, pacú y dientudo.



<http://www.turismoentrerios.com/provincia/fauna.htm>



<http://www.turismoentrerios.com/provincia/fauna.htm>

Áreas naturales protegidas

Existen en la provincia más de 40 áreas naturales protegidas, incluyendo dos parques nacionales, un sitio Ramsar y 2 reservas ícticas intangibles.

Parque nacional El Palmar: Ubicado en el departamento Colón, 8200 ha. Creado el 23 de enero de 1966

- Parque nacional Predelta: Ubicado en el departamento Diamante, 2458 ha. Creado el 13 de enero de 1992)
- Sitio Ramsar Palmar Yatay, ubicado en los departamentos Colón y San Salvador. 21450 ha. Declarado el 5 de junio de 2011.

Geografía

Junto a Misiones y Corrientes, Entre Ríos integra la Mesopotamia argentina, por encontrarse limitada al este y el oeste, respectivamente, por los grandes ríos Uruguay y Paraná.

El relieve entrerriano ocupa una extensión del extremo oriental de la llanura pampeana, presenta un paisaje de llanura sedimentaria originado en la erosión, levemente ondulada, de alturas no superiores a los 100 metros con una pendiente que paulatinamente sube hacia el oeste y el norte.

Estas alturas, mal llamadas cuchillas, son en realidad lomadas que constituyen una prolongación del relieve de Corrientes y que al ingresar a la provincia se divide en dos brazos: el occidental o de Montiel, de dirección sudoeste y que llega hasta las cercanías del arroyo Hernandarias y el brazo oriental o Grande, que desde el sudeste llega hasta el sur del departamento Uruguay. Estas lomadas

determinan la divisoria de aguas: las pendientes hacia el río Paraná y hacia los ríos Uruguay y Gualeguay.

Además de estas lomadas, existen tres prolongaciones de dirección Norte - Sur, entre los arroyos Nogoyá y Clé; otro, entre éste y el río Gualeguay y, por último, otro, entre el río Gualeguay y el Gualeguaychú.

En la zona de Diamante, Victoria y Gualeguay, las lomadas dan al paisaje un aspecto de toboganes gigantes. La base de la llanura sedimentaria es de origen precámbrico. Se caracteriza por una marcada heterogeneidad en su topografía, suelos y vegetación. El mismo se encuentra conformado por:

- 77% de tierra firme: aproximadamente 6.066.137 has.
- 20% de islas, delta, pre-delta y anegadizos: alrededor de 1.575.620 has.
- 3% agua, ríos Paraná, Uruguay y otros: cerca de 236.343 has.

Entre Ríos posee 5 tipos de suelos: molisoles, vertisoles, alfisoles, entisoles, inceptisoles, mezcla de entisoles e inceptisoles.

Recursos Hídricos

Desde su propio nombre, la provincia denota la fuerte presencia de cauces hídricos que han determinado su demarcación geográfica e influido en su economía. Los dos principales, el Paraná y el Uruguay, aglutinan a las grandes localidades en sus márgenes.

Estos dos ríos forman subsistemas o pendientes dentro de la provincia a los cuales se han sumado otros dos, el Gualeguay y el Guayquiraró. Límites están dados por ríos o arroyos:

- Al oeste y sur, el río Paraná
- Al norte el Guayquiraró, el Mocoretá y los arroyos Basualdo y Tunas.
- Al este, el río Uruguay. Desde el límite con Corrientes hasta pocos kilómetros al norte de Concordia se encuentra el embalse de Salto Grande.

Hacia el sur se halla el Delta del Paraná con terrenos bajos y formación de islas.

En total la provincia cuenta con 41.790 km de ríos y arroyos. Además de 7736 cursos de agua interiores.

Sismicidad

El 22 de octubre de 1948 se produjo un sismo entrerriano con epicentro a 90 km al sudeste de Chajarí, que tuvo fuerte repercusión en la región debido al absoluto desconocimiento de la posibilidad de existencia de estas catástrofes naturales en esta provincia.

La provincia responde a las subfallas «del río Paraná», y «del río de la Plata», y a la falla de «Punta del Este», con sismicidad baja. Sus últimas expresiones se produjeron además del de 1948, el 5 de junio de 1888 (129 años), a las 3.20 UTC-3, con una magnitud aproximadamente de 5,0 en la escala de Richter (terremoto del Río de la Plata de 1888).

Clima

Por su situación geográfica en Entre Ríos la temperatura disminuye de norte a sur. Dado esto podemos encontrar dos regiones climáticas: una subtropical sin estación seca y otra cálida.

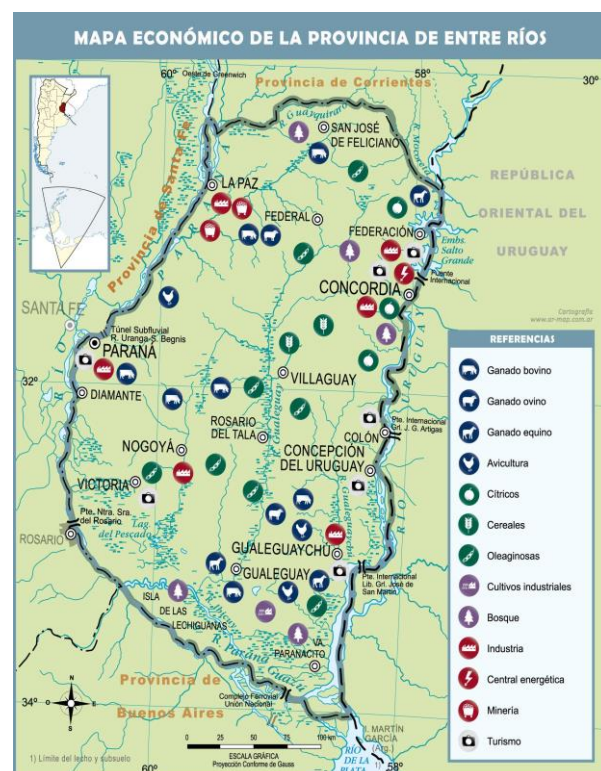
La primera afecta a los departamentos de Federación, Feliciano, Federal y norte de La Paz. Los inviernos son suaves y los veranos con temperaturas promedio superiores a los 26°C. La temperatura media anual es de 20°C. Las precipitaciones superan los 1.000 mm. anuales y predominan los vientos norte, este y noreste.

La segunda región climática, que corresponde al resto del territorio, presenta inviernos cuya temperatura media oscila entre los 7° C y 10° C., y en verano, entre los 19°C y 23°C. La amplitud media varía entre los 10°C y 16°C. En esta zona se encuentran presentes vientos del sur, sureste, noreste y pampero. Las precipitaciones, en promedio, son inferiores a los 1.000 mm anuales.

Economía

La actividad económica de la provincia se sustenta principalmente en la agricultura, la ganadería y el turismo y en menor medida en la minería y la industria.

- Actividad agrícola: de arroz, soja, trigo, maíz, cítricos, arándanos, nueces de pecán y la forestación de eucaliptus. Es la primera productora nacional de mandarinas, naranjas, arroz y nueces de pecán, la segunda de pomelos y la cuarta en soja, arroz y sorgo granífero.
- Del cultivo de trigo, maíz y lino se ha evolucionado hacia una actividad muy diversificada, que responde a las demandas de los estímulos generados por las necesidades de los mercados nacional y mundial.
- Actividad ganadera: hay un claro predominio del sector vacuno y avícola. En menor escala está la producción de ovinos. La actividad ganadera obtuvo un impulso cuando la provincia fue declarada libre de aftosa.
- Actividad industrial: tiene un fuerte vínculo con el sector agropecuario, destacándose la elaboración de alimentos y bebidas, molinos harineros, molinos arroceros. También existen



Mapa económico de la Prov. de Entre Ríos. Fuente: mapoteca.educ.ar

industrias relacionadas con la madera, los productos químicos, la metalurgia y las maquinarias.

- **Actividad Turística:** Entre Ríos actualmente tiene como uno de sus ejes de desarrollo a la actividad turística, es el cuarto destino más visitado a nivel nacional. Sus principales atractivos turísticos son los complejos termales, el turismo rural, la pesca deportiva, el turismo aventura y los carnavales.

Entre Ríos es origen de aproximadamente del 2,3 % de las exportaciones totales de la Argentina. Sus principales mercados destino son China (14 %), Brasil (12 %) y Chile (8 %).

Las principales fuentes energéticas de la provincia son la electricidad y el gas. La producción eléctrica se origina en la Represa Salto Grande. Dicha represa fue el primer complejo hidroeléctrico binacional de Latinoamérica, y provee de electricidad tanto a la Argentina como al Uruguay. El suministro gasífero se debe a la conexión con el Gasoducto Subfluvial que cruza el río Paraná y continúa con el Gasoducto Troncal Entrerriano, una obra a cargo de la empresa Gas del Norte S.A.

Microrregiones

La Constitución de Entre Ríos en su artículo 75 fomenta el asociativismo dentro de su territorio.

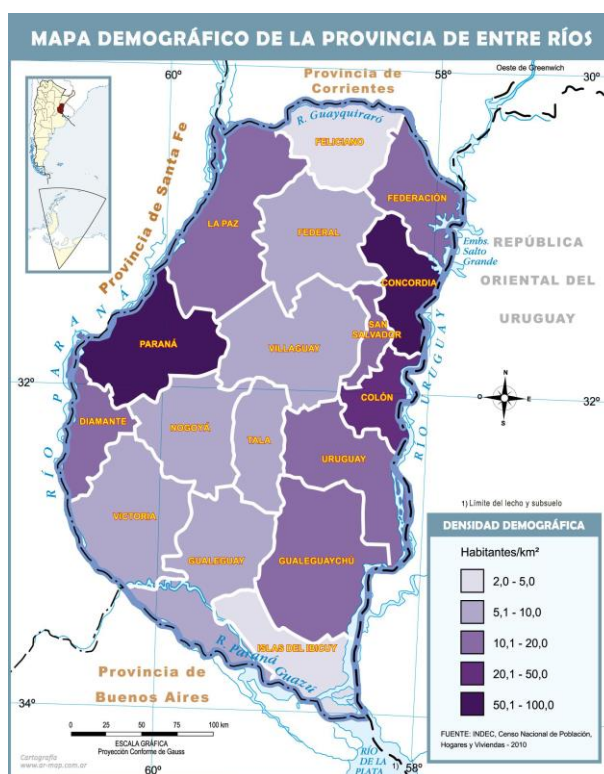
“Fomentará la creación de regiones o microrregiones dentro de su territorio, atendiendo características de comunidad de intereses, afinidades poblacionales y geográficas, para posibilitar un desarrollo económico y social sustentable.”

Actualmente existen diversas microrregiones productivas y turísticas que cuentan con estatutos y autoridades comunes. Dentro de las principales se puede nombrar a la microrregión tierra de palmares, Crespo y sus aldeas y la del camino costero.

Población

Entre Ríos cuenta con una población de 1.236.959 (INDEC, 2010) habitantes según el último Censo 2010 y una proyección estimada de 1.360.443 (INDEC, 2010) en 2018, distribuida en 17 departamentos, 78 municipios y 169 comunas, lo que la convierte en la séptima provincia más poblada del país.

Con una densidad de población promedio de 15,77 hab/km², denota una tendencia marcada ascendente desde el centro del territorio hacia los márgenes de los Ríos Uruguay y Paraná, siendo especialmente concentrada en los Departamentos Paraná donde la densidad llega a los 68,3 hab/km² y en el Departamento Concordia con 52,2 hab/km².



Mapa demográfico de la Prov. de Entre Ríos.
Fuente: mapoteca.educ.ar

Escala Local

BASAVILBASO

Sistema Jurídico-Administrativo

Basavilbaso localidad perteneciente al departamento Uruguay, segunda mayor población departamental. Se considera fundado el 30 de junio de 1887 cuando el tren llegó por primera vez a la estación.

En el año 2011 se establece el **Régimen Municipal** de la Constitución de la provincia de Entre Ríos (Sección IX), regido por **Ley Nº 10.027**, la cual expresa en el Artículo 2º “Todo centro de población estable que, en una superficie de setenta y cinco (75) kilómetros cuadrados, contenga más de mil quinientos (1.500) habitantes dentro de su ejido constituye un Municipio.

La existencia de la cantidad de habitantes necesarios para la constitución de un Municipio se determinará en base a los censos nacionales, provinciales o municipales, legalmente practicados y aprobados, y de acuerdo a lo prescripto por la Constitución provincial y la presente ley”. El Censo Nacional 2.010 arroja como resultado una cantidad de 9.742 habitantes en la localidad cuyo ejido se aproxima a una superficie de 2.28 km².

Entre las facultades otorgadas por la ley citada, se enuncia en el artículo 7º: “Los municipios deberán dictar normas de ordenamiento territorial, regulando los usos del suelo en pos del bien común y teniendo en cuenta la función social de la propiedad privada consagrada en el artículo 23º de la Constitución de la Provincia. A tal efecto, procederán a zonificar el territorio de su jurisdicción, distinguiendo zonas urbanas, suburbanas y rurales. En cada una de ellas se establecerán normas de subdivisión, usos, e intensidad de la ocupación del suelo, en pos del desarrollo local sostenible y la mejora de la calidad de vida de su población”.

Sistema Natural

Los arroyos que rodean la localidad están iniciando su curso. La ciudad se encuentra en una zona alta. Las vías que atraviesan a Basavilbaso de Norte a Sur hacen de divisorias de aguas de dos grandes cuencas como son el Gualaguay y el Gualaguaychú. Lo señalado genera a su vez que en los alrededores de Planta Urbana se distingan numerosas nacientes de cuerpos de agua. Entre ellos, se destaca al Oeste una serie de cañadas que confluyen en el A° Cala, sobre el límite Sur se ubica el A° de los Chanchos, afluente del A° La Cruz. A su vez, al Sur y Sureste de la Planta Urbana existe una cañada cuyo curso no es permanente que recorre la Planta Urbana unos 2,6 km hacia el Este y luego alimenta al A° La Cruz, que corresponde a la Cuenca del Río Gualaguaychú.

Los pastizales de escasa altura donde se encuentra la localidad se presentan zonas de malezas cardo, abrojo, sorgo entre otros.

En la región la fauna está representada por el zorrino, comadreja, perdiz, carancho, iguana, etc., muchas especies con peligro de extinción.

Superficie de la localidad

La provincia de Entre Ríos cubre el 2,8% del total nacional, aproximadamente 7,7 millones de ha, de las que 228 ha forman el ejido de Basavilbaso.

Relieve

El área donde se extiende Basavilbaso se caracteriza por ser una zona elevada respecto a su entorno, en una región de colinas bajas y amplias que alcanzan alturas de 60 msnm, características de la Cuchilla Grande. El emplazamiento de la actual ciudad de Basavilbaso fue utilizado desde el siglo XIX como punto de vigilancia y observación por su altura, que supera a casi todas las aledañas por encontrarse en la cima de la cuchilla Grande.

Curvas de Nivel Municipalidad de Basavilbaso



La localidad presenta pendientes entre leves – moderadas, y en sectores pendientes pronunciadas que alcanzan el 5%
FUENTE: SPTCOP en base a datos del Instituto Geográfico Nacional

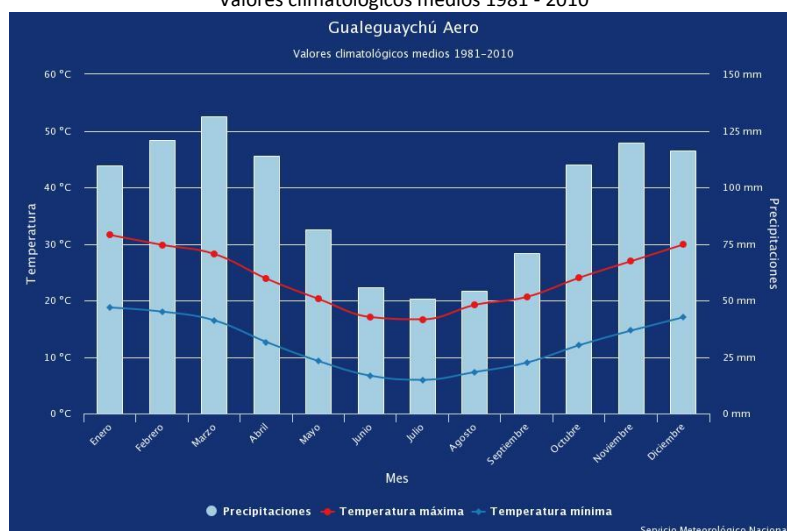
Clima

Según la clasificación Köppen, el sector pertenece a la Unidad climática del tipo Cfa: Templado (Cf) sin estación seca con verano caluroso (a), siendo estos cálidos con temperaturas medias altas. Basavilbaso presenta un clima **templado subtropical pampeano**. La **temperatura media anual es de 18°C**, con estaciones poco definidas desde el punto de vista térmico, presentando una transición imprecisa.

En la localidad se presentan de manera ocasional heladas que se dan entre los meses de mayo a septiembre. Éstas son un fenómeno que tienen una expresión altamente micro climática, influidos por los cursos de agua y el relieve ondulado. Los vientos predominantes son del Noreste siguiendo en orden decreciente al Sureste y los de Sur.

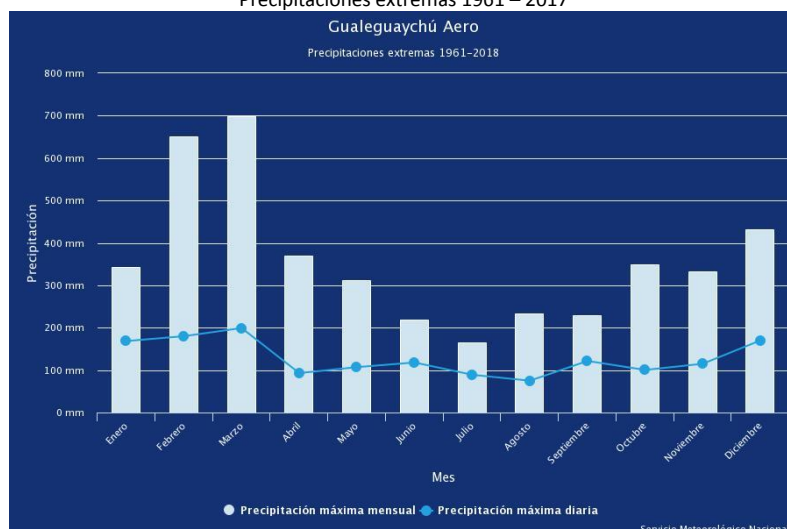
Las precipitaciones presentan una media anual de 1.100 mm, estimándose entre los 1.000-1.200 mm, vale destacar que existe variabilidad interanual (Paparotti and Gvozdenovich, 2007).

Valores climatológicos medios 1981 - 2010



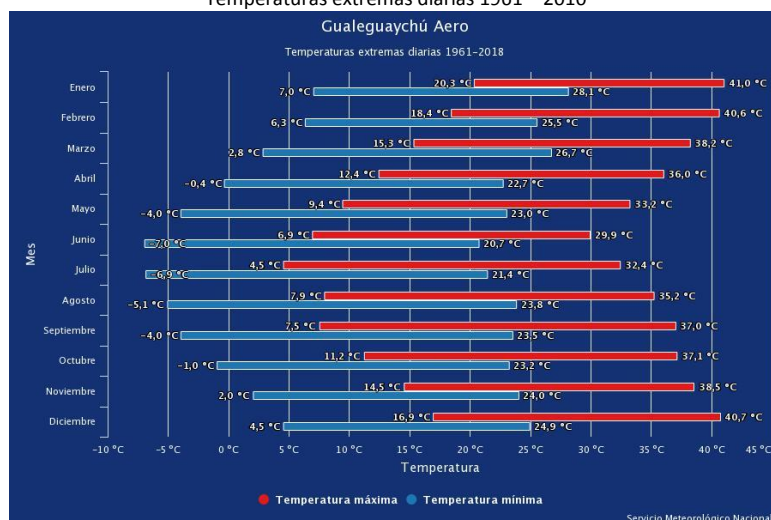
FUENTE: Servicio Meteorológico Nacional

Precipitaciones extremas 1961 - 2017



FUENTE: Servicio Meteorológico Nacional

Temperaturas extremas diarias 1961 - 2010



FUENTE: Servicio Meteorológico Nacional

Sistema Económico

Basavilbaso se caracteriza por ser la cuna del cooperativismo en la provincia de Entre Ríos. El desarrollo de la agricultura de cereales, oleaginosas, forrajes y molinos arroceros. Además, la ganadería bovina y producción aviar forman parte de las actividades primarias.

Dentro de los establecimientos productivos de menor escala se destacan la metalúrgica, mosaicos, marmolería, sedería y productos alimenticios.

La actividad industrial principal en la ciudad, es el frigorífico de aves (FABA), ubicado al sureste de la localidad.

En el sector alimenticio, se sitúan la mayor cantidad de actividades entre las que encontramos un Molino arrocero, una Planta elaboradora de embutidos, otra de alimentos balanceados, las cuales ya poseen un lote designado dentro del terreno destinado al parque industrial de Basavilbaso. En la zona rural se desarrolla la cría de cerdos con instalaciones adecuadas a los mismos con una capacidad de 1500 animales, cuenta con una integración de aves de 160 aproximadamente.

El sector destinado al futuro parque industrial Se encuentra al noroeste de la ciudad, aproximadamente a 2 Km en línea recta del centro de la planta urbana, dentro del ejido municipal. Los límites del parque industrial son: al norte una calle pública, al este el Aero Club Basavilbaso, al sur algunas parcelas de propiedad privadas y al oeste unas calles públicas.

Otra importante alternativa que tiene la localidad es la actividad turística e inmobiliaria, mayormente consolidado, con el nuevo atractivo parque termal multipropósito de unas 70 ha sobre el Oeste de la Ruta Provincial nº 20.

Acompañando el turismo de Basavilbaso, podemos visitar el Museo Ferroviario o las huellas que dejó la inmigración judía; la Sinagoga Novibuco 1 -de 1895-, el Cementerio Israelita, una auténtica casa de un "gaucho judío" o la 1ª Cooperativa Agrícola de Sudamérica -Lucienville.

Población

Basavilbaso posee una densidad de población de 42.73 habitantes/ha, resultante de la población total y de una superficie de 2.28 km² que ocupa el municipio. Según censo nacional realizado en el año 2010, de la población total de 9.742. 48,12% son varones (4.688) y el 51,88% son mujeres (5.054).

Desarrollo Humano

Desde la fundación de la localidad y la inmigración de colonos judíos que conformaron las colonias, Basavilbaso fue referencia de su cultura, religión, tradiciones y costumbres, y especialmente por ser pionera en la conformación de cooperativas, que se han mantenido en el tiempo, como la agrícola y la ganadera, y actualmente se impulsa la creación de la textil. Basavilbaso conforma junto con otras localidades lo que se denominó el circuito de colonias judías; instituciones y equipamientos son referentes de la localidad, tales como la asociación israelita, la sinagoga y el cementerio, además de edificios como la casa de la familia Borodovsky.

Existen a su vez, otras instituciones que demuestran la diversidad de los pobladores que mantienen viva la cultura y la historia de la población y en donde se desarrolla la vida social, tales como: las diferentes iglesias (católica, evangélica, adventista y luterana), los museos (el histórico regional, del ferrocarril y posta del aviador, casa del inmigrante), los clubes (social, atlético, aeroclub), la biblioteca popular, las cooperadoras, el polideportivo municipal, entre otros.

La participación de la comunidad en lo que se refiere a la tradición y fiestas populares es muy activa y así se demuestra en los eventos que en la localidad se llevan a cabo. A continuación, se nombran los más representativos:

- *Fiesta provincial del riel: es un homenaje a la historia del ferrocarril que marca a Basavilbaso*

- *Aniversario de Basavilbaso: donde se llevan a cabo actividades culturales en conmemoración a la fundación de la localidad*
- *Expo Feria: una de las principales muestras agro-industrial y comercial de la zona.*
- *Fiesta de las colectividades: marca la idiosincrasia de los inmigrantes de Basavilbaso.*

La vida social gira en torno a las instituciones que brinda la localidad, siendo uno de los principales actores el municipio. El mismo busca promover la conformación de una ciudad acentuada en sus espacios públicos, modernos, integrados, accesibles, y en relación con la cultura y costumbres de la ciudad. Por lo que se ofrecen espacios de estimulación y participación ciudadana llegando a todos los grupos etarios.

La municipalidad se conforma de diferentes áreas a fin de poder atender al vecino, además ha incorporado herramientas para la inclusión digital y transparencia, una de ellas "punto digital", un espacio de aprendizaje y conectividad, donde se ofrece la oportunidad de la capacitación, trámites en líneas, entre otros beneficios, y "gestión al ciudadano", se trata de un sistema online para realizar reclamos y su seguimiento o consultas, a través de la página oficial del municipio, de esta manera el vecino interactúa y se hace partícipe de la situación de la ciudad.

Dentro a lo que se refiere a la gestión ambiental, se persigue el compromiso por el medio ambiente, buscando el uso racional de los recursos. Existen diferentes políticas que colaboran con dicho objetivo, como el control fitosanitario, la recolección de aceite vegetal usado, el programa de reducción y eliminación de bolsas plásticas, las campañas de recolección

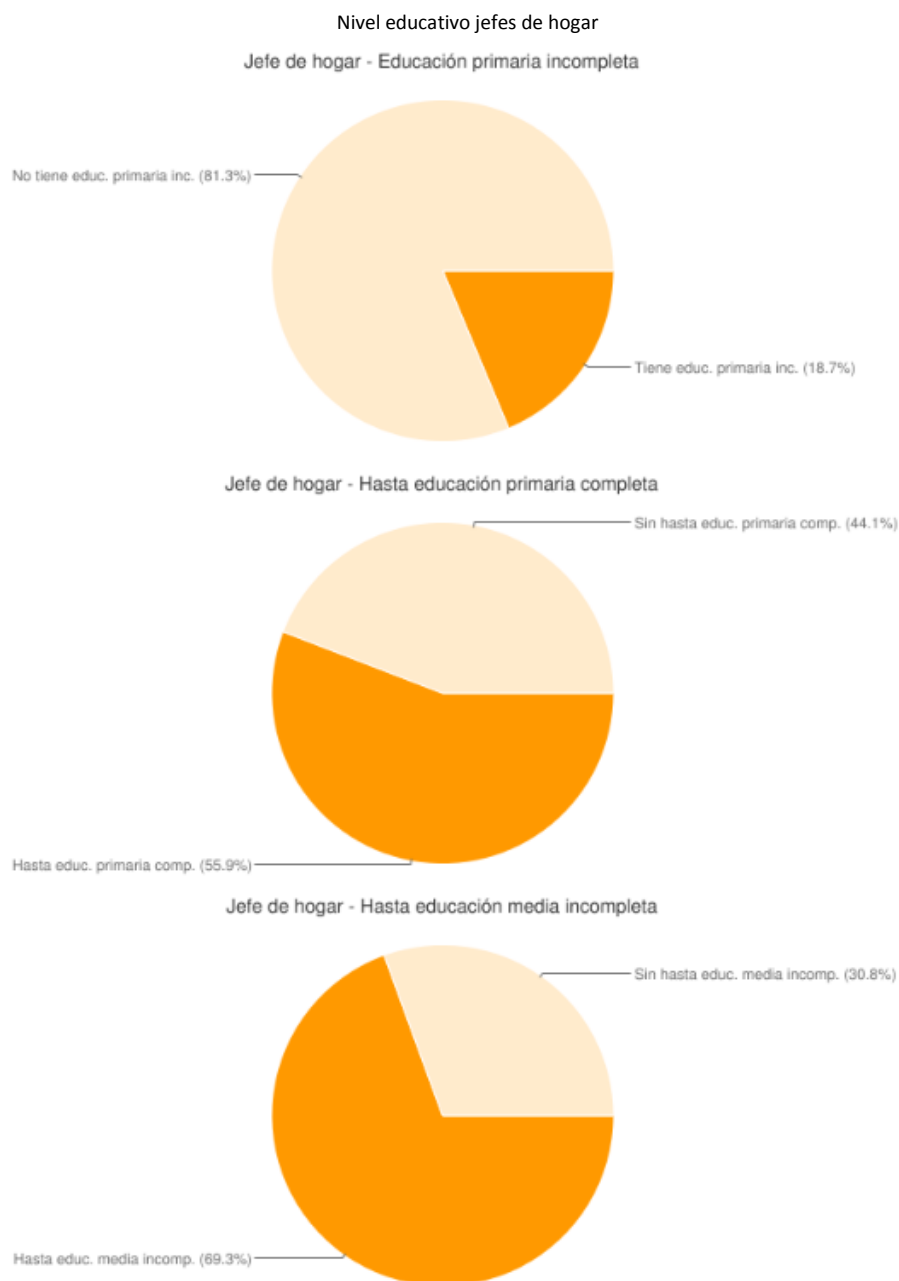
de chatarra tecnológica, la campaña del uso racional del agua, las capacitaciones en poda, proyecto pro huerta, entre otros.

A fin de garantizar el acceso y respeto de los derechos sociales, el municipio trabaja en actividades como campañas sobre violencia de género, abuso sexual y adicciones, prevención, talleres barriales productivos (textil, cocina, etc.), implementación de programas como "Población Vulnerable Contra las Enfermedades Crónicas No Transmisibles" (Proteger), "Primera Infancia" y "Crecer", además se organizan ferias ligadas a los talleres brindados.

Desde la cultura y el deporte, Basavilbaso tiene como núcleo el Polideportivo General San Martín y el Playón Deportivo del Núcleo de Inclusión y Desarrollo de Oportunidades (NIDO). Hay una escuela deportiva y de libre acceso, y además por convenio con el consejo educativo se ofrecen actividades, abarcando un total de 500 chicos semanales. Las actividades deportivas municipales son para todas las edades. Basavilbaso ofrece talleres de básquet, vóley, hándbol, fútbol, gimnasia, natación, actividades específicas para adultos y para chicos con discapacidad, entre otras. Además, hay una colonia de vacaciones con cupo para 360 chicos.

Respecto al acceso a la educación, la población cuenta con la oportunidad de las escuelas de nivel inicial, primario y secundario además de poder acceder a educación superior como, por ejemplo: magisterio inicial (jardinería), psicología social, programación, tecnicatura en granja y producción avícola.

Según datos del Censo de 2010, los jefes de hogar que pose como máximo educación media incompleta arriba al 69,25%.



FUENTE: Wiki del Observatorio de Áreas Pobladas. Ministerio de Energía y Minería en base a datos del INDEC 2010

Festejo Día del niño en el polideportivo Gral. San Martín



FUENTE: www.facebook.com/pg/munibasso

Estudiantina 2018 en el predio ferroviario



FUENTE: www.facebook.com/pg/munibasso

Vacaciones de invierno en el NIDO



FUENTE: www.facebook.com/pg/munibasso

Desfile Aniversario Nº 131 de Basavilbaso



FUENTE: www.facebook.com/pg/munibasso

Colonia de vacaciones de verano



FUENTE: www.facebook.com/pg/munibasso

Festejo Aniversario Nº 132 de Basavilbaso



FUENTE: www.facebook.com/pg/munibasso

Copa Basavilbaso – categoría infantil

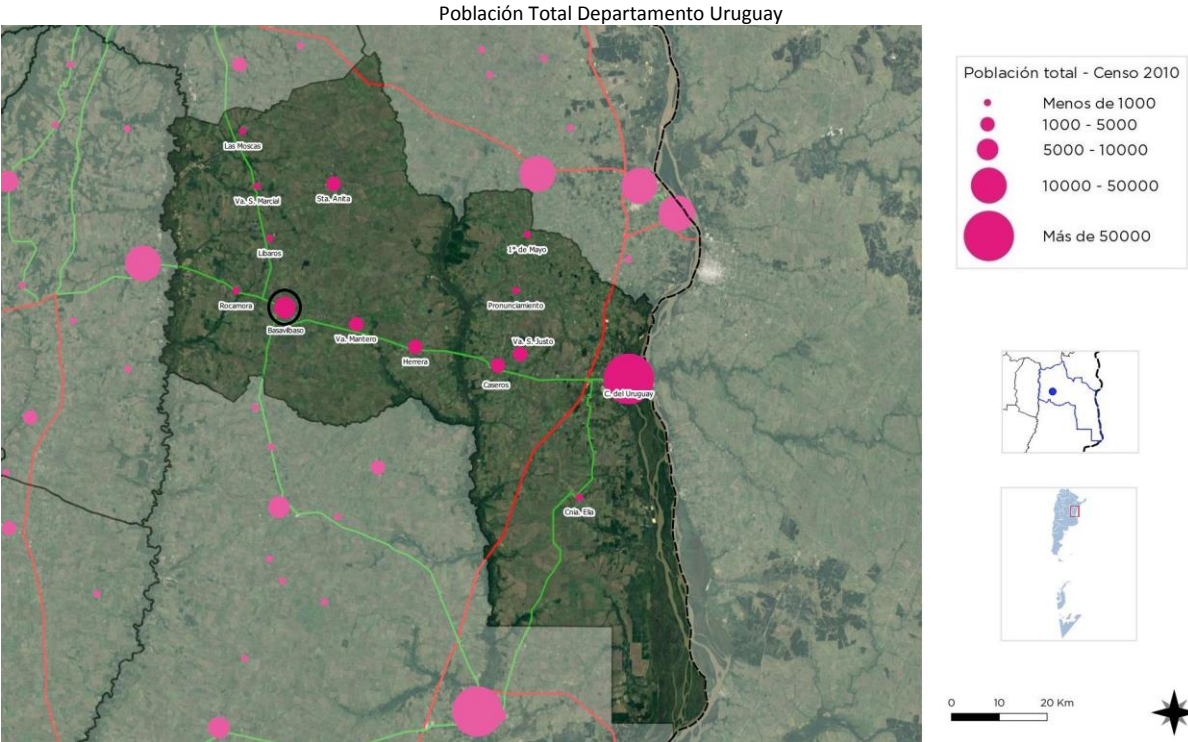


FUENTE: www.facebook.com/pg/munibasso

Acto Día de la Bandera



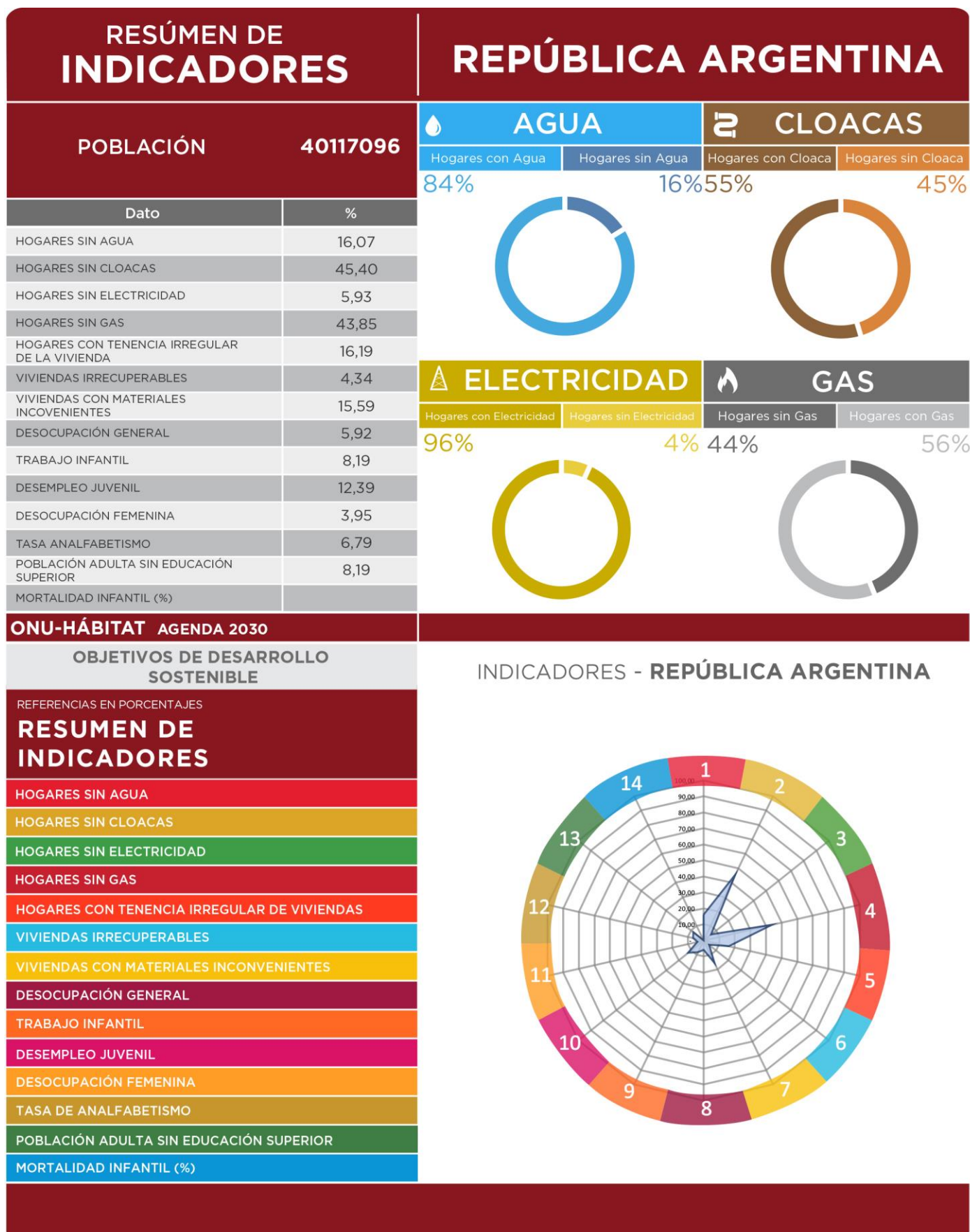
FUENTE: www.facebook.com/pg/munibasso



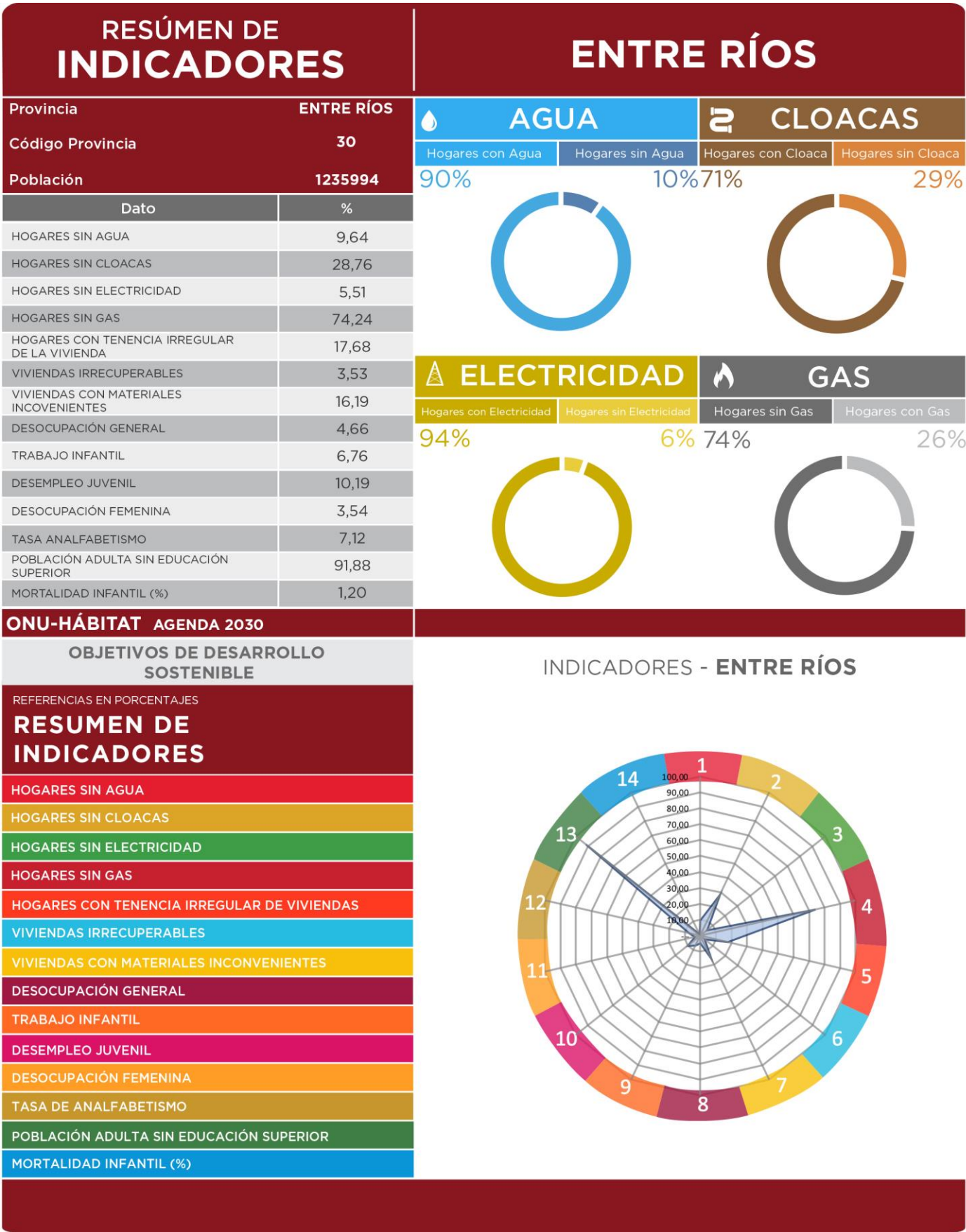
FUENTESPTCOP en base a datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas. Año 2010. INDEC.



