



PLAN ESTRATÉGICO TERRITORIAL

EL CARMEN ESTACIÓN RACEDO

Provincia de Entre Ríos

2018



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

Esta publicación es resultado de los trabajos realizados para el Plan Estratégico Territorial de EL CARMEN-ESTACION RACEDO -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

Plan Estratégico para el
DESARROLLO TERRITORIAL de
PUEBLO EL CARMEN – ESTACION
GENERAL RACEDO

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 LOCALES

Presidente Junta de Gobierno
Fabián RODRIGUEZ

EQUIPO TÉCNICO

Secretaría de Planificación Territorial
y Coordinación de Obra Pública

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

Consultores

Ing. Rocío REZETT

Arq. Paola Noé COLAZO

Indice

MARCO INSTITUCIONAL	13
INTRODUCCIÓN	17
OBJETIVOS	
ALCANCES	
CONTENIDO	
METODOLOGÍA	
FASE DE DIAGNÓSTICO	
FASE PROPOSITIVA	
FASE DE IMPLEMENTACIÓN	
MARCO CONCEPTUAL	
ORDENAMIENTO TERRITORIAL	
El Plan	
Para qué sirve	
Características del Plan	
Componentes de un Plan	
Cómo se relaciona con otros planes	
De qué depende el éxito del Plan	
Quiénes participan de un Plan	
LA AGENDA 2030 PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE	
OBJETIVO 11	
PRIMERA PARTE	26
FASE DE DIAGNÓSTICO	26

PLANES EXISTENTES

PLAN ESTRATÉGICO TERRITORIAL ARGENTINA 2016

CAPÍTULO I

ANTECEDENTES

PLANES EXISTENTES DE LA LOCALIDAD

TERRITORIO	35
ESCALA NACIONAL	35
PROVINCIA DE ENTRE RÍOS	35
ESCALA LOCAL	42
DIMENSIÓN FÍSICA	51

CAPÍTULO II

DIMENSIONES DE ANÁLISIS

Sistema urbano provincial	54
Redes de Telecomunicación	54
Telefonía y Comunicación Digital	54
OBJETIVOS PARTICULARES	62
DESCRIPCIÓN DE SITUACIÓN ACTUAL	63
DIMENSIÓN SOCIAL	66
CARACTERÍSTICAS SOCIO-DEMOGRÁFICAS	68
SANEAMIENTO BÁSICO	70
EDUCACIÓN	76
SALUD Y SEGURIDAD	NO
DIMENSIÓN ECONÓMICA	
ACTIVIDADES ECONÓMICAS LOCALES	80
TASA DE DESOCUPACIÓN	80
	81

INGRESOS FAMILIARES MENSUALES

DIMENSIÓN AMBIENTAL	82
----------------------------	-----------

AMENAZAS DE ORIGEN NATURAL	84	CAPÍTULO V	119
DIMENSIÓN INSTITUCIONAL	88	LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS, PROGRAMAS Y PROYECTOS	119
Ámbito Nacional	88	PONDERACIÓN MULTICRITERIO DE PROYECTOS	120
Ámbito Provincial	89	DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE PARA LA INCLUSIÓN SOCIAL Y LA ERRADICACIÓN DE LA POBREZA	123
Ámbito Local	89	PROSPERIDAD URBANA SOSTENIBLE E INCLUSIVA Y OPORTUNIDADES PARA TODOS	124
PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y GOBIERNO ABIERTO	89	DESARROLLO URBANO RESILIENTE Y SOSTENIBLE AMBIENTALMENTE	126
MAPA DE SITUACIÓN ACTUAL	89	PORTAFOLIO DE PROYECTOS SEGÚN LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS	134
RESUMEN DE INDICADORES	91	PROYECTOS ANIDADOS A PROGRAMAS NACIONALES	135
LOCALIDAD DE NOMBRE LOCALIDAD	91	PROGRESIÓN PROSPECTIVA DE INDICADORES A 2030	136
CAPÍTULO III		CAPÍTULO VI	139
PROBLEMAS Y OBJETIVOS	94	MONITOREO	139
> DIMENSIÓN FÍSICA	94	BIBLIOGRAFÍA	141
> DIMENSIÓN ECONÓMICA	96		
> DIMENSIÓN SOCIAL	98		
> DIMENSIÓN INSTITUCIONAL	99		
SEGUNDA PARTE	100		
FASE PROPOSITIVA	100		
FASE PROPOSITIVA	102		
MODELO DESEADO	104		
CAPÍTULO IV	104		
MODELO TERRITORIAL DESEADO	104		
VISIÓN ESTRATÉGICA			
DEFINICIÓN DE ESCENARIOS	106		
COMPARATIVO DE VARIABLES	107		
MODELO DESEADO. SISTEMAS			
MAPA SINTESIS	117		
MODELO TERRITORIAL DESEADO	117		



Tanques de distribución de agua

Pueblo El Carmen – Estación Gral Racedo

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 a la Comuna de **“EL PUEBLO – ESTACIÓN GENERAL RACEDO”** de forma positiva y buscando potenciar las características intrínsecas de la misma 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 presentaa 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 involucre 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



económicamente.

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

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 e cada estado dond 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

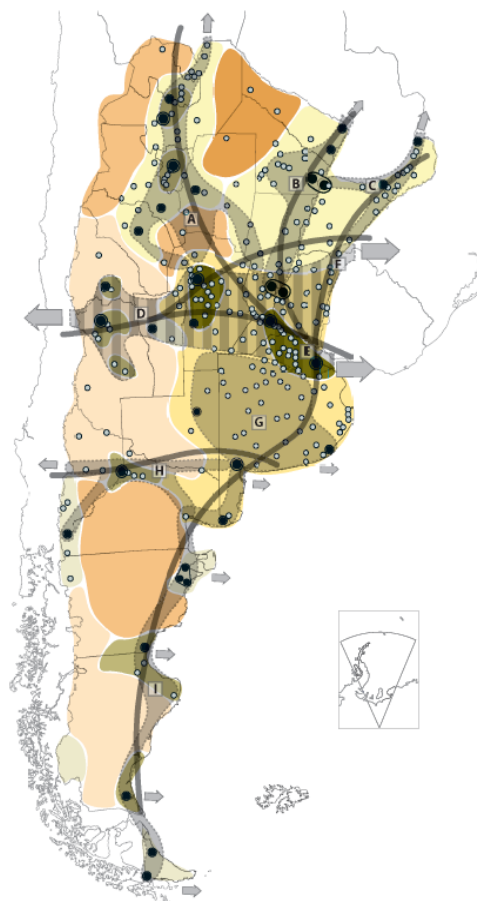
Se clasifica el territorio nacional según tres categorías –a cualificar, a desarrollar y a potenciar– las cuales se distinguen por el tipo de acciones que se necesita promover en cada una.

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

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

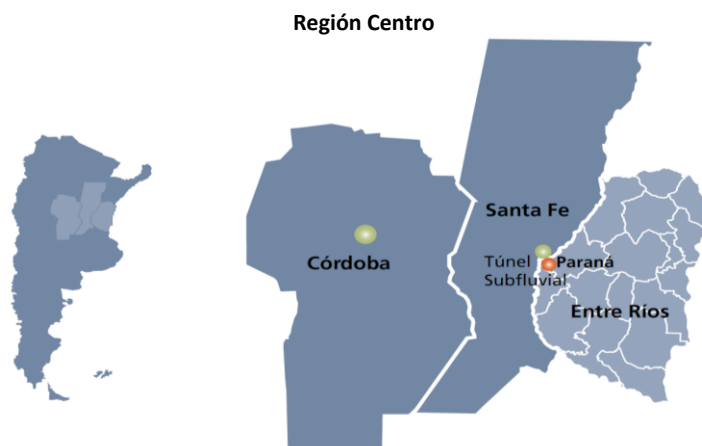
La provincia de Entre Ríos reconoce la conformación de cinco regiones operativas a saber:

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

Líneas Estratégicas

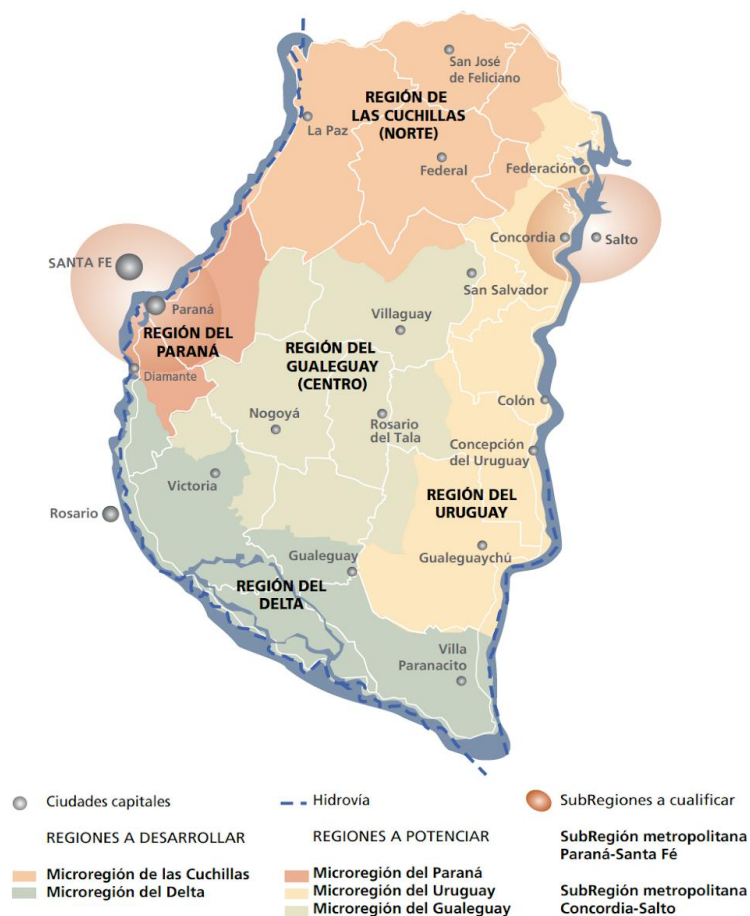
Estas líneas estratégicas se constituyen en caminos que se recorrerán para hacer realidad la visión planteada.

- **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 macroregional 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 Enter Ríos



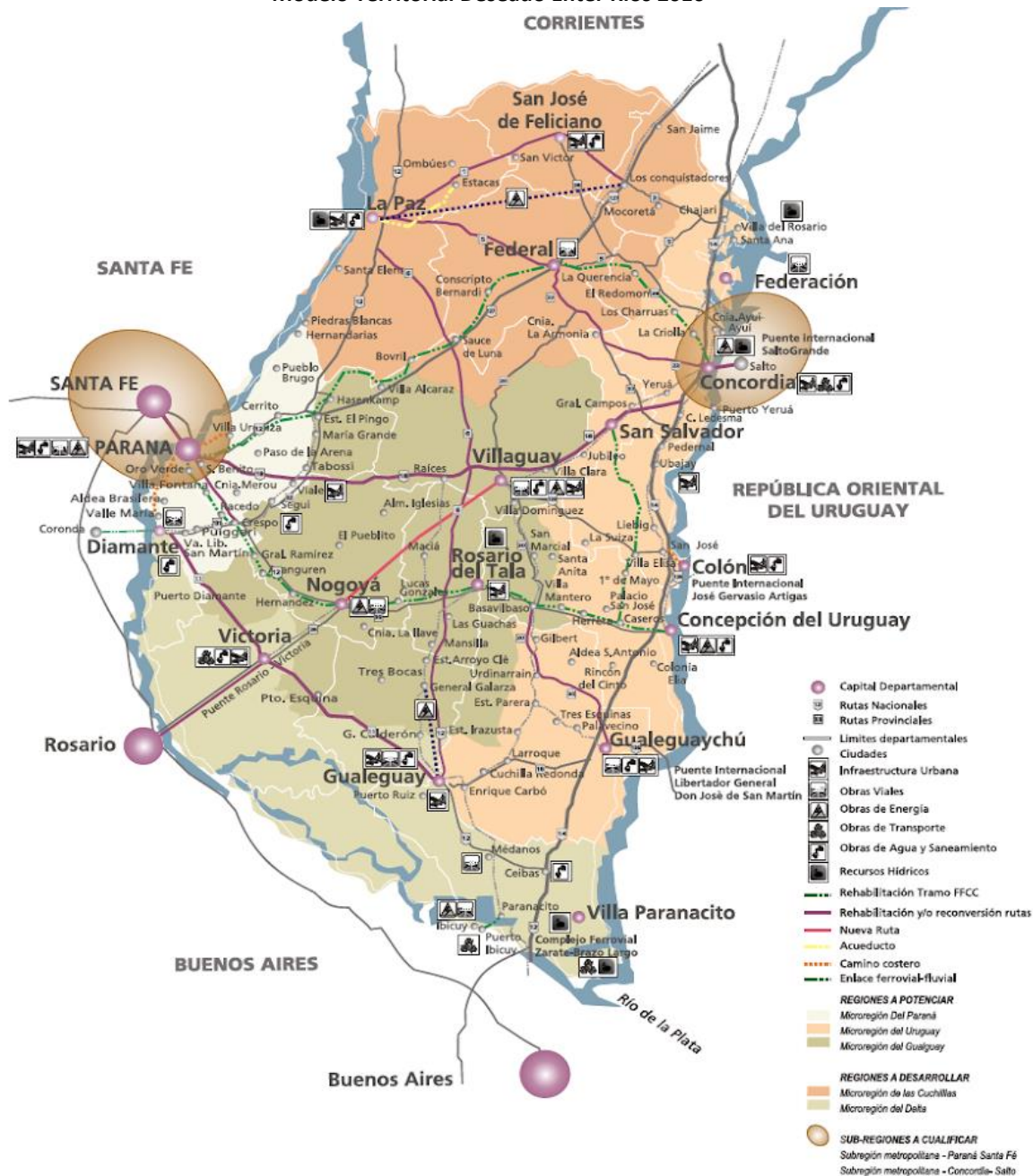
Fuente: Plan Estratégico territorial para la Provincia de Entre Ríos 2010.

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 Enter 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

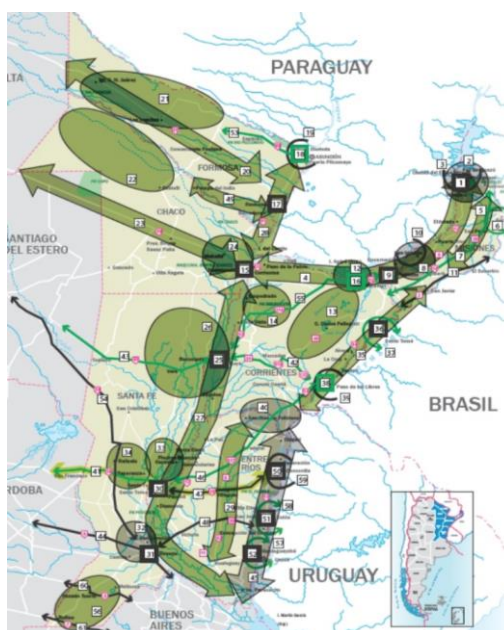
productivos, infraestructurales, territoriales, económicos o institucionales.

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.

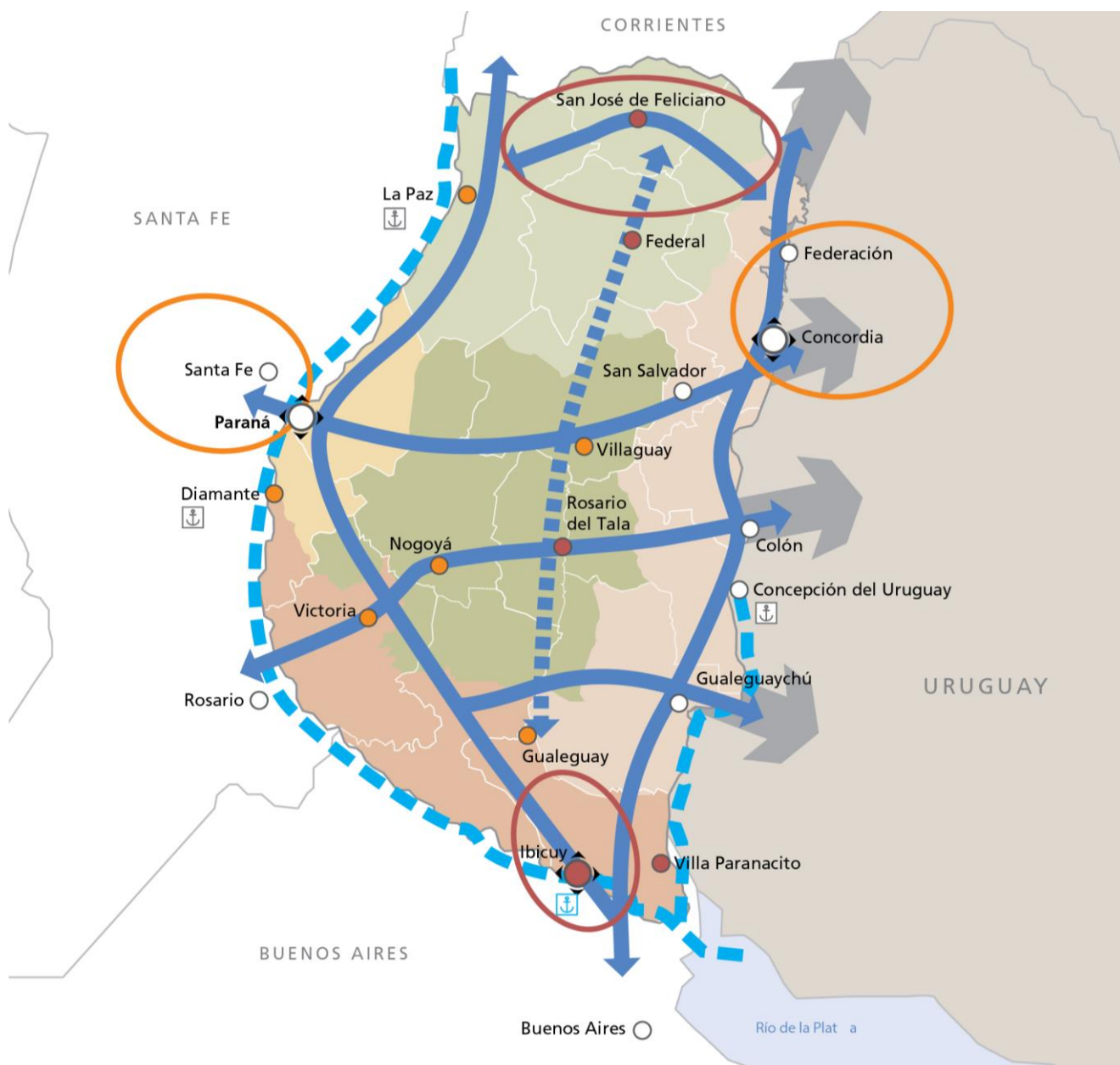
Los equipos técnicos de las provincias que integran la Región Litoral (Entre Ríos, Santa Fe, Chaco, Formosa, Corrientes y Misiones) trabajaron de manera articulada, priorizando estratégicamente determinados espacios turísticos que permitirán la consolidación de la Región.

Región Centro



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

Modelo Deseado Provincial



REFERENCIAS

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

Territorio

Escala Nacional

Sistema Jurídico-Administrativo

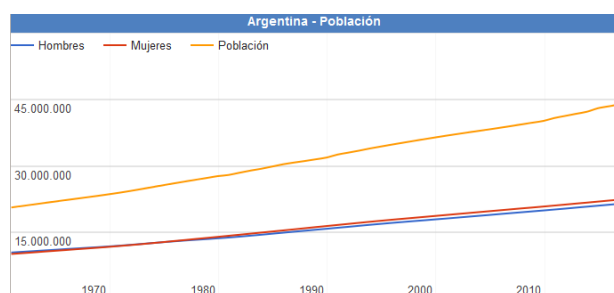
Población

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 cimentan 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

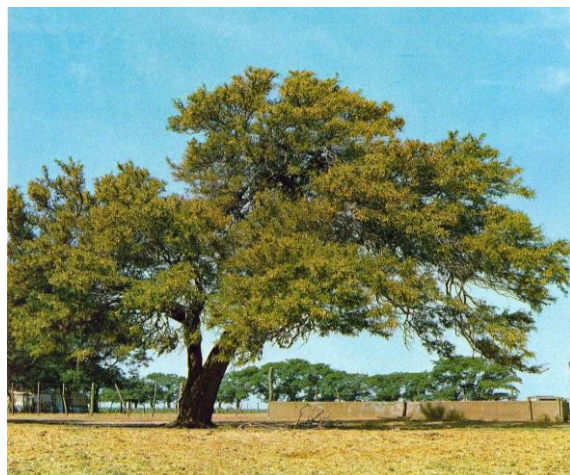
Provincia de Entre Ríos

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 esteoeste 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, vigües y cisnes. Los pájaros más comunes son el pirincho, el urutaú, cardenales, martin 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.turismoentrierios.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 Guauguay.

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

En la zona de Diamante, Victoria y Guauguay, 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 Guauguay y el Guayquiraró. Límites están dados por ríos o arroyos:

- Al oeste y sur, el río Paraná
- Al norte el Guayquiraró, el Mocoetá 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.

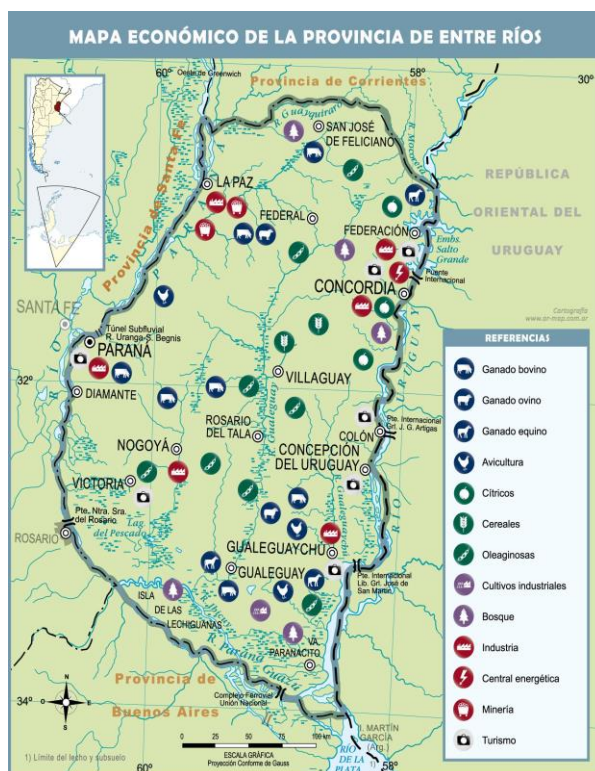
La provincia responde a las subfallas «del río Paraná», y «del río de la Plata», y a la falla de «Punta del Este», con sismicidad baja. Sus últimas expresiones se produjeron además del de 1948, el 5 de junio de 1888 (129 años), a las 3.20 UTC-3, con una magnitud aproximadamente de 5,0 en la escala de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



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

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 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.

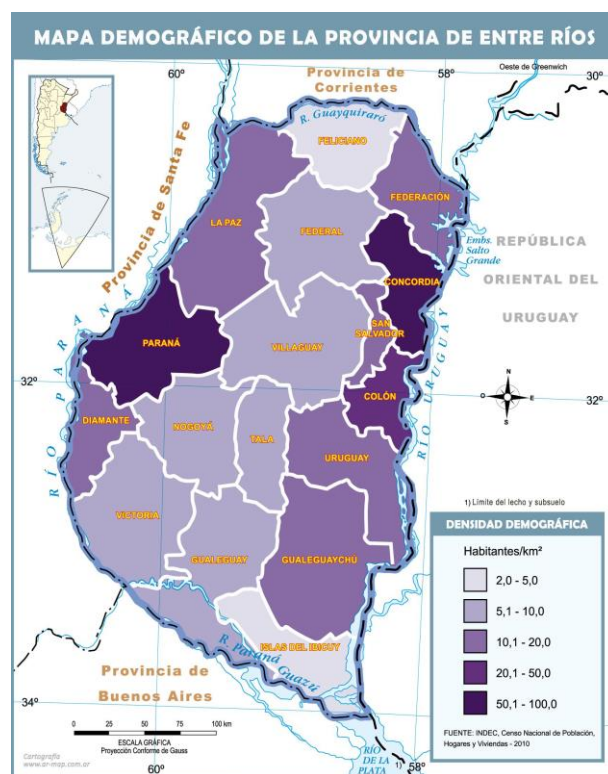
“Fomentará la creación de regiones o microrregiones dentro de su territorio, atendiendo características de comunidad de intereses, afinidades poblacionales y geográficas, para posibilitar un desarrollo económico y social sustentable.”

Actualmente existen diversas microrregiones productivas y turísticas que cuentan con estatutos y autoridades comunes. Dentro de las principales se puede nombrar a la microrregion 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

EL CARMEN ESTACIÓN RACEDO

Sistema Jurídico-Administrativo

El Carmen Estación General Racedo es reconocido como **junta de gobierno de 2ª categoría**. Según la ley de juntas de gobierno de la provincia de Entre Ríos Nº7555, la cual establece “Art. 1. Considérase centros rurales de población, a toda extensión territorial no declarada municipio, perimetralmente delimitada por el Poder Ejecutivo, con una población superior a los doscientos (200) habitantes. Art. 2. El gobierno de los centros rurales de población, en lo que se refiere a los intereses comunales, estará a cargo de una Junta de Gobierno, de conformidad con las disposiciones de la presente ley.”.

A partir del 11 de diciembre de 2019 será reconocida como **comuna de primera categoría**, a través del Decreto N° 110 del Ministerio de Gobierno, el cual reconoce (ad referendum de la Legislatura) a las jurisdicciones de los ex Centros Rurales de Población, o Juntas de Gobierno, como territorios de las nuevas Comunas, de acuerdo a la ley provincial N° 10.644.

El Censo Nacional 2.010 arroja como resultado una cantidad de 648 habitantes en la localidad cuyo ejido se aproxima a una superficie de 0.64 km². Correspondiendo 317 hombres y 331 mujeres.

En la localidad no existe un claro estudio de desarrollo territorial por lo cual sería oportuna la generación de un **Reglamento de Ordenamiento Territorial Urbano y Ambiental** en la localidad.

Sistema Natural

La localidad presenta un límite geomorfológico y a la vez intervenido por el hombre ya que hacia el norte y el este se encuentra el terraplén del ferrocarril que a su vez forma la divisoria de aguas separando de esta manera la cuenca Las

Conchas y la cuenca El Paraná. Hacia el sur y el oeste, se presentan brazos de arroyos afluentes del arroyo El Pelado, el cual continúa hacia el arroyo La Ensenada, que atraviesa la ciudad de Diamante confluyendo en el Río Paraná.