FUENTE: SPTCOP en base a datos Cuestionario Municipal 2018



SSPTIP en base a datos Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda. INDEC 2010 y Cuestionario Municipal 2016.



COMPARATIVO MULTIESCALA	BASAVILBASO			
INDICADORES	Municipio	Departamento	Provincia	País
	Basavilbaso	Uruguay	Entre Ríos	Argentina
POBLACIÓN CENSO 2010	9.742	100.728	1.235.994	40.117.096
1. REDUCCIÓN DE POBREZA ESTRUCTURAL	91,9	90,8	87,1	86,9
2. SEGURIDAD ALIMENTARIA	99	98,9	98,8	98,8
3. SALUD Y BIENESTAR	94	93,1	93,1	91,8
4. EDUCACIÓN INCLUSIVA	53	54,6	50,5	50,7
5. IGUALDAD DE GÉNERO	97	93,9	93,2	91,8
6. AGUA Y SANEAMIENTO	96	18,3	80,8	69,3
7. ENERGÍA ELÉCTRICA Y GAS	68	39,8	60,1	75,1
8. CRECIMIENTO ECONÓMICO Y EMPLEO	96	96,0	95,3	94,1
9. INFRAESTRUCTURA E INDUSTRIA	12	10,7	8,1	8,2
10. DESIGUALDAD SOCIOECONÓMICA				
11. CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES	100	-	100	100
12. PRODUCCIÓN Y CONSUMO RESPONSABLE				
13. MITIGAR EL CAMBIO CLIMÁTICO				
14. PROTECCIÓN DE RECURSOS MARINOS				
15. CUIDADO DE ECOSISTEMAS TERRESTRES				
16. INSTITUCIONES SÓLIDAS				
17. FORTALEZA DE LA SOCIEDAD CIVIL				
ONU-HÁBITAT AGENDA 2030				

Comparativo de indicadores en múltiples escalas territoriales

Los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS) fueron definidos en 2016 por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo y son un llamado universal a la adopción de medidas para reducir la pobreza y garantizar el acceso a la salud y la educación inclusiva, equitativa y de calidad, y que todas las personas gocen de un hábitat seguro y sostenible.

Se trata de 17 objetivos basados en la experiencia, lecciones y logros de los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM), pero incluyen nuevas esferas como el cambio climático, la desigualdad económica, la perspectiva de

género, la innovación, el consumo sostenible, la paz y la justicia, entre otras prioridades.

Durante el proceso de construcción de los ODS, uno de los mayores inconvenientes ha sido la falta de información estadística para la construcción de indicadores, principalmente a nivel local. El proceso de planificación no escapa a esta dificultad.

Ante esta situación, este ejercicio busca en primer lugar encontrar y construir indicadores a partir de la información disponible mientras se avanza en el armado de las métricas a nivel nacional. Otro de los avances de este trabajo es contar con información territorial, demográfica y estadística en distintas escalas territoriales: municipio, departamento, provincia y país, lo

cual permite contextualizar la unidad territorial de análisis. Por último, también se han agregado datos de tipo cualitativo construidos a partir del análisis de especialistas locales. Cabe destacar que, si bien esta información permite obtener indicadores indirectos, sin duda son una fuente descriptiva interesante para comenzar con el trabajo de planificación.

El presente documento es una primera aproximación para alinear los procesos de la planificación territorial de la Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de Obra Pública (SPTyCOP) con los Objetivos del Desarrollo Sostenible. Las principales fuentes de información utilizadas son:

- Datos censales a nivel localidad, departamento, provincia y país. Se trata de una elaboración propia en base a datos del INDEC del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010, procesado con Redatam. La mayoría de los datos son expresados en porcentaje de déficit por lo que se realiza la debida transformación aritmética para expresarlo inversamente.
- Información de carácter cualitativo proporcionada por el consultor que realiza el diagnóstico urbano, como parte del proceso de Planificación Territorial.

A fin de estandarizar la información, los indicadores han sido llevados a una escala 0 - 100 siendo 100 la situación más favorable y cerca del cero representa el déficit total del dato representado. A continuación, se resumen cada uno de los indicadores y subindicadores utilizados:

>1. Reducir la pobreza en todas sus formas en todo el mundo. Se toman en cuenta los siguientes datos censales y se ponderan proporcionalmente, se construye un indicador entre 0 y 100 donde los valores más cercanos a 100 indicarían una mejor situación del municipio en ambos indicadores.

- *Porcentaje de Hogares con Tenencia Irregular*
- *Porcentaje de Hogares con NBI.*

>2. Lograr la seguridad alimentaria y la mejora de la nutrición y promover la agricultura sostenible. Se toma un sólo dato censal, por lo que no es necesario realizar ponderación de los datos. Se construye un indicador entre 0 y 100 donde los valores más cercanos a 100 indicarían la ausencia total de mortalidad infantil.

- *Tasa de Mortalidad Infantil*

>3. Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades. Se toman en cuenta los siguientes datos censales y se ponderan proporcionalmente, se construye un indicador entre 0 y 100 donde los valores más cercanos a 100 indicarían una mejor situación del municipio en ambas variables:

- *Porcentaje de Desocupación Juvenil*
- *Porcentaje de Trabajo Infantil*

> 4. Garantizar una educación inclusiva, equitativa y de calidad y promover oportunidades de aprendizaje durante toda la vida para todos. Se toman en cuenta los siguientes datos censales y se ponderan proporcionalmente, se construye un indicador entre 0 y 100 donde los valores más cercanos a 100 indicarían una mejor situación del municipio en ambas variables:

- *Porcentaje de Analfabetos*
- *Porcentaje de personas de 25 o más sin nivel superior completo*

>5. Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y niñas. Se toma un sólo dato censal, por lo que no es necesario realizar ponderación de los datos. Se construye un indicador entre 0 y 100 donde los valores más cercanos a 100 indicarían la ausencia total de desempleo Femenino

- *Porcentaje de Desempleo Femenino*

>6. Garantizar la disponibilidad de agua y su gestión sostenible y el saneamiento para todos. Se toman en cuenta los siguientes datos censales y se ponderan proporcionalmente, se construye un indicador entre 0 y 100 donde los valores más cercanos a 100 indicarían acceso total a las infraestructuras de agua y cloaca, es decir una mejor situación del municipio:

- *Porcentaje de Hogares sin acceso a red de agua*
- *Porcentaje de Hogares sin acceso a red de cloaca*

>7. Garantizar el acceso a una energía, segura, sostenible y moderna para todos. Se toman en cuenta los siguientes datos censales y se ponderan proporcionalmente, se construye un indicador entre 0 y 100 donde los valores más cercanos a 100 indicarían la ausencia total de déficit en variables relativas a la energía, es decir una mejor situación del municipio:

- *Porcentaje de Hogares sin red eléctrica*
- *Porcentaje de Hogares sin red de gas*

>8. Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos. Se toma un sólo dato censal, por lo que no es necesario realizar ponderación de los datos. Se construye un indicador entre 0 y 100 donde los valores más cercanos a 100 indicarían la ausencia total de desempleo.

- *Porcentaje de Desocupados*

>9. Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación. Se toma un sólo dato censal, por lo que no es necesario realizar ponderación de los datos. Se construye un indicador entre 0 y 100 donde los valores más cercanos a 100 indicarían mayor proporción de la población del municipio accedió al nivel superior de educación:

- *Porcentaje de personas de 25 o más sin nivel superior completo*

>10. Reducir la desigualdad en y entre los países. No se cuenta con datos a nivel localidad, municipal y departamental sobre el cual armar un indicador relativo al objetivo 10.

>11. Conseguir que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. El indicador se construyó en base a la Pregunta 24 del Cuestionario Municipal, la cual consulta: *¿Su municipio cuenta con un Plan de Desarrollo Estratégico?* Respuesta SI/NO. Se trata de un indicador binario (SI=100; NO=0).

>12. Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles. El indicador se construyó en base a la Pregunta 30 del Cuestionario Municipal, la cual consulta: *¿El Municipio tiene algún Programa de Desarrollo Regional?* Respuesta SI/NO. Se trata de un indicador binario (SI=100; NO=0).

>13. Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos. El indicador se construyó en base a la Pregunta 33 del Cuestionario Municipal: *Cuantifique el grado de expansión de la mancha urbana* De baja expansión (10) a Alta Expansión (100). Se le asigna el valor 100 a los más cercanos a la Alta expansión y en forma lineal para el resto de los valores asignados.

>14. Conservar y utilizar en forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible. No se cuenta con datos a nivel localidad, municipal y departamental sobre el cual armar un indicador relativo al objetivo 14.

>15. Proteger, restablecer y promover el uso sostenible de los ecosistemas terrestres, efectuar una ordenación sostenible de los bosques, luchar contra la desertificación, detener y revertir la degradación de las tierras y poner freno a la pérdida de diversidad biológica. Se trata de un indicador de carácter cualitativo. El consultor deberá calificar del 10 al 100 el desempeño del municipio con respecto a éste objetivo (siendo 100 el más favorable).

>16. Promover sociedades pacíficas e inclusivas para el desarrollo sostenible, facilitar el acceso a la justicia para todos y crear instituciones eficaces, responsables e inclusivas a todos los niveles. Se trata de un indicador de carácter cualitativo. El consultor deberá calificar del 10 al 100 el desempeño del municipio con respecto a éste objetivo (siendo 100 el más favorable).

>17. Fortalecer los medios de ejecución y revitalizar la alianza mundial para el desarrollo sostenible. Se trata de un indicador de carácter cualitativo. El consultor deberá calificar del 10 al 100 el desempeño del municipio con respecto a éste objetivo (siendo 100 el más favorable).

Análisis comparativo de los Indicadores Locales respecto a otras escalas

Del análisis se desprende que la municipalidad de Basavilbaso se acerca a la media de la provincia y del departamento, destacándose por encima de la media de los niveles provinciales el indicador de igualdad de género, agua y saneamiento e infraestructura e industria, caso similar surge de la comparación con el departamento sumándose el indicador de energía eléctrica y gas. Se destaca que este indicador es notablemente inferior respecto al presentado a nivel país.

CAPÍTULO II

Dimensiones de Análisis

Dimensión Física

Sistema Urbano

“El sistema urbano es concebido como un conjunto de centros de distintos niveles, vinculados entre sí por medio de flujos” (Bailly. citado por Roccatagliata y Beguiristain).

Sistema Urbano Regional

El análisis y la comprensión de cómo funciona y se estructura el sistema urbano regional radica en que es en las urbes donde se concentra la población y las principales actividades económicas, principalmente terciarias y secundarias, que movilizan la economía y desarrollo de una región y un país.

Es relevante conocer cómo se estructura el sistema urbano en la región y que rol ocupa la localidad en el sistema. A la vez, conocer cuáles son sus principales centros que atraen población y actividades económico-productivas y cuáles repelen población, generando la migración de sus habitantes, ya sea por falta de trabajo o equipamiento básico o servicios, a la capital regional u a otro centro mayor.

Conocer también la funcionalidad de cada centro urbano, las variables demográficas y socio-económicas, las características de infraestructura y equipamiento urbano, de transporte, movilidad y comunicaciones, entre otros, que estructuran el sistema urbano de la región de alguna manera en particular.

Conocer las dinámicas que los condicionan, entre otros factores importantes de la reflexión y análisis que les permitan al gobierno regional identificar las principales ventajas, desventajas, déficit, y desequilibrios territoriales los cuales podrán ser objeto de políticas públicas regionales, focalizadas en la disminución de los desequilibrios y /o déficit detectados y entregar nuevas propuestas respecto de la planificación urbana y territorial, incorporando un plus de coherencia con las políticas públicas sectoriales que a la larga aporten a mejorar la calidad de vida de los habitantes de la región.

Es importante tener una mirada de las principales líneas de pensamiento teórico-conceptual del análisis urbano y propuestas metodológicas para efectuar el estudio de los fenómenos que rigen la dinámica del desarrollo urbano, que corresponden a recomendaciones de cómo incorporar en la planificación el componente del territorio.

Entre Ríos se comunica con la provincia de Santa Fe a través del Túnel Subfluvial que une la ciudad de Paraná con Santa Fe, y por el viaducto Victoria - Rosario que une ambas ciudades; y Con la provincia de Buenos Aires a través del complejo ferro-vial Zárate-Brazo Largo y con la de Corrientes por las rutas nacionales N°127 y N°12.

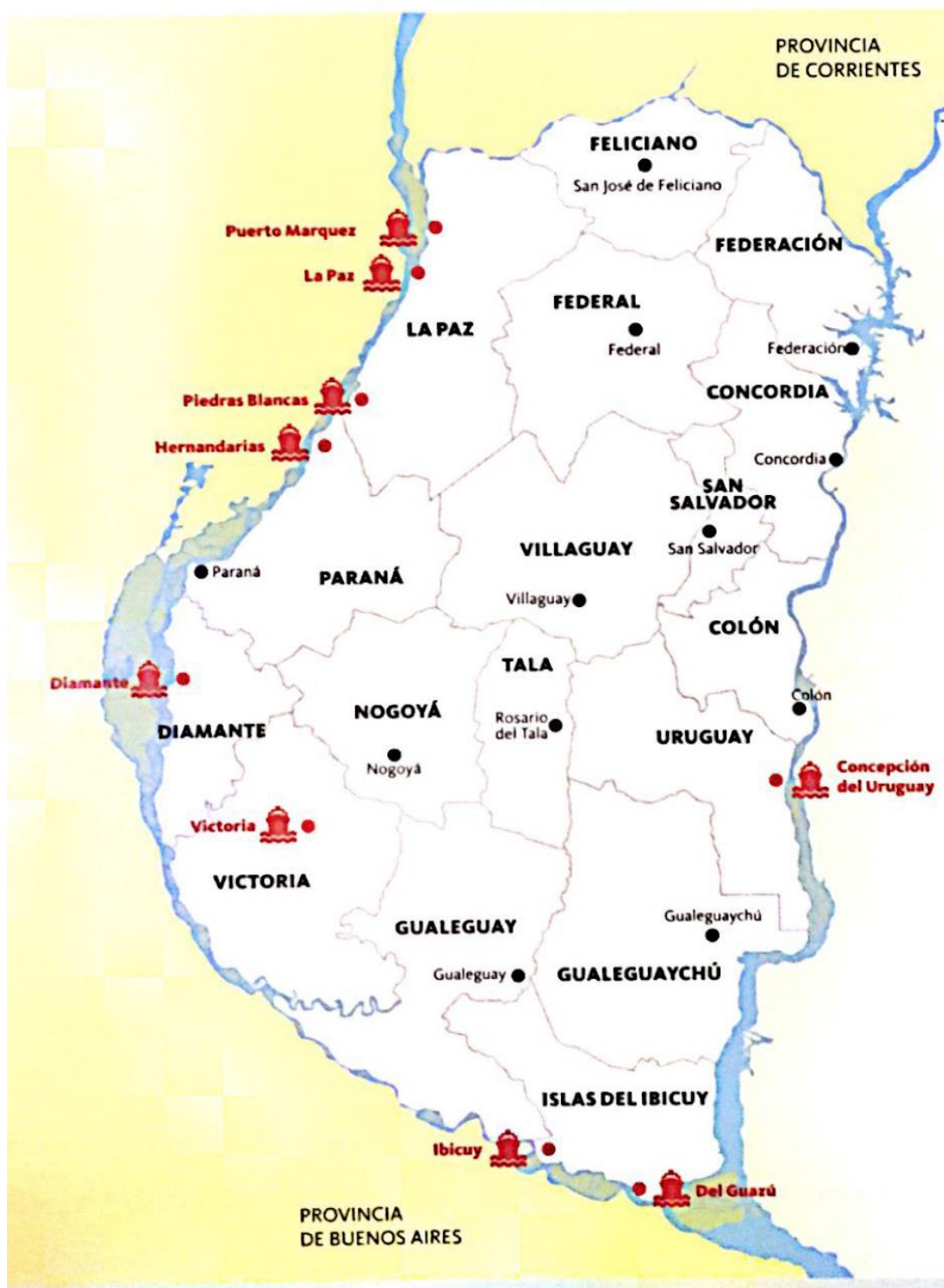
Tiene límite internacional, vinculación ferro-vial con la República Oriental del Uruguay a través de los puentes Salto Grande (en Concordia), Gral. Artigas (en Colón) y Gral. San Martín (en Gualeguaychú) y vinculación fluvial mediante la hidrovía Paraná-Paraguay.

Infraestructura Vial Prov. de Entre Ríos



Fuente: Directorio de Exportadores de Entre Ríos 2015/201

Infraestructura Portuaria Prov. de Entre Ríos



Fuente: Directorio de Exportadores de Entre Ríos 2015/2016.

La Hidrovía Paraguay-Paraná es un Programa definido sobre la base de una estrategia de transporte fluvial a lo largo del sistema hídrico del mismo nombre, en un tramo comprendido entre Puerto Cáceres (Brasil) en su extremo Norte y Puerto Nueva Palmira (Uruguay) en su extremo Sur. Los países que comparten este sistema fluvial -Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay- promovieron en una primera etapa la realización de estudios para determinar la factibilidad económica, técnica y ambiental de los mejoramientos necesarios para garantizar el uso sostenible del recurso hídrico. Estos países crearon el Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH), a través del cual celebraron diversos convenios con organismos internacionales para la ejecución de estudios sobre la vía navegable.

Los ríos Paraguay y Paraná han sido utilizados para la navegación desde tiempos precolombinos. Es por ello que los países de la Cuenca del Plata vienen emprendiendo a lo largo de la historia una serie de obras de mantenimiento y mejoramiento de los canales para facilitar la navegación de convoyes de carga. Sin embargo, hasta el inicio del Programa tales obras fueron realizadas en forma individual, sin contar con una coordinación por parte de los cinco países como así también con una armonización de las reglamentaciones existentes.

Sistema urbano provincial

El sistema urbano de la provincia de Entre Ríos posee una trama que responde a la interacción con la riqueza de los recursos naturales disponibles y, en particular, con la abundante disponibilidad de agua dulce, que contribuyó a la distribución espacial de los grandes centros poblados en cercanías de los dos grandes ríos, el Paraná y el Uruguay, evitándose, en gran medida, la excesiva aglomeración poblacional, observable en otras provincias de la República Argentina.

El 85% de la población de la provincia de Entre Ríos se encuentra en ciudades ribereñas, con puertos y vías de acceso diversas, dando como resultado una estructura conformada por dos

corredores principales. Los mismos se conectan por un entramado de rutas y ferrocarriles provinciales y nacionales, dando origen al corredor de la costa del Uruguay y al de la costa del Paraná.

Dentro de las cuatro principales ciudades de la provincia se encuentran Paraná, Concordia, Gualaguaychú y Concepción del Uruguay según su número de habitantes y prestación de servicios.

Resulta de fundamental importancia considerar el contexto de inserción de la provincia desde la óptica regional. En este sentido, Entre Ríos integra la denominada Región Centro, que comparte con las provincias de Córdoba y Santa Fe, dentro de la República Argentina, y al mismo tiempo, en el plano internacional, se constituye en un paso obligado del eje neurálgico norte-sur, conformado por el MERCOSUR, y en el sentido este-oeste, comprendido por el Corredor Bioceánico que une Chile, Uruguay, Argentina y el sur de Brasil.

Redes de Telecomunicación

Telefonía y Comunicación Digital

Muestra el grado de acceso de los hogares a una conexión a Internet, el crecimiento de la red de fibra óptica, la localización de la red de antenas de televisión digital abierta y la localización del Programa Punto Digital.

Relevancia

Permite medir la presencia de infraestructura de telecomunicaciones con la que cuenta Argentina y, al mismo tiempo, mostrar las áreas en donde es necesario reforzar las medidas adoptadas. El acceso a la información y a la comunicación representa un derecho universal. La construcción de infraestructura relacionada a las telecomunicaciones posibilita su acceso a gran parte de la población.

Metodología

La tenencia de computadora se mide por la cantidad de hogares que poseen al menos una, según datos del Censo Nacional de Población y Vivienda 2001 y 2010. El acceso a Internet se mide con dos fuentes distintas, ambas encuestas realizadas por el INDEC.

La primera es la Encuesta de Proveedores del Servicio de Acceso a Internet, en la que se miden accesos a redes residenciales, comparando la evolución entre banda ancha y estrecha y el promedio de usuarios por cada cuenta, entre los años 2003 y 2014.

La segunda es la ENTIC (Encuesta Nacional sobre Acceso y Uso de Tecnologías de la Información y la Comunicación) realizada en el año 2011.

En cuanto a la cobertura de la red de fibra óptica, las antenas digitales y el Programa Punto Digital, se presenta lo existente en la actualidad, en base a datos del Plan Nacional País Digital. La distribución de éstos últimos se analiza en función de la jerarquía urbana de las localidades donde se ubican.

Municipio de Basavilbaso

El Plan Federal de Internet se está llevando adelante con el objetivo mejorar la calidad de conexión a internet en todo el país, igualando las oportunidades e impulsando las economías regionales.

ARSAT como proveedor mayorista no ofrece internet a consumidores finales. Serán los proveedores de internet locales, quienes conectados a la red de ARSAT, le ofrezcan el servicio a los habitantes de la localidad.

Según datos de la página oficial de ARSAT, el tendido de Fibra Óptica en Basavilbaso se extiende desde el oeste al este, proveniente desde la RUTA PROVINCIAL N°39, atravesando la ciudad por calles Urquiza, Juan D. Perón y Libertad con una pequeña vuelta en la zona de Freytas y Pavón, para retomar por calle 25 de mayo y continuar su tendido por RUTA PROVINCIAL N°39.

La red se extiende desde el norte al sur, proveniente desde la localidad de Libaros por el

camino vecinal, atravesando la ciudad por calles Concordia, con una pequeña vuelta en la zona de Juan D. Perón y Neyra, para retomar por Ruta Provincial N° 39 y continuar su tendido por Ruta Provincial N°20.

Los vecinos acceden a los servicios de internet y telefonía, provistos por las principales empresas que funcionan a nivel nacional y a su vez una empresa que opera a nivel regional.

Redes de Infraestructura de Transporte

Infraestructura Ferroviaria

En la localidad de Basavilbaso se produce el cruce de los ramales pertenecientes al Ferrocarril General Urquiza como parte de la red de ferrocarriles de Argentina que recorren la provincia, uno de ellos, el ramal que vincula de Norte a Sur, con sus extremos en Concordia – Islas del Ibicuy.

Por otro lado, el ramal Paraná-Basavilbaso-Concepción del Uruguay (ramal U-5), vincula de Oeste-Este a la provincia de Entre Ríos.

Las vías de ambos ramales pasan por el centro de la localidad de Basavilbaso y se encuentran actualmente suspendidos.

Infraestructura Aérea

El Aeropuerto General Justo José de Urquiza de la ciudad de Paraná dista unos 193 km del municipio de Basavilbaso. El acceso al mismo es a través de la Ruta Nacional N°12. Este Aeropuerto realiza vuelos diarios a Aeroparque, ciudad de Buenos Aires.

Infraestructura Vial

La forma de acceder a la localidad de Basavilbaso es por Ruta Provincial N° 39, desde el oeste (Rosario del Tala) y el este (Concepción del Uruguay) de la provincia.

Por Ruta Provincial Nº20 se accede desde el norte (Villaguay) y el sur (Urdinarrain) de la provincia.

Si bien la localidad se encuentra en el centro de la provincia, las rutas provinciales se intersectan entre ellas en dos puntos en forma de T próximas a la localidad. El ingreso principal a la localidad se deriva de una intersección tipo rotonda donde llegarían las Rutas Provinciales Nº39, Nº20 y el acceso antes mencionado. No obstante, existe un acceso secundario hacia el sur este de Basavilbaso por calle 25 de Mayo que vincula con la Ruta Provincial Nº39 hacia Concepción del Uruguay.

Infraestructura Fluvial/Marítima

Con casi 1500 Km, el río Paraná es la hidrovía más importante de la región, la ruta de entrada y salida de los productos de Argentina y Paraguay, y de suma relevancia para Uruguay.

La vinculación hacia dicho corredor para la localidad de Basavilbaso se ubica aproximadamente a 192km, por Ruta Provincial Nº39 continuando por Ruta Nacional Nº12 hasta la localidad de Crespo para tomar la Ruta Nacional Nº131 hasta el puerto de la ciudad de Diamante. Si bien, el puerto de la ciudad de Victoria se encuentra a 137km, el mismo no presenta buen acceso al río Paraná ya que se encuentra en zona del delta con poca profundidad de acceso.

Hacia la otra costa de la provincia se encuentra el río Uruguay. La mayor parte de la navegación sobre el río Uruguay se concentra en su sector inferior, especialmente entre las ciudades de Concepción del Uruguay y la desembocadura en el Río de la Plata.

Este río es mayormente aprovechado para la generación de energía hidroeléctrica, igualmente, el puerto de Concepción del Uruguay, en los últimos años, se ha mejorado y modernizado para hacer frente a la multiplicación de los movimientos de productos de la región mesopotámica. El mismo dista 66 km de la localidad de Basavilbaso.

Infraestructura Pasos de Frontera

Al ubicarse la Provincia de Entre Ríos al Este del país limita hacia el mismo punto cardinal, con Uruguay. Sin embargo, Basavilbaso se encuentra al Centro este de la provincia de Entre Ríos, por lo que el paso fronterizo más cercano dista a unos 96 km aproximadamente. Siendo el mismo el paso Colón – Paysandú.

Índice de Conectividad

Clasifica los departamentos del país en cuatro categorías a partir de la dotación de redes de transporte multimodal con los que cuentan. Está formado por cuatro variables referidas a los siguientes componentes: la red vial, la red ferroviaria, los puertos y los aeropuertos (SSPTIP, 2015).

Relevancia

El acceso a las redes de circulación es crítico tanto para garantizar la circulación de la producción como para proveer condiciones de movilidad a la población.

Estas redes se encuentran desigualmente distribuidas en el territorio y su análisis es un insumo esencial para identificar necesidades y para definir estrategias de inversión pública dirigidas a mejorar la conectividad.

La consideración conjunta de las dimensiones vial, ferroviaria, portuaria y aeroportuaria brinda un panorama integral multimodal para analizar las redes.

El indicador da cuenta de la disponibilidad o cercanía de redes de transporte para cada departamento, por lo que explica las condiciones estructurales de transporte y de la potencialidad de oferta. Sin embargo, no considera la oferta efectiva de servicios de transporte en esas redes, lo que puede cambiar la situación de manera significativa, sobre todo en redes subutilizadas, como la ferroviaria, o con alta variación de la oferta, como en los puertos y aeropuertos.

El Plan Estratégico Territorial tiene entre sus objetivos promover nuevos corredores de conectividad y una articulación interna diversificada, por lo que el indicador provee información básica para realizar este seguimiento.

Metodología

El cálculo del indicador surge de combinar cuatro componentes:

- a.** La red vial, según la existencia de rutas pavimentadas y autopistas
- b.** La red ferroviaria, considerando su jerarquía y la distancia a la red en los departamentos que no tienen líneas ferroviarias
- c.** Los puertos, teniendo en cuenta la distancia a puertos, considerando tanto los puertos argentinos como chilenos.

- d.** Los aeropuertos, considerando las distancias a aeropuertos con servicios.

Índice de Conectividad de Basavilbaso

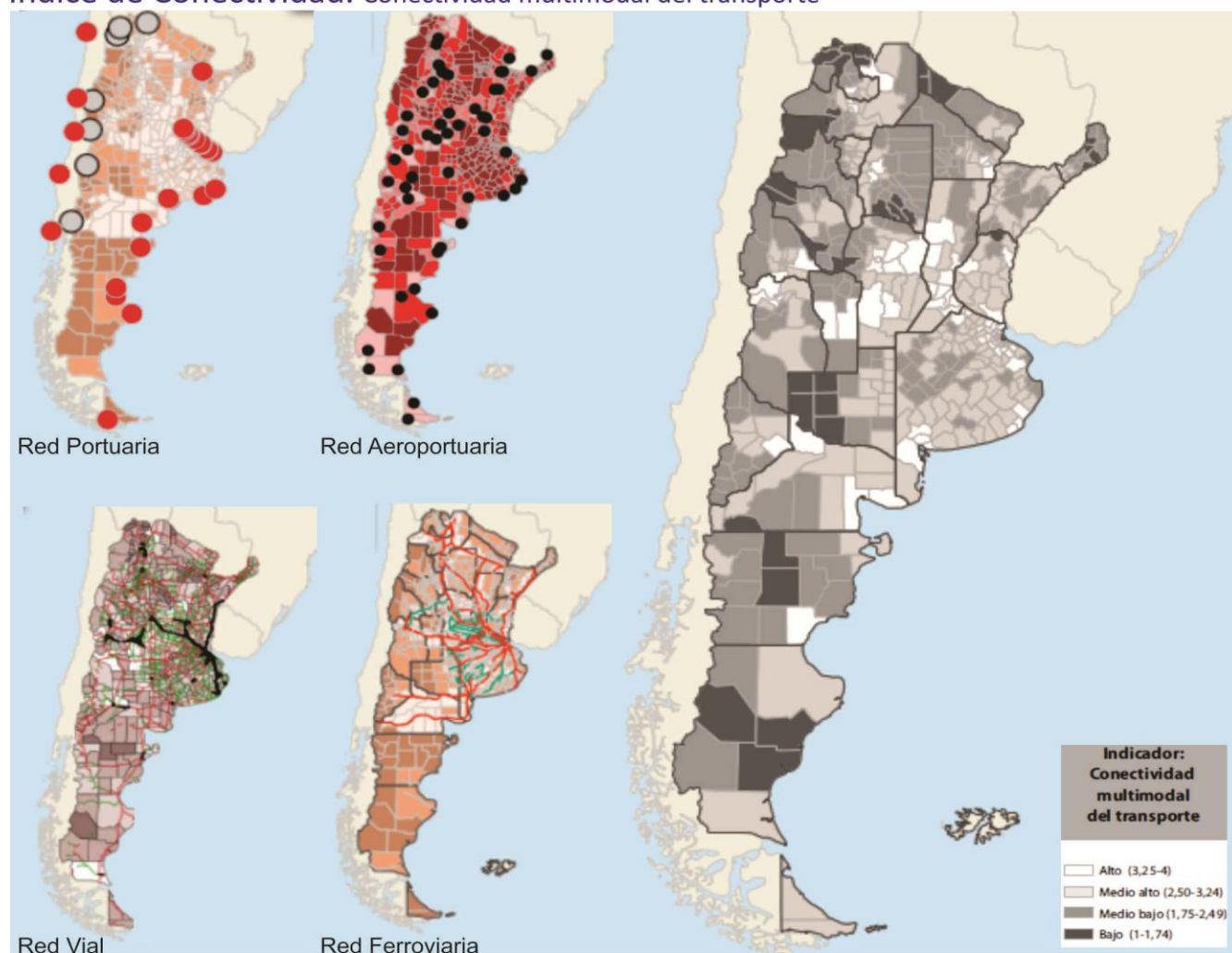
De acuerdo a la información recabada se puede inferir lo siguiente:

- a. Red Vial:** Ruta Provincial Nº 39, Ruta Provincial Nº20 y caminos rurales.
- b. Red ferroviaria:** Ramal U-5 pertenece al Ferrocarril General Urquiza. Sin funcionamiento.
- c. Puertos:** 192 Km del Puerto Diamante por Ruta Provincial Nº39, RUTA NACIONAL Nº12 y RUTA NACIONAL Nº131. 137Km del Puerto Victoria funcionamiento limitado. 66Km del Puerto de Concepción del Uruguay por Ruta Provincial Nº39.
- d. Aeropuertos:** 193 km del Aeropuerto General Justo José de Urquiza de la ciudad de Paraná.

Provincia Departamento	ENTRE RÍOS URUGUAY
Aeropuerto	1
Ferrocarril	4
Puerto	2
Índice Vial	3
Índice de Conectividad de Transporte	2,5
FUENTE: Atlas ID - SSPTIP	

Variables	BAJO (1)	MEDIO BAJO (2)	MEDIO ALTO (3)	ALTO (4)
Red vial (índice)	Categorización de 1 a 4 en función de la cantidad de rutas nacionales y provinciales pavimentadas, autopistas, pasos y grandes puentes, con lo que cuenta cada departamento.			
Red ferroviaria	No pasa ninguna línea de FC	Línea de FC a <50km o pasa sin red FC	1 línea secundaria de FC	1 línea primaria de FC
Puertos	Más de 400km	Entre 200-400km	Entre 100-200km	<100km
Aeropuertos	Más de 100km	Entre 50-100km	A <50km	Con aeropuerto

Indice de Conectividad. Conectividad multimodal del transporte



Fuente: ATLAS ID - SSPTIP en base a datos de D.N. de Coordinación y Planificación de Transporte, SIG 250/IGN-Mapa Educativo y Dirección Nacional de Vialidad.

Grandes Equipamientos

Centrales Energéticas

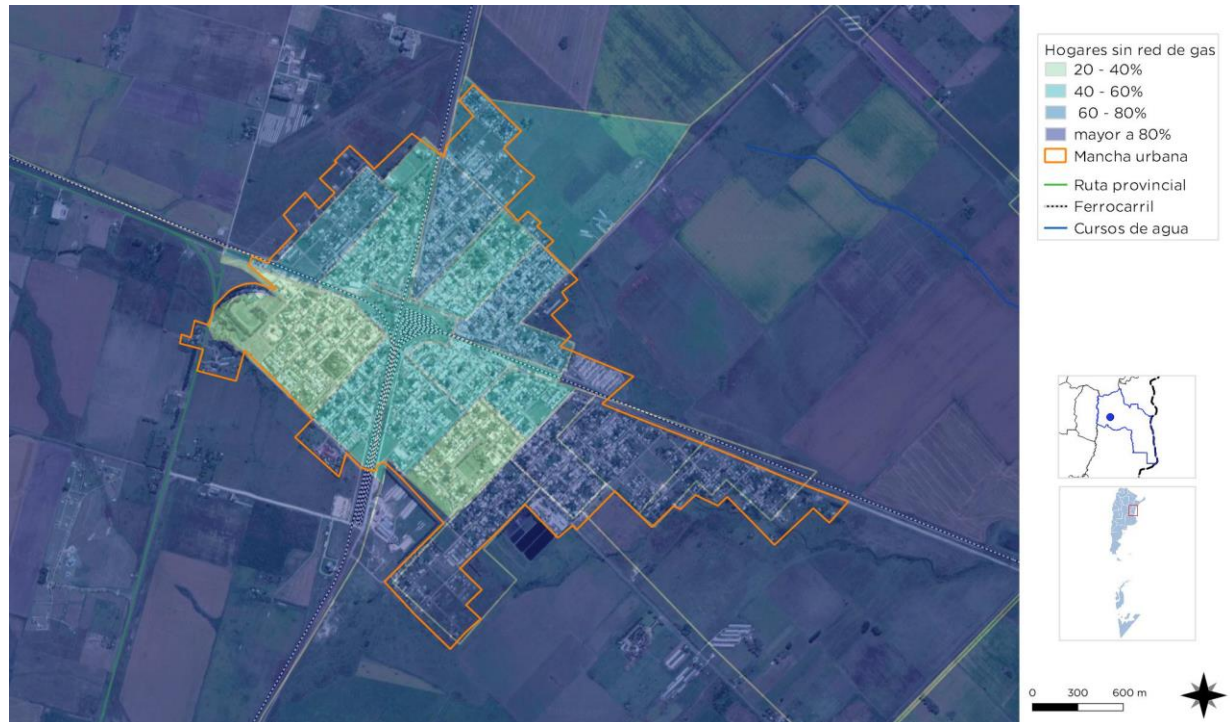
En el sistema energético de la Provincia de Entre Ríos se destaca la represa de Salto Grande, que nace con el fin de explotar con energía eléctrica el río donde se construyó, el río Uruguay. La misma suministra la producción a la República Argentina y la República Oriental del Uruguay. De la producción de la represa, cubre el 7% de la energía consumida en el país y el 53% de la demanda de Uruguay.

Cobertura de red de Gas

Según el Censo Nacional Indec 2010 el 61.40 % de la población no disponía de acceso a la Red de Gas Natural. En la actualidad, a partir de la documentación recabada se estima que dicho porcentaje aumentó en más del 25%, producto del aumento de hogares.

Los hogares cubren esta demanda de gas con el uso del gas envasado, tubo, garrafa o suple lo que brinda el servicio con electricidad.

Hogares sin gas Municipio de Basavilbaso.



FUENTE: SPTCOP en base a datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas. Año 2010. INDEC.

Cobertura de red de Energía Eléctrica

El 96.80% de la población disponía de acceso a la red de energía eléctrica, según el Censo Nacional Indec, año 2010.

En actualidad se estima que el 100% de los hogares acceden a la conexión de este servicio. A su vez el alumbrado público cubre cerca del 80% de la mancha urbana.

Estructura Urbana

El futuro de América Latina es urbano y el sistema de transporte público se convierte en un elemento definitorio de las dinámicas de desarrollo en las ciudades.

En la actualidad la agenda social latinoamericana es, en esencia, una agenda de desarrollo urbano. Casi el 80% de la población de la región vive en centros urbanos y se llegará a cerca del 90% en las próximas décadas.

La movilidad urbana es, entonces, un factor determinante tanto para la productividad económica de la ciudad como para la **calidad de vida de sus ciudadanos** y el acceso a servicios básicos de salud y educación.

El documento Observatorio de Movilidad Urbana para América Latina concluye que los sistemas de **transporte urbano masivo** en la región se han convertido en **oportunidades** para lograr avances importantes en la inclusión de los ciudadanos que habitan en las ciudades.

La gestión del desarrollo urbano es una tarea compleja que involucra múltiples niveles de gobierno, así como diversas instituciones públicas y privadas. Para lograr resultados óptimos en esta materia, se sugiere:

- Establecer una **sinergia** entre el transporte, la accesibilidad, la movilidad y la gestión urbana.
- Promover el **intercambio de información** y buenas prácticas entre sistemas de transporte y sus ciudades.
- Establecer **redes de cooperación** regionales,

entre profesionales, autoridades, asociaciones y usuarios.

Accesibilidad al transporte público

Es un descriptor general de las condiciones de accesibilidad y conectividad de la población de cada aglomerado estudiado para alertar sobre la proporción de la población con baja accesibilidad a la red de transporte público y por lo tanto con nivel bajo de movilidad.

La información es fundamental para la definición de una política de planificación urbana que pueda mejorar las condiciones de accesibilidad del territorio, especialmente en la localización de nuevo tejido urbano. Al mismo tiempo, brinda elementos para orientar los procesos de expansión urbana, aprovechando la oferta de transporte público (SSPTIP, 2015).

La conectividad del municipio Basavilbaso, localidad que se encuentra en el centro oeste de la provincia, se realiza por medio de la Ruta Provincial N°39 formando parte del corredor vial Este-Oeste uniendo Paraná-Nogoyá-Concepción, y por Ruta Provincial N°20 conectando de Sur a Norte Gualguaychú-Urdinarrain-Basavilbaso-Villaguay, continuando hacia el Norte por ripio hasta vincularse con la Ruta Provincial N°22. Ambos caminos importantes por pertenecer a corredores productivos con fuerte impacto en la economía de la provincia. Actualmente, al Ruta Provincial N° 20 se encuentra en refacción en el tramo Urdinarrain-Basavilbaso.

Por otro lado, existe un movimiento a menor escala a partir del turismo, Basavilbaso ofrece un complejo terminal localizado sobre la Ruta Provincial N°39, y pertenece al circuito histórico de las colonias judías del centro de Entre Ríos con los edificios y la estación de trenes que lo caracterizan.

También hay una conexión con las localidades vecinas a través del transporte interurbano que vincula Basavilbaso con las localidades vecinas. En muchas oportunidades, sobre todo en verano, el municipio recibe a pobladores vecinos que utilizan los predios que Basavilbaso ofrece como es el polideportivo. El transporte recorre dentro

de la localidad la av. 25 de mayo, la av. Urquiza, la calle Neyra y la calle Josefa Lagocén. La terminal se ubica en el centro de la localidad en frente al predio de la antigua estación del ffcc.

Desde el gobierno local se ofrece un bus hacia Rosario del Tala, a fin de acercar a los vecinos hasta la escuela agro técnica ubicada en la localidad vecina. El mismo tiene como punto de salida y llegada la terminal de ómnibus y circula por la Av. Urquiza y Ruta Provincial N°39.

La conectividad no solo se da por la ruta, existe aún la línea Urquiza del Belgrano Cargas y Logística en actividad que vincula Corrientes-Basavilbaso-Zárate.

Accesos urbanos viales

El estudio y análisis de estos puntos de la red vial en particular se tornan de importancia ya que, muchas veces, son relegados en los procesos de diagnóstico y planificación olvidando su valor simbólico, económico, social, estético e histórico además del netamente funcional.

Son lugares pivot entre lo urbano y lo rural, o nexo con las franjas periurbanas. Áreas de encuentro de vías estructurantes de la trama urbana con sus correspondientes componentes paisajísticos que forman parte de la memoria colectiva de los habitantes de cada localidad.

Las vías principales de acceso son la Ruta Provincial N°20 y la Ruta Provincial N°39 que rodean a la localidad atravesando el ejido en sentido Este-Oeste.

El acceso principal de vehículos livianos se realiza por el Oeste de la localidad mediante la rotonda en la intersección de la Ruta Provincial N°39 con la calle Urquiza. El ingreso se encuentra pavimentado con desagües pluviales que permiten el correcto escurrimiento del agua ante fuertes precipitaciones. Este, además, cuenta con columnas de iluminación, sin embargo, no se encuentran en funcionamiento en su totalidad, siendo la iluminación deficiente y representando una gran inseguridad vial.

El tránsito pesado accede por el Suroeste de Basavilbaso por la Ruta Provincial N°39, a través

de la intersección a 90° de la calle Josefa Lagocén donde se plantea un carril exclusivo para el giro a la derecha y dársena de espera para los giros a la izquierda. El mismo está pavimentado con hormigón e iluminado. Una característica que presenta este corredor es que se realizan actividades de caminatas no teniendo los senderos para las mismas.

Otro de los ingresos a la localidad se ubica en el sector Sureste por la Ruta Provincial N°39 en la intersección con la Av. 25 de Mayo. El mismo tiene un ensanche para el giro a la izquierda y una pequeña dársena para el giro a la derecha, además se encuentra pavimentado e iluminado.

El ingreso a las termas se realiza por la Ruta Provincial N°39 y el mismo se encuentra pavimentado, iluminado y señalizado. Sin embargo, se han registrado una cierta cantidad de siniestros viales lo que hace suponer la revisión de este encuentro.

Área Central

Los centros tienen una importancia fundamental para la consolidación urbana, por su efecto de contención de las tendencias expansivas, su importancia para el desarrollo económico y las actividades sociales y culturales.

Es en las centralidades y sub-centralidades donde se desarrollan las economías de aglomeración, donde se conjuga la densidad habitacional y de uso, y de actividades, siendo territorio de las sinergias por excelencia. El espacio público allí cobra vital importancia, siendo el ámbito de socialización principal y con gran incidencia en el desarrollo económico. Aquí suelen concentrarse los equipamientos sociales y los valores patrimoniales definiendo muchas veces la identidad y simbología local.

Objetivos Particulares

- Consolidar y mejorar la ciudad existente, limitando su extensión orientando el esfuerzo público a mejorar la calidad de vida de los habitantes, la competitividad y la productividad de su economía.

- Planificar el crecimiento de las Ciudades promoviendo el uso racional del suelo a través de un patrón compacto para mejorar la accesibilidad, hacer más rentable la infraestructura y los servicios urbanos, reducir la erosión de los recursos naturales, reducir costos comerciales y fomentar la igualdad social.
- Entender al espacio público como un sistema interconectado y autosustentable en el cual transcurren las actividades cotidianas.
- Mantener y/o refuncionalizar edificios de valor patrimonial fortaleciendo y promoviendo la cultura, la identidad, la pertenencia, la permanencia y la preservación.
- Hacer las ciudades más atractivas para vivir, mejorando la calidad de servicios y de espacio público.

Las intervenciones en las Áreas Centrales forman parte de los objetivos y propuestas que surgen del estudio y análisis de la localidad. Es conveniente que dichas intervenciones sean acompañadas por una estrategia de crecimiento, zonificación, reactivación económica y atraktividad para lograr el impacto deseado.

Podríamos hablar de un conjunto de objetivos y propuestas que se expresan a través de un modelo determinado dentro un programa de acción y coordinación, con metas establecidas en el tiempo.

En esta fase se desarrolla la recopilación de información con la que cuenta el municipio: planes anteriores, estudios particularizados o sectoriales, entrevistas a actores claves, mapeo e información estadística.

Esto permitirá conocer los riesgos de Desastres Naturales para elaborar una estrategia integral y poder reducirlos (prevención / mitigación). Asimismo permitirá comprender y utilizar los sistemas constructivos, de drenaje, paisaje, materiales propios de cada sector. Para ello, es necesario conocer y ponderar las características biofísicas y sociales del sitio y del área de influencia del proyecto.

Descripción de situación actual

Zonificación: Es el área destinada a localizar el equipamiento administrativo, comercial, financiero e institucional a escala nacional, regional y local, en el más alto nivel de diversidad y de densidad, dotada de las mejores condiciones de accesibilidad para todo tipo de transporte de pasajero.

Es importante conocer también la existencia de casos de protección patrimonial o normativas por código de equipamiento, materialidad, dimensiones, etc.

La localidad tiene fecha fundacional el 30 de junio de 1887 correspondiente a la incorporación del Ferrocarril Central Entre-Riano.

En Basavilbaso, conocida como Basso o la que se denominó también la “Capital de los Trenes” se incorporó el nudo ferroviario, donde aparece la traza del ffcc que une la provincia Este-Oeste (Paraná-Basavilbaso-Concepción del Uruguay) y los ramales que unen de Norte a Sur (Villaguay-Basavilbaso-Gualeguaychú), formando así las vías una intersección. Alrededor de la estación Gobernador Basavilbaso fue creciendo la localidad, impulsada por el arribo del tren, caracterizándose por sus cuatro sectores divididos por las vías y por concentrar éstas, hasta en la década del 40, la vida social de la zona.

Los primeros pobladores permanentes correspondían a jornaleros italianos, que trabajaron en la construcción de las vías férreas. Estos pobladores marcaron la ciudad con las edificaciones con estilo italianizantes.

A partir de 1892 la localidad recibe a inmigrantes judíos originarios de Europa Central formándose la Colonia Lucienville, además, en menor escala, se fueron asentando familias de diferentes orígenes. Es así como es reconocida la Sinagoga Navibuco I perteneciente a la primera colonia ubicada a 2,5 km. al norte de Basavilbaso, como sitio de valor histórico cultural de la provincia de Entre Ríos por decreto N°6676 en el año 2003. También se puede nombrar otros edificios de gran valor para la cultura y religión judía como es el edificio de la Cooperativa Agrícola Lucienville,

la Sinagoga Beth o Beit Abraham, el cementerio Israelita de la Colonia N°1 y el establecimiento Don Sito, casa particular de la familia Borodovsky.

En relación con la fisonomía de Basavilbaso, en la planta se distingue el damero superpuesto a las vías del ffcc y a 45° de estas, quedando la ciudad fragmentada. El área central se conforma por la intersección de las vías, sus alrededores y se extiende hacia el sur de la localidad.

En este sector, que no responde al conocido esquema de damero tradicional clásico hispano, se ubican la mayor cantidad de equipamientos e instituciones, a modo de ejemplo se puede nombrar la estación de tren, el predio de la antigua estación, la terminal de ómnibus, la municipalidad, la biblioteca popular, la sinagoga Tefila L°Moises, la parroquia San José, la Iglesia Luterana, el edificio de la policía.

En el predio de la antigua estación de trenes, reconocido como valor histórico-cultural, se localiza el museo regional, el museo del ferrocarril, galpones y edificios culturales-administrativos ubicados en una gran área verde. Además, funciona el espacio público Punto Digital, el cual permite acceso gratuito a las tecnologías de la información, la comunicación, aprendizaje y entretenimiento a los vecinos de la ciudad. Para este sector existe el Proyecto de Centralidad Urbana, el que comprende un anfiteatro, skatepark, senda peatonal y luminarias. Con este proyecto se pone en valor el lugar y se brinda un nuevo espacio de recreación y encuentro. En la actualidad los eventos sociales se realizan en la plazoleta San Martín donde es necesario el corte de calle para la realización de los mismos.

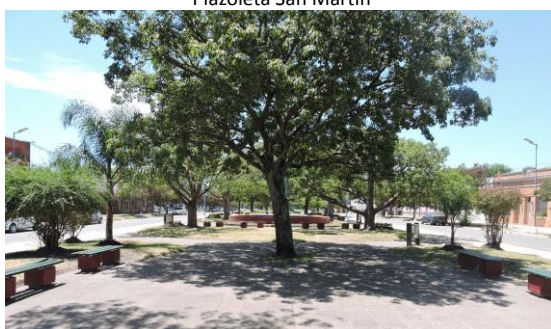
En el área central se distingue los ejes marcado por el boulevard San Martín y 25 de Mayo, zona comercial-recreativa, y los ejes definidos por las vías férreas. Los diferentes barrios del área central se vinculan solamente por 4 calles que atraviesan las vías: calle Aguel J. Ofinsp, av. Presidente Juan Domingo Perón, calle Podestá y av. Urquiza.

Plazoleta San Martín



FUENTE: Municipalidad Basavilbaso

Plazoleta San Martín



FUENTE: Municipalidad Basavilbaso

Predio Ferroviario



FUENTE Municipalidad Basavilbaso

Predio Ferroviario



FUENTE Municipalidad Basavilbaso

Municipio de Basavilbaso



FUENTE: Municipalidad Basavilbaso

Punto Digital



FUENTE: Municipalidad Basavilbaso



FUENTE: SPTCOP en base a datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas. Año 2010. INDEC.

Movilidad. Integración, articulación vial y de transporte

Red de transporte público

Desde la red vial urbana se puede observar que la misma se ve condicionada por las vías del ferrocarril ya que, como se menciona anteriormente dividen la ciudad en 4 partes, encontrándose en el centro la estación ferroviaria, dificultando la conectividad de la ciudad.

Como vías principales se puede nombrar la av. Urquiza que vincula el ingreso del Oeste de la localidad con el Sureste. Esta calle comienza su traza paralela a las vías (en dirección Este-Oeste) y en el centro de la ciudad se desvía, llamándose hacia el Sureste Bv. 25 de Mayo hasta encontrarse con la continuación de la Ruta Provincial N°39. Esa vía atraviesa la planta urbana, llegando hasta una importante industria de la localidad y luego vinculando granjas avícolas establecidas sobre la misma.

Otra de las vías principales por la vinculación Este-Oeste de la ciudad se da por la calle R.

Freytas, ubicada paralela a las vías del ferrocarril en la misma dirección de la av. Urquiza y como continuación de esta.

Basavilbaso se conecta en el Noreste por la calle Concordia y la Av. Uruguay, y en el Suroeste por Josefa Lagocen y calle Neyra, todas en dirección y paralela a las vías del ffcc.

Otra avenida que vincula la localidad es el Bv. San Martín, la misma se encuentra en dirección Noreste-Sureste, a 45 ° de la dirección marcada por las vías, no presenta continuidad en su traza por la presencia del predio ferroviario. Sobre el boulevard existen usos comerciales formando parte del centro de la localidad.

Como vía secundaria se puede nombrar la Av. Alén, la cual conecta la localidad en dirección Noreste-Sureste, y la calle con dirección Norte-Sur ubicado al Oeste de la localidad, esta actúa de límite urbano y a su vez es el acceso al área industrial.

En lo que respecta al tránsito pesado, el mismo ingresa por el suroeste por la RUTA PROVINCIAL N°39, y circula por calle Josefa Lagocén donde se ubica el estacionamiento de camiones y calle

Neyra. Existe una traza pensada para la circulación del tránsito pesado dentro de la localidad, pero no se respeta.

También se puede observar presencia de vehículos de gran porte sobre la av. Urquiza a pocos metros del ingreso principal.

El transporte interurbano ingresa por la Ruta Provincial N°39 y circula por las av. 25 de mayo, la av. Urquiza, la calle Neyra y la calle Josefa Lagocén, siendo el punto de intersección de las calles donde se ubica la terminal de ómnibus, en el centro de la ciudad.

En lo que respecta a la infraestructura de la red vial en el área central, lugar donde hay mayor circulación y dinamismo, las calles en su gran mayoría se encuentran con pavimento rígido. En el entorno inmediato al centro en el sector sur las calles presentan pavimento flexible. El resto de los barrios presentan en su gran mayoría ripio. En este último caso, las intensas precipitaciones generadas por tormentas intensas aceleran el proceso de deterioro y como consecuencia requiere mantenimiento con mayor frecuencia.

Existen diferentes proyectos en la localidad que colaboran con la mejora de la infraestructura vial. En el barrio Oeste, se está llevando a cabo el proyecto de pavimento de adoquines con fondos nacionales y, por otro lado, en los barrios Centro, Parroquial, Pueblo Nuevo y Estapada el proyecto de pavimentación de 30 cuadras a fin de dar solución a la accesibilidad y tránsito de las calles que enmarcan la plaza, edificios públicos y avenidas principales. En el Barrio Tolcachier, ubicado en el Sureste de la localidad, se está ejecutando cordones cuneta y el enripiado de sus calles.

Relevamiento y ponderación de la iluminación urbana

El alumbrado público abarca toda la zona urbana, en su gran mayoría se utilizan las lámparas de sodio de 150w localizadas en las zonas barriales. Se ha incorporado a través de diferentes programas el sistema led a fin de obtener un alumbrado más eficiente, la potencia utilizada se diferencia según la ubicación y uso del espacio que alumbra.



FUENTE: SPTCOP en base a datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas. Año 2010. INDEC.

Se utilizan led de 160w para las vías principales tales como Av. Urquiza, Av. 25 de Mayo, Av. San Martín, Av. Alén entre calle Hirsch e Irigoyen y Av. 9 de julio; en el tramo entre Av. 25 de Mayo y calle Kaplan, las calles que rodean la antigua estación ferroviaria, la calle Fleytas (paralela a las vías en dirección Este-Oeste), la calle Entre Ríos, que actúa como límite suroeste de la planta urbana y acceso al polideportivo, una cuadra de la calle 6 de Octubre y 3 cuadras de la calle paralela al ffcc en dirección Norte-Sur. Por lo general son los espacios más transitados de la localidad.

Se utiliza sistema led de 120 w sobre la calle Rogelio Gómez entre las vías del ffcc y Uchitel, calle Hirsch entre calle Suipacha y av. Alén, calle Uchitel entre calle Rogelio Gómez y Quiroz y sobre Av. Uruguay desde el predio ferroviario hasta calle 12 de Octubre. La mayor parte que se de estos sectores pertenece al área central.

El sistema led de 70w se encuentra utilizado en lugares dispersos de Basavilbaso, la mayor parte se ubica en calles secundarias del área central y alrededores.

El ingreso principal al Oeste de la localidad por Ruta Provincial N°39 tiene una iluminación deficiente. En la intersección hay columnas de alumbrado, sin embargo, la mayoría de las lámparas no se encuentra en funcionamiento.

Por otro lado, sobre la calle Josefa Lagocén, la cual es ingreso del tránsito pesado y es utilizada por los habitantes para actividades deportivas como deportivas, no existe alumbrado público, siendo un lugar inseguro para el tránsito peatonal.



FUENTE: Municipalidad Basavilbaso



FUENTE: SPTCOP en base a datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas. Año 2010. INDEC.

ILUMINACION						
Descripción del espacio a iluminar	Tipo de vía					
Rondas de circulación y vías urbanas con tráfico rápido/Autopistas	Vías principales de la ciudad con zonas comerciales y vías de distribución da barrios	Vías de unión de zonas residenciales con las vías urbanas	Caminos peatonales	Plazas / Parques	Calles en zonas históricas	Vías con ciclovías
NO	SI	SI	SI	SI	SI	
Tipo de luminarias						
Vapor de Sodio Alta Presión	SI					
Vapor de Mercurio	NO					
Tugsteno - Halógena	NO					
Tecnologías LED	SI					
Otro (especificar)	-					
TIPO DE CALLES ÁREA CENTRAL						
Tierra	Ripio	Adoquín granítico	Adoquín Premoldeado	Pavimento asfáltico	Pavimento Hormigón	Otro
NO	NO	NO	NO	SI	SI	-
Ancho de vía existente (m):		Los anchos son variable, aproximandose a un ancho de calle entre 7 y 8 mts en las redes secundarias y ensanchandose en las redes primarias				
TIPO DE VEREDAS ÁREAS CENTRAL						
Calcárea	Granítica	Adoquín	Hormigón	Asfalto	No existe	Otro
SI	SI	-	SI	NO	SI	-
Ancho de vereda (m):		Los anchos de veredas son variables. Las veredas en las vías secundarias se diferencian de las veredas comerciales ubicadas sobre las avenidas, las mismas sirven como extensión de los locales comerciales.				

Relevamiento y ponderación del arbolado urbano existente

En Basavilbaso se puede apreciar variedad de arbolado en las calles, particularmente en la avenidas y plazas. En el municipio rige la ordenanza N° 399/2014 la cual considera el arbolado público urbano como Patrimonio Natural del Municipio, y vela por la conservación y preservación de los mismos.

En el marco del programa de arbolado público de la Secretaria de Ambiente de la provincia de Entre Ríos, se ha realizado la incorporación de árboles autóctonos de la región en diferentes espacios públicos verdes de la ciudad, tales como las especies de lapacho rosado, lapacho amarillo, jacarandá, algarrobo, Bauhinia forficata (pesuña de vaca) y tala.

El municipio se encarga de las tareas de poda, la misma se planifica y se acuerda la intervención a partir de un relevamiento previo que identifica los sectores más críticos.

Para los casos en que los vecinos requieran realizar una poda o extraer un árbol se planten requisitos y presentación ante el municipio. Para

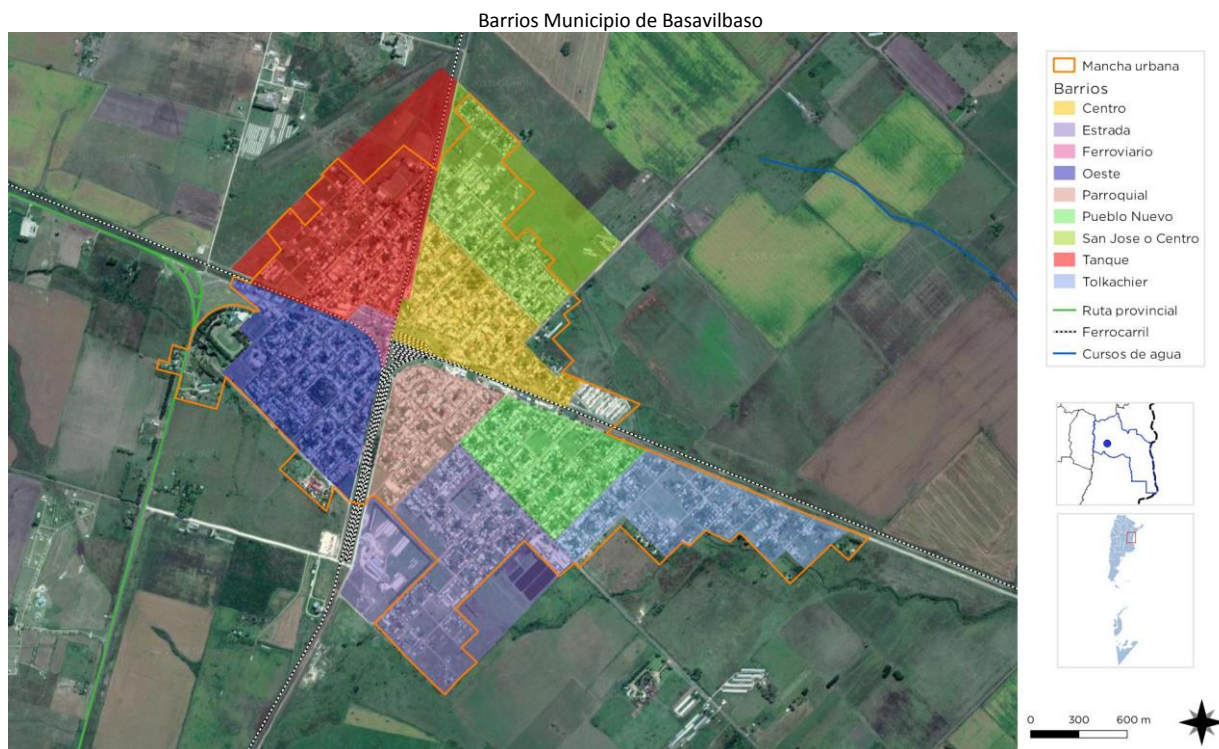
estos casos la dirección de ambiente y desarrollo sostenible acompaña y dirige al vecino

A fin de concientizar y educar a los vecinos se han realizado diferentes campañas como la que se denominó "Poda Responsable" y en diferentes oportunidades se han brindado capacitaciones a través de la articulación con el AER INTA Rosario del Tala.

Av. Perón

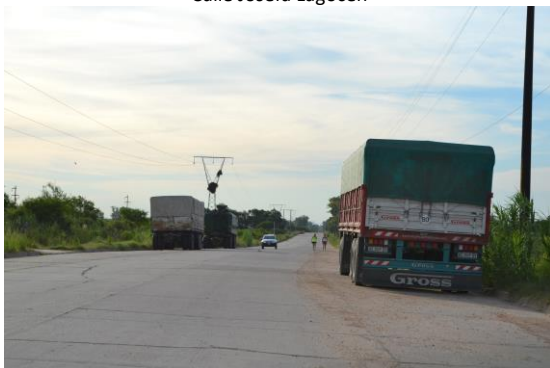


FUENTE: Municipalidad Basavilbaso



FUENTE: SPTCOP en base a datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas. Año 2010. INDEC.

Calle Josefa Lagocen



FUENTE: Fotografía del Consultor

Av. Aguet



FUENTE: Municipalidad Basavilbaso

Conformación urbana y usos de suelo

La localidad comprende una zona rural donde se realizan actividades agropecuarias y una zona urbana marcada por las vías del ffcc que la divide en cuatro partes, que se describen a continuación:

- En el sector Noroeste se ubica el denominado **B° Tanque**, donde predomina el área residencial en proceso de consolidación en referencia a la ocupación del suelo, ya que se puede encontrar terrenos aún no intervenidos sobre todo en el margen Oeste a dicho barrio. Se destacan del mismo, la escuela técnica, el aeroclub y el club atlético Basavilbaso. Al norte del barrio se ubica el área industrial seca, la cual se está planteando como parque industrial aún no aprobado, la escuela agro técnica N°145 y el cementerio.
- En el sector Suroeste se ubica el **barrio Oeste**, donde se puede observar una mixtura de usos además del uso residencial consolidado. En el mismo se ubica la plaza 9 de Julio, una de las plazas principales, el bv. San Martín, eje recreativo-comercial, la municipalidad, el hospital Sagrado Corazón, la escuela N°33

Justo José de Urquiza, la Iglesia Adventista del Séptimo Día, entre otros. Al oeste de dicho barrio se ubica el polideportivo municipal, centro deportivo y recreativo que convoca no solo a los pobladores de Basavilbaso, sino que también de ciudades vecinas. Al norte del barrio, sobre av. Urquiza se establece un eje comercial con la presencia de grandes galpones.

- En el área Noreste se ubica al que se denomina **barrio Centro**, en el cual también se encuentra una mixtura de uso: residencial, recreativo, comercial, institucional. El barrio abarca parte de la antigua estación del ferrocarril donde se encuentra el museo regional y el gran predio verde en el cual se busca con el “proyecto de Centralidades” reactivar y generar un nuevo espacio de recreación. En este barrio se destaca el bv. San Martín y la plazoleta con su mismo nombre, lugar de encuentro y eventos sociales, también posee la plaza denominada 25 de Mayo. En este barrio se localizan diferentes instituciones educativas y religiosas. Al norte del barrio centro se ubica el **barrio San José**, también conocido como Centro Norte, este es un barrio residencial, con sectores aún no urbanizados donde atraviesa el cauce natural del agua, en el noreste del barrio se ubica una granja avícola. En este barrio existe un sector de 4 manzanas que no tienen el acceso a la red de cloaca, por no contar con las pendientes necesarias para la descarga del desagüe cloacal, situación similar ocurre en terrenos aún no urbanizados de la planta urbana, por lo que se plantea una futura intervención con la incorporación de un nuevo colector cloacal para el sector Norte de la localidad.
- En el polígono Sureste, sector donde se expandió mayoritariamente la localidad, se ubica el **barrio Parroquial** como primera expansión, seguido del **barrio Estrada** al sureste y **Pueblo Nuevo** al noreste y, hacia el Este y más alejado al área central, el **barrio Tolkachier**.

El **barrio Parroquial** presenta usos mixtos con viviendas unifamiliares, instituciones religiosas, educativas, servicios, etc. El eje principal de este barrio está conformado por

las dos vías del ffcc que lo limitan y el Bv. 25 de Mayo y Av. Alem.

El **barrio Estrada** presenta uso residencial de baja densidad e industrial además de sectores aún no intervenidos coincidentes en gran parte con la traza del Arroyo Medina. En este sector hay una vivienda ubicada en zona inundable, cercana a su cauce, lo que se ha optado por la relocalización de la misma. Los dos sectores industriales tanto la planta de acopio de la Cooperativa Agrícola Lucienville Ltda. Como el Frigorífico Avícola Basavilbaso se ubican en el límite de la mancha urbana actual sobre accesos de la localidad, la primera ubicada frente a la playa de estacionamiento de camiones en la calle Neyra, y la segunda sobre la Av. 25 de Mayo. En este barrio se encuentra la laguna de estabilización en cercanías con el frigorífico y viviendas. Si bien la misma presenta barreras forestales y se realizan, según informaron autoridades locales, los controles y mantenimiento necesario, es un uso incompatible para el sector donde se localiza, además de generar en oportunidades olores molestos en los alrededores.

El **barrio Pueblo Nuevo** prevalece el uso residencial y en el mismo se localizan diversos equipamientos como ser el jardín materno infantil, el centro de salud, el centro de capacitación comunitario, la cancha del Club Deportivo Peñarol, entre otros.

El **barrio Tolkachier** se encuentra definido hacia el norte por las vías del ffcc, hacia el Oeste por la calle Sueyro y hacia el sur por el Arroyo Medina. El área en general se caracteriza por el uso residencial con muy baja densidad, viviendas con calidad constructiva deficiente y presencia de muchos terrenos vacantes en coincidencia con el cauce natural del agua. La mayor parte de la red vial es de ripio y de tierra y en sectores no cuenta con sistema de desagüe pluviales. Por otro lado, hay viviendas localizadas en cercanías a los cauces de agua. Ante estas características y frente a fenómenos naturales de abundantes lluvias severas el sector ha sufrido inundaciones, crecida y desborde de los cauces situación que se vio agravada por la situación general

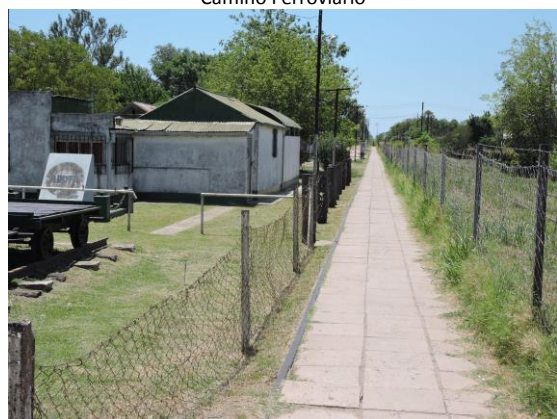
del barrio, afectando a los vecinos, sufriendo inundación en las viviendas, no pudiendo acceder a las mismas y dificultando la transitabilidad en sus calles. Atendiendo esta situación, a través del Programa Hábitat se han realizado y actualmente se está llevando a cabo proyectos de mejoras para el sector, dentro de los mismos se contempla el enripiado de la totalidad de las calles y la construcción del sistema de desagües pluviales a través de cordones cuneta. También, a través de este programa, se ha llevado a cabo la construcción del NIDO, un espacio verde y un espacio donde funciona una granja Agroecológica Comunitaria.

Acceso Oeste



FUENTE: Municipalidad Basavilbaso

Camino Ferroviario



FUENTE: Municipalidad Basavilbaso

Predio del ferrocarril



FUENTE: Fotografía del consultor

Estación de trenes



FUENTE: Municipalidad Basavilbaso

Predio polideportivo



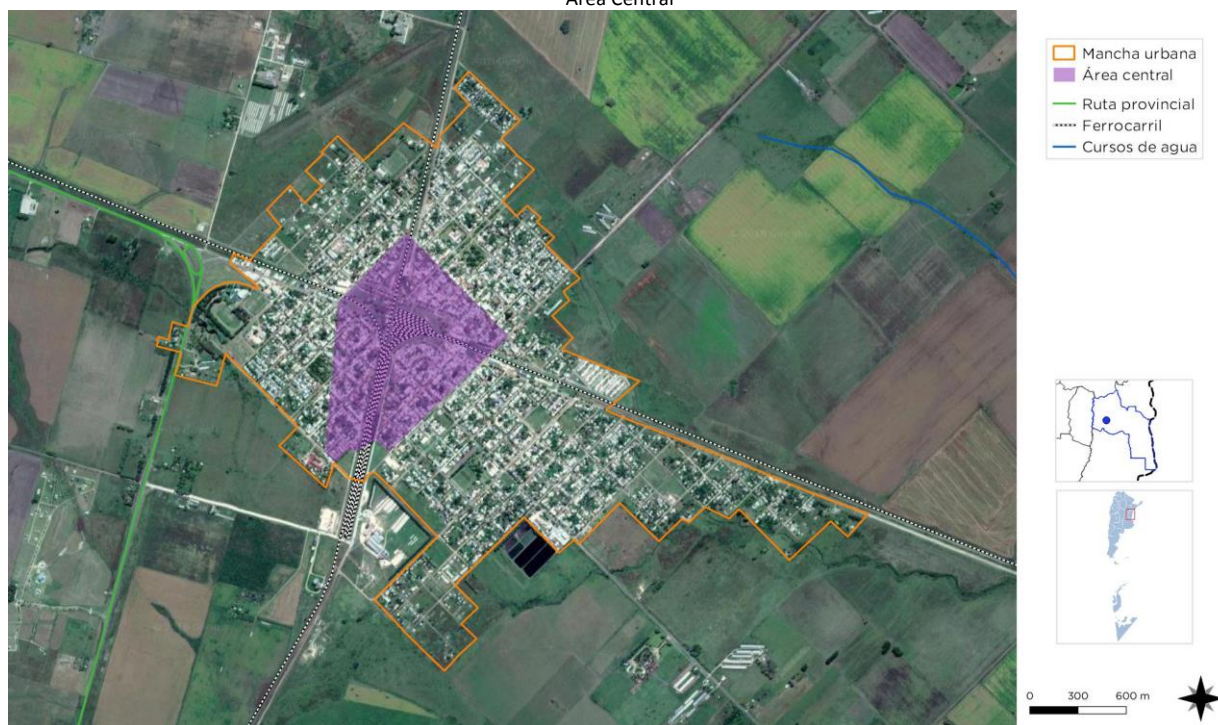
FUENTE: Fotografía del consultor

Equipamiento urbano



FUENTE: SPTCOP en base a datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas. Año 2010. INDEC.

Área Central



FUENTE: SPTCOP en base a datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas. Año 2010. INDEC.

Uso del suelo industrial



FUENTE: SPTCOP en base a datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas. Año 2010. INDEC.

Vacíos urbanos



FUENTE: SPTCOP en base a datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas. Año 2010. INDEC.

Dimensión Social

Características socio-demográficas

Población en Basavilbaso y el Departamento Uruguay			
Localidad	Población 2001	Población 2010	Variación intercensal
Basavilbaso	9.354	9.742	4,14%
Departamento	94.070	100.728	7,07%
Uruguay			

FUENTE: Elaboración Propia en base a INDEC (Censo 2001-2010)

La variación intercensal entre los últimos censos demuestra un crecimiento demográfico menos al ocurrido en el departamento Uruguay, correspondiente 4,14% en la localidad respecto al 7,07% de variación en el departamento.

Según censo 2010 Indec, el total de la población era de 9.742, 4.688 varones y 5.054 mujeres, con una cantidad de 3.170 hogares en una superficie de 7,50 km², por lo que se evidencia una densidad aproximándose a un valor de 12,98 habitantes/ha. Actualmente se estima que el total de la población ascendió, según autoridades del municipio.

En la lectura de la pirámide poblacional según Censo 2010, se observa una base angosta, un estrechamiento en el tronco y una cúspide que asciende con mayor cantidad de mujeres.

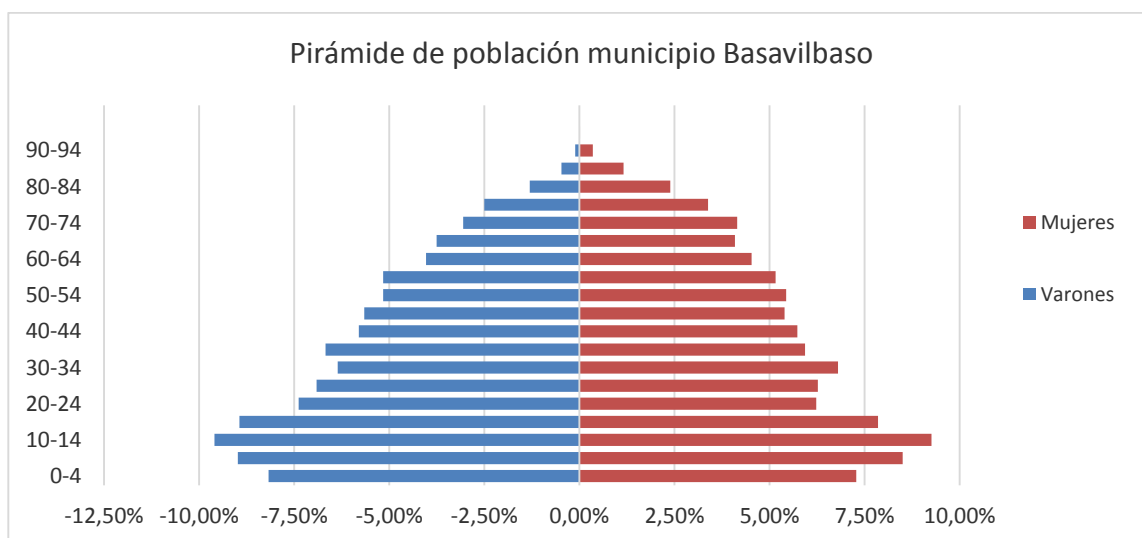
respecto de los varones. En una sucinta conclusión se puede decir que se evidencia una baja natalidad y una población envejecida, además de observarse una irregularidad en la pirámide, donde se presenta un grupo de edad entre los 20 y 29 años menor respecto a los adultos de entre los 30 a 35 años. El grupo etario con mayor cantidad de población pertenece a la edad entre 5-19 años.

Saneamiento Básico

Cobertura de red de Saneamiento y Cloaca

Población en Basavilbaso	
Población	9.742
Superficie en km²	7,50 km²
Densidad	12,98 hab/ha
Variación Intercensal	4,14 %
Hombres	4.688
Mujeres	5.054
Índice de masculinidad	92,8

FUENTE: Elaboración Propia en base a INDEC (Censo 2010)



FUENTE: Elaboración Propia en base a INDEC (Censo 2010)

Según el Censo 2010, 189 hogares se encontraban sin acceso a la Red de Cloacas representando el 6% del total de hogares del municipio. Actualmente se estima que dicho porcentaje disminuyó más del 25%, a pesar del crecimiento poblacional.

El sector que no posee red de cloaca se localiza en el Noroeste y Norte de la planta urbana, el mismo presenta dificultad para desaguar a la colectora madre, siendo una alternativa la construcción de nuevas lagunas de tratamiento cloacal.