Superficie de la localidad

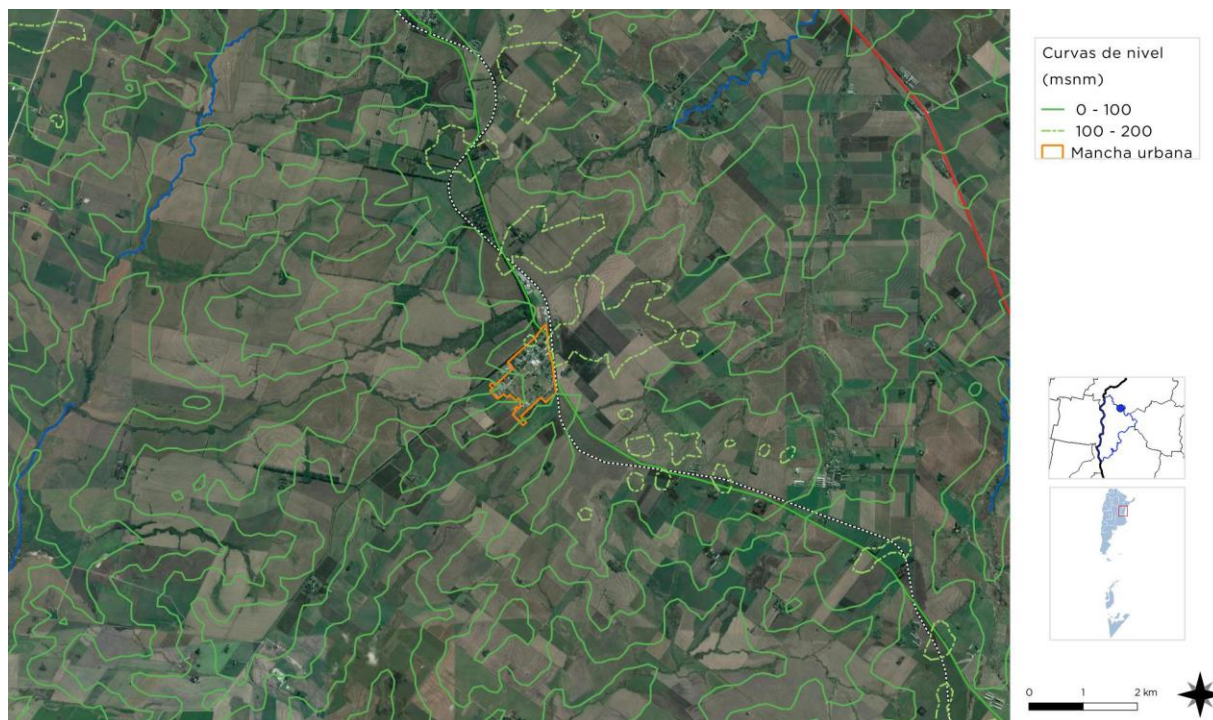
La provincia de Entre Ríos cubre el 2,8% del total nacional, aproximadamente 7,7 millones de ha, de las que 64 ha forman el ejido de El Carmen Estación Racedo.

Relieve

El área donde se extiende El Carmen Estación Racedo se caracteriza por ser una zona alta en relación las lomadas que presenta en general la provincia de Entre Ríos. Las lomadas de la provincia son de alturas muy bajas, chatas y anchas. Escasamente superan los 100 msnm presentándose como ondulaciones de la llanura con pendientes suaves, que se elevan no más de 10 metros sobre los valles circundantes. La localidad antes mencionada se ubica a una elevación de 115 metros sobre el nivel del mar, actúa su relieve como divisoria de aguas de las cuencas Las Conchas y la cuenca El Paraná.

A fines de siglo XIX e inicios de siglo XX se usaron las cumbres de estas lomadas para que por ellas transitara el ferrocarril, de manera de evitar inundaciones fluviales y reducir la necesidad de construcción de puentes. Con este concepto se observa el desarrollo de la vía Ramal Justo José de Urquiza bordeando la localidad.

Curvas de Nivel El Carmen Estación Racedo



La localidad presenta pendientes entre leves – moderadas. Se ubica próxima a una divisoria de aguas.

FUENTE: SPTCOP en base a datos del Instituto Geográfico Nacional

Clima

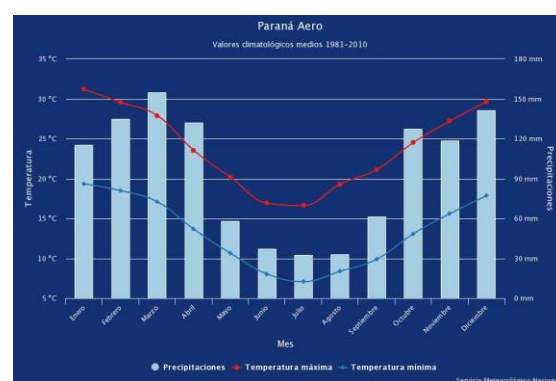
Según la clasificación Köppen, el sector pertenece a la Unidad climática del tipo Cfa: Templado (Cf) sin estación seca con verano caluroso (a), siendo estos cálidos con temperaturas medias altas. El Carmen presenta un clima **templado húmedo de llanura**. Las **temperaturas son moderadas, promedio 18°C**, 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 microclimática, influidos por los cursos de agua y el relieve ondulado.

Las precipitaciones presentan una media anual que supera los 1.000 mm, estimándose entre los

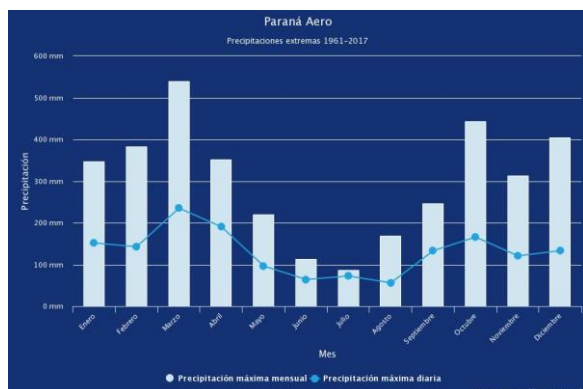
1.100-1.200 mm, vale destacar que existe variabilidad interanual. (Paparotti and Gvozdenovich, 2007).

Valores climatológicos medios 1981 - 2010



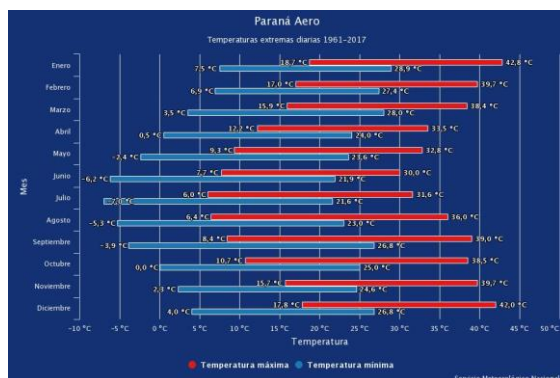
FUENTE: Servicio Meteorológico Nacional

Precipitaciones extremas 1961 – 2017



. FUENTE:: Servicio Meteorológico Nacional

Temperaturas extremas diarias 1961 – 2010



. FUENTE:: Servicio Meteorológico Nacional

avícola le permite ofrecer productos, desde la importación de líneas genéticas y producción de granos, hasta la elaboración y envase de productos y subproductos, crudos, cocidos y rebozados. En forma directa emplea a 600 personas, los integrados abarcan la labor de 50 familias a lo que se suma el sistema de transporte tercerizado que brinda otro importante cupo de mano de obra en forma indirecta. Actualmente la empresa exporta su producción a Europa, América, Asia y Europa.

Además de la industria avícola, se practica en menor escala la actividad agropecuaria en las zonas aledañas a la localidad.

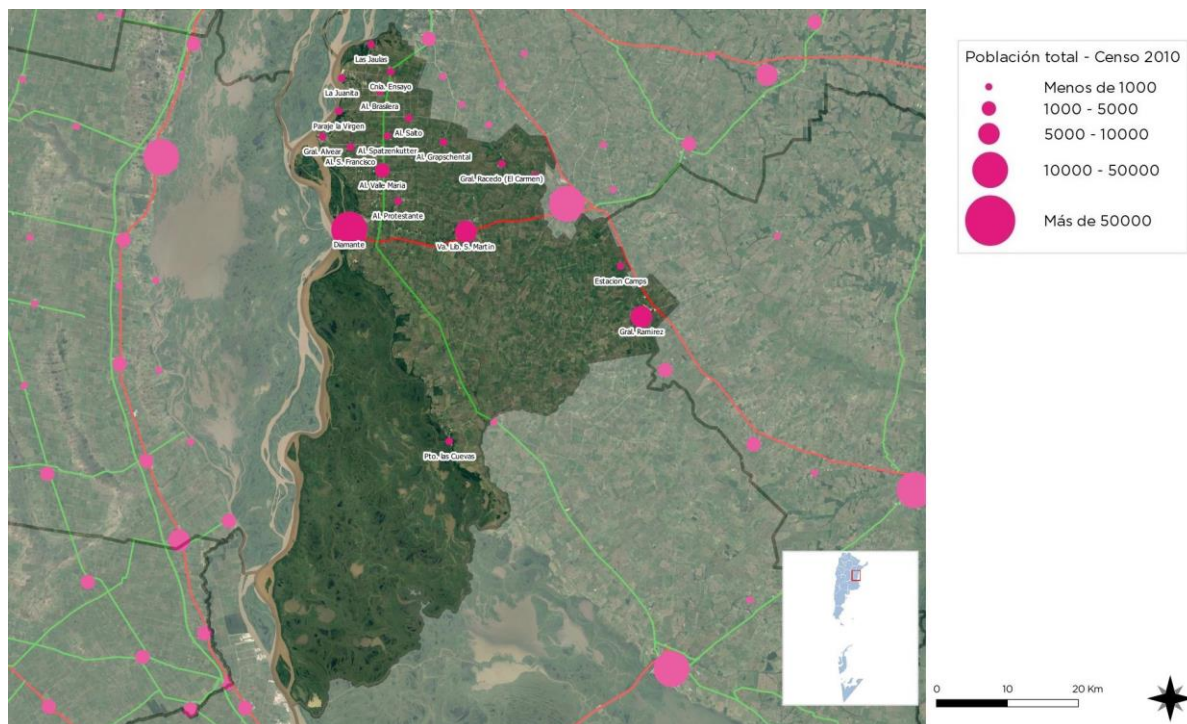
Población

Pueblo El Carmen Estación Racedo posee una densidad de población de 10,13 habitantes/ha, resultante de la población total de 648 y de una superficie de 0.64 km² que ocupa el municipio. Según censo nacional realizado en el año 2010, de la población total el 48,92% son varones (317) y el 51,08% son mujeres (331).

Sistema Económico

El Carmen Estación Racedo tiene un importante desarrollo en la industria, específicamente la ubicación del Grupo Motta con más de 60 años de trayectoria, compuesto actualmente por Feller S.R.L. y Complejo Alimentario S.A. (CALISA). Cabaña Avícola Feller es el mayor proveedor de pollitas BB de 1 día, desarrollando su producción bajo los más rigurosos estándares de bioseguridad vigente. El Complejo Alimentario S.A., conocido en el mercado nacional e internacional bajo la marca CALISA, está focalizado en la producción y comercialización de carne de pollo y gallina, además de una amplia línea de productos de alto valor agregado. Al Grupo Motta, integrar el 100% de las distintas instancias de la cadena de valor