Las plantas de tratamiento están ubicada al Este de la ciudad, la del sector industrial está localizada dentro de la mancha urbana y si bien posee la barrera forestal en ocasiones origina olores molestos. La planta de la red de cloaca domiciliaria se ubica aledaño al sector del basural a cielo abierto, su superficie no contempla el crecimiento de la ciudad.

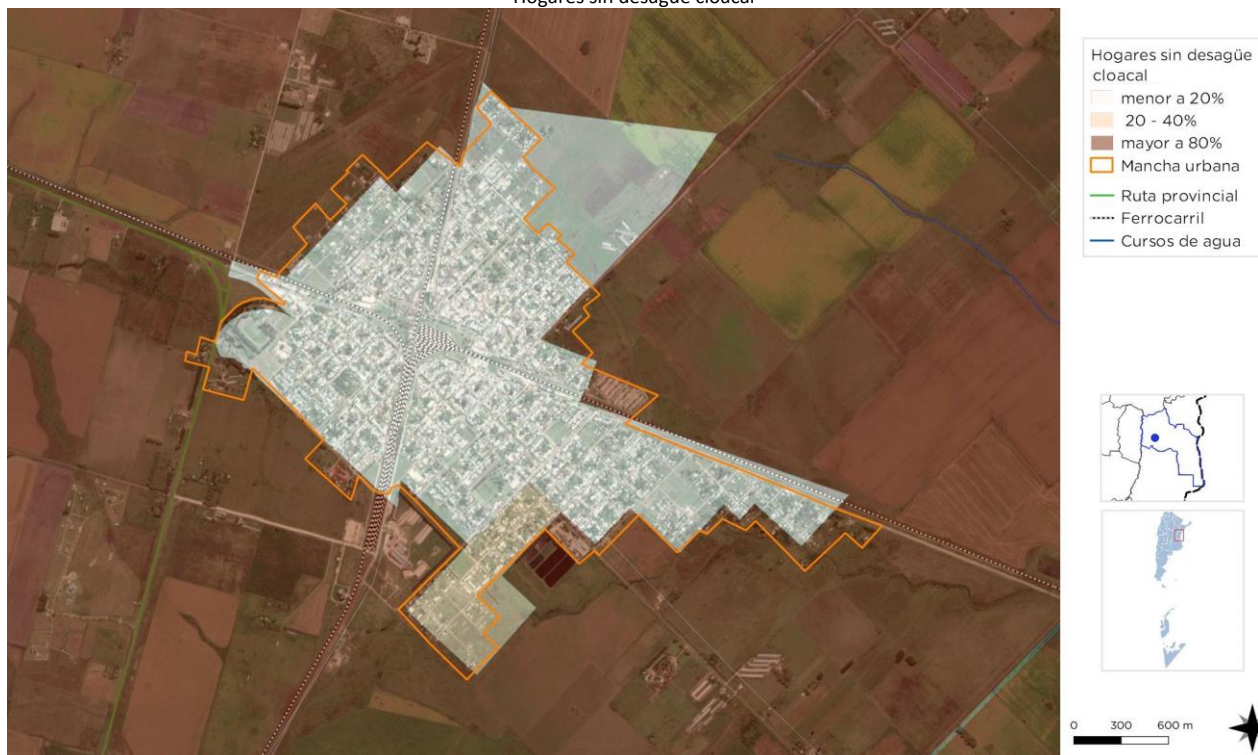
Como alternativa del servicio de Red de Cloacas, los habitantes utilizan el sistema de pozos absorbentes y cámaras como respuesta de evacuación de efluentes primarios domiciliarios.

Red de Cloaca



FUENTE: SPTCOP en base a datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas. Año 2010. INDEC.

Hogares sin desagüe cloacal



FUENTE: SPTCOP en base a datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas. Año 2010. INDEC.

Acceso al Agua Potable

Objetivos e Iniciativas de Programas de Agua y Saneamiento de ONU-Hábitat

01. Elevar la conciencia sobre los problemas de agua y saneamiento, así como fomentar la aplicación de los documentos guía, normas, estándares y herramientas por parte del sector de agua y saneamiento, y socios de ONU-Hábitat.

En el año 2000, los estados miembros de la Asamblea General de la ONU se comprometieron con los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM). Este compromiso incluye el objetivo de reducir el número de personas sin acceso al agua potable en un 50% en 2015.
02. Formar alianzas estratégicas entre los principales actores en agua y saneamiento, como las Naciones Unidas, bancos de desarrollo, contribuyentes, centros urbanos, servicios públicos, organizaciones no gubernamentales y las comunidades para promover el aumento de los niveles de inversión en programas de ONU-Hábitat.

Durante la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible (CMDS) en Johannesburgo en 2002, los gobiernos participantes renovaron sus compromisos con este objetivo, incluso ampliando la meta para también incluir el saneamiento básico.
03. Entrenar a los principales actores del sector de agua y saneamiento para que puedan desarrollar, proveer y gestionar servicios mejorados de agua y saneamiento.

Cada persona necesita un mínimo de 20 litros de agua al día para satisfacer las necesidades básicas mínimas, aunque esta cantidad puede todavía dar lugar a problemas de salud. Por lo tanto, gobiernos y autoridades deben tener como objetivo garantizar al menos de 50 a 100 litros de agua por persona al día.
04. Estimular a las instituciones de agua y saneamiento en los países participantes para replicar iniciativas locales como consecuencia del aumento de los flujos de inversión y con la participación de las comunidades locales.

Cobertura de red de Agua

La localidad cuenta con un 98,00% de cobertura en lo que respecta al servicio de agua potable, según Censo Nacional Indec 2010.

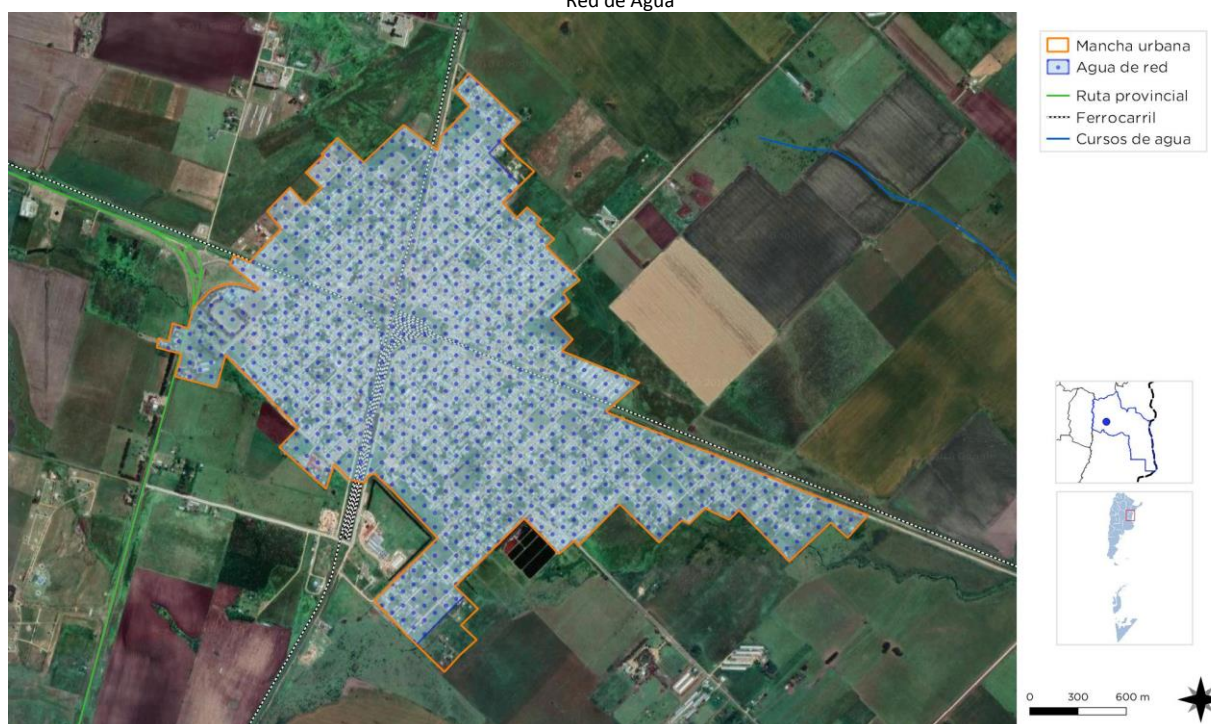
La provisión de Agua Potable de Basavilbaso está a cargo de la secretaria de Obras y Servicios Públicos del municipio, con las tareas de proporción del agua potable a la ciudad, y participación en el saneamiento hídrico a través del mantenimiento de las redes de agua existentes, como así la coordinación de las ampliaciones de la red para los nuevos barrios en desarrollo.

Tanque de Agua



FUENTE: Municipalidad Basavilbaso

Red de Agua



FUENTE: SPTCOP en base a datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas. Año 2010. INDEC.

Vivienda

Viviendas y mejoramiento de asentamientos precarios

La rápida urbanización actual ejerce presión sobre la vivienda y el uso del suelo. Para el 2030, cerca de 3 billones de personas (40% de la población mundial) necesitarán tener acceso a viviendas, infraestructura básica y a otros servicios tales como sistemas de acueducto y saneamiento.

Desafortunadamente, y especialmente en países en vías de desarrollo, el suministro es limitado debido a sistemas de gobernanza inadecuados, deficiencias en recursos humanos e instituciones y reglamentaciones obsoletas que no cuentan con suficientes facultades o que no están bien informados.

Derecho a la vivienda

El derecho a una vivienda digna está consagrado en varios instrumentos internacionales de derechos humanos. Los más reconocidos dentro de esa lista son la Declaración Universal de los Derechos Humanos (art. 25.1) y el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (art. 11.1).

Muchos gobiernos adoptaron o revisaron sus políticas de vivienda para incluir varias dimensiones de los derechos humanos. La Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre Asentamientos Humanos (Hábitat II) aprovechó este impulso en 1996. Los resultados de la conferencia, la Declaración de Estambul y la Agenda Hábitat, constituyen un marco en que el desarrollo de asentamientos humanos se une con el proceso de desarrollo de los derechos humanos en general y el derecho a la vivienda, en particular innovación.

Posteriormente, la Comisión de Asentamientos Humanos (hoy conocida como

el Concejo de Administración de ONU-Hábitat) aportó la resolución 16/7 para “la implementación del derecho a una vivienda digna” en mayo de 1997.

La Comisión de Asentamientos Humanos adoptó en Abril de 2001 las resoluciones 2014/34 y 2014/28 sobre una vivienda digna como componente del derecho a un nivel de vida adecuado, le solicitó a ambas agencias fortalecer su cooperación y considerar la creación de un programa conjunto para el derecho a la vivienda. Estas resoluciones constituyen el mandato para el establecimiento del Programa de las Naciones Unidas para el Derecho a la Vivienda.

El objetivo de esta iniciativa es apoyar los esfuerzos de los gobiernos, la sociedad civil y las instituciones nacionales de derecho humanos para que desarrollen el derecho a una vivienda digna, tal y como se describe en las declaraciones de derechos humanos internacionales y como se reafirma en la Agenda Hábitat, que expresa: “En el contexto general de un enfoque facilitador, los Gobiernos deberían tomar medidas oportunas con el fin de promover, proteger y asegurar la realización plena y progresiva del derecho a una vivienda digna.” Para poder alcanzar esta meta, la UNHRP está tomando las siguientes acciones a nivel global:

Desarrollo de estándares y lineamientos.

Elaboración de instrumental legales internacionales existentes y apoyo al cumplimiento de los mismo por parte del gobierno.

Desarrollo de un sistema que monitoree y evalúe el progreso de la implementación del derecho a la vivienda.

Stock de Vivienda Local

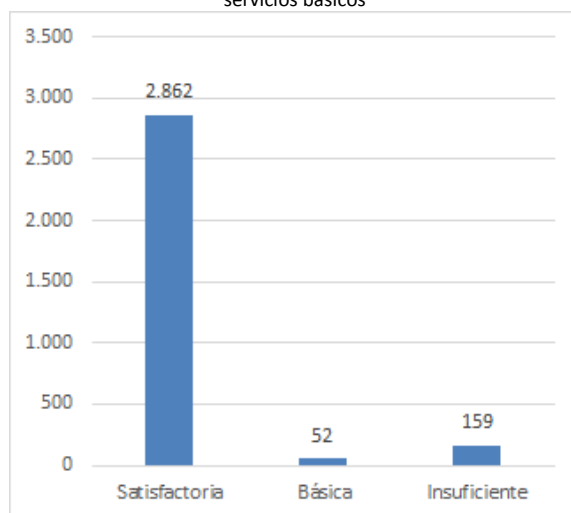
Las localidades poseen una determinada cantidad de viviendas habitadas. Dichas viviendas se clasifican, según el INDEC, utilizando la variable “Tipo de Vivienda Particular”, de la siguiente manera:

- **Vivienda Aceptable:** hogares en departamentos y casas Tipo A
- **Vivienda Recuperable:** hogares en Casas Tipo B
- **Viviendas Irrecuperables:** hogares en ranchos, casillas y locales no habitables.

La predominancia del tipo de viviendas en la localidad son viviendas aceptables, casas Tipo A. Las mismas son viviendas particulares de carácter unifamiliar.

Déficit Cuantitativo de Vivienda

Viviendas particulares habitadas según calidad de las conexiones a servicios básicos



FUENTE: Elaboración Propia en base a INDEC (Censo 2001-2010)

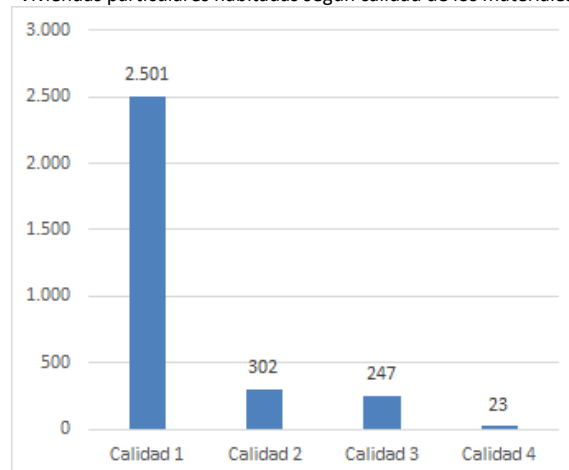
Muestra el déficit habitacional cuantitativo, que se define por la relación numérica entre viviendas y hogares, y por la residencia en viviendas de tipo irrecuperable.

Da cuenta sobre un tipo de insuficiencia que se mitiga con la definición de estrategias para la incorporación de unidades de vivienda al parque

habitacional. Esto explicita la magnitud de viviendas nuevas necesarias.

En este punto, no hay datos que nos aproxime a detectar el déficit cuantitativo de vivienda, sin embargo, se considera que ha aumentado la demanda en base al crecimiento población de Basavilbaso (la variación intercensal entre 2001-2010 es del 4,14%). En la localidad se gestionaron y se han realizado viviendas de carácter social a fin de cubrir la demanda, en parte el marco del Programa Primero tu casa a través del Instituto Autártico de Planeamiento y Vivienda (IAPV)

Viviendas particulares habitadas según calidad de los materiales



FUENTE: Elaboración Propia en base a INDEC (Censo 2001-2010)

Déficit Cualitativo de Vivienda

Muestra la situación de hogares que habitan en viviendas deficitarias; es decir, aquellas cuyas condiciones de estado y localización requieren reparaciones o se encuentran incompletas. El déficit cualitativo se compone de la suma de tres elementos:

- Hogares en Casas Tipo B (recuperables)
- Hogares en Viviendas Aceptables (Casas Tipo A y departamentos) con hacinamiento crítico.
- Hogares en Viviendas Aceptables que no cuentan con red de agua ni red de cloaca.

Considerar el déficit habitacional cualitativo aporta a la definición de políticas públicas que inciden sobre el parque existente a través de

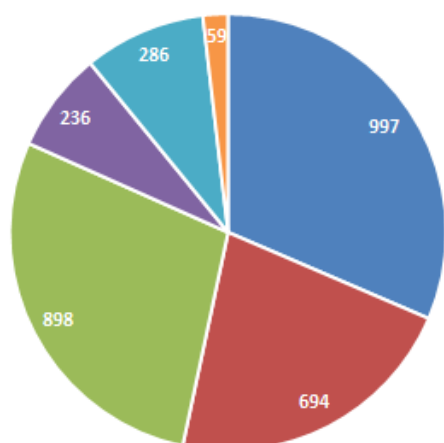
políticas que promuevan el acceso en propiedad o en alquiler, o que faciliten el acceso al crédito para adecuar la vivienda al tamaño del hogar; o bien promoviendo intervenciones para mejorar las condiciones de las unidades existentes.

Si bien no hay datos concretos que indique el déficit cualitativo de vivienda, podemos tomar de referencia el censo 2010 que indica que existe 270 de viviendas con CALMAT 3 y 4 de las 3.073 viviendas habitadas, es decir que representa el 8,8%, y 131 hogares con NBI de los 3.170, es decir el 4,13 %.

Según se puede observar Basavilbaso, son casas Tipo A en su gran mayoría y existen también casas Tipo B, en coincidencia que gran parte no cuenta con el acceso a la red de cloaca, ni de gas, infraestructuras que colaboran a mejorar las condiciones habitacionales.

El estado municipal ha realizado con fondos propios la refacción y completamiento de viviendas de carácter comenzadas y no finalizadas, con el fin de favorecer el mejoramiento habitacional.

Hogares habitados según cantidad de personas por cuarto



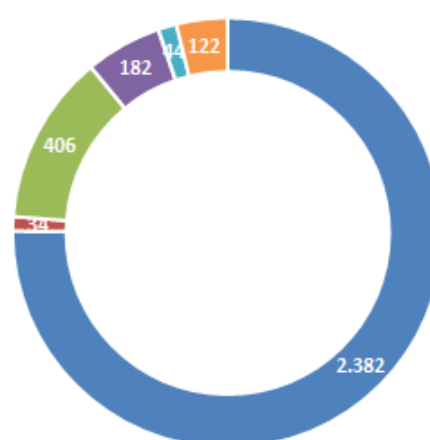
- Hasta 0.50 personas por cuarto
- 0.51 - 0.99 personas por cuarto
- 1.00 - 1.49 personas por cuarto
- 1.50 - 1.99 personas por cuarto
- 2.00 - 3.00 personas por cuarto
- Más de 3.00 personas por cuarto

FUENTE: Elaboración Propia en base a INDEC (Censo 2001-2010)

Régimen de propiedad y tenencia

En la localidad, el 12,10 % de los hogares, no cuentan con la tenencia formal del suelo, según datos arrojados en el censo 2010, es decir 382 casos. Actualmente se desde el gobierno municipal se está trabajando en la regularización de los terrenos, otorgando los terrenos en condición de construcción y posibilidad de compra.

Hogares habitados según régimen de tenencia



- Propietario de la vivienda y del terreno
- Propietario sólo de la vivienda
- Inquilino
- Ocupante por préstamo
- Ocupante por trabajo
- Otra situación

FUENTE: Elaboración Propia en base a INDEC (Censo 2001-2010)

Educación

Máximo nivel educativo alcanzado

Aquí se presenta información sobre la condición de alfabetismo y asistencia educativa de la población, vinculada al grado de finalización de cada uno de los niveles educativos. La fuente de los datos es el Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010.

El objetivo es dar cuenta de manera oportuna, adecuada y permanente de la situación de bienestar social de la población y de las brechas

en su interior, como así también brindar insumos precisos para el diagnóstico y direccionamiento de las políticas públicas.

El indicador de alfabetización del Censo 2010 arroja un valor de 5,90% de analfabetos y en la actualidad se estima la disminución en más del 25% del estado de la situación. Por otro lado, los adultos sin educación superior, según Censo 2010 dan un valor de 87,50% y se desconoce esta situación en la actualidad. Una alternativa para los adultos es la asistencia a talleres de oficio y bachillerato acelerado.

Respecto a la educación en Basavilbaso encontramos numerosas alternativas con ofertas estatales y privadas. A continuación, nombraremos las mismas con su nivel educativo correspondiente:

- Colegio Polimodal,
- Escuela Nº91 La Pampa,
- Instituto Cristo Rey,
- Escuela Nº47 Isaías Torres,
- Escuela Nº9 Matías Zapiola,
- Escuela Agro técnica Nº145,
- Escuela Nº33 Justo José de Urquiza,
- Cecypro,
- Jardín materno infantil Pueblo Nuevo,
- Centro de capacitación comunitario Yolanda Violeta Guarischi,
- Escuela diferencial Nº10 Ovidio Decroly,
- Escuela secundaria Nº10 Basavilbaso,
- Unidad Educativa nº12 Maternal Evita,
- Escuela educación técnica Nº79 Benjamín Zubiaur.

- Ovidio de Croly Especial Nº10. Dirección: Rogelio Gómez 155.
- Escuela Nº47 Isaías Torres. Dirección: Almirante Sueyro 450 Pueblo Nuevo.
- Escuela Nº33 Justo José de Urquiza. Dirección: H. Irigoyen 520 Oeste.
- Escuela educación técnica Nº79 Benjamín Zubiaur. Dirección: Sáenz Peña 851 Tanque.
- Escuela Nº9 Matías Zapiola. Dirección: H. Quirós 439 Centro.

Establecimientos:

- La Pampa Nº91. Dirección: Tibeletti 20 Parroquial.
- Centro Educativo Capacitación Agro técnica. Dirección: Barón Hirsch 175.
- Escuela Nº9 Matías Zapiola. Dirección: C B de Quirós 429.
- Instituto Cristo Rey. Dirección: 25 de Mayo 381.
- Privada José Manuel Estrada Nº76. Dirección: 25 de Mayo 381.

Establecimientos Educación en Basavilbaso



FUENTE: SPTCOP en base a Cuestionario Municipal 2018

Escuela Agrotécnica Basavilbaso



FUENTE:

www.facebook.com/pg/escuelaagrotecnica.basavilbaso

Jardín Materno Pueblo Nuevo



FUENTE: www.facebook.com/pg/munibasso

Salud y Seguridad

El municipio tiene como centro de atención primaria de la salud, el Hospital Sagrado Corazón de Jesús pertenece al ámbito de la medicina pública provincial con los siguientes servicios: medicina general, atención ambulatoria, internación, diagnóstico, tratamiento y cuenta con 72 camas.

Además, el centro de salud Barrio Pueblo Nuevo donde se llevan a cabo diferentes acciones de promoción, prevención y asistencia socio-sanitarias.

Establecimientos:

- Centro de Salud Barrio Pueblo Nuevo.
Dirección: Sueyro 525.
- Hospital Provincial Sagrado Corazón de Jesús.
Dirección: Entre Ríos 210.

En materia de seguridad el municipio cuenta con 1 jefatura de policía, los cuales responden ante episodios de delincuencia ubicada en el centro de la ciudad.

Establecimientos:

- Comisaría de Basavilbaso. Dirección: L.N. Alem Nº 915.



Economía

Las ciudades son las principales fuentes de riqueza económica porque generan alrededor de un 70% del Producto Bruto Interno (PBI) del mundo. La mayoría de las industrias y negocios están dentro o cerca de áreas urbanas, aportando puestos de trabajo a los ciudadanos.

Debido a que hay más oportunidades laborales en las áreas urbanas, las ciudades atraen gran parte de la población en búsqueda de empleo de un país. Esto se da especialmente en países en vías de desarrollo, donde cada vez más actividades económicas suceden en las ciudades, y la diferencia entre los sueldos urbanos y rurales crece. Esto causa una rápida migración del campo a la ciudad.

Actualmente, más del 50% de la población mundial vive en ciudades, y se espera que esta cifra aumente a más del 65% en 2030. Si las oportunidades económicas urbanas no siguen el ritmo del influjo de personas que buscan empleo, la pobreza urbana puede tener efectos nefastos para la salud y el bienestar de gran parte de la población.

Los gobiernos se encuentran con una serie de desafíos económicos y financieros al lidiar con una población urbana en crecimiento:

Generar prosperidad económica como consecuencia del crecimiento de la población urbana.

Financiar infraestructura y servicios para acomodar a los nuevos residentes y apoyar a la población existente.

Facilitar el crecimiento económico y la creación de un empleo inclusivo.

La economía informal tiende a desarrollarse en paralelo al rápido crecimiento demográfico y sustituye otras formas más estables de generación de ingresos, ya que la oferta de empleo formal no puede cumplir con la creciente demanda.

Las ciudades tienen un papel crucial a la hora de unir personas con puestos de trabajo. Los gobiernos pueden ayudar a hacer las ciudades competitivas para acercar los beneficios del desarrollo económico a los sectores relegados.

Un enfoque participativo hacia la creación de una estrategia DEL puede ayudar a identificar necesidades críticas y barreras y construir sobre elementos endógenos en el ámbito local.

Adicionalmente, los gobiernos pueden tomar medidas proactivas para enfrentar pérdidas económicas y desarrollar una cadena de suministro, a la vez que crea un entorno propicio para la actividad empresarial, con regulaciones justas, transparentes y estables.

Resultados a esperar:

Los gobiernos locales deberán desarrollar una visión estratégica respecto de sus economías, mercados, y los desafíos y oportunidades de la creación de empleo en los próximos años.

Se desarrollarán estrategias DEL bajo un enfoque participativo que recaba aportes de las partes involucradas y apoya una implementación coordinada.

Dimensión Económica

Actividades económicas locales

La actividad económica de la localidad se sustenta principalmente de la actividad agraria, la ganadería bovina, en su gran mayoría la extensiva, y la producción avícola, además se desarrolla la cría de cerdos. La industria principal está ligada a dichas actividades, es el frigorífico avícola, el resto de las industrias presentan un menos dinamismo, se puede nombrar la metalúrgica, fábrica de mosaico y marmolería, sedería, productos alimenticios, fábrica de pastas artesanales, etc. Además, existen otras actividades como las distribuidoras.

Como particularidad Basavilbaso, conocida como la cuna del cooperativismo en Entre Ríos, presenta dos cooperativas las cuales desarrollan actividades agrícolas y ganaderas hace más de un siglo. A través de ella se puede encontrar molinos arroceros, ferretería, comercialización de cereales, alimentos para animales, productos agropecuarios, forestales y arroz.

La cooperativa agrícola cuenta con su sede central en el centro de la localidad y con un gran predio al sur de la localidad en la intersección de calle Neyra y el ingreso del tránsito pesado, donde se puede destacar la planta de acopio de cereales. En sus cercanías se emplaza otra planta de acopio de una firma francesa de más de 120 años en el rubro agroindustrial.

La cooperativa ganadera tiene su sede central en el centro de Basavilbaso y dos sucursales con sus representantes en la localidad de Rosario del Tala y Bovril.

Actualmente se está impulsando desde el municipio la conformación de una nueva cooperativa en el rubro textil.

La industria con mayor impacto en la localidad, como antes se menciona, es el frigorífico avícola, ubicado dentro de la planta urbana, localizado en el extremo Sureste en una zona residencial sobre la calle 25 de Mayo, ingreso secundario de la localidad. La empresa fue fundada por comerciantes locales en 1964 y en la década del

'80 queda a cargo de un grupo de empresarios nacionales e internacionales.

Otra industria, de desarrollo más reciente y de menor impacto, es la industria metalúrgica que desde el año 2010 se encuentra ubicada sobre la Ruta Provincial N°39. La misma es una sucursal de la metalúrgica localizada en Urdinarrain a unos 35 km hacia el Sur. La empresa es un referente en la región.

Sobre la Ruta Provincial N°39 en el kilómetro 191,5, se emplaza una fábrica de elaboración de subproductos derivados de la carne, la misma cerró sus puertas en el año 2018, aún se desconoce si existirá su reapertura.

En el área industrial, ubicada al Noroeste aproximadamente a 2 km del centro de la planta urbana dentro del ejido municipal, se centran actividades ligadas al sector alimenticio, actualmente cuenta con una empresa dedicada a la elaboración de pastas frescas y tapas de empanadas y dos empresas dedicadas al acopio y comercialización de granos. Además, ya tienen designado un lote para un molino arroceros, una planta elaboradora de embutidos y otra de alimentos balanceados.

Respecto a este sector, desde el municipio se está trabajando para convertirlo en parque industrial, uno de los potenciales es la ubicación estratégica del mismo con rápido acceso vial. El predio tiene 29,10 ha. y es terreno municipal.

Otra actividad con impacto económico es el turismo, Basavilbaso se encuentra enmarcada en el epicentro de los **Caminos del Palacio San José** y el **Circuito Histórico de las Colonias Judías del Centro de Entre Ríos**, y dentro de este contexto ofrece sus termas.

“Los caminos del Palacio San José” abarca el recorrido que une la localidad de Concepción del Uruguay, donde en sus cercanías se emplaza el palacio que fue cuna del primer presidente constitucional argentino Justo José de Urquiza, hasta Rosario del Tala. A lo largo del mismo se destacan ocho Monumentos Históricos Nacionales, playas, arroyos y áreas naturales donde se destacan los ríos Uruguay y Gualeguay.

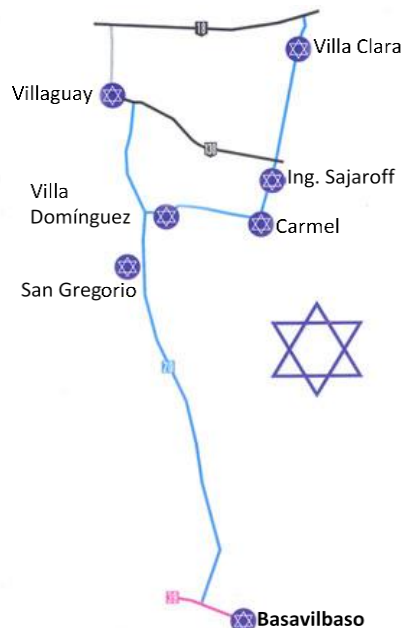
El **circuito Histórico de las Colonias Judías del Centro de Entre Ríos** abarca el territorio en el que se asentó la colonización hebrea, en el centro sur se ubica Basavilbaso, las demás colonias que integran este recorrido son San Gregorio, Villa Domínguez, Carmel, Ingeniero Miguel Sajaroff, Villaguay y Villa Clara. En 1982, cinco años después de lo que se considera la fundación de Basavilbaso, la localidad recibe a los inmigrantes judíos traídos de Rusio, formándose dos años después la Colonia Lucienville. Los migrantes conocidos como “gauchos-judíos” tomando como molde la estructura de las aldeas rusas se dividieron en grupos conformando las colonias Novibuco I, Ackerman I y II, Sorokin y 1º de Mayo. Dentro de área de Basavilbaso puede visitar:

- Sinagoga Tefila L’Moisés
- Cooperativa Agrícola Lucienville
- Sinagoga Beth o Beit Abraham
- Sinagoga Novibuco I
- Cementerio Israelita
- Casa de la Familia Borodovsky

Las **termas de Basavilbaso** se ubican a 300km de Buenos Aires y a 200 km de Rosario y Paraná. La ubicación estratégica de estas es una ventaja. Desde 1997, año que Entre Ríos abre su primer complejo termal, es un atractivo que ha crecido en la provincia para la región, el complejo de Basavilbaso abre sus puertas a partir del año 2012, en el año 2017 cierra sus puertas por un período para luego de unos meses reactivar la actividad, este cierre según explica se da por el alto costo de mantenimiento que requiere el complejo y el contexto desde el ámbito económico que se atravesó. El termalismo en Basavilbaso está a cargo del ámbito privado con un porcentaje mínimo del Estado municipal.

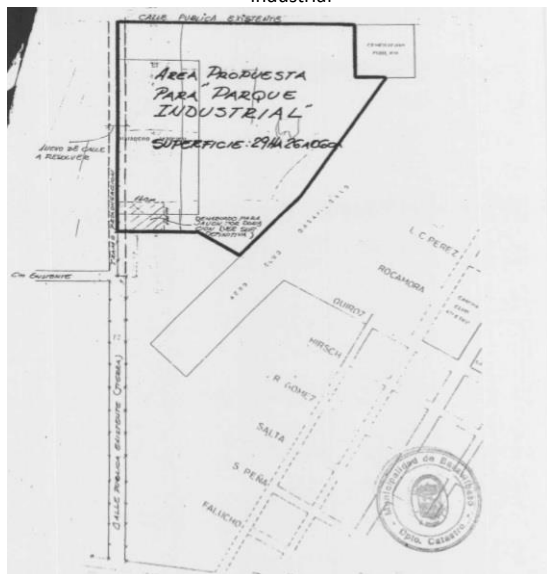
Las aguas termales de Basavilbaso surgen desde 1.256 metros de profundidad, a 42 grados, y son distribuidas en cuatro piletas con hidrojets y asientos sumergidos, una pileta cubierta y una recreativa para chicos, sala de masajes, quinchos y bungalós.

Circuito Histórico de las Colonias Judías del Centro de Entre Ríos



FUENTE: www.colonizacionjudia.com.ar

Localización del terreno del área industrial propuesta para parque industrial



FUENTE: Municipalidad de Basavilbaso

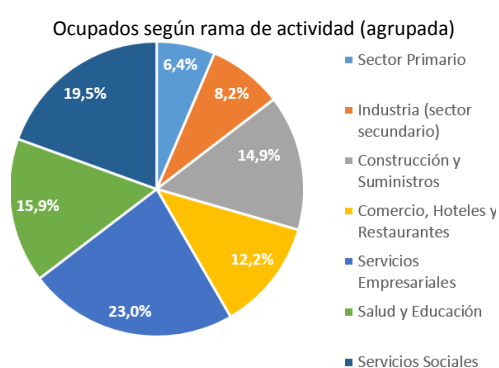
Ocupación según rama de actividad

Agrupar a los trabajadores en siete grandes ramas de actividad económica, según diferentes unidades territoriales. Las ramas son: actividad primaria, actividad secundaria (industria manufacturera), construcción y suministros de servicios, comercio y afines, servicios

empresariales; educación y salud; y servicios sociales.

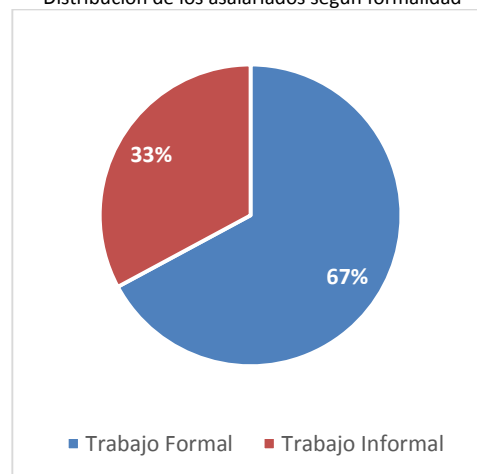
Este agrupamiento se aplicó tanto para los datos provenientes de los Censos Nacionales de Población de 2001 y de 2010, como de la Encuesta Anual de Hogares Urbanos (EAHU) de 2013. También es útil para una caracterización de la estructura productiva del territorio.

Según Censo 2010, se puede decir que las ramas de actividad que presentan mayor porcentaje de ocupados pertenece al sector de Servicios Empresariales con un 23,0% seguido con el sector servicios sociales con un valor de 19,5% y de salud y educación con un 15,9% y de construcción y suministros con un 14,9%. Por otro lado, le siguen los sectores pertenecientes al comercio, hoteles y restaurante, la industria y el sector primario considerándose un 12,2%, 8,2% y 6,4% respectivamente.