Población Total Departamento Diamante

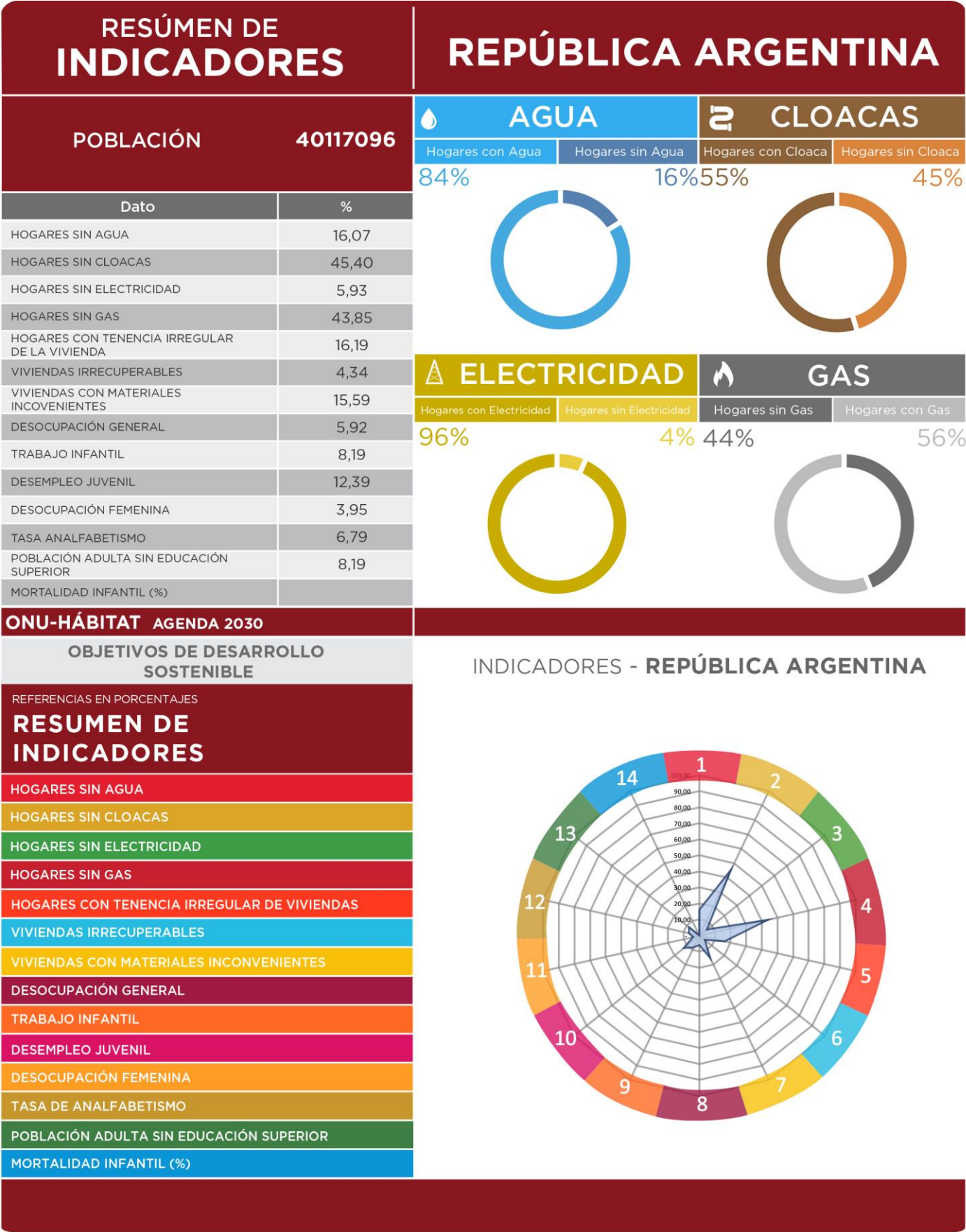


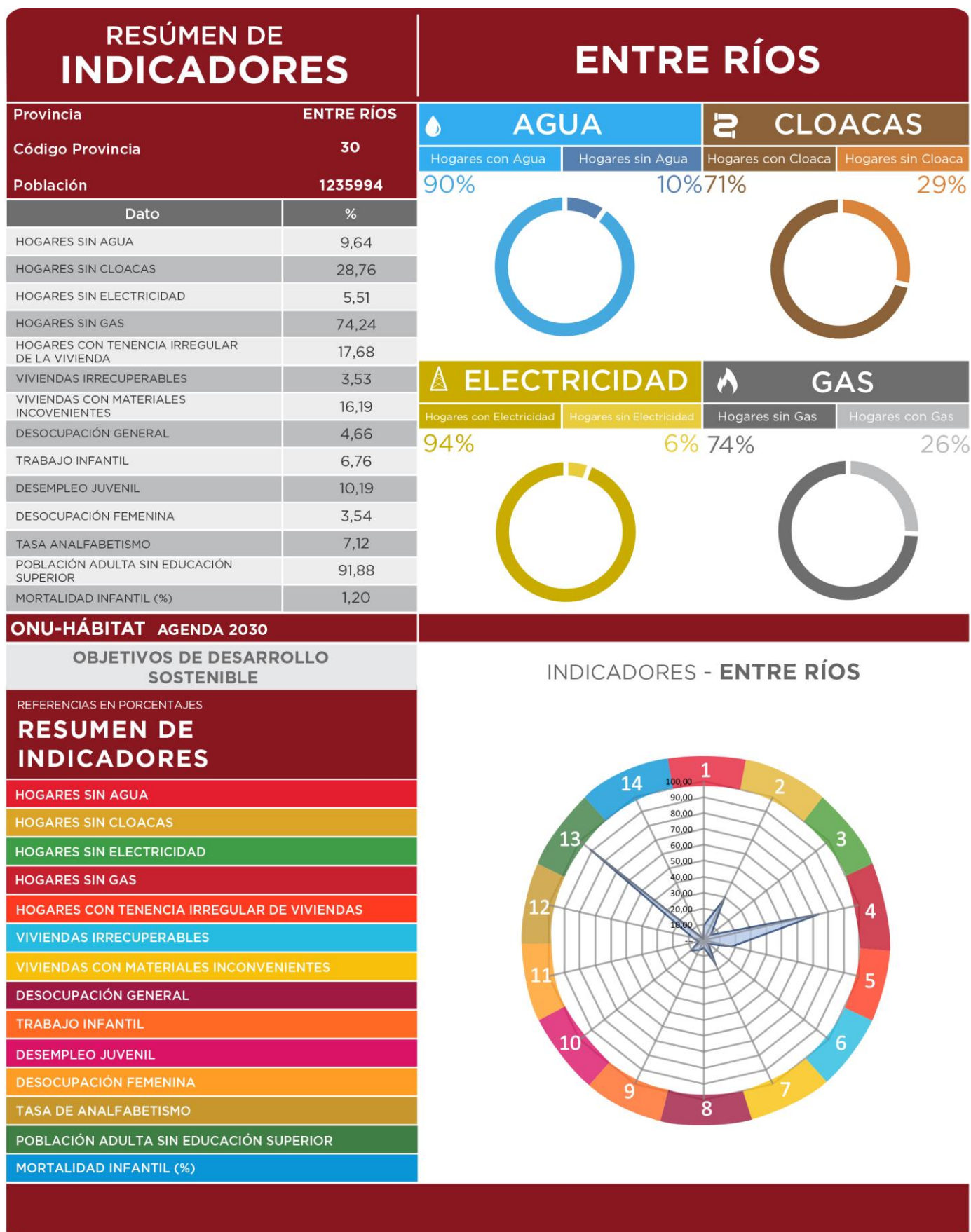
FUENTESPTCOP en base a datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas. Año 2010. INDEC.

Mancha Urbana Municipio El Carmen Estación Racedo



FUENTE: SPTCOP en base a datos Cuestionario Municipal 2017





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

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).

pobreza estructural, seguridad alimentaria, educación inclusiva, crecimiento económico y empleo, infraestructura e industria y ciudades y comunidades sostenibles.

Se destaca que la localidad posee mayor porcentaje en los indicadores salud y bienestar e igualdad de género, mientras que en los que respecta a los siguientes indicadores: agua y saneamiento, energía eléctrica y gas e infraestructura e industria muestra valores considerablemente menores que los presentados en la provincia y en la totalidad del país.

Análisis comparativo de los Indicadores Locales respecto a otras escalas

Se puede decir que la localidad se encuentra dentro de los rangos estimados entre los diferentes niveles comparativos, encontrando en el gráfico similares porcentajes a nivel local, departamental, provincial y a nivel país en lo que respecta a los indicadores de reducción de

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.

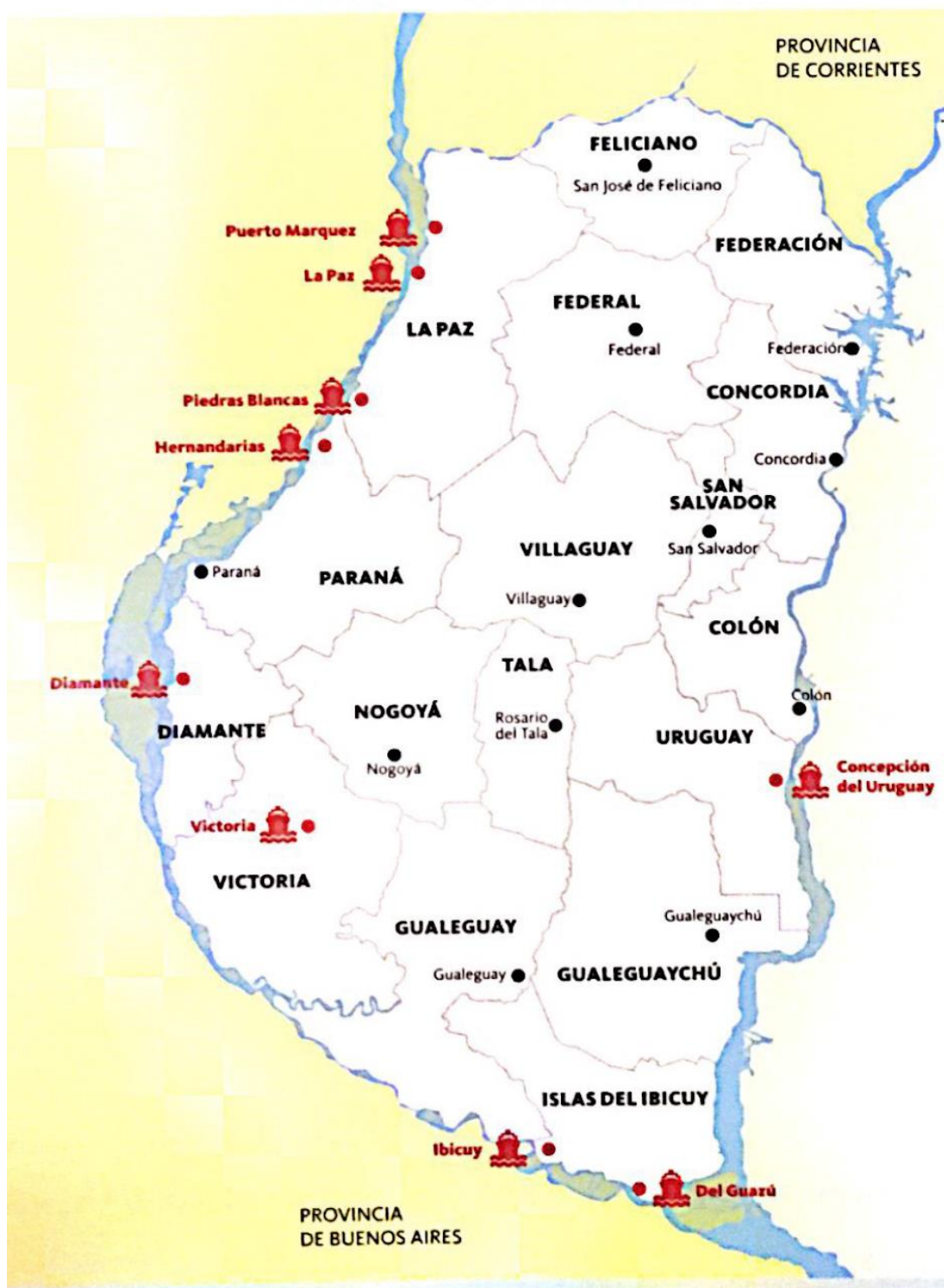
Tiene límite internacional, vinculación ferro-vial con la República Oriental del Uruguay a través de los puentes Salto Grande (en Concordia), Gral Artigas (en Colón) y Gral San Martín (en Gualeguaychú) y vinculación fluvial mediante la hidrovía Paraná-Paraguay.

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, Gualaguaychu 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.

Comuna de Pueblo El Carmen – Estación General Racodo

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 El Carmen Estación Racodo, se extiende paralelo al camino que vincula Paraná – Crespo (R.P. s/Nº). Además, un tramo de este tendido ingresa al área central de la localidad en una longitud de 360m desde la R.P. s/Nº.

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**

El ramal Paraná-Basavilbaso-Concepción del Uruguay (ramal U-5) pertenece al Ferrocarril General Urquiza como parte de la red de ferrocarriles de Argentina, vincula de Oeste-Este a la provincia de Entre Ríos. La vía de dicho ramal bordea sobre el este de la localidad de El Carmen Estación Racodo, donde existe una estación con el nombre de la localidad. El funcionamiento de dicho ramal se encuentra actualmente suspendido.

Infraestructura Aérea

El Aeropuerto General Justo José de Urquiza de la ciudad de Paraná dista unos 28km aproximadamente del municipio de El Carmen Estación Racodo. El acceso al mismo es a través de la R.P.s/Nº, hasta la localidad de Oro Verde, para luego ingresar a la ciudad de Paraná por calle Avda. Zanni y Avda. J. Newbery. Otra forma de acceder al aeropuerto es a través de la R.N. Nº12, tomando primeramente la R.P.s/Nº hasta la localidad de Etchevehere, luego el camino que vincula hacia María Luisa y a partir de allí la R.N.Nº12 hasta la ciudad de Paraná. Este Aeropuerto realiza vuelos diarios a Aeroparque, ciudad de Buenos Aires.

Infraestructura Vial

La R.P. s/Nº bordea la localidad de Pueblo El Carmen – Estación General Racodo. Si bien, dicha ruta se desarrolla, en ese tramo, en dirección norte-sur, dejando la Junta de Gobierno hacia el oeste de esta, el camino se realizó como

alternativa de vinculación prácticamente en su recorrido paralelo a las vías del ferrocarril, de echo existen varios cruces a nivel entre la ruta y la vía.

La expansión de la localidad en cierta forma está limitada en cuanto a la expansión urbana hacia ese sector. Actualmente la Dirección Provincial de Vialidad se encuentra abocada al proyecto de rehabilitación de la misma, con intervenciones de mejora en ciertas intersecciones. El proyecto de rehabilitación conecta Aldea Maria Luisa – Gobernador Etchevehere – General Racedo – Crespo, localidades netamente productivas.

Por otro lado, existe otro camino provincial pavimentado que vincula Estación Racedo con Puiggari, localidad conocida por el Hospital y las prestaciones en salud. Puiggari lindante con la Ruta Nacional Nº131, se encuentra a mitad del desarrollo de dicha ruta nacional que vincula la ciudad de Crespo con la ciudad de Diamante cabecera departamental.

Infraestructura Fluvial/Marítima

Con casi 1500 kilómetros, 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 El Carmen Estación Racedo se ubica aproximadamente a 12,5km, por R.P. s/Nº hasta la localidad de Puiggari para tomar la R.N. Nº131 hasta el puerto de la ciudad de Diamante (22,5km).

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, El Carmen Estación Racedo se encuentra al Oeste de la provincia de Entre Ríos, por lo que el paso fronterizo más cercano dista a unos 275 km aproximadamente, siendo el mismo el cruce de las localidades de Colón (Arg.) – Paysandú (Ur.), su recorrido parte de la R.N. Nº12. Luego se incorpora a la R.P. Nº39

hasta la Au Nacional 14 que nos acerca a la ciudad de Colón.

Por otro lado, diferenciamos a 290 km aproximadamente, desde General Racedo, otro cruce fronterizo. El recorrido de las rutas para acceder al cruce por el puente Internacional Libertador General San Martín, vincula Gualeguaychú (Arg.) con Fray Bentos (Ur.), es tomando R.N. Nº12 hasta el cruce con R.P. Nº6, donde debemos continuar por R.P. Nº39 hasta Basavilbaso para incorporarnos a R.P. Nº20 hasta Gualeguaychú.

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.

d. Aeropuertos: 30km del Aeropuerto General Justo José de Urquiza de la ciudad de Paraná.

Metodología

El cálculo del indicador surge de combinar cuatro componentes:

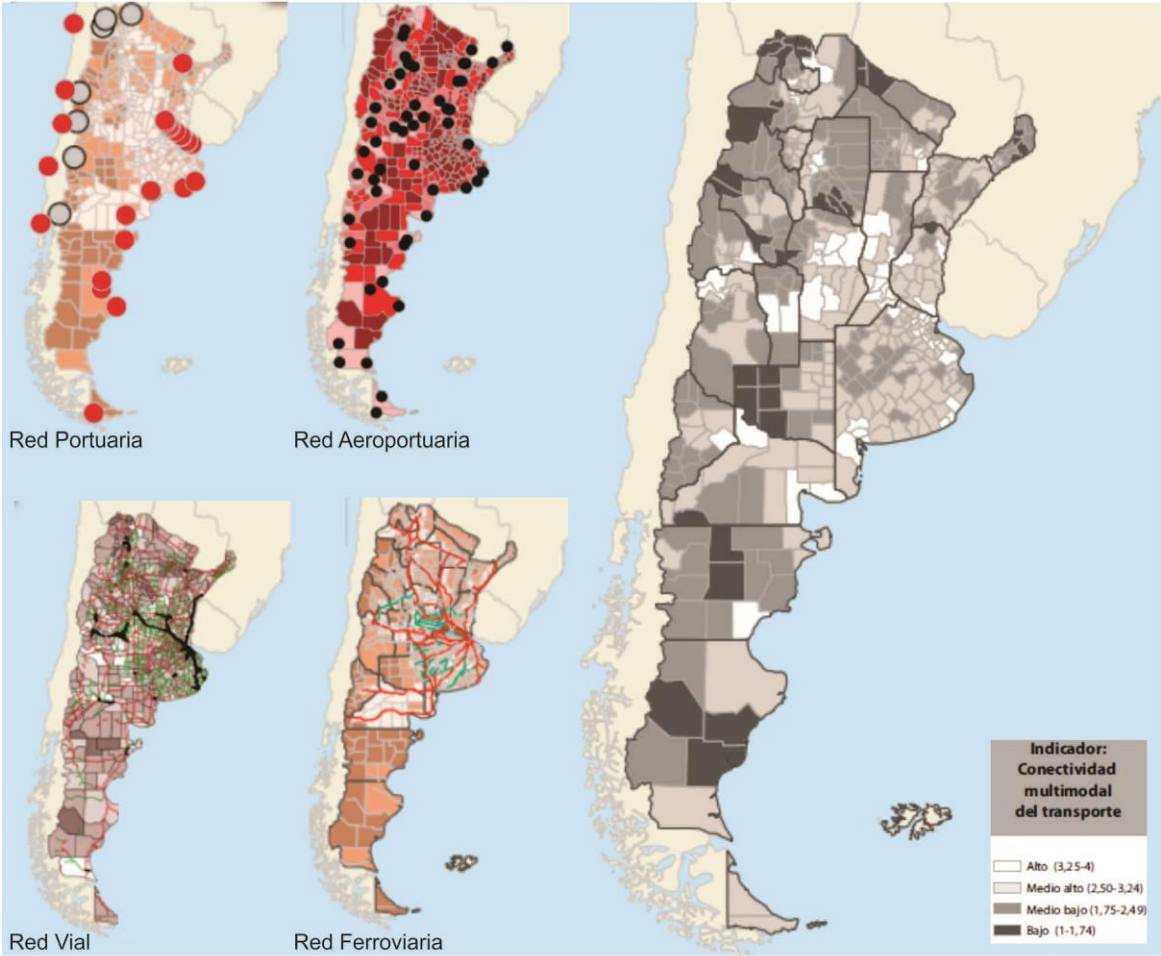
- a.** La red vial, según la existencia de rutas pavimentadas y autopistas
- b.** La red ferroviaria, considerando su jerarquía y la distancia a la red en los departamentos que no tienen líneas ferroviarias
- c.** Los puertos, teniendo en cuenta la distancia a puertos, considerando tanto los puertos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

Índice de Conectividad de Pueblo El Carmen – Estación General Racedo

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

- a. Red Vial:** Ruta Provincial s/nº (Etchevehere – Racedo – Crespo), Ruta Provincial s/nº (Racedo – Puiggari) y diferentes caminos rurales.
- b. Red ferroviaria:** Ramal U-5 pertenece al Ferrocarril General Urquiza. Sin funcionamiento.
- c. Puertos:** 35 Km del Puerto Diamante por R.P. s/Nº y R.N. Nº131. 42Km del Puerto Paraná sin funcionamiento.

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.

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

Provincia	ENTRE RIOS
Departamento	DIAMANTE
Aeropuerto	3
Ferrocarril	3
Puerto	4
Indice Vial	2
Indice de Conectividad de Transporte	3

FUENTE: Atlas ID - SSPTIP

Grandes Equipamientos

Centrales Energéticas

Centros de Logística

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.

Por otro lado existe el gas productivo en la localidad con su correspondiente planta reductora, alimentando el emprendimiento Grupo Motta. Dicha red se distribuye paralelo a una de las calles de la localidad ubicado al Nor-Oeste de la misma. La empresa distribuidora de gas es Gasnea S.A.

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

Redes energéticas

Cobertura de red de Gas

Según el Censo Nacional Indec 2010 el 100 % de la población no disponía de acceso a la Red de Gas Natural. En la actualidad este valor aumentó a la par del propio aumento de hogares.

Red de gas productivo.



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

Red de Energía Eléctrica Municipio El Carmen Estación Racedo



FUENTE: SPTCOP en base a Cuestionario Municipal 2017

Cobertura de red de Energía Eléctrica

El 98.52% de la población disponía de acceso a la red de energía eléctrica, según el Censo Nacional Indec, año 2010.

En actualidad se estima que solo un hogar se encuentra sin conexión a este servicio. A su vez el alumbrado público se extiende en toda la zona urbanizada, como así también en los nuevos loteos, siendo una exigencia desde las autoridades del municipio para la aprobación de los mismos.

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).

Pueblo El Carmen – Estación Racedo se encuentra sobre el margen Este de la vía del ferrocarril General Urquiza, ramal Paraná-Concepción del Uruguay, actualmente en desuso, y la ruta provincial (ex 131) que comunica la localidad hacia el norte con Paraná, y hacia el sur con Crespo.

Siendo Estación Racedo parte de uno de los centros avícolas más importante del país y por encontrarse en cercanías a áreas productivas, las vías de comunicación adquieren importancia para la transitabilidad de la producción.

En estos últimos años, la inversión de la obra pública se ha visto reflejada con los trabajos que se han llevado adelante en la ruta ex 131 y caminos aledaños a las zonas productivas.

En la actualidad se encuentra en obra de mejoramiento el camino en el tramo Tezano Pintos – Oro Verde completándose de tal manera la pavimentación del camino que comunica Paraná – Crespo. A su vez, se encuentra en estudio la rehabilitación de los tramos de ruta entre María Luisa - Gobernador Etchevehere - Gobernador Racedo – Crespo.

Otra vía de comunicación es el camino que vincula la localidad con la costa del Paraná atravesando Puiggari, esta es de relevancia por

encontrarse en la ciudad de Diamante el puerto que es de referencia del sector productivo.

Por estas vías circulan el tránsito pesado, vehículos particulares y el transporte de onibus provincial Ciudad de Crespo.

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 nexos 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.

La localidad, conocida por su importancia en la actividad avícola en el mercado nacional e internacional, tiene un acceso principal por la ruta provincial sin número (ex R.N. Nº 131), que comunica con la capital de la provincia y con la ciudad de Crespo donde se enlaza con la ruta nacional Nº12. Se conduce por la R.N. Nº12 en sentido Oeste - Este, continuando por R.P. Nº39 luego de cruzar la R.P. Nº6, se arriba a la ciudad de Concepción del Uruguay, cabecera del departamento Uruguay, donde se encuentra el desarrollo portuario más próximo de la costa Este de la provincia. Actualmente este acceso se encuentra en estudio en la Dirección Provincial de Vialidad.

Por otra parte, el camino que vincula General Racedo con Puiggari, desemboca en la R.N. Nº131. Esta ruta nacional conecta la ciudad de Crespo con la ciudad de Diamante. De esta manera tomando dicha carretera en la zona de Puiggari hacia el sur, se arriba a la ciudad de Diamante donde se ubica uno de los puertos más desarrollados sobre la costa del Río Paraná que tiene la provincia de Entre Ríos. Este

Oportunamente el ferrocarril Urquiza en una de sus ramas vinculaba la provincia de Este a Oeste

y viceversa tanto en relación productiva como de transporte de pasajeros. La reactivación ferroviaria implica un determinante cambio tanto local, provincial, nacional como internacional.

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.



Salón Comunitario

Fuente: Fotografía del consultor



Capilla Nuestra Sra del Carmen

Fuente: Fotografía del consultor

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 atractividad 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.



Calles centro Pueblo El Carmen – Estación Gral. Racedo

Fuente: Fotografía del consultor

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 Junta de Gobierno tiene fecha de formación el 30 de diciembre de 1974 por decreto 5757/1974. Su historia está ligada a las vías del ferrocarril.

A partir de La Estación General Racedo, inaugurada del 28 de mayo de 1888, correspondiente a la vía ferroviaria General Urquiza, se asienta el Pueblo El Carmen en tierras donadas por la familia Racedo. Siendo de referencia la estación, hoy es conocida la localidad como General Racedo. Ésta forma parte del ramal que unía Paraná con Concepción del Uruguay, que tras estar suspendido el servicio se encuentra el edificio abandonado. Actualmente un sector se utiliza como residencia, y otro se intenta recuperar con fondos de la junta, a fin de generar un espacio cultural.

La estación General Racedo es un documento vivo de la historia que dió origen al pueblo, y si bien no existe un documento que valore el predio se sugiere la intervención a fin de que forme parte de los bienes protegidos.

La planta urbana se encuentra enmarcada al este por la av. Progreso (ruta provincial sin número) y el ferrocarril, al noroeste por una arboleda del sector rural, al sur y sureste el límite es difuso, el área urbana y rural se encuentran indefinidos por un medio físico, no existe un área periurbana.

En la localidad se distingue el trazado en damero, sin embargo, no responde al esquema tradicional del centro fundacional conocido como la plaza en donde se ubican las instituciones de diferentes ámbitos (político, económico, religioso, etc).

El centro se define por ocho manzanas comprendidas entre las calles Urquiza, Gob. Maya, Av. Basavilbaso y Bv. Juárez Celman. El área comprende los equipamientos comunitarios de la junta, tal como el Parque Infantil Los Teritos, el polideportivo Manuel Álvarez, la iglesia Nuestra Señora del Carmen, cuya virgen es la patrona del pueblo, la iglesia Adventista del Séptimo día, el centro de salud Evita, la oficina de la junta con un salón, la comisaría y el salón municipal, además una planta incubadora del Grupo Motta.

La planta avícola comprende el 80% de superficie de una manzana del área central, siendo el 20% ocupado por otros usos como la comisaría y el salón municipal. Ante la diferencia en los usos del suelo y a su vez la imposibilidad del crecimiento del edificio municipal, se plantea su relocalización a fin de poder generar un espacio que brinde no solo un salón de usos múltiples sino también acompañarlo con un espacio de abierto para el aprovechamiento recreativo y deportivo.

A diferencia del área central donde se encuentra la mayor densidad poblacional y diversidad de usos de suelo, además de las calles iluminadas, asfaltadas con cordón cuneta y veredas, en el resto de la localidad prima el uso residencial con una densidad menor, y con la presencia de grandes vacíos urbanos. Estos coinciden en parte con la falta de infraestructura de red vial, desagüe pluvial y peatonalización que dificultan su accesibilidad.

Por otro lado, se distingue el sector donde se localiza la escuela, y los sectores industriales. El primero edificio, punto neurálgico por ser el único centro educativo, se localiza en una manzana triangular conformada a partir de la bifurcación de la Av. Progreso (ruta provincial sin número) y el ingreso al área industrial, por lo que prevalece la circulación del tránsito pesado. Se puede evidenciar una incompatibilidad en el área por la circulación de tránsito pesado en los alrededores del predio educativo. Si bien no se ha planteado una relocalización, se encuentra en

proyecto de vialidad provincial la mejora de las vías de circulación que ordenan el área.

El sector industrial, que por su magnitud física y el impacto que genera en la localidad es de relevancia, se ubica en el ingreso norte entre Av. Progreso y vías del ferrocarril en un predio de aproximadamente 180 m². Por otro lado, limitando con la planta urbana, se localizan en el oeste de la localidad los silos y granjas vinculados a la actividad avícola presente en la zona. La cercanía trae aparejada cierta dificultad en la coexistencia de los diferentes usos del suelo.