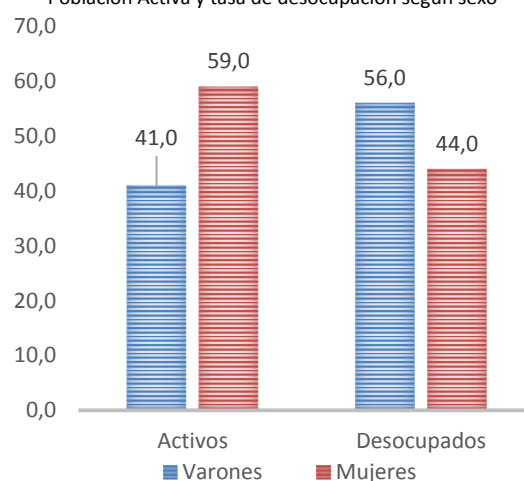
FUENTE: SPTyCOP en base a datos del Censo 2010 (Cuestionario Ampliado)

Distribución de los asalariados según formalidad



FUENTE: FUENTE: SPTyCOP en base a datos del Censo 2010

Población Activa y tasa de desocupación según sexo

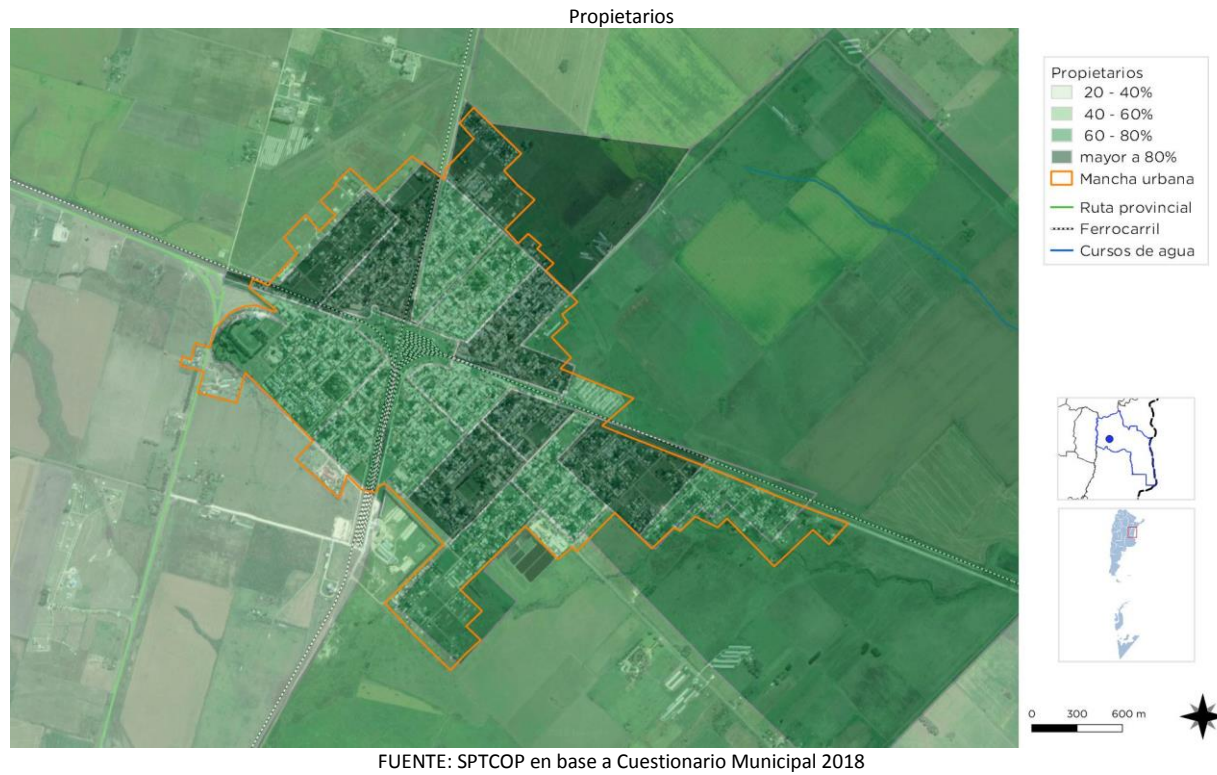
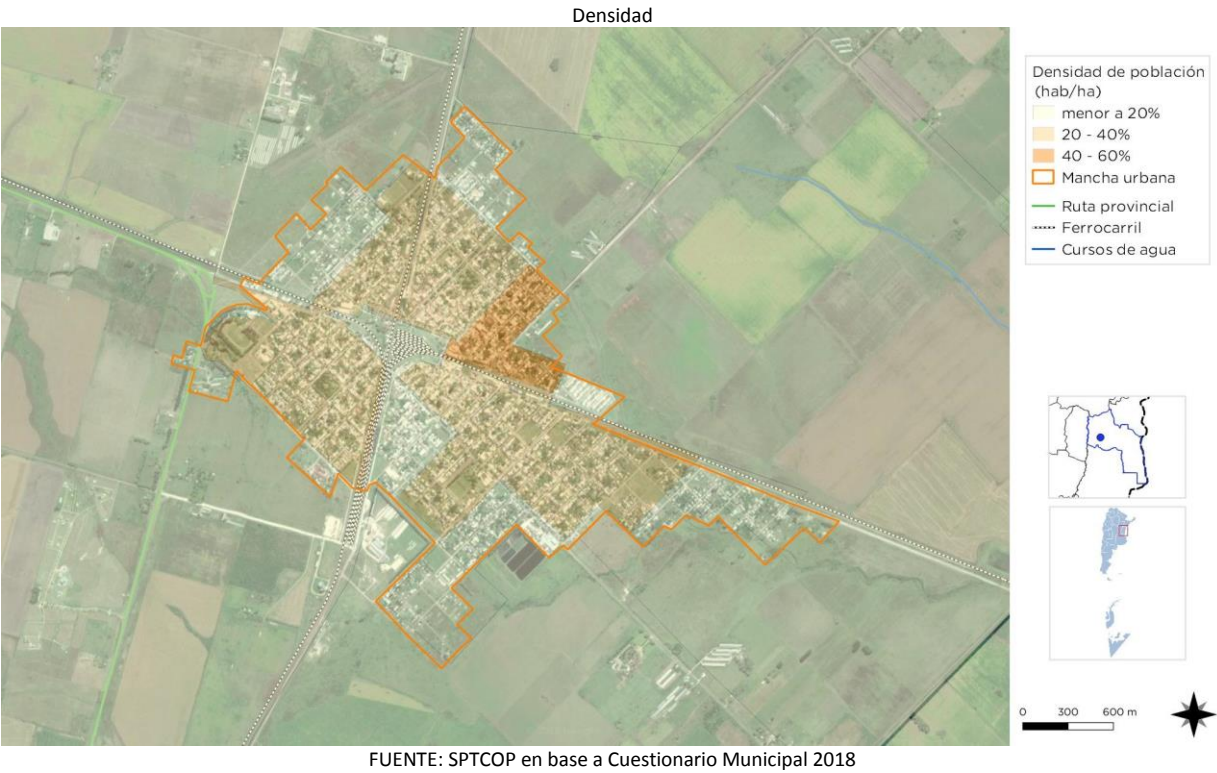


FUENTE: Elaboración propia en base a INDEC-Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas. 2010

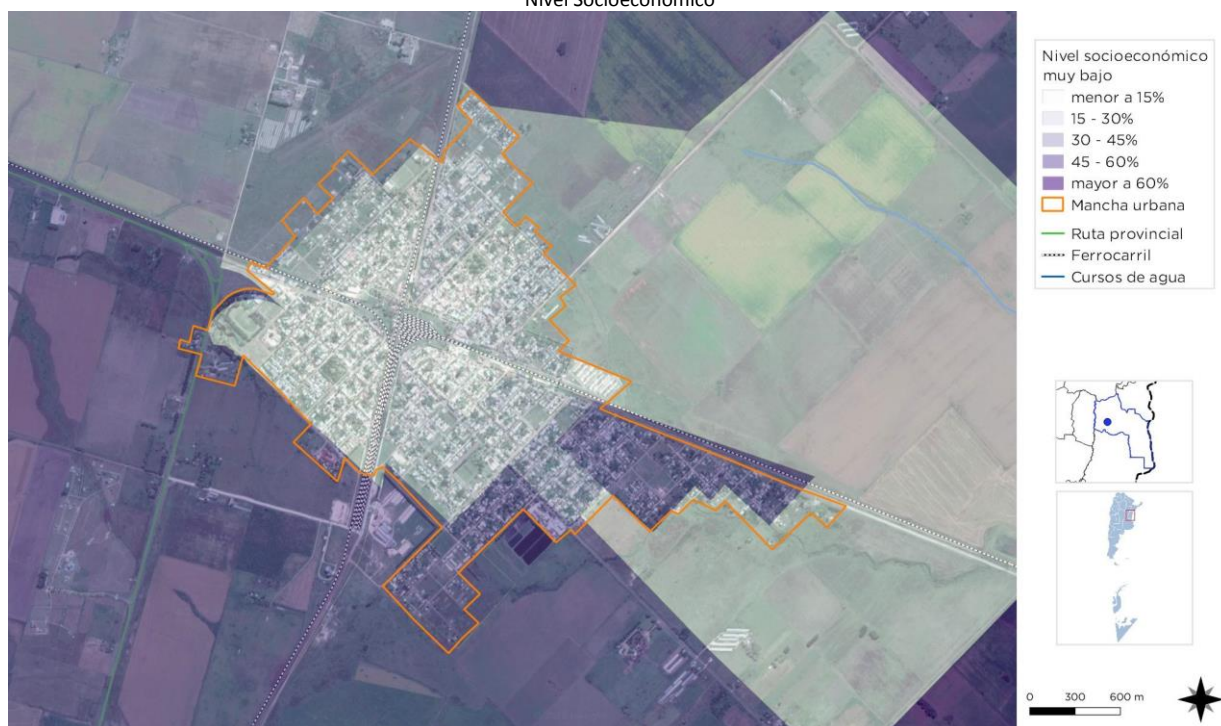
Tasa de desocupación

En cuanto a los indicadores de trabajo formal e informal, el censo 2010 entrega como dato un 67% de trabajo formal por encima del 33% de trabajo informal.

De la población activa el 59% son mujeres y el 41% son varones. De la tasa de desocupación la mayor cantidad pertenece a la masculina con el 56%, sobre la femenina con un 44%. Se desconoce si ese valor ha fluctuado.



Nivel Socioeconómico



FUENTE: SPTCOP en base a Cuestionario Municipal 2018

Viviendas irrecuperables



FUENTE: SPTCOP en base a Cuestionario Municipal 2018

Dimensión Ambiental

El Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) es el portavoz del medio ambiente dentro del sistema de las Naciones Unidas y actúa como catalizador, promotor, educador y facilitador para promover el uso racional y el desarrollo sostenible del medio ambiente fortaleciendo las instituciones para la gestión racional del medio ambiente.

El PNUMA participa en actos y actividades encaminados a desarrollar y mejorar el estado de derecho ambiental, incluido el desarrollo progresivo del derecho del medio ambiente, la protección de los derechos humanos y el medio ambiente, la lucha contra los delitos contra el medio ambiente, el mejoramiento del acceso a la justicia en cuestiones ambientales, y el fomento de la capacidad general de los interesados pertinentes.

El derecho ambiental es una de las bases para la sostenibilidad ambiental y la plena realización de sus objetivos es cada vez más urgente debido a las crecientes presiones ambientales.

En Argentina, se establece por la Ley N° 27.287, el **Sistema Nacional para la Gestión Integral del Riesgo y la Protección Civil** que tiene por objeto integrar las acciones y articular el funcionamiento de los organismos del Gobierno nacional, los Gobiernos provinciales, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y municipales, las organizaciones no gubernamentales y la sociedad civil, para fortalecer y optimizar las acciones destinadas a la reducción de riesgos, el manejo de la crisis y la recuperación.

Esta Ley se enmarca en los compromisos asumidos por la República Argentina de lograr para 2030 “la reducción sustancial del riesgo de desastres y de las pérdidas ocasionadas por los desastres, tanto en vidas, medios de subsistencia y salud como en bienes económicos, físicos, sociales, culturales y ambientales de las

personas, las empresas, las comunidades y los países.” En concordancia con los objetivos propuestos en el Marco de Sendai.

El ordenamiento territorial permite planificar tanto el crecimiento de los asentamientos humanos, las actividades y usos del suelo, así como la localización de las inversiones (públicas y privadas) de manera responsable y apuntando a un desarrollo sustentable de la sociedad basado en la prevención y mitigación de los riesgos de desastres, contribuyendo de manera sustancial a proteger la vida humana, los ecosistemas y los sistemas productivos y a construir comunidades más resilientes.

En este sentido se entiende al planeamiento y ordenamiento del territorio como soportes o guías de futuros proyectos y obras donde se debe contemplar la dinámica de los sistemas naturales y sociales de manera tal se prevenga, evite, disminuya o mitigue los efectos de los desastres naturales o los causados por el hombre, al mismo tiempo que mejoren la calidad de vida de las personas.

La planificación territorial deviene un recurso fundamental a la hora de prevenir situaciones futuras de riesgo adecuando la gestión del territorio a las condiciones restrictivas para su ocupación y constituye la base para las inversiones.

En el marco de una planificación federal articulada y sustentable, la Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública (SPTyCOP) promueve que los municipios tengan su plan de ordenamiento o su plan urbano contemplando las amenazas de origen natural y antrópico así como las condiciones de vulnerabilidad de manera que tanto la obra pública como la privada al momento de su localización y diseño incorporen los riesgos preexistentes para minimizarlos o incluyan acciones para prevenir riesgos futuros

$$\text{RIESGO} = \frac{\text{amenaza} \times \text{vulnerabilidad} \times \text{exposición}}{\text{RESILIENCIA}}$$

con el fin de obtener la aprobación requerida para su ejecución.

La integración de la reducción del riesgo de desastre a la planificación del territorio requiere el desarrollo y la aplicación de una serie de instrumentos que permiten detectar, en la etapa diagnóstica, áreas con alta exposición a diversos tipos de amenazas.

Uno de los instrumentos más utilizados son los mapas de riesgo que permiten detectar áreas que requieren, en la etapa de análisis y luego en la etapa propositiva del plan de ordenamiento o plan urbano, consideraciones especiales para su uso y ocupación: dependiendo de su grado de criticidad.

El **Riesgo** es la probabilidad que una amenaza produzca daños al actuar sobre una población vulnerable. Al analizar el Riesgo se estiman los daños, pérdidas y consecuencias que pueden ocasionarse a raíz de uno o varios escenarios de desastre, y trata de determinar la probabilidad de ocurrencia y la magnitud de los daños por fenómenos naturales extremos. Es una herramienta que permite caracterizar a la amenaza, a la población vulnerable, su zona de impacto o el marco geográfico de la interacción entre ambos, ponderando la influencia del momento en que se produce dicha interacción a través de escenarios de riesgo.

El mapa de riesgo surge del análisis de la amenaza más la vulnerabilidad.

La **amenaza** es el factor externo representado por la posibilidad que ocurra un fenómeno o un evento adverso, en un momento, lugar específico, con una magnitud determinada y que podría ocasionar daños a las personas, a la propiedad; la pérdida de medios de vida; trastornos sociales, económicos y ambientales.

La **vulnerabilidad** es el factor interno de una comunidad o sistema. Comprende las características de la sociedad acorde a su contexto que la hacen susceptibles de sufrir un

daño o pérdida grave en caso que se concrete una amenaza.

Dicha variable se encuentra relacionada con la **resiliencia** entendida como la capacidad de un sistema, comunidad o sociedad expuestos a una amenaza para resistir, absorber, adaptarse y recuperarse de sus efectos de manera oportuna y eficaz, lo que incluye la preservación y la restauración de sus estructuras y funciones básicas.

La EIRD (Estrategia Internacional para la Reducción de Desastres) establece que la gestión del riesgo debe ser transversal a todo el proceso de planificación, por lo tanto, pensar en un ordenamiento sustentable requiere conocer las amenazas a la que la comunidad está expuesta, sus vulnerabilidades y sus capacidades para recuperarse y adaptarse ante la ocurrencia de un evento adverso.

Retomando conceptos arriba expuestos, surge la siguiente fórmula, que resume la interacción entre RIESGO, AMENAZA Y VULNERABILIDAD junto con la EXPOSICIÓN y la RESILIENCIA

Los modelos sociales y ambientales de desarrollo pueden aumentar la exposición y la vulnerabilidad, por lo tanto, pueden agravar el riesgo.



Identificación de amenazas

Se trata de analizar el territorio para reconocer los peligros a la que pudiera estar expuesta una comunidad, estos peligros pueden ser de origen natural (sismos, terremotos, aludes, deslizamientos, inundaciones) o de origen antrópico (contaminación por derrames, dispersión o emisión de sustancias químicas tóxicas en tierra y agua, como el petróleo, pesticidas, gases tóxicos producto de combustión, clorofluorocarbonos y la contaminación nuclear, así como los procesos para la eliminación o almacenamiento de residuos líquidos y sólidos).

Amenazas de origen natural

El clima predominante en Basavilbaso es cálido húmedo con una estación marcada de lluvias. En este período, con presencia de **lluvias intensas** en un corto lapso y posterior **crecida y desborde de los cauces de los arroyos**, se han detectado **inundaciones** en sectores de la zona urbanizada, afectando a terrenos y a la circulación de las calles.

Este evento afecta mayoritariamente al sector localizado hacia el Sureste de la localidad, el barrio denominado Tolcachier. El mismo tiene como límite Sur el Arroyo Medina, y por el centro del barrio existe un cauce natural donde escurre e agua. Es un sector donde no existe el desarrollo completo de un sistema de desagües pluviales y las calles son de tierra y ripio (actualmente se está ejecutando el mejoramiento de la red vial, completando el enripiado e incorporando cordón cuenta). Además, la presencia de micro basurales en los cauces de agua agrava la situación. Ante este fenómeno se dificulta la transitabilidad e imposibilita a los vecinos desarrollar las actividades con normalidad.

Amenazas de causas antrópicas

Se reconoce la presencia de olores molestos en cercanía a la planta de tratamiento de líquidos cloacales industrial, incompatible con el uso residencial que se ha establecido. La misma se

localiza en el barrio Estrada en el Sur de la localidad.

A 1,5 km al Este de la planta urbana sobre calle R. Fluetas se localiza el basural a cielo abierto produciendo contaminación ambiental sobre todo en el barrio Tolcachier.

Identificación de vulnerabilidades

La identificación de vulnerabilidades que pueden ser explotadas por una o más amenazas en la localidad de estudio es de vital importancia para evitar consecuencias mayores. Es por esto que se deben visibilizar las debilidades que pueden generar un impacto social negativo.

Las vulnerabilidades son de origen antrópico, si bien existen diferentes dimensiones para evaluarla, se recomienda profundizar el análisis en las siguientes tres categorías:

A.- Exposición y susceptibilidad física: se refiere a la localización de los asentamientos humanos en zonas de peligro y a las deficiencias de la infraestructura.

B.-Fragilidad socioeconómica: se vincula a las condiciones de vida generales de una comunidad e incluye aspectos relacionados a los niveles de educación, acceso a salud, equidad social, seguridad, etc.



C.- Falta de resiliencia: para enfrentar desastres y recuperarse. Se asocia al bajo grado de organización de una comunidad para prevenir, mitigar o responder ante situaciones de desastre.

“...El nivel de traumatismo social resultante de un desastre es inversamente proporcional al nivel de desorganización de una comunidad afectada...” (Torchia, 2015). Asociados a éstos se encuentran los factores culturales determinados por la forma en cómo los individuos se ven a sí mismos y en la sociedad.

La vulnerabilidad física también está determinada por aspectos como la densidad de población, la localización, el sitio, el diseño y los materiales usados en la construcción. Tanto la localización física como las deficiencias en la infraestructura pueden provenir en parte de las condiciones de precariedad y la falta de opciones para una ubicación menos peligrosa, y por otra, debido a la gran extensión territorial que ocupan las múltiples amenazas en un territorio.

Las zonas mayormente afectadas por la presencia de intensas lluvias son coincidentes con los sectores que no tienen acceso a todos los servicios, pertenece a la zona del sector Sureste de la localidad. En la misma se encuentran la presencia de viviendas con material y calidad constructiva deficiente.

En este caso los vecinos se ven afectados ante la dificultad de acceder a las viviendas por sus calles de tierra y por sufrir inundaciones en sus viviendas, las cuales se ubican cercanas a los cauces de agua.

En los caminos vecinales, tampoco se puede transitar por el estado de los mismo, viéndose perjudicada las actividades agropecuarias que no tienen acceso directo a la Ruta Provincial N°39, en desventaja con los que sí acceden.

Identificación de capacidades

Una vez determinadas las amenazas y las vulnerabilidades es pertinente evaluar cuáles son las capacidades, fortalezas y recursos con la que cuenta la comunidad para hacer frente los eventos adversos que pudieran producirse. Una

creciente participación ciudadana, mediante juntas vecinales y ONG, es altamente positivo. La existencia de organismos especializados en riesgo, protocolos de emergencia y la articulación entre las distintas dependencias son fortalezas que bien organizadas pueden ser muy útiles al momento de definir un Plan de Gestión de Riesgo.

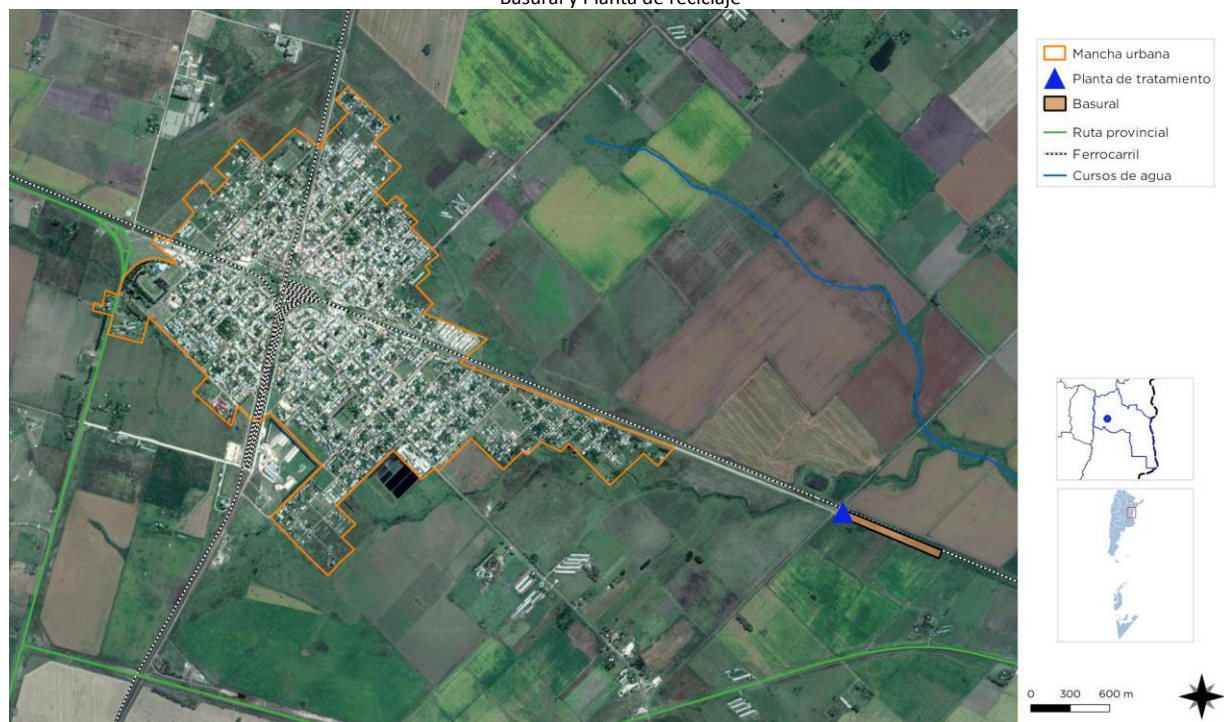
En la localidad, ante las situaciones de amenaza como una primera acción es la comunicación y advertencia. También, se responde con el protocolo de Defensa Civil, donde se ven comprometidos todos los actores sociales a fin de dar respuestas a los ciudadanos damnificados.

Desde el municipio, se prioriza intervenir con proyectos integrales en los sectores más vulnerables, es así como a través de programas nacionales se ha trabajado en la construcción de espacios verdes, equipamientos comunitarios, ampliación de redes de infraestructura y completamiento y mejorado de la red vial en el barrio Tolcachier.

En referencia a la asistencia en salud la localidad ofrece en el ámbito público centro de atención primaria y en el ámbito privado hospitales.

Asimismo, Basavilbaso adquirió una política de compromiso en el cuidado y gestión del ambiente. Para la recolección de residuos la cual abarca el 100% de la planta urbana, el Municipio emplea un sistema diferenciado separado en origen por los vecinos con circuitos predeterminados para cada día de la semana en días y horarios establecidos en su correspondiente cronograma, orgánicos y patológicos tres veces por semana, y reciclables tres veces por semana. Además, se cuenta con la colaboración de un vecino dedicado a la separación y comercialización de plásticos y papel. El resto de los residuos se trasladan al predio y se disponen en capas de hasta dos metros de profundidad y luego se tapan sin impermeabilización, hasta tanto funcione la planta para recuperar el máximo posible de reciclables y la realización de compost con los restos orgánicos.

Basural y Planta de reciclaje



FUENTE: SPTCOP en base a Cuestionario Municipal 2018

Construcción Planta de reciclaje. 2016



FUENTE: www.facebook.com/munibasso

Separación de residuos

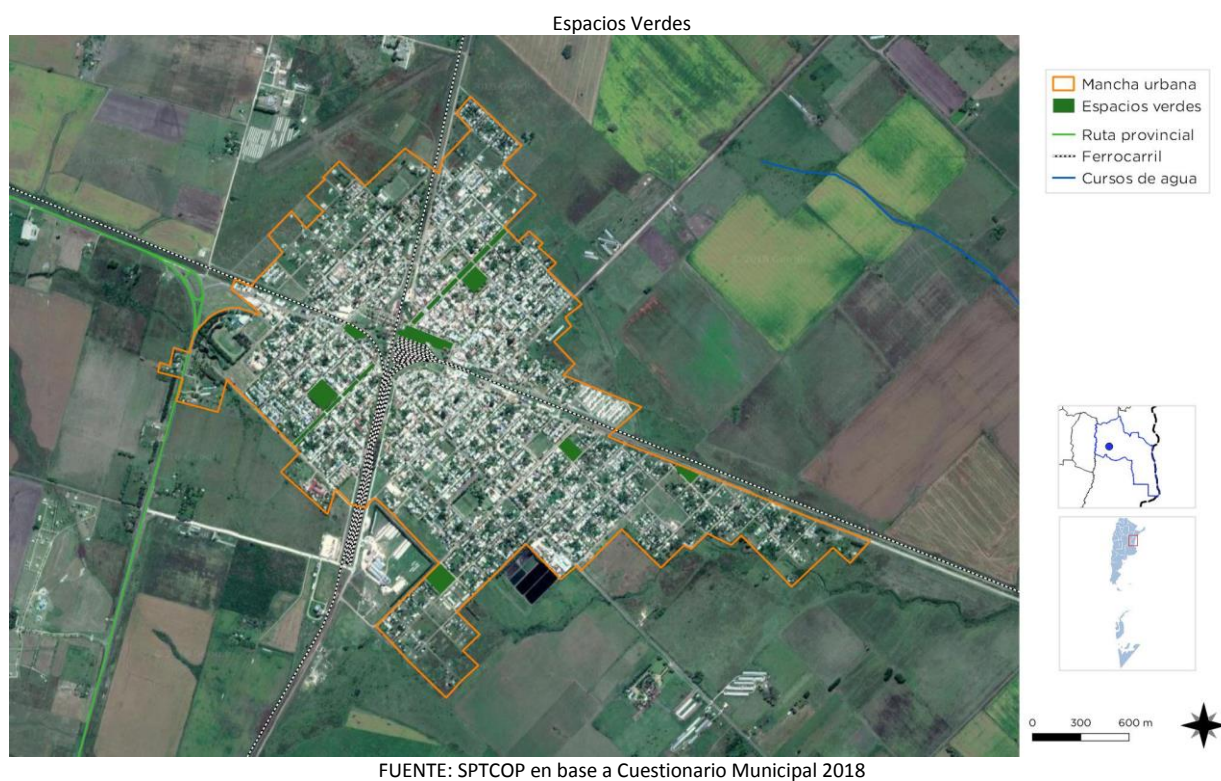


FUENTE: Fotografía del consultor

“Hemos llegado a un momento en la historia en que debemos orientar nuestros actos en todo el mundo atendiendo con mayor cuidado a las consecuencias que puedan tener para el medio. Por ignorancia o indiferencia podemos causar daños inmensos e irreparables al medio terráqueo del que dependen nuestra vida y nuestro bienestar. Por el contrario, con un conocimiento mas profundo y una acción mas prudente, podemos conseguir para nosotros y para nuestra posteridad unas condiciones de vida mejores en un medio mas en consonancia con las necesidades y aspiraciones del hombre”.

“La defensa y el mejoramiento del medio humano para las generaciones presentes y futuras se ha convertido en meta imperiosa de la humanidad”.

Extraído de la Declaración de la Conferencia de las Naciones unidas
sobre el Medio Humano Disponible en inglés
(Estocolmo 1972), párrafo 6



Dimensión Institucional

Sociograma

El mapeo de actores clave, también conocido como mapa social o sociograma, supone el uso de esquemas para representar la realidad social, comprenderla en su extensión más compleja y establecer estrategias de cambio para la realidad así comprendida.

Con esto se busca no solo tener un listado de los diferentes actores que participan en una iniciativa, sino conocer sus acciones y los objetivos de su participación, identificando roles y responsabilidades de los actores sociales más relevantes.

Se debe mirar más allá del panorama superficial de roles de los diferentes actores: ¿Quién presiona y por qué? ¿Quién no es escuchado? ¿Quiénes son los afines y quiénes los opuestos?, ¿Qué capacidad de influenciar las acciones de otros tienen determinados actores?, ¿Cuáles son más vulnerables?, etc.

Esto nos ayuda a representar la realidad social en la que se intervendrá, comprenderla en su complejidad y diseñar estrategias de intervención con más elementos que solo el sentido común o la sola opinión de un informante calificado. Permite seleccionar mejor los actores a los que se deba dirigir en tal o cual momento.

Para esto se procede a la identificación de las distintas instituciones, grupos organizados o personas que podrían ser relevantes en función del proyecto de acción o investigación. Para proyectos de intervención, resulta clave identificar en forma concreta los posibles actores con las que se vincularán, que tipo de relaciones se establecerá con ellos y cuál será el nivel de participación de cada uno de los actores.

Usualmente son considerados actores aquellos individuos, grupos o instituciones que son afectados o afectan el desarrollo de determinadas actividades, aquellos que poseen información, recursos, experiencia y alguna forma de poder para influenciar la acción de otros para generar propuestas de intervención.

El objetivo es reconocer las principales funciones de los actores respecto del proyecto o programa, así como identificar las posibles acciones que podrían desarrollar los actores sociales e institucionales perfilando una red de alianzas interinstitucionales en relación con la propuesta de intervención.

Ámbito Nacional

Presidencia de la Nación: Administración general de la República Argentina, presidente encabeza el poder ejecutivo del gobierno argentino. El presidente de la Nación Argentina es el jefe de Estado y Jefe de Gobierno, responsable político de la administración general de la República Argentina y Comandante en Jefe de las Fuerzas Armadas.

Vicepresidencia de la Nación: Administración general de la República Argentina, nexo entre el Poder Ejecutivo y el Poder Legislativo, al ser éste Presidente de la Cámara de Senadores de la Nación Argentina.

Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda: Asistencia a Presidencia en temas relacionados al gobierno político interno en un régimen republicano, representativo y federal en relación a políticas públicas.

Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de Obra Pública: Entidad a cargo de la Planificación Territorial de la República Argentina encargada de articular acciones a escala nacional, provincial y local como componente estratégico para las decisiones públicas, con el objeto de dar coherencia y sinergia a la multiplicidad de esfuerzos que inciden en un mismo territorio.

Ámbito Provincial

Gobernación de la Provincia de Entre Ríos: Cabeza del Poder Ejecutivo a cargo de la provincia.

Consejo Provincial del Niño, el Adolescente y la Familia:

Organismo que promueve y realiza la protección integral y restituye los derechos tanto de niños como adolescentes, abarcando el rol de la familia.

Secretaría de Ambiente:

Sector a cargo de la gestión de políticas ambientales.

Dirección Provincial de Vialidad:

Área a cargo de la mantención y conservación, proyecto y ejecución de los caminos provinciales.

Instituto Autárquico de Planeamiento y la Vivienda:

Organismo a cargo de la promoción y producción de una política habitacional que satisfaga el déficit y demanda de las viviendas en sectores de menores recursos.

Ámbito Local

Intendencia de la Municipalidad de Basavilbaso:

Máxima autoridad del Basavilbaso, cabeza del poder ejecutivo.

Otros Organismos Municipales Competentes:

- Secretaría de gobierno
- Secretaría de hacienda
- Secretaría de obras y Servicios Públicos
- Secretaría de producción
- Dirección de asuntos jurídicos e instituciones
- Secretaría de desarrollo social
- Dirección de recursos humanos
- Dirección de coordinación y programación de gestión
- Dirección de deporte
- Coordinación de cultura
- Área de ambiente y desarrollo sustentable
- Área de tecnología de la información
- Área de infraestructura
- Área de protocolo, difusión y prensa
- Área de participación ciudadana

- Área de Gestión del riesgo y atención a emergencias
- Honorable Concejo Deliberante

Instituciones Públicas:

- Escuelas de nivel inicial, primaria y secundaria.

Organizaciones de base:

- Cooperativa Agrícola Lucienville Ltda.
- Cooperativa El Pronunciamiento Ltda., cooperativa ganadera.

Instituciones privadas:

- De salud: clínicas y hospitales
- De educación: escuelas de nivel inicial, primario y secundario

Organizaciones No Gubernamentales Locales:

- Iglesias judías, católicas y evangélicas.
- Caritas
- El refugio
- Alcec

Participación Ciudadana y Gobierno Abierto

Los gobiernos locales están jugando un papel más importante en el diseño de políticas y la prestación de servicios públicos esenciales a menudo en un contexto de estructuras institucionales y de gobernanza débiles. La transparencia y la rendición de cuentas son esenciales para las ciudades hoy en día como medio para *mejorar los niveles de confianza de los ciudadanos* en las instituciones públicas.

Gobernar sin el ciudadano se ha convertido en una alternativa casi imposible, por lo que los gobiernos locales necesitan mejores canales de comunicación para comprender las necesidades de sus representados.

Asimismo, los ciudadanos de todo el mundo también están solicitando mejores instrumentos para controlar que la administración pública sea eficiente y responsable.

En la localidad de Basavilbaso se encuentra una sociedad civil con una gran participación en los eventos sociales, en parte el municipio actúa de actor central promoviendo actividades de integración, la capacitación de los vecinos y el festejo de las fiestas populares, históricas y patrias, entre otras a fin de fortalecer el capital humano. Existe una cierta dependencia hacia este actor.

La organización del municipio ha incorporado el plan de modernización nacional y provincial, además también a integrado el programa promovido del gobierno nacional “Punto Digital”, donde se genera un espacio de aprendizaje y conectividad. A partir del mismo, también se puede realizar trámites, agilizando los procesos, y otra de sus herramientas es la “gestión al ciudadano” en lo cual se puede realizar reclamos y su seguimiento. El vecino en este punto pasa a ser un actor activo en el mejoramiento de la ciudad. Además, el municipio utiliza las herramientas sociales para difusión y recepción de reclamos. Aún están en proceso de adaptación, buscando herramientas y espacios para aumentar la participación vecinal más allá de los reclamos sino apostando a un vecino comprometido más allá de los reclamos.

El municipio, además, impulsa la creación de nuevos emprendimientos como es la cooperativa de trabajo textil.

Comedor comunitario



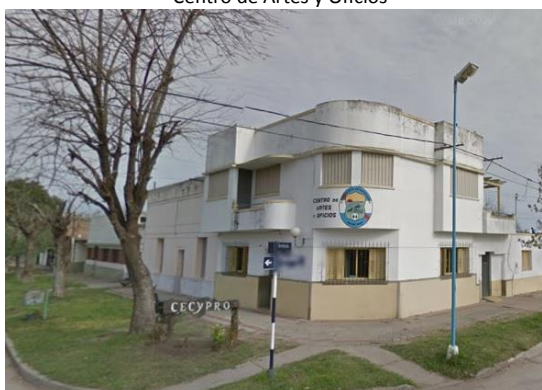
FUENTE: Municipalidad Basavilbaso

Edificio de la Municipalidad



FUENTE: Municipalidad Basavilbaso

Centro de Artes y Oficios



FUENTE: Municipalidad Basavilbaso

Sede área de la mujer



FUENTE: Municipalidad Basavilbaso

Mapa de situación actual

El mapa de situación actual, síntesis del diagnóstico previo, pone en evidencia los problemas preponderantes del municipio sobre los que será clave enfocar los programas y proyectos.

El territorio se conforma por diferentes elementos que interactúan entre sí, unos propios del medio biofísico, otros como resultado del desarrollo social y económico del área. Así, el medio natural y el medio construido presentan

límites a veces claros y plausibles de medición milimétrica.

Otras veces, la línea divisoria no llega a ser totalmente categórica y se desdibuja en una zona difusa, tentacular, pixelada o simplemente mixturada y es difícil decir donde empieza o donde termina uno u otro.

Áreas centrales, residenciales, industriales, infraestructuras, accidentes geográficos, etc. y la relación entre ellos definirán el modelo territorial que nos permita comenzar un camino hacia algo mejor, hacia algo ideal.

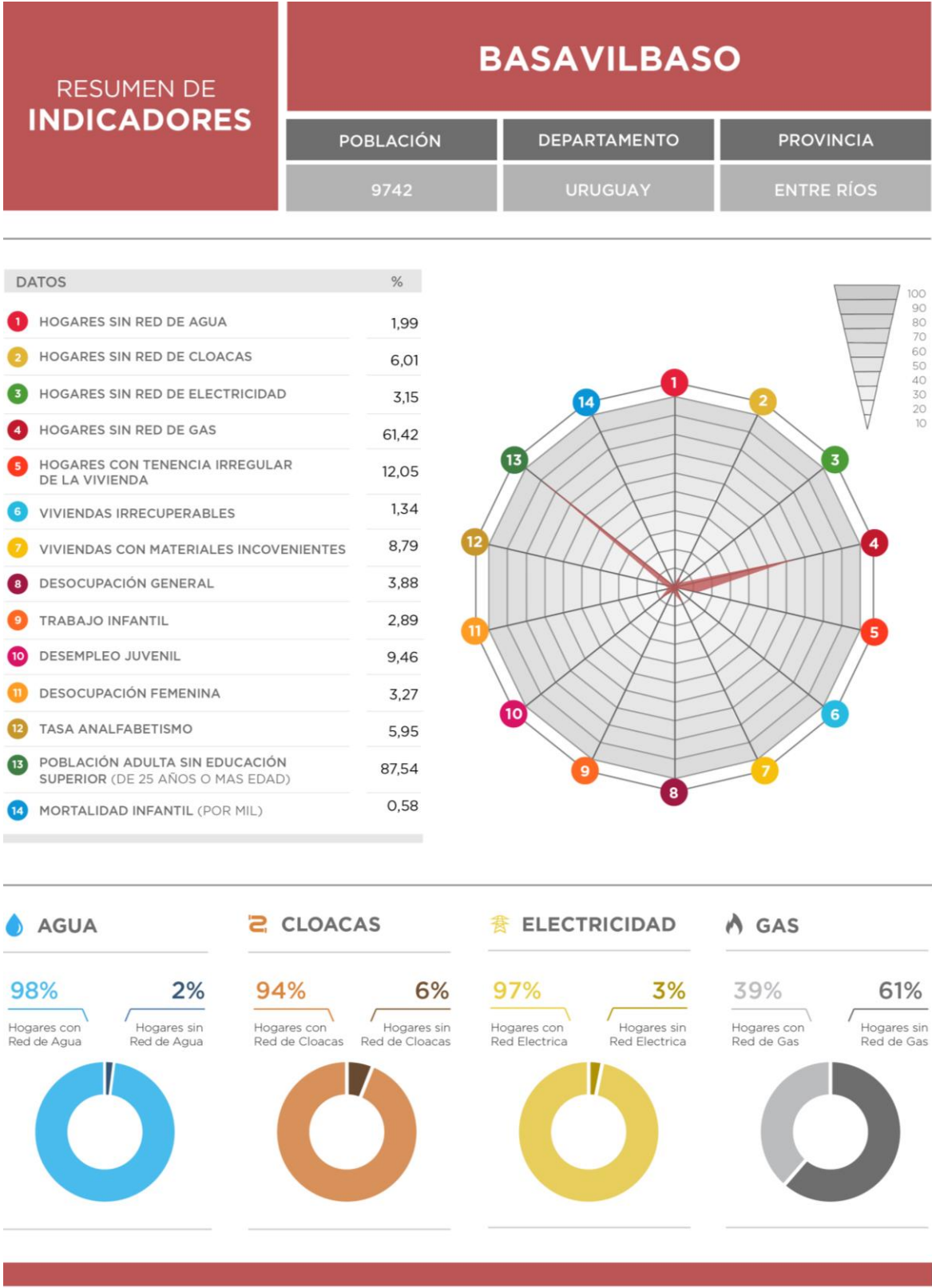
Mapa Situación Actual



FUENTE: SPTCOP en base a Cuestionario Municipal 2018

Resumen de Indicadores

Localidad de BASAVILBASO



AGUA

98%2%

Hogares con Red de AguaHogares sin Red de Agua

CLOACAS

94%6%

Hogares con Red de CloacasHogares sin Red de Cloacas

ELECTRICIDAD

97%3%

Hogares con Red ElectricaHogares sin Red Electrica

GAS

39%61%

Hogares con Red de GasHogares sin Red de Gas

SPTyCOP en base a datos Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda. INDEC 2010 y Cuestionario Municipal 2016

CAPÍTULO III

Problemas y Objetivos

A partir del diagnóstico se presentan una serie de problemáticas a mejorar o áreas a potenciar mediante su desarrollo, que se han agrupado según distintas temáticas. Surgen así áreas de acción que proponen identificar las causas de la situación actual que generan algún problema o incompatibilidad en el día a día de sus habitantes para poder identificar los objetivos necesarios que permitan desarrollar programas y proyectos para lograr el tipo de ciudad deseada.

> Dimensión física

Las problemáticas detectadas en la dimensión física se centran en el crecimiento urbano sin planificación, repercutiendo principalmente en la movilidad urbana de la localidad. Por un lado, se evidencia el caos en la circulación vehicular y por el otro la falta de vinculación entre barrios apareciendo como barrera las vías del ferrocarril.

Además, existe un alto porcentaje de red vial no pavimentada, lo que agrava la situación en la accesibilidad y circulación frente a lluvias intensas. Una problemática que repercute en la movilidad urbana es la coexistencia de usos de producción industrial con la residencial en la planta urbana evidenciándose en el área la superposición de tránsito pesado, vehicular y transporte público además de la contaminación que esto genera. Otra de las problemáticas se centra en la dificultad del acceso al servicio de gas y cloaca.