Movilidad. Integración, articulación vial y de transporte

La red vial se estructura principalmente sobre el eje de la Av. El Progreso (Ruta Provincial sin Número, ex ruta nacional N°131) como principal acceso a la localidad, y como acceso secundario es el camino hacia Puigarrí-Diamante. En la planta urbana se reconocen tres ejes de orientación noreste-suroeste que unen estos caminos: Av. Justo José de Urquiza, Av. Belgrano y Bv. Juárez Celman. Las dos primeras se encuentran pavimentadas en gran parte de su extensión, a diferencia del boulevard el cual solo cuenta con cordones.

Un alto porcentaje de las calles se encuentra con el sistema de desagüe pluvial de captación superficial de cordón cuneta, sin embargo, este porcentaje no coincide con la superficie pavimentada; solo el área central y los accesos tienen los caminos con pavimento asfáltico, las demás vías presentan un mejorado o son de tierra.

Respecto a la circulación del tránsito pesado se accede por las dos rutas que comunican Estación Racedo, atravesando por la localidad por dos calles perimetrales de brosa. En situaciones de lluvias intensas se dificulta la transitabilidad por formarse en un sector un badén por el escurrimiento de agua superficial.

Existe una empresa de transporte que brinda el servicio de vinculación de la Estación Racedo con las ciudades principales que se encuentran en su



Boulevard centro Pueblo El Carmen – Estación Gral. Racedo

Fuente: Fotografía del consultor

cercanía, es decir Paraná, capital de la provincia, y Crespo, centro avícola, conectando a su vez poblados aledaños como Aldea María Luisa, Las Delicias, Gobernador Etcheverre, Puigarrí, Libertador San Martín.

Otro medio presente es la utilización del caballo para las zonas rurales que circulan en la localidad.

En relación con la red de veredas, en muchos casos no existe la materialización de esta, por lo que se utiliza la calle o se marcan caminos de tierra. En el caso de la utilización de la bicicleta, no existe sendas exclusivas, sucediendo lo mismo que el caso antes descripto.

Relevamiento y ponderación de la iluminación urbana

Existe un plan desde el gobierno superior de mejoramiento de la iluminación urbana con la aplicación de la tecnología LEDS y Estación Racedo forma parte del proyecto. Se ha modernizado la iluminación y se han incorporado nuevas columnas de alumbrado en la planta urbana, a su vez se han iluminado caminos rurales. El tipo de iluminación se diferencia según su localización, sobre la ruta o Av. Progreso se ilumina con columnas de un brazo unilateral en calles de la planta urbana se reconocen mayormente columnas ubicadas de manera bilateral tresbolilla y sobre boulevard o zonas senderos peatonales luminarias más bajas de un brazo con esfera.

Relevamiento y ponderación del arbolado urbano existente

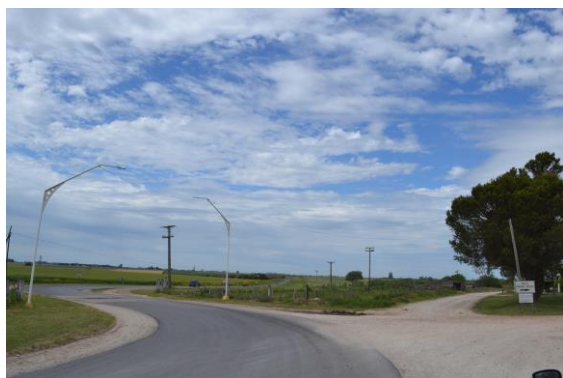
El arbolado urbano en Pueblo El Carmen – Estación Gral. Racedo es variado y si bien no existe un plan de forestación, se observa la preocupación de los vecinos por la consolidación del mismo a partir de la plantación de especies en el espacio público.

Conformación urbana y usos de suelo

La localidad comprende una zona rural donde se realizan actividades agropecuarias y avícolas, y una zona urbana en la cual se puede identificar las zonas industriales con la presencia del Grupo Motta ocupando un predio de 180 m2 sobre el margen norte de la ruta sin número (ex ruta nacional 131) y en la zona sur oeste del poblado un sector de acopio de granos y una granja que coexisten con la planta urbana.

En el área urbana se puede reconocer el sector central donde se concentra la mayor cantidad de actividades comerciales e institucionales, que se diferencia de las demás manzanas donde prevalece el uso residencial a excepción de una hectaria que está destinada al uso deportivo, actualmente canchas de fútbol. En esta zona se ha identificado una baja densidad poblacional existiendo territorio considerado como vacíos urbanos, estos coinciden en gran parte con la falta de infraestructura o accesibilidad además de sufrir ante factores climatológicos como las lluvias de gran envergadura inundaciones. Ante esta situación se considera pertinente proyectar las adecuadas obras a fin de evitar posibles desastres ambientales.

Cabe destacar que no existe Ordenanza que regule la ocupación del suelo ni las consideraciones de la extensión de la tierra urbana, sin embargo desde el gobierno superior se está planteando la regularización para la aprobación de nuevas urbanizaciones en los terrenos con jurisdicción de la provincia.



Ingreso desde Crespo y Desvío Tránsito Pesado

Fuente: Fotografía del consultor



Calles y vacíos urbanos

Fuente: Fotografía del consultor



Desvío Tránsito Pesado

Fuente: Fotografía del consultor



Av Progreso

Fuente: Fotografía del consultor



Calles y vacíos urbanos

Fuente: Fotografía del consultor



Ruta hacia Villa Libertador San Martín

Fuente: Fotografía del consultor



Estación General Racedo

Fuente: Fotografía del consultor



Desde predio del FFCC hacia la localidad sobre Av. Progreso Fuente: Fotografía del consultor



Plaza Los tentos

Fuente: Fotografía del consultor

Dimensión Social

Población

Características socio-demográficas

La variación intercensal demuestra un crecimiento demográfico mayor al ocurrido en el departamento Diamante, correspondiente 8,9%

en la localidad respecto al 5,1% de variación en el departamento.

Según censo 2010 Indec, el total de la población era de 648 habitantes, 317 varones y 331 mujeres, con una cantidad de 202 hogares en una superficie de 0,81 km², por lo que se evidencia una densidad baja aproximándose a un alor de 728 hab/km². Actualmente se estima un

Población en El Carmen-Est. Gral. Racedo y el Departamento Diamante

Localidad	Población 2001	Población 2010	Variación intercensal
El Carmen – Est. Gral Racedo	595	648	8,9%
Departamento Diamante	44.095	46.361	5,1%

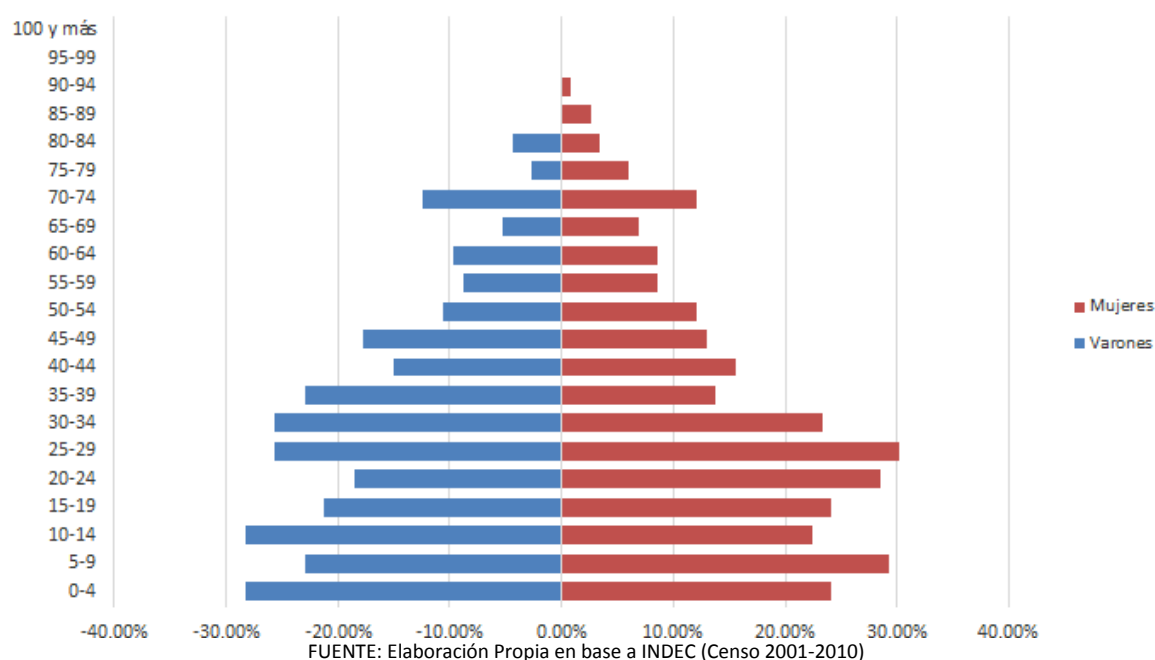
FUENTE: Elaboración Propia en base a INDEC (Censo 2001-2010)

Población en El Carmen-Est. Gral. Racedo

Población	648
Superficie en km ²	0,81 km ²
Densidad	728,08 hab/km ²
Variación Intercensal	0,89%
Hombres	317
Mujeres	331
Índice de masculinidad	95

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

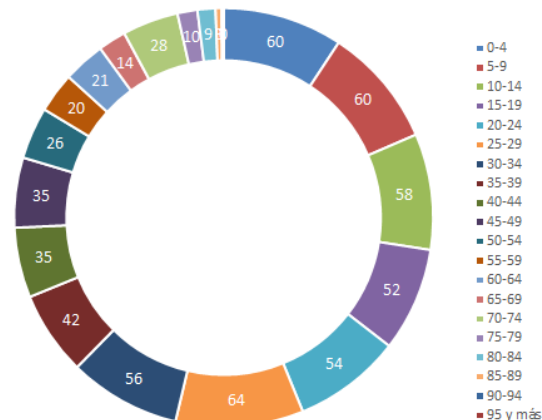
Pirámide de
Pueblo El Carmen - Estación Gral Racedo Censo 2010



total de 987 habitantes, según autoridades de la junta de gobierno.

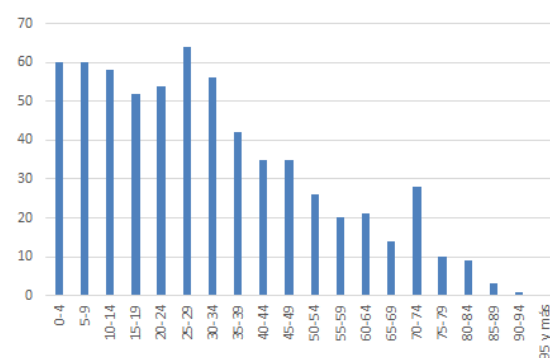
En la lectura, si bien se observa una base ancha, hay un estrechamiento de la misma y una cúspide que asciende con mayor cantidad de mujeres respecto de los varones. En una sucinta conclusión se puede decir que se evidencia una población envejecida y una baja natalidad.

Total de población según grupos quinquenales de edad



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

Total de población según grupos quinquenales de edad



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

Red de Cloaca El Carmen Estación Racedo



FUENTE: SPTCOP en base a Cuestionario Municipal 2018

Saneamiento Básico

Cobertura de red de Saneamiento y Cloaca

Según el Censo 2010, 128 hogares se encontraban sin acceso a la Red de Cloacas representando el 64,32% del total de hogares del municipio. Actualmente se estima que dicho porcentaje aumentó producto del crecimiento poblacional. Sin embargo las obras no fueron proporcionales a dicho crecimiento.

La localidad carece del servicio de Red de Cloacas y los habitantes utilizan el sistema de pozos absorbentes y cámaras como respuesta de evacuación de efluentes primarios domiciliarios.

Es inminente la necesidad de construir la Red de Desagües Cloacales, red principal, estaciones de bombeo y redes domiciliarias de los sectores más críticos con su correspondiente planta de tratamiento, expresado todo esto por ciudadanos y funcionarios del lugar.

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. | .05 |
| 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. | .06 |
| 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. | .07 |
| 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 77,20% de cobertura en lo que respecta al servicio de agua potable, según Censo Nacional Indec 2010.

La Cooperativa de Agua Potable y Otros Servicios Públicos de General Racedo brinda el servicio de agua potable a la localidad. La misma es la responsable de administrar, mantener, planificar y reparar las redes que están distribuidas en toda la localidad.

El tanque se encuentra próximo a la R.P.s/Nº que vincula la localidad de Estación Racedo con Puiggari (R.N.Nº131), mas precisamente en la esquina de Gob. Laurencena y Belgrano. En la actualidad se necesita de la instalación de un nuevo tanque producto del crecimiento y desarrollo del lugar.



Tanque de Agua Pueblo El Carmen – Estación Gral. Racedo

Fuente: Fotografía del consultor

Red de Agua El Carmen Estación Racedo



FUENTE: SPTCOP en base a Cuestionario Municipal 2018

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 Consejo 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

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.

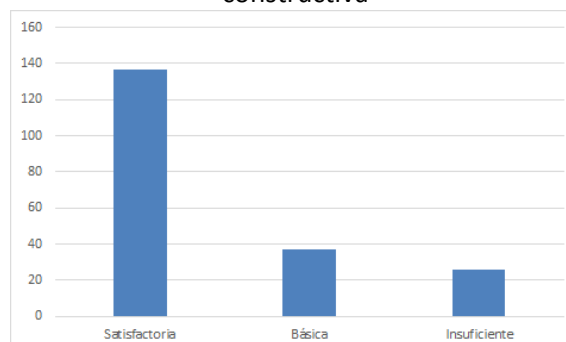
Da cuenta sobre un tipo de insuficiencia que se mitiga con la definición de estrategias para la incorporación de unidades de vivienda al parque habitacional. Esto explicita la magnitud de viviendas nuevas necesarias.

Si bien no hay datos concretos que indique el déficit cuantitativo de vivienda, podemos tomar de referencia el crecimiento poblacional que la localidad ha experimentado.

En la localidad existe, ya ejecutado, un barrio de 40 viviendas realizadas a través del Instituto Autárquico de Planeamiento y Vivienda (IAPV). A su vez, a fin de atender la demanda habitacional, hay un acuerdo para la ejecución de 10 viviendas de carácter social en el marco del programa Primero Tu Casa, a través de dicho instituto. Lo que facilita la ejecución de este programa es la

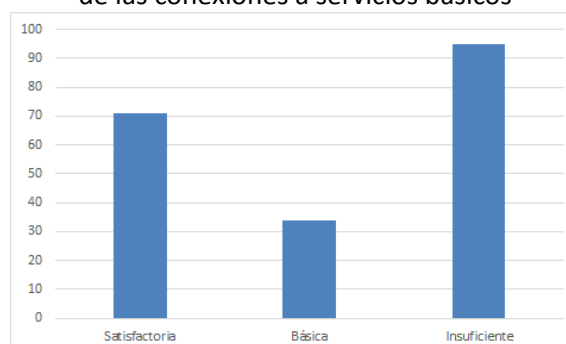
existencia de terrenos provinciales vacantes destinados a tal fin.

Viviendas particulares habitadas según calidad constructiva



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

Viviendas particulares habitadas según calidad de las conexiones a servicios básicos



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.

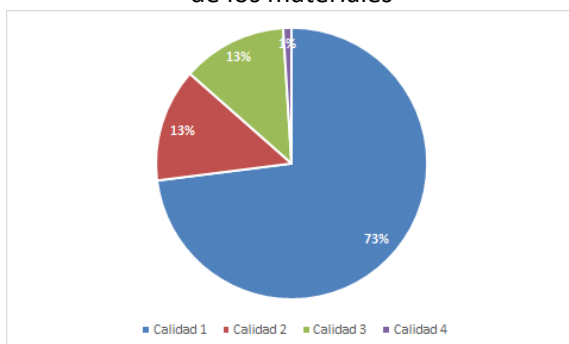
45 de ellos. Actualmente se desconoce si ese valor ha fluctuado.

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.

Según Censo 2010, las viviendas que presentan calidad constructiva insuficiente representan el 13.50% del total. Según se puede observar en El Carmen – Estación General Racedo, son casas Tipo A, sin embargo, gran parte no cuenta con el acceso a la red de cloaca, ni de gas, infraestructuras que colaboran a mejorar las condiciones habitacionales. Las viviendas que acceden a la red de cloacas son las comprendidas entre dos de las calles principales, Urquiza y Belgrano.

Por otro lado, existían 6 viviendas irrecuperables según datos del último censo (2,3% del total)

Viviendas particulares habitadas según calidad de los materiales



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

pero actualmente, según autoridades, hay detectadas 5 casas ya que una fue demolida.

Régimen de propiedad y tenencia

En el último censo nacional poblacional de 2010, aparece que el 22,30 % de los hogares no cuentan con a tenencia formal del suelo, es decir

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 analfabetización del Censo 2010 arroja un valor de 7.38% de analfabetos y en la actualidad se estima la disminución de dicha situación en uno o dos puntos. Por otro lado, los

adultos sin educación superior, según Censo 2010 da un valor de 93.10% y se presume en aumento. Una alternativa para los adultos es la asistencia a talleres de oficio.

Respecto a los edificios educativos la localidad cuenta con la Escuela Almafuerte Nº11, centro educativo del sector Público estatal de ámbito Rural. En la misma se desarrolla el jardín que consta de dos salas, de cuatro y cinco años, con los respectivos grupos sanitarios para alumnos y docentes, al que asisten más de 25 niños de esa localidad y de la zona. En el mismo edificio se desarrolla el nivel de educación primaria dando continuidad educativa.

La educación del nivel secundario en la localidad se desarrolla en la escuela nº13 Almafuerte. La alternativa que presenta la educación universitaria se desarrolla en los alrededores de

Establecimientos Educativos



FUENTE: SPTCOP en base a Cuestionario Municipal 2017

General Racedo, las ciudades de Paraná, Oro Verde y Crepo captan esta demanda.

Establecimientos:

- Escuela Primaria nº11 Almafuerte . Dirección: Avda. Progreso s/nº
- Escuela Secundaria nº13 Almafuerte. Dirección: Avda. Progreso s/nº

Salud y Seguridad

El municipio tiene como centro de atención primaria de la salud, el **Centro de Salud Evita** ubicado geográficamente en la calle Urquiza s/nº, pertenece al ámbito de la medicina pública provincial – con servicios de medicina general y atención ambulatoria. Además, se llevan a cabo diferentes acciones de promoción, prevención y asistencia socio-sanitarias.

Ante episodios de alta complejidad son derivados los casos a las localidades de Crespo o Paraná para su atención.

Establecimientos:

- Centro de Salud Evita. Dirección: Urquiza s/nº.

En materia de seguridad el municipio cuenta con una comisaría la cual responde ante episodios de delincuencia.

Establecimientos:

- Comisaría El Carmen Estación General Racedo. Dirección: Calle Gobernador Laurencena s/nº.

Establecimientos Salud-Seguridad



FUENTE: SPTCOP en base a Cuestionario Municipal 2017



Escuela Almafuerte Nº11

FUENTE: <http://paralelo32.com.ar>



Centro de Salud Evita

FUENTE Fotografía del consultor

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 economía de la localidad se sustenta principalmente por la actividad avícola, además de la industrial en relación directa a esta última. Existe actualmente plantas de incubación, plantas de acopio de cereales y planta de cocción de carnes.

Desde 1989, con la instalación de la primera plana incubadora, Estación General Racedo ha experimentado un crecimiento social y económico, fortaleciéndose en el 2005 con la apertura de una planta de alimentos termoprocados.

La empresa que lidera el mercado es Grupo Motta, compuesta por Feller S.R.L. y Complejo Alimentario S.A. (CALISA). La primera está avocada a la comercialización de pollitas BB de un día en el mercado local, y la segunda está focalizada en la producción y comercialización de carne de pollo y gallina, entre otros productos, en el mercado nacional e internacional.

Los predios de dicha empresa que se reconocen en la planta urbana corresponden a un sector industrial de 20 ha sobre ruta provincial sin número (ex ruta nacional N°131), una planta industrial de aproximadamente 1 ha ubicada en el área central sobre calle Belgrano, un área empresarial de aprox. 1,15 ha de superficie ubicada en la esquina de calle Ramirez y Belgrano y un sector de silos sobre calle Urquiza.

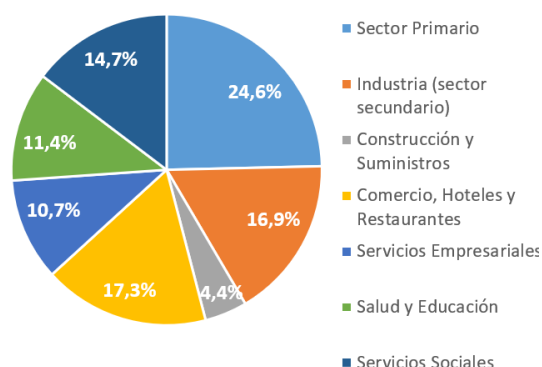
A la par que se ha fomentado el mercado nacional e internacional, se ha promovido la vinculación empresa – universidad desde el ámbito público-privado con la creación del Instituto Tecnológico Universitario con sede en Crespo (a una distancia de 10 km de Estación Gral. Racedo), generando una población con una alta capacidad técnica y tecnológica orientado a la economía regional.

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.

Ocupados según rama de actividad
(agrupada)



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

Según Censo 2010, se puede decir que las ramas de actividad que presentan mayor porcentaje de ocupados es el sector primario con un 24,6% en coincidencia con la actividad que mayor impacta en la economía local. El sector perteneciente al comercio-hoteles-restaurantes y el Industrial también presentan una mayor cantidad de ocupados respecto a los demás sectores, considerándose un 17,3% para el primer sector y 16,9% para el segundo. El resto de las ramas presentan un porcentaje menor: el 14,7 % corresponde a los servicios sociales, el 11,4% a la

salud y educación, el 10,7% a los servicios empresariales y el 4,4% al sector de la construcción y suministros.

Tasa de desocupación

Los datos arrojados en el último censo del Indec (2010) indica que el 3,9% corresponde a la población desocupada sobre la población económicamente activa. Se considera, según entrevistas con autoridades, que el valor ha disminuido por el crecimiento de la actividad económica en el sector.



Grupo Motta Pueblo El Carmen – Estación Gral. Racedo

Fuente: Fotografía del consultor



Cabaña Avicola Feller

FUENTE Fotografía del consultor

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

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

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 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

AMENAZA

factor externo

posibilidad de ocurrencia de un fenómeno o un evento adverso en un momento y lugar específico y con una magnitud determinada pudiendo causar daños a las personas y a la propiedad y trastornos sociales, económicos y ambientales.

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 Pueblo El Carmen – Estación General Racedo es cálido húmedo con una estación marcada de lluvias. En este período, con presencia de **lluvias intensas** en un corto lapso, se han detectado **inundaciones** en sectores de la zona urbanizada, afectando a terrenos y a la circulación de las calles. Este evento se registra una vez al año y afecta el sector sur, en el sector correspondiente al desagüe pluvial natural. La infraestructura de desagüe es inexistente o no es suficiente para la intensidad de tormentas que se presentan. En dicho sector las calles son de tierra, y el escurrimiento de agua de lluvia no se encuentra canalizado.

Otro sector afectado es el terreno ubicado en zona sur oeste, que se ubica en la culminación de una canalización de desagüe pluvial a cielo abierto. En un sector del terreno se produce erosión del suelo al recibir el impacto de aguas arribas de la canalización.

Cabe destacar que ante estos fenómenos la presencia del basural a pocos metros del área urbana agrava la situación ya que se arrastra la contaminación del suelo hacia la zona residencial.

VULNERABILIDAD

factor interno

En 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.

Amenazas de causas antrópicas

Por otro lado, se reconoce en el área la presencia de olores molestos en la localidad que se estima reconocerse por la actividad avícola de la zona. En dicho caso es recomendable los estudios necesarios para una buena práctica ambiental.

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 afectadas por las inundaciones se identifican en la zona sur y suroeste de la localidad, en el sector del cauce de agua natural y en la culminación de la terminación de la canalización de agua respectivamente.

En el primer caso, en periodos de grandes lluvias, se ven afectadas los hogares ante la dificultad de acceder a las viviendas por los caminos existentes (calles de tierra). En el sector del cauce que atraviesa los amanzanamientos se reconoce terrenos baldíos, y en la intersección del cauce con la calle perimetral de la localidad, se forma un badén natural que al paso del tránsito pesado se asienta viéndose dificultada la circulación.

En el sector sur, el terreno que recibe el impacto del agua del canal a cielo abierto, se ve en parte afectado por la erosión del suelo.

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 ONGs, 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 lluvias, se responde con el mejorado de las calles y caminos rurales.

Por otro lado, en referencia a la atención de salud, Estación Gral. Racedo cuenta con un centro de atención primaria, y los centros más especializados están en localidades cercanas las



Silos en la planta urbana

Fuente: Fotografía del consultor

cuales se acceden por rutas asfaltadas.



Granja en el límite de la planta urbana

Fuente: Fotografía del consultor



Basural a cielo abierto Pueblo El Carmen – Estación Gral. Racedo

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

Mapa de Basural a Cielo Abierto y Laguna cloacal



FUENTE: SPTCOP en base a Cuestionario Municipal 2017

Mapa de Espacios Verdes



FUENTE: SPTCOP en base a Cuestionario Municipal 2017⁹

Potencialidades ambientales

Vulnerabilidad SOCIO-AMBIENTAL

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 los 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 los 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.

Ámbito Local

Junta de Gobierno: Máxima autoridad de la Junta de Gobierno.

Instituciones Públicas: escuelas primarias y secundarias.

Organizaciones de base:

Cooperativa de Agua de Estación Racedo

Cooperativa la Agrícola Regional

Cooperativa Agropecuaria

Club Deportivo

Empresas privadas:

Grupo Motta

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.

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

En Pueblo El Carmen – Estación Gral Racedo se llevan a cabo eventos para las fiestas populares, para celebraciones religiosas, históricas y patrias, entre otras. Estos eventos ponen en valor los rasgos culturales, las tradiciones y apuestan a la integración social de la comunidad.

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.