A fin de mejorar el ordenamiento físico de la localidad atendiendo las problemáticas actuales y en busca de un modelo de ciudad más sostenible se evidencia la necesidad de marcar un límite en la expansión y definición de usos de suelo. Se propone un plan de ordenamiento urbano que regule los usos de suelo incorporando áreas intermedias entre lo urbano y rural.

ÁRBOL DE PROBLEMAS Y OBJETIVOS - Dimensión Física	
Causas	La localidad se ha extendido hacia los márgenes de las vías del ferrocarril Predio del ferrocarril como barrera urbana
Problema	Segregación entre barrios
Efecto	Falta de Vinculación
Objetivo	Mejorar la conectividad de la ciudad
Proyecto	Proyectos de espacios verdes de integración social sustentables Gestión del comodato de las tierras ferroviarias y puesta en valor del espacio ferroviario Nueva traza de las vías ferroviarias
Causa	FFCC y rutas como barrera urbana. Grandes industrias en la planta urbana en coexistencia con el área residencial sin circulación para el tránsito pesado diferenciado Superposición del tránsito pesado y el tránsito vehicular liviano
Problema	Caos en la circulación en la localidad
Efecto	Circulación vehicular enlentecida
Objetivo	Ordenar el espacio de circulación
Proyectos	Plan de movilidad urbana sostenible
Causas	Accesos a la localidad informales Acceso a la localidad que no cumplen con los parámetros de diseño y seguridad correspondientes
Problema	Escasa legibilidad físico-espacial de los accesos a la localidad
Efectos	Accesos inseguros Accidentes de tránsito
Objetivos	Mejorar el ordenamiento en la accesibilidad y movilidad urbana
Proyectos	Readecuación de ingresos a la localidad Avenida de circunvalación
Causas	Inexistencia de ordenamiento territorial
Problema	Coexistencia de usos de producción industrial con la residencial en la planta urbana
Efectos	Contaminación visual y sonora en espacios urbanos Gran cantidad de partículas volátiles en el ambiente Superposición de tránsito pesado, vehicular y transporte público en el área urbana
Objetivos	Planificar uso y ocupación del suelo en la planta urbana Plan de ordenamiento urbano en pos de un desarrollo sustentable
Causas	Falta de inversión en la red vial
Problema	Deficiente accesibilidad y circulación vehicular en los sectores de la red vial no consolidada
Efectos	Mayor desgaste de la superficie de las calles de ripio y brosa ante lluvias intensas Tránsito enlentecido frente a lluvias intensas Gran cantidad de partículas volátiles en el ambiente Deficiente accesibilidad y circulación vehicular Modificación del circuito del Transporte interurbano
Objetivos	Mejorar el sistema conectividad y movilidad de la localidad
Proyectos	Plan de jerarquización y completamiento de la pavimentación de la red vial y pluvial

Causas	Falta de recursos para la inversión de la infraestructura de red cloacal Ubicación de viviendas en zonas sin acceso a la red
Problema	Un porcentaje de vecinos no acceden a la red de cloaca
Efectos	Viviendas sin acceso al servicio de red sanitaria Desigualdad social en el acceso a los servicios Contaminación
Objetivos	Planificar el crecimiento de la localidad asegurando el acceso a los servicios
Proyectos	Red de cloacas y laguna de tratamiento de efluentes cloacales en el sector Norte Conexiones Domiciliarias a la nueva red madre
Causas	Débil consolidación del espacio a lo largo de la calle Josefa Lagocen en relación a sus usos Demanda de vecinos que se apropiaron del espacio como lugar deportivo recreativo Espacio no adaptado a la recreación
Problema	Espacio público en sector de calle Josefa Lagocen sin usos definidos, con débil equipamiento y mobiliario
Efectos	Superposición de Circulación de tránsito pesado y circulación peatonal - bicicletas Espacio de recreación inseguro Uso limitado del espacio
Objetivos	Brindar un espacio recreativo - deportivo
Proyectos	Proyecto de espacio público recreativo - deportivo y vinculación de espacios verdes
Causas	Falta de recursos para la inversión de la infraestructura de gas
Problema	Alto porcentaje de la población sin acceso a la red de gas
Efecto	Desigualdad en el acceso de la población a la infraestructura de red de gas Desigualdad de competitividad en la economía de las industrias sin acceso a la red de gas
Objetivos	Brindar el acceso al gas al 100% de la población
Proyectos	Proyecto de extensión de red de gas

> Dimensión económica

Desde la perspectiva económica, el gobierno local se enfrenta con varios desafíos, entre ellos el de mejorar las capacidades competitivas, crear nuevos sistemas productivos y transformar los sistemas locales y regionales. Basavilbaso presenta muchos potenciales tanto a nivel agro-industrial como turístico para el desarrollo local, se plantea la necesidad de potenciar la economía a través de incentivos como la mejora de la infraestructura y asociaciones de diferentes ámbitos, tanto públicos como privados, que aúnen esfuerzos en vías del desarrollo sostenible.

ÁRBOL DE PROBLEMAS Y OBJETIVOS - Dimensión Económica	
Causa	Accesos donde circula el tránsito pesado de tierra y/o ripio poco mantenidos
Problema	Dificultad en la accesibilidad y transitabilidad del tránsito pesado en épocas de lluvias intensas
Efecto	Desigualdad en la competitividad económica Pérdida económica de las industrias
Objetivos	Mejorar la competitividad del mercado local
Proyectos	Dotar de infraestructura necesaria para el desarrollo productivo
Causas	Falta de políticas de integración regional
Problemas	Desaprovechamiento de la competitividad del sector productivo local - regional
Efectos	Diversidad limitada de trabajo y oferta económica Migración de recursos humanos calificados
Objetivos	Potenciar la economía productiva local - regional
Proyectos	Promoción de parque industrial con desarrollo sustentable Programa de incentivos para la relocalización de industrias Programas de capacitación, crédito y emprendurismo
Causas	Escasa oferta turística
Problemas	Baja explotación de recursos turísticos
Efecto	Ampliación de la oferta laboral
Objetivos	Desarrollo y potenciación de atractivos turísticos.
Proyectos	Plan de desarrollo turístico micro regional. Creación de asociaciones estratégicas

> Dimensión ambiental

El estudio sistémico de la realidad ambiental puede abordarse teniendo en cuenta las relaciones de mutua dependencia de sistemas diferenciados.

El desaprovechamiento y/o deterioro de los recursos naturales es una problemática que se hace necesario atender, no solo por las consecuencias que esto atañe sino también por el potencial que representan para el desarrollo de la ciudad.

Las inundaciones en sectores de la trama urbana son problemáticas deberán ser afrontadas con el objetivo de sanear los sectores, mejorar la conectividad, y como consecuencia mejorar la calidad de vida de los vecinos. Como así también,

tener cuenta los olores molestos de las lagunas cloacales cercanas al área urbanizable y el basural a cielo abierto.

ÁRBOL DE PROBLEMAS Y OBJETIVOS - Dimensión Ambiental	
Causas	No existe una correcta canalización de las aguas de lluvia. Viviendas localizadas en terreno de cauces de agua Presencia de basura Falta de mantenimiento de los cursos de agua
Problemas	Desborde de canales de agua ante abundantes precipitaciones
Efecto	Viviendas y terrenos afectados de la localidad Dificultad para trasladarse en las inundaciones Sectores de la trama urbana con inundaciones periódicas. Viviendas ocasionalmente sin vinculación
Objetivos	Garantizar el escurrimiento del agua. Mejorar la calidad de vida
Proyectos	Estudio de la cuenca hidrográfica y obras de mitigación Proyecto de canalización de los cursos de agua
Causas	Plan de gestión de RSU en proceso Existencia de un basural a cielo abierto
Problema	Contaminación ambiental
Efecto	Degradación ambiental
Objetivos	Disminución de la generación de los RSU Generar saneamiento ambiental
Proyectos	Plan de gestión de RSU - Proyecto de planta de tratamiento de residuos sólidos urbanos y campañas de concientización respecto a la generación y tratamiento de los RSU Conformación del relleno sanitario en la región
Causas	Laguna estabilizadora de efluentes cloacales cercana a la planta urbana
Problemas	Contaminación urbana
Efecto	Presencia de olores molestos en la planta urbana ocasionalmente
Objetivos	Reducir el impacto ambiental
Proyectos	Readecuación de la planta de tratamiento

> Dimensión social

Se deben mejorar las condiciones de habitabilidad y la calidad de vida, no por ello destruyendo la convivencia de las diferentes actividades que son características en la localidad y, prestando vital atención a la situación actual en villas y asentamientos del territorio.

Para esto, es necesario el desarrollo de una serie de políticas públicas de corto, mediano y largo plazo para dar respuesta a los sectores más vulnerables de la población; al poner al alcance de estos una

mejora sustancial en la calidad de vida, ya sea a través de la mejora de la habitabilidad, la convivencia con la industria o con políticas habitacionales serias que ataquen las problemáticas existentes de raíz.

En el caso de Basavilbaso se está trabajando en los sectores más vulnerables con programas de mejoramiento de manera integral.

Las problemáticas prioritarias giran en torno al acceso a la vivienda, como también a las oportunidades de acceso a educación terciaria-universitaria y a la educación vial.

ÁRBOL DE PROBLEMAS Y OBJETIVOS - Dimensión Social	
Causas	Demanda de la educación pública de nivel terciario-universitario Escasos programas de becas de educación
Problema	Bajo porcentaje de adultos con nivel terciario-universitario
Efectos	Migración de la población jóvenes-adulto Empleos en trabajos no calificados
Objetivos	Promover acceso a la educación terciaria-universitaria
Proyectos	Gestión de becas estudiantiles
Causas	Falta de recursos para la construcción de viviendas de carácter social Demanda habitacional
Problema	Un sector de la población sin posibilidad de acceso a la vivienda
Efecto	Migración a lugares más accesibles sin redes de infraestructura
Objetivos	Garantizar acceso a la vivienda Mejorar la calidad de vida mediante el mejoramiento habitacional
Proyectos	Programas de viviendas
Causas	Falta de educación vial Concientización de la infraestructura urbana existente
Problemas	Normas de tránsito no respetadas
Efectos	Circulación del transporte pesado en la ciudad Inseguridad vial y peatonal Roturas de calles
Objetivos	Garantizar la seguridad vial
Proyectos	Programa de educación vial

> Dimensión institucional

Se entiende a las instituciones como mecanismos de orden social y cooperación a fin de normalizar el comportamiento de un grupo de individuos.

En este sentido, las instituciones trascienden la voluntad individual en pos de una instancia superior, el bien social. Desde nuestra perspectiva de análisis, esto comúnmente aplica a las organizaciones formales de gobierno y servicio público.

La localidad posee una estructura que se ha ido consolidando como institución incorporando programas provinciales y nacionales persiguiendo como objetivo el fortalecimiento del gobierno local. Sin embargo, existe una escasa integración a nivel microrregión por lo que se plantea, en pos del desarrollo local-regional, la conformación una microrregión que aborde y enfrente las problemáticas y explote las potencialidades.

ÁRBOL DE PROBLEMAS Y OBJETIVOS - Dimensión Institucional

Causas	Falta de integración y organización de la región
Problemas	Esfuerzos y acciones dispersas para el desarrollo local-regional
Efectos	Esfuerzos sobreexigidos
Objetivos	Fortalecer las relaciones institucionales y cooperativas de la región
Proyectos	Conformación de la microrregión Participación Público-Privadas para el Desarrollo Local Participación Ciudadana y Gobierno Abierto

Segunda Parte

FASE PROPOSITIVA



Fase Propositiva

En la primera etapa de este trabajo la recopilación de información provino de diferentes fuentes que, luego de ser procesada y ordenada, decantó en un proceso de análisis hasta llegar a la elaboración de un Modelo de Situación Actual del Territorio poniendo de manifiesto los principales problemas sobre los que se debe trabajar a modo de diagnóstico.

La segunda etapa tiene como objeto configurar respuestas a las diferentes conceptualizaciones conformadas en la etapa de diagnóstico. Es deseable hacer foco en la innovación y el cambio institucional, ya que el plan requiere utilizar la prospectiva para definir escenarios que permitan la observación de los cambios sociales en curso.

Las políticas de ordenamiento se plantean con el fin de transformar la realidad territorial y expresan la voluntad política de la gobernanza y el fortalecimiento institucional. Estas políticas apuntan a la superación de conflictos y el aprovechamiento de las oportunidades locales para el mejoramiento de las condiciones de desarrollo siguiendo los objetivos de desarrollo sustentable de la Agenda 2030 de la ONU-hábitat, especialmente el objetivo 11 y sus metas.

Al definir los lineamientos estratégicos locales se procede respetando siempre los lineamientos de escala nacional publicados por el Consejo Federal de Planificación, así como los de escala provincial correspondientes y los que se desprenden de planes territoriales a escala regional o micro-regional que abarcan al municipio. Dichos lineamientos actúan como premisas básicas que deben armonizarse a nivel local.

Finalmente, se presentan líneas de acción que impulsan el fortalecimiento de la planificación y la gestión de los territorios municipales. Ejes que organizan el accionar y encauzan diferentes propuestas persiguiendo un mismo fin, la consolidación, planificación y cualificación de poblaciones postergadas a través del mejoramiento de indicadores que se traduzcan en bienestar social.

A partir del modelo deseado, se desagregarán las propuestas de intervención en el territorio:

- **Los lineamientos estratégicos** responden a los ejes problemáticos identificados. Deberán estar constituidos por una serie de programas de actuación, que involucran un conjunto de proyectos específicos y la definición de la normativa que permita soportar al Modelo Deseado definido.
- **Los Ejes de Acción** recopilan los programas
- **Los programas** como conjuntos de proyectos abordando los procesos detectados en el diagnóstico.
- **Los proyectos específicos** implican acciones concretas que impactarán en la realidad cotidiana, eliminando o transformando las situaciones problemáticas identificadas. Deberá percibirse una mejora en las condiciones territoriales y, por ende, en la calidad de vida de la población.

CAPÍTULO IV

Modelo Territorial Deseado

Modelo Deseado

Surge como una respuesta superadora del modelo actual y representa la imagen objetivo de la estructura territorial que se propone construir mediante la implementación del plan.

En esta instancia se proponen políticas públicas específicas en función de las problemáticas detectadas en la fase diagnóstica y considerando los diferentes escenarios posibles en el futuro teniendo en cuenta los aportes de los actores involucrados (modalidades de participación, consenso intersectorial, etc.).

Las áreas de acción desarrolladas anteriormente agrupan las problemáticas del municipio buscando dar respuesta con una serie de proyectos acordes a cada temática. Sin embargo, cada área tiene un impacto profundo en las demás y por lo tanto no pueden tomarse de forma separada. Por esto es necesario englobarlos para que tengan un desarrollo óptimo y holístico en el área a intervenir a fin de buscar la construcción desde las complejidades de una ciudad.

En el modelo territorial deseado se busca resolver las problemáticas actuales y la corrección de la ciudad tendencial, se persigue un modelo que supere las visiones sectoriales y las urgencias políticas de los gobiernos involucrando en el pensamiento y construcción de ciudad tanto a los actores públicos como los privados. Se entiende a la gestión de la ciudad desde una perspectiva plural y definiendo las jerarquías de los proyectos pensados en el tiempo: corto, mediano y largo plazo.

En una sucinta conclusión la búsqueda radica en la construcción de una ciudad a la escala de los habitantes, donde se viva en las óptimas condiciones del hábitat, gozando de vivienda, espacio público, movilidad, trabajo y demás características del ámbito urbano. Se persigue un modelo de crecimiento que acompañe a la compacidad de la ciudad y la diversificación y mixtura de los usos del área rural y urbana, donde disminuya la tensión ejercida entre las diferentes áreas a partir de la optimización del uso del suelo de cara a una mayor sustentabilidad en términos integrales y al

reconocimiento y valoración de los recursos que la localidad presenta.

En el diagnóstico desarrollado se ha podido visualizar los aspectos que caracterizan a la ciudad y las problemáticas que emergen de la situación actual. Para una mayor comprensión se ha realizado el estudio a partir de cinco dimensiones. A continuación, se describe una breve descripción de las problemáticas a atender en cada una de ellas:

- **Dimensión urbana:**

En este aspecto se contempla mejorar la calidad de vida a partir del acceso a los servicios básicos y la mejora de estos visualizando la ciudad actual y futura. Particularmente se hace referencia a la construcción de redes de cloaca en el sector norte y la extensión de la red de gas. También se cree que una mayor y mejor conectividad pensada desde la movilidad sustentable colabora entre otros a mejorar la calidad ambiental, en este aspecto se plantea el estudio y construcción del planeamiento y proyectos de ordenamiento, construcción, mejoramiento y completamiento de redes viales, desagües pluviales, peatonales y de bici sendas. Los proyectos recién descriptos se engloban a su vez en una propuesta mayor: el plan de ordenamiento urbano, el cual atiende a la planificación y ordenamiento del ejido urbano, definiendo entre otras cuestiones los usos del suelo, la extensión del área urbanizable, zonas periurbanas, etc. En síntesis, es una herramienta de carácter urbanístico destinado al ordenamiento integral del territorio.

- **Dimensión económica:**

Con el fin de potenciar la economía productiva local y mejorar la competitividad del mercado, se plantea perseguir el modelo agroindustrial con carácter de un desarrollo sostenible donde se valora el consumo de cercanía y se refuerza los mercados de referencia conformando una microrregión. En este campo se plantea la infraestructura necesaria para el desarrollo productivo, tanto de las vías rurales como de áreas industriales, y promover nuevos puestos de trabajos a partir del incentivo de emprendimientos productivos. Por otro lado, se aborda el desarrollo local-región en el campo del

turismo mediante asociaciones estratégicas que realcen el potencial de Basavilbaso tanto desde su historia como desde los servicios que brinda.

- **Dimensión ambiental:**

Se considera al ambiente como recurso natural y patrimonial por lo que se propone que el accionar de la ciudad oriente sus esfuerzos en la recuperación y puesta en valor de los mismos generando espacios verdes y de integración social, se busca transformar la mirada sobre el arroyo, lo que se ve como una barrera urbana como un recurso paisajístico-integrador socio-urbano-ambiental. Además, apoyar las acciones con estudios, obras de mitigación y de desagües pluviales frente a las amenazas naturales surgidas frente a abundantes precipitaciones. Este cambio también se busca en otros ejes como los espacios generados por grandes vías como las del ferrocarril. Por otro lado, pero perteneciendo a u mismo plan se persigue potenciar las acciones llevadas a cabo por el municipio en la gestión de los residuos sólidos urbanos, mejorando de esta manera la calidad de vida

- **Dimensión social:**

Esta dimensión se centra en el acceso y la igualdad de oportunidades en relación con la educación terciaria-universitaria, fortalecer la educación vial, y abordar la problemática habitacional, atendiendo las necesidades de vivienda.

- **Dimensión institucional:**

Se aborda el fortalecimiento del gobierno municipal con la conformación de una estructura abierta, priorizando al vecino, creando un espacio abierto de interacción e integrado con los diferentes actores. Además, se atiende a fortalecer las relaciones institucionales y cooperativas de la región.

Visión Estratégica

El origen de La Ciudad de Basavilbaso, se remota con la llegada de los primeros inmigrantes y la construcción de las vías férreas. Los inmigrantes,

muchos de ellos judíos, se establecieron en colonias donde trabajaban la tierra siendo su principal actividad la agrícola-ganadera, en este marco formaron la primera cooperativa agrícola de Sudamérica, llamada también Lucienville, por la cual hoy es representada la ciudad como “cuna del cooperativismo”. La construcción de nudo ferroviario en Basavilbaso le dio impulso al desarrollo local. En la actualidad con la desaparición de los servicios ferroviarios las actividades se han diversificado siguiendo la agrícola –ganadera, apareciendo la avícola, comercial, de servicios y la industrial en vías de desarrollo.

La localidad cuenta con un prometedor crecimiento turístico ligado a sus recursos históricos de las colonias judías, además de las termas que ofrece. Es así que promoviendo estas actividades se visualiza la localidad como **modelo agroindustrial y polo turístico local** enmarcado y potenciado por una **microrregión**. La ciudad además impulsa su **desarrollo con paradigmas sustentable** que la atraviesa en todas sus dimensiones los cuales se proyectan a futuro diseñando una ciudad respetuosa de la escala humana y sus recursos naturales. Guiados por las políticas de modernización del gobierno nacional y provincial, se busca fortalecer el **estado municipal, enfocando a un gobierno abierto, con políticas de transparencia y participación ciudadana**.

Desde lo definido como **Agroindutrial**, vale aclarar que se busca superar la tensión entre lo urbano y lo rural existiendo un justo equilibrio en las interacciones de actividades del hombre, los recursos y el entorno natural, teniendo en cuenta los elementos sociales, culturales, tecnológicos, políticos y económicos. En este modelo, basado en un sistema agrícola-industrial sustentable, las actividades adquieren un valor agregado que ayudan e impulsan a la competitividad.

El enfoque como **modelo Turístico Local** se plantea como superador de la lógica del crecimiento ilimitado, se centra en el aprovechamiento de sus recursos mediante y la promoción de los aspectos culturales de la región.

Se entiende que, en la **microrregión**, las decisiones políticas, las actividades agro-productivas, turísticas y diversas acciones ambientales tendrán un carácter articulador e integral en vías del desarrollo local y regional.

El **Desarrollo Sustentable**, adoptando el concepto proveniente de las naciones unidas, se interpreta y se refleja en el modelo deseado en el aprovechamiento de los recursos naturales, la búsqueda de la eficiencia de producción de suelo urbano de calidad, en el acceso a los servicios y la equidad social, en la agricultura e industria que rentable y también respetuosa con el suelo, la salud humana y el ambiente y en el uso de las tecnologías limpias, valorizando la ciudad compacta y diversa.

El **Gobierno abierto y fortalecido** atiende a la planificación más que a las urgencias no prioritarias surgidas de intereses sectoriales. Un gobierno que ubica al hombre como actor primordial del desarrollo, lo que significa la formación del capital humano y social en el territorio y la articulación de los diferentes actores de la ciudad.

Definición de Escenarios

La utilización de la prospectiva como herramienta permite anticipar diferentes escenarios posibles para ver las oportunidades y gestionar los riesgos futuros desde una posición de ventaja, conectando las acciones de corto plazo con la perspectiva de largo plazo. Es decir, es una herramienta orientada a construir pensamiento estratégico para fortalecer el desarrollo local y en qué manera esto puede contribuir al proceso de construcción de políticas públicas sostenibles para la consecución de objetivos.

Uno de los objetivos principales en el proceso de planificación urbana y ordenamiento territorial, será lograr orientar las transformaciones de orden espacial y funcional en las ciudades de manera tal que se puedan articular las diferentes dinámicas en un contexto de equidad y sostenibilidad para mejorar las condiciones de habitabilidad, productividad y gobernabilidad.

Para esto, dicho proceso debe tener en cuenta el desarrollo histórico, político y social, así como el contexto natural y físico de modo que sea posible hacer una lectura amplia de la situación actual de la localidad de estudio pudiendo entender mejor las necesidades a futuro.

En un mundo cada vez más preocupado por los problemas del deterioro ambiental, crisis energética, contaminación, desaparición de vegetación, de animales y de paisajes, abordar el diseño de nuestras ciudades desde un punto de vista sostenible es absolutamente indispensable, puesto que define el escenario en el que se van a llevar a cabo todas las actividades humanas.

Los nuevos desarrollos urbanos deben partir de una planificación urbana sostenible que permita por un lado minimizar el impacto de las actividades humanas sobre los ecosistemas y por otro permitir a los ciudadanos mejorar las posibilidades de llevar una vida sana. Un modelo de desarrollo urbano sostenible debe:

- Aplicar principios bioclimáticos a todas las actividades que en ellos se desarrollen empezando por los espacios públicos, escenarios principales de la vida urbana.
- Tomar en consideración los vientos dominantes en el trazado y la orientación de las calles, situando los edificios de manera que protejan los espacios públicos permitiendo a la vez dispersar los contaminantes atmosféricos.
- Fomentar la accesibilidad a los servicios para todos los ciudadanos, con independencia de sus capacidades físicas o económicas, una menor dependencia del automóvil frente al uso del transporte público, la bicicleta y la peatonalidad.
- Crear zonas verdes a distintas escalas, desde zonas de juegos y pequeños parques a nivel de barrio que moderen el microclima local hasta grandes zonas verdes periféricas adecuadas para el desarrollo de la flora y fauna que reduzcan la contaminación y permitan el contacto con el campo.

- Planificar una correcta gestión de los residuos que evite la contaminación de las aguas e incluso la disminución de su calidad, así como la máxima reutilización de los mismos.
- Reducir al máximo la producción de residuos sólidos y el uso del agua, evitando elementos paisajísticos que utilicen agua procedente de los suministros de agua potable.
- Promover la eficiencia energética de los edificios públicos y residenciales, utilizando el bioclimatismo pasivo, aprovechando las energías renovables y usando de forma más eficiente las fuentes de energía convencionales.

La planificación urbana sostenible no es sino un planeamiento más respetuoso con el medio ambiente que impone una nueva racionalidad y contribuye a mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos.

El enfoque de planificación de desarrollo territorial estratégico y sostenible visualiza un modelo territorial futuro o deseado en un horizonte temporal dado y plantea escenarios o situaciones que pueden presentarse, se trata de imaginar escenarios futuros posibles, denominados *futuribles* y, en ocasiones, de determinar su probabilidad, con el fin último de planificar las acciones necesarias para evitar o acelerar su ocurrencia.

Desde tal perspectiva, la prospectiva es entendida desde el futuro hacia el presente; primero anticipando la configuración de un futuro deseable, luego, reflexionando sobre el presente desde ese futuro imaginado, para -finalmente- concebir estrategias de acción tendientes a alcanzar el futuro objetivado como deseable.

Enfoque de planificación estratégica: Diseño de escenarios, visión, misión, análisis estratégico FODA, objetivos estratégicos, estrategias y proyectos estratégicos.

Enfoque de acondicionamiento territorial sostenible: Competitividad territorial, equidad social, identidad cultural, funcionalidad

territorial, sustentabilidad ambiental, gestión de riesgo de desastres y gobernabilidad territorial.

En la localidad de Basavilbaso, se plantea:

- Acceso a todas las infraestructuras que presenten mejores condiciones de habitabilidad.
- Plan de movilidad urbana que atienda el acceso y conectividad generando una ciudad más sustentable.
- Producción de suelo urbano con servicios básicos adecuados, seguros y asequibles para construcción de viviendas.
- Ordenamiento Territorial, como herramienta de planificación que optimice y defina los usos de suelo y el límite de la urbanización, regulando los espacios periurbanos.
- Coordinar esfuerzos en la microrregión para el desarrollo local y regional del sector.
- Mejorar la infraestructura y la definición de un área industrial que se destaque por el cooperativismo, el uso eficiente de los recursos ayudando al desarrollo sostenible, generando un valor agregado y mejorando la calidad ambiental.
- Separar en origen de los residuos sólidos urbanos y la creación de un predio regional de disposición final permitirá eliminar el basural a cielo abierto y su consecuente impacto ambiental en la localidad.
- Aprovechar los recursos naturales convirtiéndolos en elementos de planificación y aprovechándolos como espacios de contención e inclusión.
- El estudio de la cuenca hídrica y las obras que colaboren con los efectos negativos frente a las amenazas naturales.
- Dar oportunidades de capacitación reforzando el capital social existente y futuro.

Todos escenarios que ponen de manifiesto acciones planificadas sobre el territorio que tienen un gran impacto si se ejecutan de manera responsable en el bienestar de la población y con externalidades positivas como factor muy importante a tener en cuenta.

Comparativo de variables

El desarrollo de la fase cero y la elaboración de los mapas, permiten identificar las áreas deficitarias, los problemas y prioridades.

A continuación, se detalla un listado de mapas que contienen información esencial necesaria para un estudio expeditivo y una eventual localización de futuros proyectos. De esta manera, se logra dimensionar el impacto que generarían en el territorio y la población.

Mancha urbana

La mancha urbana actual es producto de un crecimiento sin planificación, la cual se ha extendido sobre zonas rurales definiéndose en la misma vastos vacíos urbanos, sin acceso o con calidad deficiente de la infraestructura como gas, cloaca y pavimento, y traspasando vías que actual actualmente como barreras urbanas. Es así como Basavilbaso se lee como una ciudad dividida por las vías del ferrocarril y dispersa hacia el Este.

Es importante para el desarrollo de la ciudad, en base a los paradigmas guiados por la Agenda de Desarrollo Global expuestos en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Nueva Agenda Urbana, que se prevea, defina y proyecte el área urbana deseada siendo consciente del vínculo rural-urbano con una visión integral de desarrollo urbano sostenible, incluyendo en la planificación altos niveles de participación, horizontes a largo plazo y toma de decisiones en forma integrada más que sectorialmente.

Se busca definir el límite de la expansión de manera que no afecte los usos de suelo establecidos, tanto urbanos como rurales, definiendo el mismo como área periurbana que actúe de amortiguamiento y barrera. Se plantea la consolidación de la mancha urbana establecida por etapas mediante la regularización del uso del suelo y en coincidencia con los lineamientos de la extensión de las redes de agua y saneamientos y desagüe cloacal, así como también de espacios verdes y equipamientos comunitarios.

Mancha urbana actual



FUENTE: SPTCOP en base a Cuestionario Municipal 2018

Mancha urbana deseada



FUENTE: Elaboración Propia

Cobertura de red de cloacas

Actualmente la red de cloaca no alcanza a cubrir la zona urbanizada y además en esta no se contempla el crecimiento de la ciudad.

Teniendo en cuenta los importantes impactos que los servicios de saneamiento poseen con respecto a la salud, así como en la desigualdad e

inclusión social, se plantea como objetivo aumentar la cobertura del servicio y mejorar la calidad y gestión del mismo. Por consiguiente, en el modelo deseado se contempla la construcción de lagunas de estabilización junto con la ampliación paulatina de la red conforme la extensión urbana planificada dentro de los límites previstos.



FUENTE: SPTCOP en base a Cuestionario Municipal 2018



FUENTE: Elaboración Propia

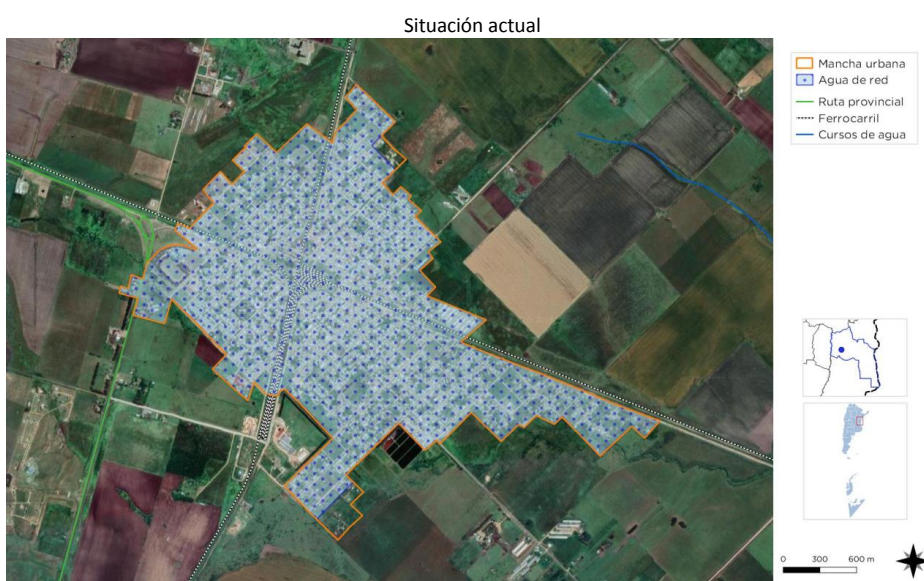
Cobertura de red de agua

En el gráfico de la situación actual la extensión de la red de agua cubre la zona de la mancha urbana, sin embargo, la misma no contempla el desarrollo potencial de Rosario de Tala.

En la comparación de la ocupación actual y la zona prevista de urbanización se define el área donde es necesario los proyectos de extensión de esta infraestructura básica para el desarrollo de la vida, guiadas por un orden de prioridad

donde se consideran las condiciones de vulnerabilidad social detectadas y las estrategias de crecimiento.

A fin de alcanzar a la universalización del acceso a la red de agua, se plantea en el modelo deseado, la ejecución de pozos para la extracción de agua, tanques de reserva y junto con la ampliación paulatina de la red conforme la extensión urbana planificada dentro de los límites previstos.



FUENTE: SPTCOP en base a Cuestionario Municipal 2018

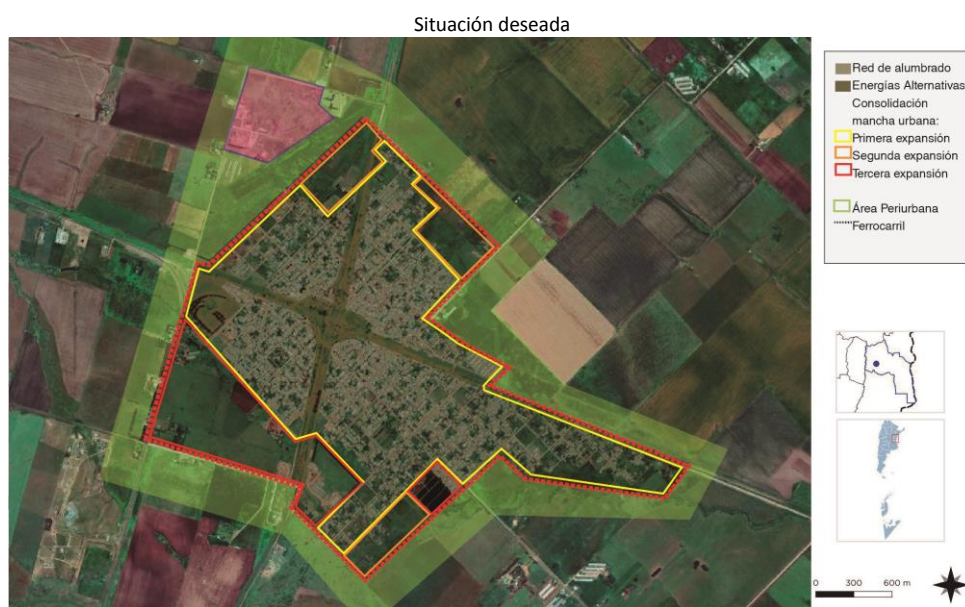


FUENTE: Elaboración Propia

Cobertura de Alumbrado Público

En la actualidad Basavilbaso presenta un gran porcentaje en lo que se refiere a la cobertura del alumbrado público en la mancha urbana. En varios sectores, sobre todo lo que respecta al área central, se ha sustituido el sistema de alumbrado por la luminaria led a fin de incorporar un sistema más eficiente.

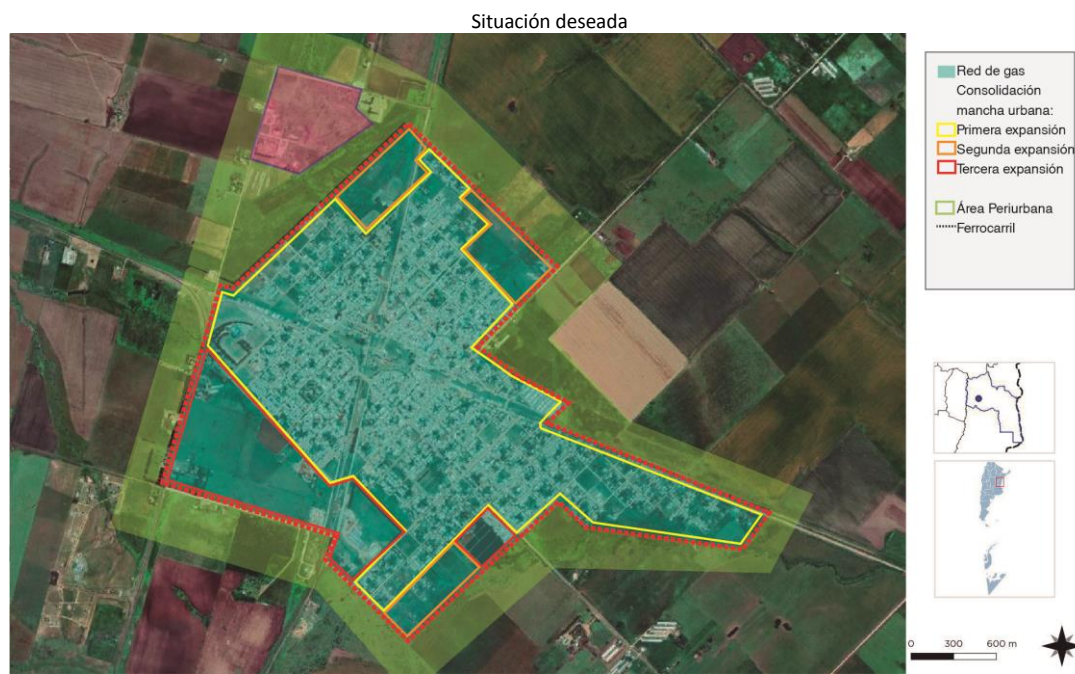
En el modelo deseado se busca extender el servicio a modo que cubra toda la extensión, y además se propone buscar una sinergia entre el paisaje de los corredores verdes propuestos y la infraestructura, utilizando estos como soporte físico para la incorporación de energías alternativas, tales como grandes superficies de paneles solares que a su vez actúen de equipamiento urbano público. Estos corredores verdes están pensados en los ejes estructurantes tales como las vías del ffcc.



Cobertura de Red de Gas Natural

Este servicio es el que presenta menos porcentaje de cobertura en la localidad, en coincidencia con la situación de la provincia.

Reconociendo que el acceso a este servicio mejora las condiciones de vida de los pobladores, se busca la extensión de este por etapas previendo la cobertura de la mancha urbana deseada a largo plazo.



FUENTE: Elaboración Propia

Áreas Verdes

En la situación actual la infraestructura de movilidad, las vías ferroviarias, han sido atravesado por la mancha urbana que se ha extendido sin planificación. En esta situación dichas infraestructuras aparecen como barreras físicas difícil de atravesar y por otro lado, se observa en este crecimiento desmedido la tensión entre lo urbano y rural.

Se plantea aprovechar estos ejes estructurantes de la localidad y transformarlos en áreas parquizadas formando un sistema de infraestructura verde, convirtiéndolos en una herramienta fundamental para la planificación de la ciudad, planificando una nueva traza, a largo plazo, de las vías férreas. Entre las funciones de estos corredores verdes urbanos se destaca la de mitigar los impactos causados por los diferentes usos urbanos y rurales en el hábitat, como la fragmentación. En estos

espacios donde se busca la potencialización de la vegetación rescatando especies autóctonas, se incorpora vías de comunicación para desplazamientos no motorizados, promoviendo no solo la vinculación sino también espacios recreativos, de paseo. Estos espacios son fundamentales para la estructura urbana acompañando la búsqueda de una ciudad compacta, en este existe un modelo de ocupación del suelo más sostenible, con una mayor y mejor distribución de los espacios verdes públicos en el área urbanizada.

Además, en el límite de lo urbano y rural se propone, un área verde periurbana, que actúe de contención para el crecimiento urbano y como espacio de transición entre lo urbano y lo rural, aprovechando a su vez el Arroyo como límite y estructurante para el desarrollo de la localidad, potenciando las cualidades de este sistema natural.



FUENTE: SPTCOP en base a Cuestionario Municipal 2018



FUENTE: Elaboración Propia

Riesgo ambiental

La identificación de zonas que se encuentran bajo amenaza de fenómenos tales que pueden derivar en situaciones de desastre es fundamental para la planificación territorial: la localización de zonas de riesgo de inundación, deslizamientos, basurales, suelos contaminados, y las limitaciones derivadas de las zonas de reserva.

Estas zonas no deben ser urbanizadas de manera directa, por lo que es recomendable que la extensión de las redes de servicios no aliente a su ocupación espontánea.

Pueden ser áreas estratégicas para la protección del paisaje, y oportunidades para generar espacios públicos.

La gestión del riesgo plantea distintas acciones para las diferentes fases que deberán concretarse a corto, mediano y largo plazo.

En esta instancia se debe presentar el Plan de Gestión de Riesgo propiamente dicho, donde se describan las medidas que se pretenden llevar a cabo. A continuación, se listan acciones a modo de ejemplo para el caso de inundaciones, estas pueden variar de acuerdo a los distintos riesgos que se identifiquen y según las particularidades de cada localidad.

Una de las problemáticas que atañe a la localidad son las inundaciones a partir de lluvias intensas y también el consecuente desborde del Arroyo Cala. El desafío que representa afrontar estas situaciones se basa en entender la complejidad de la problemática, por lo que, se plantea abordar la planificación de los recursos hídricos con una visión integrada del territorio, realizando los estudios de las cuencas hidrográficas a fin de construir las obras de mitigación pertinentes en las zonas damnificadas.

Las obras específicas planteadas a gran escala en la localidad parten de aumentar la superficie absorbente de captación de agua recuperando a su vez espacios públicos. Como estrategia se transforman en corredores verdes lo que se reconoce como ejes estructurantes: el ferrocarril y el arroyo.

Otra de las problemáticas presente en el municipio está relacionada con los residuos sólidos urbanos. La localidad ha logrado paulatinamente incorporar la gestión de los residuos sólidos urbanos, esta ardua tarea se hace imprescindible continuarla y superar las metas propuestas. Se busca, además de la reducción de basura, el cierre del actual basural a cielo abierto con la incorporación de un relleno sanitario, este último abarcado de manera regional. El área perteneciente al actual basural, se propone como espacio público unido al sistema verde proyectado.

Otro tema ambiental que la localidad enfrenta es la ubicación de la laguna de tratamiento cloacal en cercanías a la mancha urbana que genera olores molestos, unido a la falta de capacidad de tratamiento debido al incremento de la población. Ante el crecimiento y la demanda del servicio de cloaca, se plantea como objetivo el tratamiento y/o la reubicación de las lagunas, según un estudio detallado, la ampliación de su

capacidad como la extensión de la red, brindando el servicio al 100% de la población.

Además de las problemáticas expuestas en lo que se refiere al área urbana, se reconoce la que atañe al límite entre el área urbana y rural, generada por un lado por el crecimiento no planificado sobre suelo productivo, y por el otro, por las actividades productivas cercanas a la zona urbanizada. En este caso se diseña un límite urbano materializado por un anillo verde. Esta zona periurbana de carácter paisajístico y productivo actúa como borde controlando la expansión, y amortiguando la tensión entre los diferentes usos.

Incompatibilidad de usos de suelo

En la localidad se detecta la convivencia de áreas urbanizadas de carácter residencial con actividad productiva y actividades férreas.

En el primer caso, la promoción deseada del parque industrial en base a un modelo de desarrollo sustentable será un incentivo para la atracción de nuevas industrias y la relocalización de las existentes por la competitividad que este persigue.

En relación al segundo caso se proyecta, a largo plazo, una nueva traza de los ferrocarriles e incorporar el espacio de las vías al sistema verde deseado.

Mejoramiento del hábitat

El mejoramiento del hábitat implica la percepción de situaciones desfavorables que permitan el trazado de políticas que persigan la integración de estos sectores al resto de la ciudad ya sea por el mejoramiento per se de los mismos de forma directa en el territorio en el que se encuentran localizadas o mediante acciones indirectas, pero con la misma vocación.

Las zonas que tienen deficiencias más graves en términos de hábitat requieren ser identificadas y priorizadas, se encuentren dentro o fuera de la mancha urbana. Dicha identificación permite

advertir si se encuentran en zonas con servicios y equipamientos, y en áreas de riesgo.

En aquellas que se encuentran en localizaciones convenientes es deseable la toma de acciones tendientes a la urbanización e incorporación a la trama existente.

Para otro tipo de situaciones, es conveniente la evaluación pormenorizada de propuestas de relocalización en zonas habitables.

En Basavilbaso, por un lado, se ha identificado un sector que se encuentra en condiciones de vulnerabilidad, cercanos a las vías del ferrocarril y al Arroyo Cala. El municipio ya lleva a cabo acciones para el mejoramiento integral del hábitat. Por otro lado, se reconoce la diferencia dentro de la ciudad que genera los accesos y calidad de los servicios e infraestructura, como así también el acceso al espacio público y equipamiento urbano, en base a estos se evidencian dos sectores: el área central y alrededores y la periferia, presentando la primer área descripta mejores condiciones que la segunda. Se proyecta el completamiento de las zonas periféricas, extendiendo la infraestructura, mejorando los servicios y ampliando la posibilidad de zonas comerciales e institucionales, además de la incorporación de áreas verdes que equilibren los usos de suelo.

Viviendas construidas por el Estado

Las medidas habitacionales para satisfacer las necesidades de vivienda han sido el desarrollo de viviendas sociales construidas en grupos de lotes individuales a partir de un prototipo definido. Las mismas se encuentran en el área periférica dentro de la que se define como mancha urbana.

Respecto al déficit habitacional se propone partir de reconocer al mismo no solo como la carencia de vivienda sino como un problema de integración social y urbana, abordando la complejidad de esta problemática socio habitacional, considerando la calidad de la vivienda, su localización y entorno tendientes a construir un hábitat sostenible.

Se propone la conformación de áreas poli funcionales integradas a la ciudad con patrones de ocupación de suelo en coincidencia con los planteados en el desarrollo urbano mediante la planificación, como así también la diversidad de soluciones en la construcción de viviendas con sus consideraciones cualitativas constructivas en coincidencia con la diversidad de la demanda en pos de construir ciudades inclusivas y sustentables.

Estructura vial jerarquizada

En la localidad se puede evidenciar que la red vial se compone, en el área central y alrededores, por calles pavimentadas de hormigón y asfalto, y en la periferia hacia el noroeste y sureste, calles de ripio, presentando en épocas de lluvia algunos sectores de difícil transitabilidad por las condiciones físicas de las mismas, y en la estación seca presencia de elementos volátiles.

Se propone realizar la consolidación de las calles de manera paulatina en coincidencia con el crecimiento planteado de la mancha urbana, considerando en el perfil vial la calle, las veredas, la señalización y el equipamiento, iluminación y arbolado público, además de ciclo vías incorporadas en un circuito urbano que integre tanto zonas recreativas como zonas de servicios-productivas, promoviendo el uso de la bicicleta como medio de transporte.

En el desarrollo del plan de movilidad urbana se diseña una estructura vial compuesta por una jerarquización de vías apostando a una mejor y más racional circulación. Por un lado, se plantean arterias principales en dirección norte-sur, este-oeste, que vinculen la localidad hacia vías secundarias y barriales. Por otro lado, se propone vías perimetrales que colaboren con la conformación de un anillo límite del área urbanizada y que sirva no solo como circulación de borde sino también acceso a la zona periurbana y rural. Además, se diseñan vías que acompañan los corredores verdes.

Las vías del ferrocarril actualmente atraviesan la localidad y son puntos conflictivos por los accesos que la misma presenta y el dinamismo

urbano en contraposición con la circulación atribuida a esta vía. Por lo tanto, se proyecta, a largo plazo, una nueva traza.

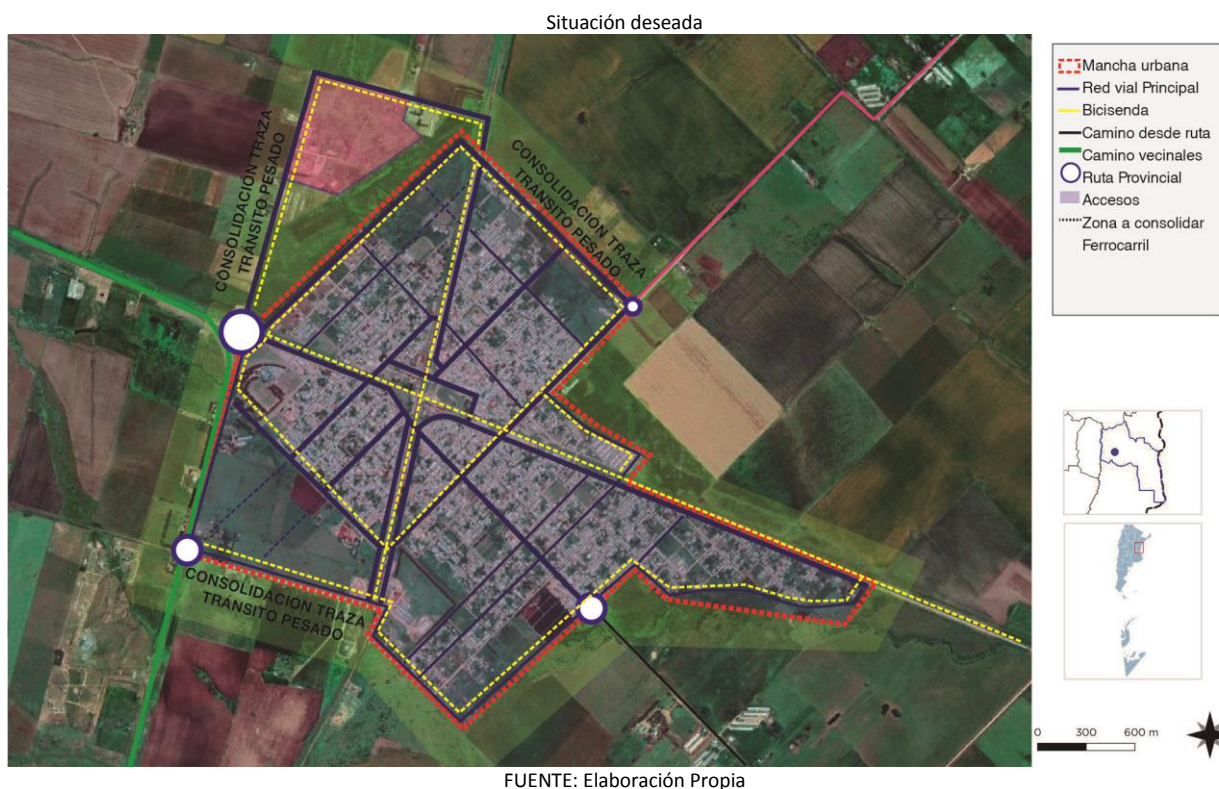
Área central

La delimitación del área central remite a identificar la zona más consolidada, donde se concentran las actividades, el empleo y donde se encuentra una alta cobertura de equipamientos y servicios.

Muchas áreas céntricas pueden tener problemas, con espacios públicos degradados y con pérdida en su atracción de actividades, lo cual impulsa a la expansión urbana.

La recuperación del centro es una estrategia de importancia, así como el impulso de otras centralidades en zonas consolidadas.

Actualmente el área central se destaca por sobre las otras zonas por el dinamismo urbano, además del acceso a todos los servicios. Se plantea seguir manteniendo su consolidación recalificando el espacio, mejorando y manteniendo los equipamientos urbanos, el alumbrado y arbolando público. Se propone trabajar sobre la accesibilidad y movilidad urbana, creando un entorno físico accesible que permite la libre movilidad a todas las personas, logrando así una ciudad más inclusiva.



Modelo territorial deseado

A modo de síntesis, se puede decir que el modelo territorial deseado es la construcción en base a las cinco dimensiones planteadas.

En el **aspecto físico** se plantea la definición de la mancha urbana con el diseño de un sector periurbano que regule la relación de los usos urbanos-rurales. En el área urbanizable se contempla la accesibilidad al agua potable, cloaca, gas, saneamiento hídrico e intervención en los sectores más vulnerables, sobre una estructura vial jerarquizada sustentada en un plan de movilidad urbana sostenible y ejes estructurantes como corredores verdes.

En la **dimensión económica** la estrategia se centra en el desarrollo local y regional, con el incentivo de nuevo mercados brindando una mejor infraestructura y competitividad en miras de un desarrollo sostenible de los parques industriales y ofreciendo mediante asociaciones estratégicas el desarrollo turístico a nivel de la microrregión. Frente a las adversidades climáticas y en pos de la construcción de una ciudad con los paradigmas de sustentabilidad, en el **enfoque ambiental**, se incorpora los

corredores verdes como nuevos ejes y espacios públicos, integrados a un sistema verde urbano.

El aprovechamiento de los recursos naturales como el Arroyo Cala, el estudio de las cuencas hidrográficas, el aprovechamiento de energías renovables en grandes sistemas verdes y la reducción de residuos como la gestión de los mismos son elementos fundamentales para la construcción del modelo deseado, que guían las acciones que colaboran a mitigar las problemáticas ambientales actuales.

Desde la **dimensión social** se apuesta a una ciudad donde las políticas de vivienda apuesten a la integración social y urbana logrando una ciudad más inclusiva, las viviendas de carácter social localizadas en el tejido urbano con acceso a todos los servicios y espacio público se piensan en el marco del desarrollo urbano planificado, además de avanzar con el acceso a la educación terciaria-universitaria y a la concientización de la educación vial.

El modelo territorial deseado es el resultado de una propuesta integrada de un gobierno fortalecido y abierto desde su **dimensión institucional**, priorizando la planificación y persiguiendo la participación.

Mapa síntesis Modelo Deseado



FUENTE: Elaboración Propia

CAPÍTULO V

Lineamientos Estratégicos, Programas y Proyectos

Esta instancia supone la traducción de los lineamientos estratégicos en programas y proyectos concretos para accionar sobre el territorio.

Los programas se basan en una idea rectora para la transformación estructural de una problemática determinada y cada uno de ellos constituye la expresión sintética de una política pública que involucra diversos actores y recursos que inciden en el proceso de producción urbana.

Cada programa está compuesto por proyectos que remiten a diversas acciones necesarias para alcanzar los objetivos explicitados. Los proyectos pueden ser de diversa naturaleza: de obra pública, de gestión, normativos o de comunicación.

La realización simultánea del conjunto de acciones y obras de una cartera de proyectos es materialmente imposible, por lo que se hace necesario definir criterios de ponderación de proyectos a fin de determinar la secuencia temporal en la que se desarrollarán.

Los criterios son variables según cada proyecto o conjunto de proyectos y se relacionan, en general, con la población beneficiaria, los montos de inversión requeridos y la disponibilidad presupuestaria, criterios de oportunidad y sinergia respecto de otras acciones o proyectos (pueden consultarse los

proyectos de la provincia en www.sippe.planificacion.gob.ar).

Algunos ejemplos de programas con sus respectivos proyectos son los siguientes:

» Programas que tienen que ver con la planificación del crecimiento de la ciudad, cuyos proyectos pueden estar relacionados con: la ampliación y adecuación de la red de agua potable, la construcción de red de desagües cloacales, lagunas de estabilización construcción y mantenimiento de red de desagües pluviales, construcción de plazas, mejoramiento y puesta en valor de calles, creación de sub centros y nuevas centralidades urbanas, demarcación y consolidación de calles, regularización de dominios, recuperación de tierras fiscales, programa integrales de redes de infraestructura, planes de generación y mejora de espacios públicos, y definición de áreas de protección histórica.

» Programas que tienen que ver con la mejora de condiciones habitacionales, cuyos proyectos pueden ser: el mejoramiento de viviendas (construcción y mejora de núcleos húmedos y/o ampliación de viviendas), la creación de fondos de microcréditos.

» Programas que tienen que ver con la solución de problemas ambientales, cuyos proyectos pueden estar relacionados con: la relocalización de ciertos usos, la construcción de la planta de

clasificación de residuos, creación de servicios de recolección de residuos sólidos urbanos y de separación de residuos en origen, creación de un sistema de monitoreo de recursos hídricos y edáficos, delimitación de líneas de ribera en ríos y arroyos, y sensibilización sobre colapsos de suelos por anegamiento, el uso responsable de agroquímicos y las ocupaciones en áreas inundables.

» Programas de mejora de movilidad y transporte, cuyos proyectos pueden estar relacionados con: el mejoramiento y jerarquización de la red vial, la construcción de caminos, la construcción de caminos para tránsito pesado, el trazado y construcción de caminos de circunvalación y la definición de trazas alternativas para alguna calle o ruta, corredores de transporte masivo y mejoras en los servicios de transporte público, mejoras en la operación de terminales de ómnibus, la definición de una red para vehículos de carga livianos y pesados, y el diseño y mejoramiento de la red peatonal y de ciclovías, centrales de transferencia de cargas y centrales alimentarias.

» Programas que tienen que ver con propuestas de ordenanzas, cuyos proyectos estarían relacionados con: creación de áreas de planificación y catastro, creación del fondos municipales de obras públicas, normativas de definición y procedimiento de aprobación de subdivisiones dentro del área urbana, revisión de los códigos de planeamiento y edificación, e instrumentos urbanísticos como la contribución por valorización de inmuebles, compensaciones, cesiones de suelo, convenios urbanísticos y bancos de suelo.

La consideración de sinergias

El estudio de sinergias o impactos cruzados entre las alternativas de inversión busca identificar la manera en la cual cada uno de los proyectos incide en el cumplimiento de los objetivos de otros proyectos.

Muchos proyectos tienen incidencia en otros, lo cual permite potenciar el impacto de la inversión

pública. Esta consideración ayuda a identificar proyectos que quizás no son prioritarios en sí mismos, sino por las sinergias que generan.

Este análisis complementa al análisis multicriterio, ya que su consideración conjunta permite una evaluación más exhaustiva del impacto territorial total de una determinada cartera de proyectos.

Ponderación Multicriterio de Proyectos

Metodología

Los sistemas de decisión y análisis multicriterio se basan en la construcción interdisciplinaria de conocimiento.

Son herramientas por medio de las cuales se procura orientar una decisión hacia la mejor opción posible, poniendo en juego varios objetivos simultáneos y un único agente decisor. Se busca superar el análisis a partir de un único criterio, cuya principal variable es la relación costo/beneficio.

El análisis multicriterio se lleva a cabo a partir de la construcción de una matriz en la que se desagrega el concepto de impacto territorial, definiendo dimensiones de análisis del impacto y, una vez determinadas estas dimensiones, abriendo niveles de subcriterios.

En función de las preferencias en los pesos asignados a los criterios y de la contribución que cada proyecto aporta a la consecución de objetivos, se realiza una selección de opciones, tanto para encontrar la mejor alternativa como para aceptar aquellas que parecen buenas y rechazar aquellas que parecen malas o para generar una ordenación de las alternativas de las mejores a las peores. Para concretar el análisis se utiliza una matriz en la que se desagrega el concepto de impacto territorial en cuatro dimensiones, ya tomadas en cuenta en ciclos anteriores de trabajo: las dimensiones económica, ambiental, social y espacial. A su vez,

cada una de esas dimensiones se desagrega en subcriterios.

> **Asignación de pesos** Cada equipo técnico asigna un valor de relevancia (o peso relativo) a cada uno de los criterios y subcriterios, de manera tal que la suma resulte igual a uno tanto a nivel de criterios como de subcriterios. Estos pesos se asignan tomando como referencia las prioridades de desarrollo de cada territorio incluidas en los árboles de problemas y objetivos y definidas en consonancia con su Modelo Deseado.

> **Asignación de puntajes** El siguiente paso en el trabajo sobre la matriz multicriterio consiste en la asignación de puntajes a los proyectos según su impacto en cada uno de los subcriterios, es decir, en el mayor grado de desagregación de la matriz.

En la segunda columna se ubican los cuatro criterios principales, divididos cada uno en subcriterios (cuarta columna, empezando desde la izquierda). Las columnas primera y tercera presentan los pesos otorgados a cada criterio y

subcriterio por el equipo multidisciplinario, con acuerdo del responsable político, a partir de los datos de la realidad territorial y los objetivos de desarrollo.

En las columnas de la derecha aparece el listado de proyectos ubicados en la microrregión (se incluyen dos a modo de ejemplo). En función de una escala previamente determinada, diferente de acuerdo a cada tipo de subcriterio de evaluación, y a través de la ponderación cualitativa del equipo, se asigna un puntaje a cada proyecto en cada subcriterio según la magnitud del impacto esperado del proyecto en cuestión sobre dicho subcriterio.

Esta traducción del juicio a un valor numérico permite que el SIPPE pondere esa puntuación por el peso de cada subcriterio y cada criterio, adicionándolos y resultando en un valor final para cada proyecto. De esta forma, el SIPPE puede generar una escala jerárquica de proyectos microrregionales de acuerdo con su impacto territorial.

Ciclo de vida de los Proyectos



Fuente: Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública

LINEAMIENTO ESTRATÉGICO

Desarrollo urbano sostenible para la inclusión social y la erradicación de la pobreza

Implica propiciar el acceso al hábitat, es decir, a la vivienda y a los servicios urbanos de saneamiento y provisión de agua y al transporte público de pasajeros, así como al equipamiento sanitario, educativo, recreativo, cultural y de seguridad.

Deben contemplarse las distintas etapas del ciclo de vida, teniendo en cuenta la perspectiva de género y fomentando la diversidad cultural.

1.1 BECAS ESTUDIANTILES

Descripción de la Situación:

Los adultos sin educación superior, según Censo 2010 arrojan valores mayores a la mitad de la población y se acusa un aumento progresivo en estos últimos años. Existen escasas alternativas que permitan una capacitación de calidad lo que produce una migración de la población joven-adulto y empleos en trabajos no calificados.

Solución propuesta:

Se propone brindar acceso a la educación terciaria-universitaria a través de becas estudiantiles.

Beneficiarios Directos: Jóvenes-adultos con el nivel secundario completo.

Plazo estimado: año 2025

Este proyecto se enmarca dentro del programa de Beca del Instituto Autárquico Becario Provincial (INAUBEPRO).

ODS vinculado:



1.2 PROGRAMA DE EDUCACIÓN VIAL

Descripción de la Situación:

Se aprecia una marcada falta de educación vial y concientización de la infraestructura urbana existente ya que no se respetan las normas tránsito y la circulación vehicular y peatonal se torna insegura.

Solución propuesta:

Se propone un programa de educación vial que mejore la seguridad en la circulación.

Beneficiarios Directos: Todos los habitantes.

Plazo estimado: año 2022

Este proyecto se enmarca dentro del programa del Ministerio de Transporte de la Nación.

ODS vinculado:



LINEAMIENTO ESTRATÉGICO

Prosperidad urbana sostenible e inclusiva y oportunidades para todos

A través del desarrollo de las economías urbanas sostenibles, dinámicas y eficientes, que incluyan a la totalidad de los habitantes proveyendo de trabajo decente y seguro, articulando las distintas capacidades productivas regionales.

Este lineamiento incluye también la incorporación de energías renovables y eficientes que optimicen la utilización y aprovechamiento de los recursos naturales.

2.1. PROYECTO DE INFRAESTRUCTURA VIAL RURAL PARA EL DESARROLLO PRODUCTIVO.

Descripción de la Situación:

La ciudad se encuentra próxima a las intersecciones de las rutas provinciales N°20 y N°39, ejes de vinculación de Corredores del centro de la provincia, que articula distintas localidades de la “Región del Centro”. Esta situación hace que la ciudad presente ventajas comparativas para la integración regional con la escala nacional. Para acceder a una competitividad económica de dicha magnitud, evitando pérdidas económicas de las industrias, se necesitan de óptimas condiciones en la transitabilidad sobre todo en épocas de lluvias intensas.

Solución propuesta:

Con el fin de mejorar la competitividad del mercado local se plantea un proyecto de infraestructura vial rural para el desarrollo productivo. Contemplando accesos permanentes tanto sobre el Sureste de la localidad, para la circulación del tránsito pesado, como al Noroeste donde se desarrolla el futuro parque industrial.

Beneficiarios indirectos: habitantes del sector y productores aledaños.

Plazo estimado: año 2025

Este proyecto se enmarca dentro del Programa de Servicios agrícolas provinciales (PROSAP-BID) del Ministerio de Producción y Trabajo.

ODS vinculado:



2.2. PARQUE INDUSTRIAL SUSTENTABLE

Descripción de la Situación:

Producto de una pobre relación regional y políticas de gestión, generan una baja competitividad en el sector productivo local. Existe un desaprovechamiento del potencial productivo de la región que sin organización e impulsos efectivos que trabajen como parque industrial sustentable, se pierde de potenciar la economía productiva local.

Solución propuesta:

El programa se plantea como un proyecto a mediano plazo, regularizando el sector industrial ubicado dentro de la ciudad. Generando un espacio con valor agregado para el fomento de nuevas industrias contemplando el uso de tecnologías limpias y un desarrollo local y regional.

Beneficiarios indirectos: habitantes del sector y productores aledaños.

Plazo estimado: año 2025

Este proyecto se enmarca dentro del Programa Nacional para el desarrollo de Parques Industriales del Ministerio de Producción y Trabajo.

ODS vinculado:





2.3. PLAN DE DESARROLLO TURÍSTICO MICRORREGIONAL. CREACIÓN DE ASOCIACIONES ESTRATÉGICAS.

Descripción de la Situación:

Se aprecia una escasa oferta turística y falta de políticas de gestión referidas al turismo. Este desaprovechamiento en la explotación de los recursos turísticos es acompañado de una falencia en oportunidades para la oferta laboral. Se pierde de potenciar la economía productiva local.

Solución propuesta:

A partir de un plan de desarrollo turístico microrregional lograr potenciar los atractivos turísticos junto con la creación de asociaciones estratégicas generando un trabajo en conjunto.

Beneficiarios indirectos: habitantes locales y alrededores a la localidad.

Plazo estimado: año 2025

Este proyecto se enmarca dentro del Programas de la Secretaría de Desarrollo y Promoción Turística.

ODS vinculado:



2.4. PROGRAMA DE CAPACITACIÓN, CRÉDITOS Y EMPRENDEDURISMO.

Descripción de la Situación:

Se observa una falta de implementación de políticas de fomento provocando una subexplotación en actividades potenciales locales. Esta situación acarrea la migración de recursos humanos calificados y una diversidad limitada de trabajo calificado.

Solución propuesta:

A partir del incentivo, apoyo y fomento de los emprendedores locales y su potencial económico se propone la capacitación y sistema de micro – créditos para emprendedurismo.

Beneficiarios indirectos: habitantes locales y alrededores a la localidad.

Plazo estimado: año 2022.

Este proyecto se enmarca dentro del Programas y fondos del Ministerio de Producción y Trabajo.

ODS vinculado:



LINEAMIENTO ESTRATÉGICO

Desarrollo urbano resiliente y sostenible ambientalmente

Promover el ordenamiento sostenible de los recursos naturales en los centros urbanos de modo que proteja y mejore los ecosistemas urbanos, reduzca las emisiones de gases de efecto invernadero, la contaminación del aire y promueva la reducción y la gestión del riesgo de desastres. Garantizar la gestión racional y la reducción de los residuos sólidos urbanos mediante la reutilización, el reciclaje y la reconversión de los desechos urbanos en energía. Fomentar el control, gestión y monitoreo de los vertederos y desechos industriales.

3.1. ESTUDIO DE CUENCA HIDROGRÁFICA Y OBRAS DE MITIGACIÓN

Basavilbaso presenta amenazas de inundación frente a las crecidas de los cauces que la circundan, el arroyo Cala al sureste de la localidad amenaza a las viviendas cercanas, localizadas en zonas inundables y el cauce al noreste de la localidad desborda sin afectar viviendas en precipitaciones intensas. Estos fenómenos han cobrado intensidad frente a las modificaciones en los regímenes de lluvia a causa del cambio climático, por lo que se espera que tiendan a agravarse a futuro.

Solución propuesta:

El Plan integral propone acciones de distinta escala para abordar distintos aspectos del problema. En primer lugar, se requiere la limpieza y canalización de los arroyos y cauces del sector contiguo a la ciudad, planteando también el terraplén consolidado que evite posibles desbordes hacia el área urbana. Este terraplén no impide el contacto con el arroyo ya que se plantea un parque lineal en todo su recorrido.

En segundo lugar, en la búsqueda de mejorar el drenaje pluvial en las calles de la ciudad y del propio arroyo, es necesario un rediseño y redimensionamiento del sistema de

alcantarillado para facilitar el escurrimiento del agua.

Finalmente, se propone que el municipio instrumente una serie de medidas que promuevan el aumento de las superficies absorbentes en la planta urbana, ya sea a partir de cintas verdes (entre la vereda y la calle) así como también de patios y techos verdes que ralenticen el drenaje del agua de lluvia a las calles.

Beneficiarios indirectos: Todos los habitantes

Plazo estimado: año 2021

Este proyecto se enmarca dentro del Programas de la Dirección de Hidráulica de Entre Ríos, y la Secretaría de Infraestructura y Política Hídrica del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

ODS vinculado:



3.2. PROYECTO DE CANALIZACIÓN DE LOS CURSOS DE AGUA

La ciudad presenta falencias en los escurrimientos pluviales. Situación que se agrava con la presencia de basura, viviendas localizadas en terrenos de cauces de agua, falta de mantenimiento y conservación. Basavilbaso presenta amenazas de inundación frente a las crecidas de los cauces que la circundan, situación que se acomplejiza por todo lo mencionado.

Solución propuesta:

En conjunto con un Plan integral de obras de mitigación se plantea un proyecto de canalización de los cursos de agua.

Beneficiarios indirectos: Todos los habitantes

Plazo estimado: año 2021

Este proyecto se enmarca dentro del Desarrollo de parques hídricos y bordes costeros del Ministerio del Interior, Obras públicas y Vivienda.

ODS vinculado:



3.3. PLAN DE GESTIÓN DE R S U – PROYECTO DE PLANTA DE TRATAMIENTO DE RESIDUOS SÓLIDOS URBANOS Y CAMPAÑAS DE CONCIENTIZACIÓN RESPECTO A LA GENERACIÓN Y TRATAMIENTO DE LOS RSU

Descripción de la Situación:

En la actualidad, la disposición del basural a cielo abierto se encuentra 1200 metros al Este de la planta urbana. Estos residuos en su forma de acumulación generan conflictos por mal olor e incendios.

El municipio en la actualidad realiza la recolección diferenciada, sin embargo, se requiere de mejores equipamientos para su tratamiento. Esto hoy se realiza el tratamiento de residuos en el galpón próximo al basural a cielo abierto.

Solución propuesta:

Continuar las campañas de concientización respecto a la generación de residuos. Es necesario construir una Planta de Tratamiento

de Residuos en un sector alejado de la planta urbana, con los equipamientos necesarios para facilitar su clasificación y comercialización, así como también de camas de compostaje para los residuos orgánicos.

Atendiendo a las políticas nacionales de regionalización, se plantea la articulación entre los municipios y juntas de gobierno localizados a lo largo de la Ruta Provincial N°39 (Entre Rosario del Tala y Concepción del Uruguay) para desarrollar estrategias conjuntas para el tratamiento y comercialización de RSU.

Beneficiarios directos: Todos los habitantes.

Plazo estimado: año 2025

Este proyecto se enmarca dentro del Programa Basura Cero del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación.

ODS vinculado:



3.4. CONFORMACIÓN DEL RELLENO SANITARIO EN LA REGIÓN.

Descripción de la Situación:

Una vez concientizada la población y con un proyecto de tratamiento de residuos sólidos urbanos se plantea a largo plazo el desarrollo de estos residuos.

El municipio en la actualidad posee un galpón de tratamiento con cintas transportadoras, pero su infraestructura requiere de recursos necesarios para el correcto tratamiento de la basura y no existe un relleno sanitario a nivel regional.

Solución propuesta:

Las políticas nacionales de regionalización, ya mencionadas, donde se plantea la articulación entre los municipios y juntas de gobierno localizados a lo largo de la Ruta Provincial Nº39 (Entre Rosario del Tala y Concepción del Uruguay) para desarrollar estrategias conjuntas para el tratamiento y comercialización de RSU. El objetivo es que cada localidad posea una planta de tratamiento local y que los residuos que no puedan ser reciclados se dispongan en un relleno sanitario común para toda la región. La aplicación de este proyecto permite la clausura y el saneamiento del basural actual y su reconversión en espacio verde con equipamientos deportivos y recreativos.

Beneficiarios directos: Todos los habitantes.

Plazo estimado: año 2028

Este proyecto se enmarca dentro del Programa Basura Cero del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación.

ODS vinculado:



LINEAMIENTO ESTRATÉGICO

Fortalecimiento de la estructura de gobernanza urbana

Mayor coordinación, articulación y cooperación entre los gobiernos nacionales, subnacionales y locales. Adoptando medidas para el debate y establecimiento de marco jurídico y normativo desde un abordaje participativo, involucrando a todos los sectores de la sociedad.

4.1. PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y GOBIERNO ABIERTO

Descripción de la Situación:

La ciudadanía posee un escaso involucramiento en la vida política local, y esto se debe en parte a la falta de espacios de participación y de acceso a la información pública local.

Esta baja eficiencia en la gestión pública genera un desaprovechamiento de recursos y falta de adaptación a nuevos sistemas de comunicación.

Solución propuesta:

Se plantea el desarrollo de herramientas digitales para acercar a la población con el Estado Municipal. Estas herramientas apuntan tanto hacia la comunicación de la actividad municipal, la accesibilidad a la información sobre programas y proyectos a futuro, así como también a generar espacios para la construcción colectiva de políticas públicas.

La participación e involucramiento de la ciudadanía son imprescindibles en este proceso, no solo para el aporte de información sino también para su legitimación y la continuidad en el tiempo.

Beneficiarios directos: Todos los habitantes

Plazo estimado: año 2022

Este proyecto se enmarca dentro del Programas de la Subsecretaría de Innovación Pública y Gobierno Abierto de la Nación del Ministerio de Modernización, y Gobierno Abierto y Transparencia de la Secretaría del Estado, Ciencia y Tecnología de Entre Ríos.

ODS vinculado:



4.2. PARTICIPACIÓN PÚBLICO-PRIVADA PARA EL DESARROLLO LOCAL.

Descripción de la Situación:

El municipio actualmente carece de una estructura que aborde todos los temas con eficacia. Con el afán de lograr esos objetivos, se presentan los esfuerzos extraordinarios o sobre exigidos y a su vez el desperdicio en la gestión de recursos.

Solución propuesta:

Se plantea la participación público-privada para el desarrollo local que logre un fortalecimiento de las relaciones y gestiones conjuntas de dichas asociaciones para mejorar los servicios en general.

Beneficiarios indirectos: Todos los habitantes

Plazo estimado: año 2025

Este proyecto se enmarca dentro Programas de la Dirección de Relaciones con la Comunidad y Participación Ciudadana del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Viviendas

ODS vinculados:



4.3. CONFORMACIÓN DE UNA MICRORREGIÓN.

Descripción de la Situación:

La escasa articulación entre el sector público y el privado es una de los principales obstáculos para el desarrollo productivo regional. La falta de una

agenda clara de políticas productivas a largo plazo no hace posible compatibilizar los intereses privados con los públicos, dando lugar a la preponderancia de unos sobre otros. Sin embargo, ya desde el propio sector público se presentan inconvenientes en la integración de políticas entre los distintos niveles del Estado Nacional, Provincial y Municipal.

Asimismo, la gestión integral del territorio presenta grandes diferencias respecto a los alcances del Estado provincial y las posibilidades de cada municipio a la hora de abordar las problemáticas ambientales de sus jurisdicciones y áreas de influencia.

Solución propuesta:

Se plantea la creación de una Agencia Mixta para el Desarrollo de la Región del Centro que promueva nuevas formas de gobernanza territorial en base a la integración intermunicipal y la articulación entre el sector público y el privado.

Esta Agencia nuclea a todos los actores públicos y privados de las localidades cercanas a Basavilbaso, vinculadas por la Ruta Provincial N°39 y Ruta Provincial N°20, que comparten una realidad socioeconómica y geográfica similar. La definición de esta área se alinea con las políticas provinciales de planificación territorial, ya que el territorio propuesto abarca la denominada “Región del Centro”.

El objetivo es promover el fortalecimiento institucional de la red para generar un ámbito que represente los intereses de la región y oficie de intermediario frente al Estado Provincial, Nacional y otros organismos de crédito. Asimismo, la Agencia busca establecer alianzas de cooperación entre actores públicos y privados para apoyar proyectos destinados a aumentar la competitividad y el desarrollo de cadenas productivas regionales.

Beneficiarios indirectos: Todos los habitantes y aledaños a la localidad.

Plazo estimado: año 2025

Este proyecto se enmarca dentro del Programa de Fortalecimiento Institucional del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

ODS vinculado:



LINEAMIENTO ESTRATÉGICO

Planificación y gestión del desarrollo espacial urbano

Propiciar la planificación integrada que concilie las necesidades a corto plazo con los resultados esperados a largo plazo respecto a la calidad de vida, a una economía competitiva y la sostenibilidad del medio ambiente.

La ejecución de los planes debe ser flexible para que puedan adaptarse a la evolución de las condiciones socioeconómicas.

La aplicación de estos planes y evaluación deberá sostenerse de manera sistemática, incorporando las innovaciones tecnológicas y apoyando la permanente formación a los planificadores urbanos a nivel nacional, subnacional y local.

5.1. PROGRAMAS DE VIVIENDAS

Descripción de la Situación:

La demanda habitacional es creciente y el municipio, además, presenta insuficiencia en terrenos destinados a viviendas. Si bien se gestionan programas relacionados, los mismos deben ser potenciados.

Solución propuesta:

Continuar con la gestión de los programas para garantizar el acceso a la vivienda, a través de un plan de viviendas sociales, buscando que las viviendas nuevas se enmarquen dentro de un proyecto integrador que evite las unidades repetitivas de viviendas en lotes individuales y encuadren dentro de nuevos modelos habitacionales que tiendan a la densificación y la diversidad de usos.

Beneficiarios directos: Vecinos sin acceso a viviendas propias que cumplan con los requisitos de los programas habitacionales a implementar.

Plazo estimado: año 2023

Este proyecto se enmarca dentro del Programa de vivienda de la Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

ODS vinculado:



5.2. PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

Descripción de la Situación:

Producto del desarrollo de la localidad hacia los márgenes de las vías del ferrocarril, los barrios presentan falta de vinculación.

Los accesos a la localidad y la vinculación antes mencionada, no se encuentran en condiciones óptimas que garanticen una seguridad vial acorde.

Solución propuesta:

Ejecutar un plan de movilidad urbana sostenible con el mejoramiento en la accesibilidad y regulación acorde que promuevan mayor seguridad y vinculación entre los barrios.

Beneficiarios directos: Todos los habitantes

Plazo estimado: año 2025

Este proyecto se enmarca dentro del Programa de Movilidad Sustentable del Ministerio de Transporte y Red Argentina de Municipio Contra el Cambio Climático.

ODS vinculado:



5.3. RED DE CLOACAS Y LAGUNA DE TRATAMIENTOS DE EFLUENTES CLOACALES EN EL SECTOR NORTE.

Descripción de la situación:

Según el Censo 2010, 189 hogares se encontraban sin acceso a la Red de Cloacas

representando el 6% del total de hogares del municipio. Actualmente, se estima que dicho porcentaje disminuyó más del 25%, a pesar del crecimiento poblacional.

El sector que no posee red de cloaca se localiza en el Noroeste y Norte de la planta urbana, el mismo presenta dificultad para desaguar a la colectora madre, siendo una alternativa la construcción de nuevas lagunas de tratamiento cloacal.

Como alternativa del servicio de Red de Cloacas, los habitantes utilizan el sistema de pozos absorbentes y cámaras como respuesta de evacuación de efluentes primarios domiciliarios.

Solución propuesta:

Ejecutar un proyecto de extensión de la red de cloacas con una correspondiente planificación del crecimiento que asegure dicho servicio. Se propone la construcción de una nueva laguna de estabilización o contemplar alternativas de tratamientos que contemplen la contaminación ambiental en los sectores de difícil acceso al servicio.

Beneficiarios directos: Todos los habitantes afectados.

Plazo estimado: año 2026

Este proyecto se enmarca dentro del Redes de Agua Potable, Cloacas y Saneamiento. Min. del Interior, Obras Públicas y Vivienda

ODS vinculado:



5.4. READECUACIÓN DE LA PLANTA DE TRATAMIENTO.

Descripción de la Situación:

La localidad en la actualidad se encuentra con la presencia de olores molestos de manera ocasional. La laguna estabilizadora de efluentes cloacales está ubicada al sureste de la localidad cercana a la planta urbana.

Solución propuesta:

Con el fin de reducir este impacto ambiental, se plantea un programa que contemple un sector de amortiguamiento como ejemplo del mismo la generación de una barrera forestal o espacio para reducir dicho impacto ambiental

Beneficiarios directos: Todos los habitantes

Plazo estimado: año 2024

Este proyecto se enmarca dentro Redes de Agua Potable, Cloacas y Saneamiento. Min. del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

ODS vinculado:



5.5. CONEXIÓN DOMICILIARIA A LA NUEVA RED MADRE

Descripción de la situación:

Existe un porcentaje de hogares que carece del servicio de cloaca y a su vez no cuenta con las posibilidades de poder realizar la conexión a la red.

Solución propuesta:

Se plantea la posibilidad de sanear dicha situación contemplando estas obras menores de conexión para mejorar la calidad de vida de la sociedad.

Beneficiarios directos: Habitantes en situación vulnerable.

Plazo estimado: año 2022

Este proyecto se enmarca dentro del Programa mejor hogar del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

ODS vinculado:



5.6. PLAN DE JERARQUIZACIÓN Y COMPLETAMIENTO DE LA PAVIMENTACIÓN DE LA RED VIAL

Descripción de la Situación:

La red vial de la ciudad posee alguna de sus calles pavimentadas en la zona central y sectores aledaños, mientras que el resto de la trama posee gran parte de sus arterias mejoradas, generalmente de brosa y un ripio de arroyo pobre.

La capacidad económica de la localidad no es suficiente para llevar adelante obras de esa índole. Se requiere de una importante inversión en la red vial y sistema de desagües pluviales que mejoren la transitabilidad y circulación sobre todo en días de lluvias intensas.

Solución propuesta:

Se plantea un proyecto de pavimentación de la trama vial faltante con el sistema de desagüe acorde que garantice un escurrimiento adecuado sin causar posibles anegamientos.

Beneficiarios indirectos: Todos los habitantes

Plazo estimado: año 2027

Este proyecto se enmarca dentro Programa de Financiamiento de Obras Viales Urbanas, Periurbanas, Caminos de la Producción, Accesos a Pueblos y Obras de Seguridad Vial del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

ODS vinculado:



5.7. READECUACIÓN DE INGRESOS A LA LOCALIDAD

Descripción de la Situación:

Existen a lo largo de la Ruta Provincial Nº39 diferentes ingresos y egresos a la localidad de Basavilbaso. Estos indiscriminados accesos y desregularizados cruces son propensos a provocar siniestros viales con frecuencia.

El acceso principal a la localidad es una especie de rotonda desfasada del entrecruzamiento ocasionando de esta manera diferencias de velocidades en la intersección y confusión a los usuarios. Se observan intersecciones entre la Ruta Provincial Nº20 y la Ruta Provincial Nº39 y accesos a tránsito pesado y termas con importante tránsito en zona rural, lo que amerita mayor estudio y una solución integral en el tramo.

Solución propuesta:

Se plantea regularizar los accesos y las intersecciones a partir de un estudio integral contemplando las diferentes maniobras de los usuarios y los privados de alrededores.

Beneficiarios directos: Todos los habitantes

Plazo estimado: año 2027

Este proyecto se enmarca dentro del Programa de Financiamiento de Obras Viales Urbanas,

Periurbanas, Caminos de la Producción, Accesos a Pueblos y Obras de Seguridad Vial del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

ODS vinculado:



5.8. AVENIDA DE CIRCUNVALACIÓN

Descripción de la Situación:

Las redes de accesos que posee la ciudad son irregulares, por la cantidad indiscriminada de los mismos que vinculan con las rutas y, si bien, las rutas rodean la localidad, los parámetros de diseño no son óptimos en lo que respecta a la seguridad vial.

Solución propuesta:

Se plantea un proyecto de circunvalación que vincule la Ruta Provincial N°39 con la Ruta Provincial N°20, evitando el ingreso del tránsito pesado al entorno central mejorando el sistema de conectividad y movilidad de la localidad.

Beneficiarios indirectos: Todos los habitantes

Plazo estimado: año 2022

Este proyecto se enmarca dentro del Programa de Financiamiento de Obras Viales Urbanas, Periurbanas, Caminos de la Producción, Accesos a Pueblos y Obras de Seguridad Vial del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

ODS vinculado:



5.9. PROYECTO DE ESPACIOS VERDES DE INTEGRACIÓN SOCIAL SUSTENTABLE.

Descripción de la Situación:

La localidad se ha extendido hacia los márgenes de las vías del ferrocarril, siendo estas barreras urbanas que producen segregación entre los barrios. La estación del ferrocarril tiene un potencial en desarrollo muy importante en correlación con los espacios verdes. Con este mismo criterio se puede trabajar los accesos que intervienen en la localidad, generando espacios verdes de encuentro social.

Solución propuesta:

A partir de un proyecto de corredor verde y espacio de integración social se podrá recuperar y poner en valor las vías del ferrocarril. Se plantea trabajar las mismas como corredor verde con energías alternativas, al igual que las rutas provinciales que lo rodean.

Beneficiarios indirectos: todos los habitantes

Plazo estimado: año 2024

Este proyecto se enmarca dentro del Programa de Desarrollo Productivo de áreas vacantes y de ordenamiento integral y ambiental del espacio público del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

ODS vinculado:



5.10. PROYECTO DE ESPACIO PÚBLICO RECREATIVO – DEPORTIVO Y VINCULACIÓN DE ESPACIOS VERDES.

Descripción de la Situación:

Dentro de la localidad se ha consolidado un débil espacio a lo largo de calle Josefa Lagocen en relación a usos recreativos. Dicha calle funciona de acceso al tránsito pesado de la localidad de esta manera existe una superposición de

circulación de tránsito pesado con la circulación peatonal y bicicletas. Se observa la demanda de los vecinos por la necesidad de un espacio como lugar deportivo recreativo.

Solución propuesta:

A partir de un proyecto de espacio público recreativo – deportivo y de vinculación de espacios verdes se pretende brindar un espacio de recreación seguro que cumpla con la demanda de la población.

Beneficiarios indirectos: todos los habitantes

Plazo estimado: año 2024

Este proyecto se enmarca dentro del Programa de Desarrollo Productivo de áreas vacantes y de ordenamiento integral y ambiental del espacio público del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

ODS vinculado:



5.11. GESTIÓN DEL COMODATO DE LAS TIERRAS FERROVIARIAS Y PUESTA EN VALOR DEL ESPACIO FERROVIARIO

Descripción de la Situación:

La estación del tiene un potencial en desarrollo muy importante en correlación con los espacios verdes. Forma parte de esta desvinculación entre los barrios próximos a las vías y el deterioro alrededor de la estación.

Solución propuesta:

A partir de un proyecto de corredor verde y espacio de integración social se podrá recuperar y poner en valor las vías del ferrocarril. Se plantea trabajar las mismas como corredor verde con energías alternativas al igual que los boulevares existente.

Beneficiarios indirectos: todos los habitantes

Plazo estimado: año 2029

Este Programa de Desarrollo Productivo de áreas vacantes y de ordenamiento integral y ambiental del espacio público del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

ODS vinculado:



5.12. NUEVA TRAZA DE LAS VÍAS FERROVIARIAS

Descripción de la Situación:

Actualmente, la red ferroviaria atraviesa de norte a sur y de este a oeste la localidad. Dichos terrenos algunos en desuso maximiza la segregación entre los barrios.

Solución propuesta:

Se plantea un proyecto de nueva traza de las vías ferroviarias como una propuesta de circunvalación de la ciudad. Utilizando los terrenos existentes como corredores verdes de integración social sustentables.

Beneficiarios indirectos: Todos los habitantes

Plazo estimado: año 2030

Este proyecto se enmarca dentro del Ministerio de Transporte de la Nación.

ODS vinculado:



5.13. PROYECTO DE EXTENSIÓN DE RED DE GAS

Descripción de la Situación:

Según el Censo Nacional Indec 2010 el 61.40 % de la población no disponía de acceso a la Red de Gas Natural. En la actualidad, a partir de la documentación recabada se estima que dicho porcentaje aumentó en más del 25%, producto del aumento de hogares.

Los vecinos reemplazan la falta de este servicio con el gas envasado o la energía eléctrica.

La falta de recursos para la inversión de la infraestructura necesaria de gas no está al alcance del presupuesto de la localidad.

Solución propuesta:

Ejecutar un proyecto de provisión de gas en el área urbanizada con la posibilidad de brindar el acceso al 100% de la población y así reducir costos tanto en el consumo eléctrico como en el gas envasado.

Brindar igualdad en el acceso de la población al servicio y competitividad económica de las industrias y comercio en general.

Beneficiarios directos: Todos los habitantes

Plazo estimado: año 2030

Este proyecto se enmarca dentro del Desarrollo Gasífero de la Secretaría de Energía de Entre Ríos y Mejor Hogar Gas del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

ODS vinculado:



5.14. PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO

Descripción de la Situación:

La ciudad presenta un crecimiento urbano no planificado. Entre las consecuencias de esto se observa una carencia de un límite definido periurbano junto a los usos de suelo en general.

Solución propuesta:

Con el fin de ordenar la localidad y así la calidad de vida de los vecinos, se plantea la formulación de un programa municipal de desarrollo urbano territorial. Elaboración de un anteproyecto de ordenanza municipal que incluya las reglamentaciones necesarias para el desarrollo de las actividades que impulsen a las economías regionales.

Contemplar las definiciones del uso del suelo teniendo en cuenta la interrelación entre las mismas. La introducción de sectores de amortiguamiento verdes, sobretudo en las zonas periurbanas, como búfer entre lo urbano y lo rural.

Beneficiarios directos: Todos los habitantes.

Plazo estimado: año 2022

Este proyecto se enmarca dentro del Programa de la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

ODS vinculado:



5.15. PROGRAMA DE INCENTIVOS PARA LA RELOCALIZACIÓN DE INDUSTRIAS

Descripción de la Situación:

La falta de políticas de integración regional provoca una baja competitividad ya que el desarrollo del sector productivo en la localidad es lento y se desaprovecha el potencial regional.

Solución propuesta:

Con el objetivo de potenciar la economía productiva local y regional se plantea un programa de incentivos en industrias para su reubicación hacia una zona no residencial.

Beneficiarios indirectos: Todos los habitantes

Plazo estimado: año 2030

Este proyecto se enmarca dentro del Programa de acción de fomento del emprendedurismo e innovación del Ministerio de Producción y Trabajo. Programa de fortalecimiento de la competitividad de las PYMES y creación de empleo en Argentina..

ODS vinculado:



Portafolio de proyectos según Lineamientos Estratégicos

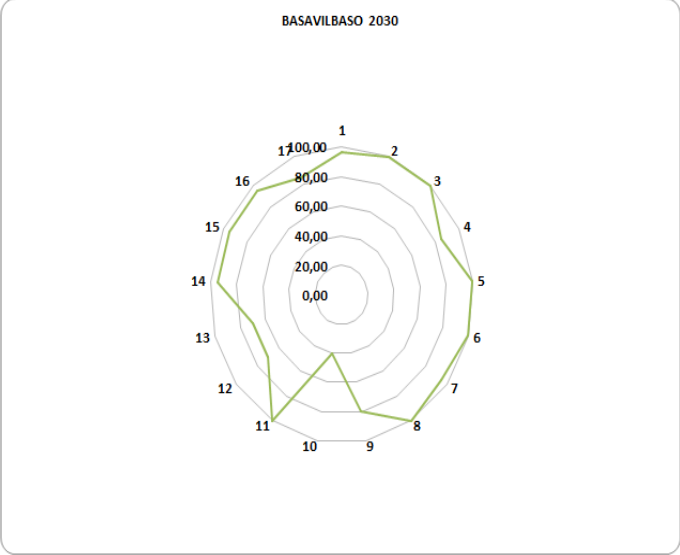
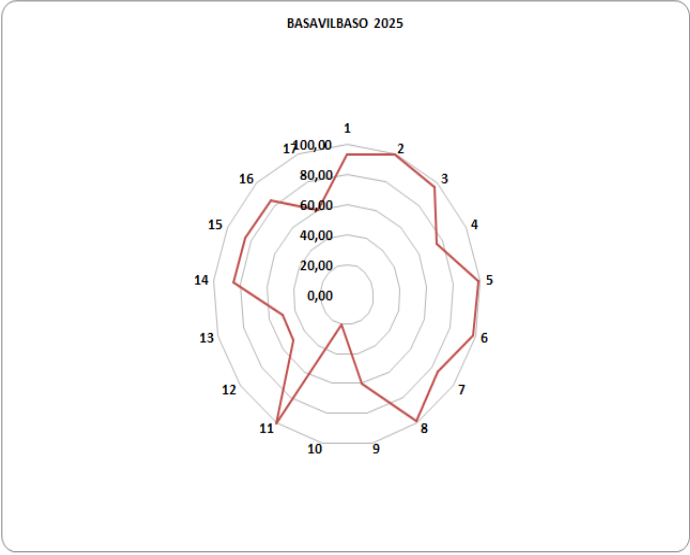
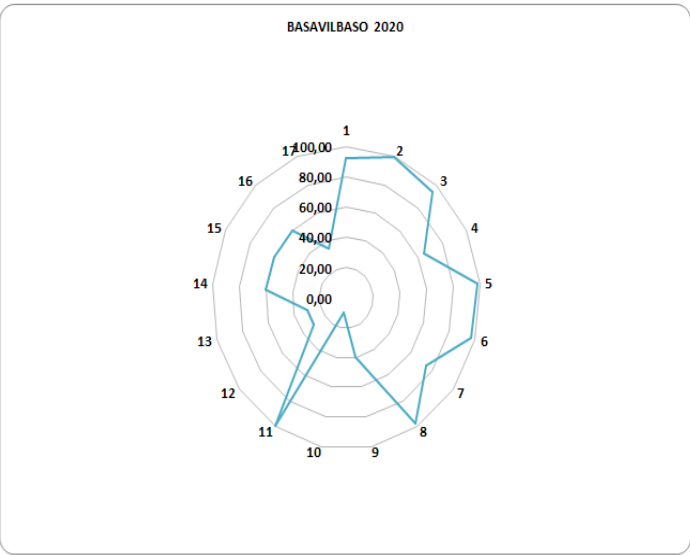
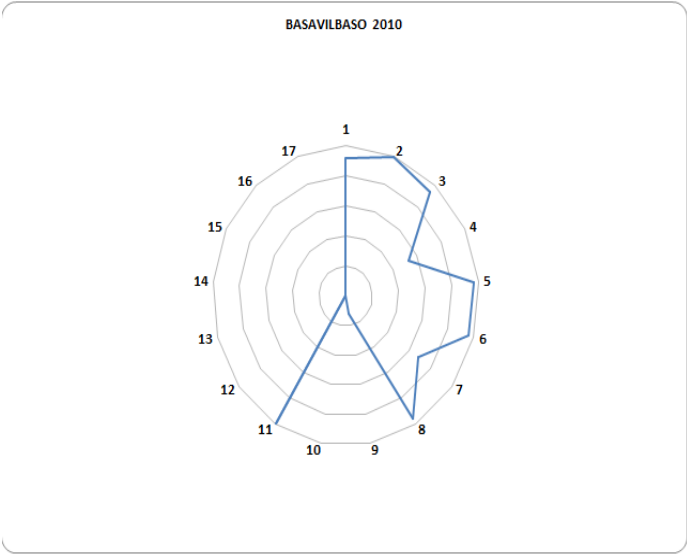
DIMENSIÓN	PROYECTOS	LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS				
		Desarrollo urbano sostenible para la inclusión social y la erradicación de la pobreza	Prosperidad urbana sostenible e inclusiva y oportunidades para todos	Desarrollo urbano resiliente y sostenible ambientalmente	Fortalecimiento de la estructura de gobernanza urbana	Planificación y gestión del desarrollo espacial urbano
Física	Proyectos de espacios verdes de integración social sustentables					
	Gestión del comodato de las tierras ferroviarias y puesta en valor del espacio ferroviario					
	Nueva traza de las vías ferroviarias					
	Plan de movilidad urbana sostenible					
	Readecuación de ingresos a la localidad					
	Avenida de circunvalación					
	Plan de ordenamiento urbano en pos de un desarrollo sustentable					
	Plan de jerarquización y completamiento de la pavimentación de la red vial y pluvial					
	Red de cloacas y laguna de tratamiento de efluentes cloacales en el sector Norte					
	Conexiones Domiciliarias a la nueva red madre					
	Proyecto de extensión de red de gas					
	Proyecto de espacio público recreativo - deportivo y vinculación de espacios verdes					
Económica	Proyecto de infraestructura vial rural para el desarrollo productivo					
	Promoción de parque industrial con desarrollo sustentable					
	Programa de incentivos para la relocalización de industrias					
	Programas de capacitación, crédito y emprendurismo					
	Plan de desarrollo turístico micro regional. Creación de asociaciones estratégicas					
Ambiental	Estudio de la cuenca hidrográfica y obras de mitigación					
	Proyecto de canalización de los cursos de agua					
	Plan de gestión de RSU - Proyecto de planta de tratamiento de residuos sólidos urbanos y campañas de concientización respecto a la generación y tratamiento de los RSU					
	Conformación del relleno sanitario en la región					
	Readecuación de la planta de tratamiento					
Social	Gestión de becas estudiantiles					
	Programas de viviendas					
	Programa de educación vial					
Institucional	Conformación de la microrregión					
	Participación Público-Privadas para el Desarrollo Local					
	Participación Ciudadana y Gobierno Abierto					
		1	2	3	4	5

Proyectos anidados a Programas Nacionales

LINEAMIENTOS ESTRATEGICOS	EJES DE ACCIÓN	PROGRAMAS	PROYECTOS	CORTO PLAZO		MEDIANO PLAZO					LARGO PLAZO								
				2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030				
1.	Desarrollo urbano sostenible para la inclusión social y la erradicación de la pobreza	1.4. Educación de calidad y desde edades tempranas	Programa de Beca del Instituto Autárquico Becario Provincial (INAUBERPO)	1.4.1.1.	Becas estudiantiles														
			Ministerio de Transporte de la Nación	1.4.1.2.	Programa de educación vial														
2.	Prosperidad urbana sostenible e inclusiva y oportunidades para todos	2.4. Impulso a las economías regionales	Programa de Servicios agrícolas provinciales (PROSAP-RED) del Ministerio de Producción y Trabajo	2.4.1.1.	Proyecto de infraestructura vial rural para el desarrollo productivo														
			Programa Nacional para el desarrollo de Parques industriales del Ministerio de Producción y Trabajo	2.4.2.1.	Promoción de parque industrial con desarrollo sustentable														
			Programas de la Secretaría de Desarrollo y Promoción Turística	2.4.3.1.	Plan de desarrollo turístico micro regional. Creación de asociaciones estratégicas.														
			Programas y fondos del Ministerio de Producción y Trabajo	2.4.4.1.	Programas de capacitación, crédito y emprendurismo														
3.	Desarrollo urbano resiliente y sostenible ambientalmente	3.4. Aumento de la permeabilidad, disminución del riesgo hídrico y mejora de las condiciones climáticas	Programas de la Dirección de Hidráulica de Entre Ríos, y la Secretaría de Infraestructura y Política Hídrica del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.	3.4.1.1.	Estudio de cuenca hidrográfica y obras de mitigación														
			Desarrollo de parques hídricos y bordes costeros del Ministerio del Interior, Obras públicas y Vivienda	3.4.2.1.	Proyecto de canalización de los cursos de agua														
		3.5. Protección y preservación del patrimonio natural	Programa Basura Cero del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación	3.5.1.1.	Plan de gestión de RSU - Proyecto de planta de tratamiento de residuos sólidos urbanos y campañas de concientización respecto a la generación y tratamiento de los RSU														
				3.5.1.2.	Conformación del relleno sanitario en la región														
4.	Fortalecimiento de la estructura de gobernanza urbana	4.4. Gobierno abierto	Programas de la Subsecretaría de innovación Pública y Gobierno Abierto de la Nación del Ministerio de Modernización, y Gobierno Abierto y Transparencia de la Secretaría del Estado, Ciencia y Tecnología de Entre Ríos.	4.4.1.1.	Participación Ciudadana y Gobierno Abierto														
		4.6. Gobernabilidad y planeamiento participativo	Programas de la Dirección de Relaciones con la Comunidad y Participación Ciudadana del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Viviendas	4.6.1.1.	Participación Público-Privadas para el Desarrollo Local														
		4.7. Fortalecer la planificación a escala nacional, provincial y local como componente estratégico para las decisiones públicas	Programa de Fortalecimiento institucional del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda	4.7.1.1.	Conformación de la microrregión														
	5.	Planificación y gestión del desarrollo espacial urbano	5.1. Construcción de nuevas viviendas con criterios planificados	Programa de vivienda de la Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda	5.1.1.1.	Programas de viviendas													
Movilidad sostenible				Movilidad Sustentable del Ministerio de Transporte y Red Argentina de Municipio Contra el Cambio Climático	5.2.1.1.	Plan de movilidad urbana sostenible													
				Redes de Agua Potable, Cloacas y Saneamiento, Min. del Interior, Obras Públicas y Vivienda	5.3.1.1.	Red de cloacas y laguna de tratamiento de efluentes cloacales en el sector Norte													
					5.3.1.2.	Readecuación de la planta de tratamiento													
5.3. Mejorar la infraestructura, disminuir tiempos y costos logísticos			Programa mejor hogar del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.	5.3.2.1.	Conexiones Domiciliarias a la nueva red madre.														
			Programa de Financiamiento de Obras Viales Urbanas, Periurbanas, Caminos de la Producción, Accesos a Pueblos y Obras de Seguridad Vial del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda	5.3.3.1.	Plan de jerarquización y completamiento de la pavimentación de la red vial														
				5.3.3.2.	Readecuación de ingresos a la localidad														
				5.3.3.3.	Avenida de circunvalación														
			Programa de Desarrollo Productivo de áreas vacantes y de ordenamiento integral y ambiental del espacio público del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda	5.3.4.1.	Proyectos de espacios verdes de integración social sustentables														
				5.3.4.2.	Proyecto de espacio público recreativo - deportivo y vinculación de espacios verdes														
				5.3.4.3.	Gestión del comodato de las tierras ferroviarias y puesta en valor del espacio ferroviario														
			Ministerio de Transporte de la Nación	5.3.5.1.	Nueva traza de las vías ferroviarias														
5.3.6. Desarrollo Gasífero de la Secretaría de Energía de Entre Ríos y Mejor Hogar Gas del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda	5.3.6.1.	Proyecto de extensión de red de gas																	
5.4. Planificar y asistir en el ordenamiento de los usos del suelo con criterios de sustentabilidad	Programa de la Subsecretaría de Planificación Territorial de la inversión Pública del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda	5.4.1.1.	Plan de ordenamiento urbano																
	Programa de fomento del emprendedurismo e innovación del Ministerio de Producción y Trabajo. Programa de fortalecimiento de la competitividad de las PYMES y creación de empleo en Argentina	5.4.2.1.	Programa de incentivos para la relocalización de industrias																

Progresión prospectiva de indicadores a 2030

	Provincia	Departamento / Partido	Municipio	COD_MUNICIPAL	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	% Población Urbana	Población 2010	Población 2025	Población 2010-2025	Variación 2010-2025 (%)	Prioridad	Rank_prior
2010	Entre Ríos	Paraná	BASAVILBASO	300980413	91,90	99,00	94,00	53,0	97,00	96,0	68,00	96,00	12,00		100							100,0						
2020	Entre Ríos	Paraná	BASAVILBASO	300980413	92,00	99,60	95	65,00	98,00	97	75,0	98,00	40	10,0	100,00	30	30,00	60,0	60,00	60	35,00	100,0						
2025	Entre Ríos	Paraná	BASAVILBASO	300980413	93,00	99,70	97,00	75,00	99,00	98,00	85,00	99,00	60,00	20,00	100,00	50,00	50,00	85,00	85,00	85,00	60,00	100,0						
2030	Entre Ríos	Paraná	BASAVILBASO	300980413	96,00	99,75	100	85,00	100,00	100	95,0	99,80	80	40,0	100,00	70	70,00	95,0	95,00	95	85,00	100,0						



CAPÍTULO VI

Monitoreo

Todo el proceso de planificación tiene un orden que es iterativo, constituye un ciclo que, sin ser lineal, se va profundizando en sucesivas revisiones.

Seguimiento, evaluación y retroalimentación

Para poder medir el impacto de las intervenciones, es fundamental haber establecido en la fase cero una línea base cualitativa y cuantitativa, que es el punto de partida en el proceso de seguimiento.

Es necesario establecer indicadores, que se refieren tanto a la forma de implementación del plan como a su impacto, respecto de las metas y objetivos que se miden a través del tiempo para lograr conocer los impactos.

Esta evaluación permite advertir la magnitud del impacto de determinado proyecto. Estos indicadores retroalimentan la fase cero de análisis posteriores y permiten ajustar la evolución de los planes.

Indicadores de Monitoreo

Lineament	Temática	Indicador	Unidad de Medida	Datos de referencia / Metodología	Fuentes
Desarrollo urbano resiliente y sostenible ambientalmente	Amenazas (de origen natural)	Exposición de viviendas a tormentas severas	Escala de 1 a 4 que sintetiza la ponderación de las áreas de riesgo de tormentas severas / las viviendas expuestas.	Viviendas (recuperables / habitables) 604.559; porcentaje de viviendas (recuperables / habitables sobre total país: 62,2 % (2001) / viviendas (recuperables / habitables) 480.846; porcentaje de viviendas (recuperables sobre total país: 4,53% 2010	Atlas de Riesgos Agroclimáticos en el Área Agrícola Argentina 2001/2010. Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca. http://www.ora.gov.ar
		Índice máximo de magnitud de inundaciones	Escala numérica de 1 a 30.	La magnitud se calcula a partir de datos relativos a daños materiales, personas evacuadas y duración de cada evento registrado	Destiempo. Sistema de Inventario de Desastres Red de Estudios Sociales en Prevención de Desastres en América Latina. Corporación OSSO.
		Exposición de viviendas a peligrosidad sísmica	Escala de 1 a 4 que sintetiza la ponderación de las áreas de peligrosidad sísmica y las características de las viviendas expuestas.	Se asignan valores de 1 a 4 a las zonas sísmicas definidas por INPRES, señalando niveles crecientes de amenaza. Este valor se multiplica por el porcentaje de hogares en viviendas con baja calidad de materiales: índice QUAMAT III, IV y V (Censo 2001) e INMAAT 3 y 4 (Censo 2010), en relación a total de hogares en viviendas particulares habitadas. A partir de la obtención de este resultado, se definen 4 categorías de exposición (suma de las viviendas)	http://www.inpres.gov.ar http://www.int.gov.ar/grsoc
	Potencialidades ambientales	Conservación de la biodiversidad y uso sustentable de recursos	Porcentaje de superficie por departamento	Porcentaje de superficie cubierta por áreas protegidas sobre la superficie total del país: 7,7 (2005); 8,34 (2010); 10,7 (2014)	Fuente: Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable (2015)
	Agentes contaminantes	Cantidad de agentes contaminantes	Cantidad de bsurales por superficie	Localización y extensión física del bsusal	
	Distribución de la población	Urbanización y ruralidad	El porcentaje de población urbana, que da cuenta de la aglomeración de la población y del peso relativo de la población rural	Total País: 89,2% 2001; 90,9% 2010 INDEC	
		Jerarquía urbana	Niveles de centralidad de 1 a 7 categorizados según combinación de datos cuantitativos y cualitativos		http://avisus.planificacion.gub.ar/indicador/aspx?id=89
		Tejidos residenciales en áreas de expansión urbana	Porcentaje de superficie ocupada por cada tejido residencial		
	Pautas de crecimiento	Densidades de población	Porcentaje de variación de habitantes por hectárea	Variación relativa del periodo 1991 a 2010	http://avisus.planificacion.gub.ar/indicador/aspx?id=77
		Consumo de suelo por habitante	Unidad de medida: metros cuadrados urbanizados por habitante (m2 / hph)	promedio del consumo de suelo por habitante (21 casos) 1991: 167 m2 / hph; 2001: 194 m2/94; 2010: 241 m2/hab	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
		Superficie servida por infraestructuras	Porcentaje de superficie de cobertura de infraestructuras básicas de redes.	promedio de superficie con cobertura de infraestructuras básicas ponderado (21 casos): 2001: alta cobertura: 45%; Baja cobertura: 11%; y 2010: alta cobertura 48%; Baja cobertura: 3%	INDEC, Censos 2001 y 2010.
Planificación y gestión del desarrollo espacial urbano - rural	Consolidación urbana	Hogares con dotación de infraestructuras básicas	Porcentaje de hogares según cobertura de infraestructuras básicas.	porcentaje promedio de hogares con cobertura de infraestructuras básicas (21 casos): 2001: Alta cobertura: 59% Baja cobertura: 55% y 2010: Alta cobertura 63% Baja cobertura 2%	INDEC, Censos 2001 y 2010.
		Índice de accesibilidad al suelo	Ingresos familiares mensuales necesarios para adquirir una parcela tipo.		EPH (INDEC).
		Dinámica de precios del suelo	Oferta anual de suelo como porcentaje del área urbana		http://avisus.planificacion.gub.ar/indicador/aspx?id=55
	Redes de conectividad	Conectividad multimodal de transporte	Categorías basadas en la combinación de datos cuantitativos. Escala del 1 al 4.	a) La red vial, según la extensión de rutas pavimentadas y autopistas. b) La red ferroviaria, considerando su jerarquía (la distancia a la red en los departamentos que no tienen líneas ferroviarias. c) Los puertos, teniendo en cuenta la distancia a puertos. d) Los aeropuertos, considerando las distancias a aeropuertos con servicios.	http://avisus.planificacion.gub.ar/indicador/aspx?id=53
		Densidad vial	km lineal de red cada 100 km² de superficie	40.198 km de red vial nacional (2013); 198.289 km de red provincial (2013); densidad vial: 8,6 Argentina; Chile: 10; EUU: 67; Francia: 192 (Barro Mundial	Comisep Vial Federal y de Dirección Nacional de Vialidad.
		Conectividad digital	Red de fibra óptica; km lineales de extensión; Acceso a Banda Ancha; porcentaje de variación de incremento de usuarios; Televisión Digital Abierta; porcentaje de cobertura de población; Internet: % de hogares con internet; Núcleos de acceso al conocimiento; cantidad instalada	Se registraron 13.332.071 de accesos residenciales a Internet de Banda Ancha en el año 2014 en todo el país. El 82% de la población del país está incluido en el área de cobertura de las antenas de Televisión Digital Abierta.	http://www.indec.gov.ar/ftp/audios/menusuperior/enf/cenric_qlis_registro.pdf
		Conectividad de transporte de pasajeros en rutas nacionales	Servicios semanales de Transporte Automotor Interurbano de Pasajeros de Jurisdicción Nacional sobre rutas nacionales pavimentadas.	El resultado se clasifica en 4 niveles de conectividad: - Bajo: <200 servicios/semana - Medio: de 100 a 400 servicios/semana - Alto: de 400 a 1.000 servicios /semana - Muy Alto: >1.000 servicios /semana	Comisión Nacional de Regulación del Transporte. (CMT)
		Acceso a telefonía	% de hogares con teléfono fijo; % de hogares con teléfono celular	En 2010 en Argentina había 42,1 líneas telefónicas fijas cada 100 habitantes. A su vez, en 2012, la cantidad de líneas telefónicas fijas era 398.994. (Fuente: Internacional Telecomunicación Union Key Global Telecom Indicator, 2014)	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
		Subutilización de la red de transporte público	Porcentaje de kilómetros lineales	Promedio de subutilización de la red de transporte público en 150 casos de estudios: 2,9%	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
Monitoridad urbana	Accesibilidad al transporte público	Cobertura de transporte público urbano	Porcentaje de población servida por transporte público	El dato del INDEC establece que el 78% de la población del país cuenta con, al menos, un servicio de transporte público a 300 metros de su vivienda	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
	Población	Índice de dependencia potencial	Porcentaje de población.	2001: 62% 2010: 55%	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
		Saldo migratorio	Personas	Población migrante dentro del país (2005-2010) = 6% de la población total. INDEC	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
		Variación de población y de hogares	Cantidad de hogares y cantidad de población	Variedad (Inecesai 1991 - 2001: 11,2 (población) 128 (hogares) 2001 - 2010: 10,6 (población) 20,6 (hogares)	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
	Salud	Camas hospitalarias cada mil habitantes	Camas cada mil habitantes	total país: 2001: 4,2; 2010: 4,6 % de variación: 9,8 INDEC	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
		Tasa de mortalidad infantil	Tasa de defunciones en el primer año de vida por cada mil nacidos vivos.	2001: 16,3/1000; 2010: 11,1/1000 Ministerio de Salud - Chile 8/100; Brasil: 15/1000 Banco Mundial	Ministerio de Salud - Banco Mundial
		Tasa de escolarización secundaria	Nº de personas de 13 a 17 años que asisten a algún establecimiento educativo formal	A total Personas 13 a 17 años: 8 Personas de 13 a 17 que asisten a un establecimiento educativo. Tasa de escolarización (B/M) 100	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
	Educación	Mayor nivel alcanzado población mayor a 30	Población mayor de 30 años con estudios superiores completos	tasa de analfabetismo Argentina: 7,31% 2010	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
		Analfabetismo	Total personas que no leen ni escriben / población total *100	Resumen de la fórmula: (a + b + c + d) / e Surge de la observación de cinco series de datos: a) Hogares en departamentos y zonas tipo A sin red de agua ni red de cloacas; b) Hogares en departamentos y zonas tipo A con funcionamiento cñico; c) Hogares en zonas tipo B (recuperables); d) Hogares en departamentos y zonas tipo A sin agua de red ni red de cloacas y a la vez, con funcionamiento cñico; e) Número total de hogares del ámbito geográfico analizado; total país: 586.200 / 1.721 % hogares 2010	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
El desarrollo urbano sostenible para la inclusión social y la erradicación de la pobreza	Condiciones habitacionales	Deficit habitacional cuantitativo compuesto	Hogares	Se calcula en dos pasos: 1º: Deficit Habitacional Simple= Total de hogares - Total de Viviendas Particulares 2º: Deficit habitacional cuantitativo compuesto= Deficit Habitacional Simple + Viviendas recuperables habitadas	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
		Tasa de tenencia irregular	Cantidad de hogares con regimen de tenencia irregular (propietario solo de la vivienda ocupante por préstamo, por trabajo y otra situación) cada 100 hogares	Porcentaje total país: 16,33%	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
		Tasa de vivienda desocupada	Cantidad de viviendas desocupadas sobre total de las viviendas	Porcentaje de ocupados urbanos sobre total de ocupados: 92,6 % (Censo 2010). Promedio nacional de ingreso de hogares urbanos: \$8.645 pesos (Encuesta Anual de Hogares Urbanos, 2013)	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
	Diferenciación regional	Diversificación productiva	Categorías basadas en la combinación de datos cuantitativos: - Industrial - Industrial/primaria - Primaria/Industrial - Primaria	Sector Primario: Industria manufacturera, Construcción y Suministros; Comercio, Hogariles y Recreación; Servicios empresariales; Salud y educación; Servicios sociales y Administración pública.	http://avisus.planificacion.gub.ar/indicador/aspx?id=55
		Ingresos familiares mensuales (promedio)	Pesos mensuales promedio por familia.		http://avisus.planificacion.gub.ar/indicador/aspx?id=102
		Ocupados según rama de actividad	Porcentaje de ocupados según rama de actividad agrupada		INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
	Viviendas	Coeficiente de Gini	Escala del 0 al 1. El cero sería la distribución ideal, perfecta, 100 % equitativa.	Año 2012 Total País: 0,42; Uruguay: 0,42; Chile: 0,52; Brasil: 0,53; Colombia: 0,55 BID	EPH (INDEC).
		Participación del impuesto inmobiliario en la recaudación provincial	Porcentaje del total de los recursos	En Argentina en el año 2012, la recaudación del impuesto inmobiliario representó el 0,55% del PI. En los países de América Latina ronda el 0,6%.	http://www.zmcon.gub.ar/hacedad/indicf/indicf.php
		Fortaleza fiscal	Razón entre deuda e ingresos corrientes (ratio)	El total nacional es 0,32 en 2013.	http://www.zmcon.gub.ar/hacedad/indicf/indicf.php
Fortalecimiento de la estructura de la gobernanza urbana	Situación económico financiera	Autonomía tributaria	Porcentaje del total de los recursos	El promedio de autonomía provincial es de 38%.	Constituciones provinciales y Leyes Orgánicas Municipales
		Presencia de principios de acceso al suelo urbano y rural en las Constituciones Provinciales	Presencia o ausencia del artículo		
	Autonomía municipal	Competencias tributarias en los municipios	Presencia o ausencia de cobro de impuestos (inmobiliario, patentes e ingresos brutos).		

Bibliografía

INDEC (2010). Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010. Recuperado de:

Provincia de Entre Ríos (2018, 7 de septiembre) Pagina Oficial de l Provincia de Entre Rios. Recuperado de:
<https://www.elentrerios.com/actualidad/aen-qua-puesto-se-ubica-entre-raos-en-el-ranking-del-desarrollo.htm>

Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública (SSPTIP, 2015). ATLAS ID.

Torchia Natalia, Seminario de Evaluación de Riesgo Ambiental. UNLu. 2015.



Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda

25 de Mayo 101 • C1002ABC

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, República Argentina

www.mininterior.gov.ar

Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de Obra Pública

Paseo Colón 189 piso 11 oficina 1108 • C1063ACB

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, República Argentina

(54-11) 4349-7615 / 7672 / 7732

www.mininterior.gov.ar/planificacion/planificacion.php