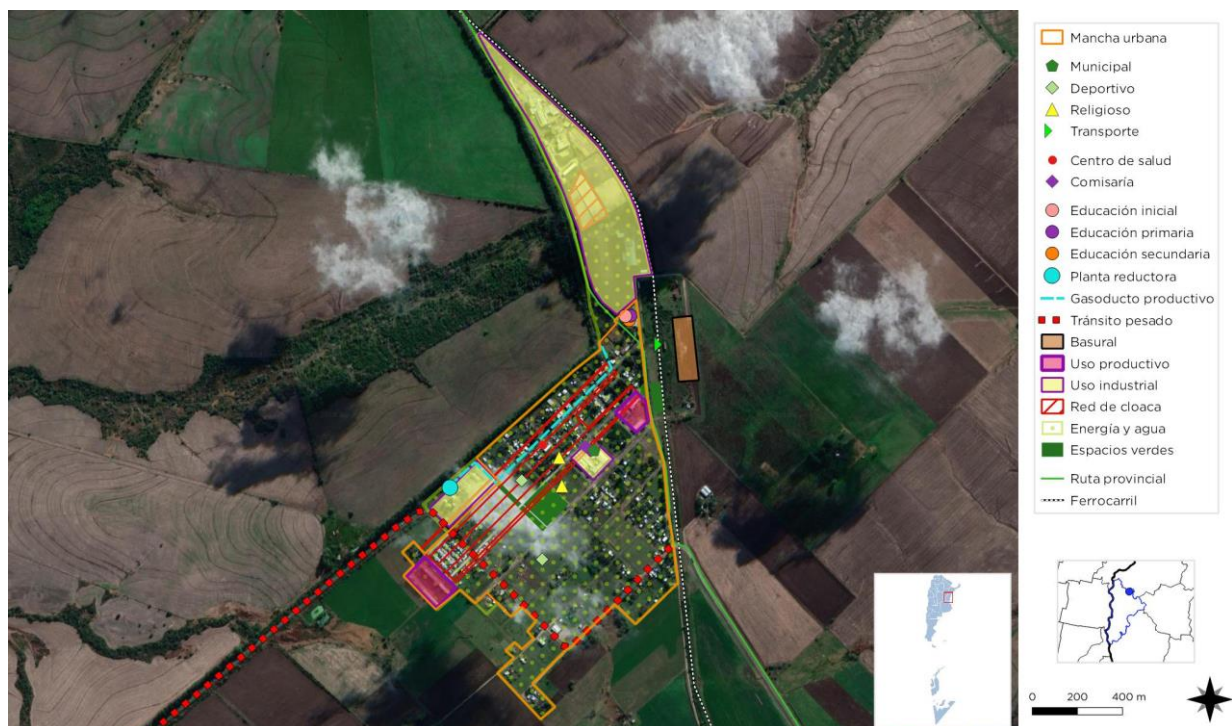
El territorio se conforma por diferentes elementos que interactúan entre sí, unos propios del medio biofísico, otros como resultado del desarrollo social y económico del área. Así, el medio natural y el medio construido presentan límites a veces claros y plausibles de medición milimétrica.

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.

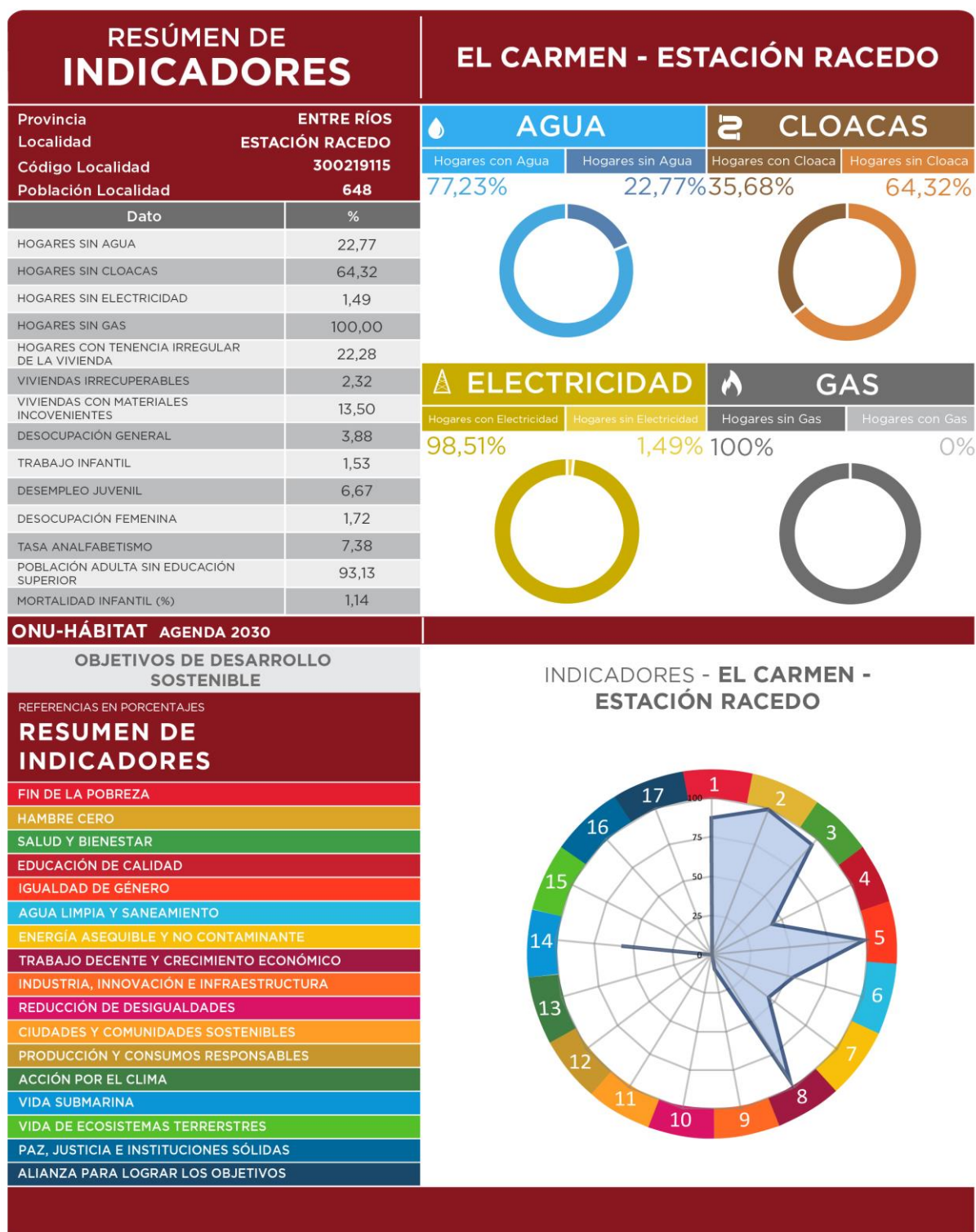
Situación Actual



FUENTE: SPTCOP en base a Cuestionario Municipal 2017

Resumen de Indicadores

Localidad de PUEBLO EL CARMEN –
ESTACION GENERAL RACEDO



SSPTIP 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

Pueblo El Carmen – Estación General Racedo se extiende sobre el margen de la estación de tren y la ruta provincial sin número ex 131, el crecimiento que define la actual mancha urbana se produce de manera dispar respecto a la extensión de infraestructura y a la organización de la junta, por lo que se detecta déficit en la provisión de servicios, inundaciones de terrenos, la poca consolidación urbana de algunos sectores de la localidad y la presencia de un basural a cielo abierto en terrenos del ferrocarril. A su vez, el límite entre el área urbana y rural es difuso, llegando a convivir actividades no compatibles en un mismo espacio.

Teniendo en cuenta que la localidad tiene una actividad avícola industrial de gran envergadura dentro del territorio, se destaca la importancia en las vías de acceso y circulación de tránsito pesado. Al respecto se puede destacar que en el acceso existe una sede educativa representando un punto conflictivo para la seguridad en la circulación de los transeúntes. Desde la Dirección Provincial de Vialidad se está llevando a cabo un proyecto de mejoramiento de la ruta provincial sin número (ex 131). Por otro lado, la circulación de tránsito pesado dentro de la localidad es actualmente de ripio, por lo que para afinzar la circulación se prevee la pavimentación de esta vía con el previo estudio hídrico del sector.

En pos de buscar brindar oportunidad de radicación en la ciudad a los trabajadores y poder brindar mejoras en la calidad de vida de los vecinos, se propone planificar la incorporación de redes de infraestructura como así también jerarquizar los espacios públicos y edificios representativos como lo es la Estación General Racedo.

ÁRBOL DE PROBLEMAS Y OBJETIVOS - Dimensión Física	
Causas	En un mismo sector se localiza empresa de gran envergadura y producción y la escuela de la localidad Inexistencia de ordenamiento territorial
Problema	Coexistencia de usos de producción industrial con la residencial en la planta urbana
Efecto	Contaminación visual y sonora en espacios urbanos Inseguridad en la circulación vehicular y cruce peatonal Superposición de transporte pesado con el liviano
Objetivos	Brindar seguridad vial Adecuada zonificación de usos del suelo Mejorar la conectividad
Proyectos	Proyecto de adecuación de la traza del tránsito pesado
Causas	Falta de inversión en la red vial y sistema de desagüe pluviales
Problema	Alto porcentaje de red vial sin sistema de desagüe pluvial ni pavimentación
Efecto	Mayor desgaste de la superficie de las calles de ripio y tierra ante lluvias intensas Tránsito enlentecido frente a lluvias intensas Deficiente accesibilidad y circulación vehicular Gran cantidad de partículas volátiles en el ambiente Parte de la población incomunicada ante lluvias intensas
Objetivos	Mejorar la accesibilidad y movilidad
Proyectos	Proyecto de completamiento de la red vial pavimentada con sistema de desagües pluviales
Causas	Crecimiento urbano no planificado y disperso Falta de recursos para la inversión de la infraestructura de red cloacal
Problema	Sectores de la localidad que no acceden a la red de cloaca
Efectos	Viviendas sin acceso al servicio de red de cloacas. Desigualdad social en el acceso a los servicios
Objetivos	Planificar el crecimiento de la localidad asegurando el acceso a los servicios Brindar igualdad en el acceso a los servicios
Proyectos	Red de cloacas y laguna de tratamiento de efluentes cloacales
Causas	Falta de recursos para la inversión de la infraestructura de gas
Problema	Viviendas sin acceso a la red de gas
Efecto	Mayor gasto económico para la provisión de gas
Objetivos	Brindar el acceso al gas al 100% de la población
Proyectos	Proyecto de red de gas domiciliario
Causas	Demanda de redes peatonales y bici sendas
Problema	Veredas sin espacios de circulación peatonal ni de bicis
Efecto	Circulación peatonal por las calles Circulación peatonal / con bicicleta insegura
Objetivos	Mejorar la conectividad
Proyectos	Plan de movilidad urbana sostenible Proyecto de peatonalización y bici senda
Causas	Falta de recursos para la optimización del alumbrado público
Problema	Sectores de la ciudad con deficiente iluminación pública
Efecto	Sectores con menor luminosidad
Objetivos	Brindar buen servicio del alumbrado público en toda la localidad
Proyectos	Alumbrado público eficiente

> Dimensión económica

El aparato económico de una ciudad conlleva a la interacción de diferentes mecanismos en un área territorial limitada en el espacio. Estos diferentes mecanismos, o partes componentes de la maquina urbana, están íntimamente relacionados entre sí, ya que dependen de uno o de otro para su normal funcionamiento (por ejemplo los servicios públicos, la infraestructura, el transporte, etc.).

La economía local se centra en la actividad avícola y la industrial ligada a ésta. Si bien en la planta urbana hay un sector definido donde se concentra la mayor parte de la actividad avícola-industrial, no hay establecido un parque industrial.

Teniendo en cuenta que esta actividad ha sido incentivo del crecimiento de la localidad y que cobra importancia en el mercado nacional e internacional se detectan oportunidades para afinazar y mejorar la coexistencia de la actividad económica a nivel local como regional, por lo que se propone afectar el predio como parque industrial con su proyección física y la correspondiente infraestructura, identificación de áreas de resguardo de zonas productivas, el mejoramiento de tránsito pesado y potenciar la microregión de Crespo y sus zonas aledañas.

ÁRBOL DE PROBLEMAS Y OBJETIVOS - Dimensión Económica	
Causa	Accesos secundarios, caminos vecinales y redes vial urbana donde circula el tránsito pesado de tierra y/o ripio poco mantenidos
Problema	Dificultad en la accesibilidad y transitabilidad del tránsito pesado por los sectores no pavimentados en épocas de lluvias intensas
Efecto	Desigualdad en la competitividad económica Pérdida económica de las industrias
Objetivos	Mejorar la competitividad del mercado local
Proyectos	Proyecto de infraestructura vial rural para el desarrollo productivo
Causas	Falta de políticas de integración regional
Problemas	Baja competitividad en el sector productivo local
Efecto	Desaprovechamiento del potencial productivo de la región
Objetivos	Potenciar la economía productiva local
Proyectos	Parque industrial sustentable

> Dimensión ambiental

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

En la localidad se puede observar que la presencia de inundaciones periódicas de terrenos está ligada a la falta de estudio e inversión en obras para el correcto desagües del escurrimiento del agua.

Por otro lado, se detecta la problemática ligada al tratamiento de los residuos urbanos, problemática que se extiende a las localidades aledañas. En este caso se plantea realizar un abordaje integral desde una unidad mayor regional, aunando esfuerzos y apostando a la separación de residuos y posterior tratamiento.

Otro punto para destacar es la presencia esporádica de olores molestos en la localidad que se consideran provenientes de las lagunas de tratamiento de los efluentes industriales. El monitoreo de este sistema reducen estos olores y colaboran con su buen funcionamiento.

La presencia de granjas en la zona urbana trae aparejado una serie de problemáticas de salubridad y convivencia. La planificación, detectando y estableciendo usos de suelo, colaborará con el buen desarrollo de las actividades tanto rurales como urbanas.

En la planificación antes mentada, se incorpora el ordenamiento del arbolado urbano, ya que no solo es una herramienta paisajística, sino que es un sistema que mejora la calidad ambiental en tanto y en cuanto este este previamente estudiado y ordenado. Se propone la participación de universidades que tomen como caso de estudio esta localidad.

ÁRBOL DE PROBLEMAS Y OBJETIVOS - Dimensión Ambiental	
Causas	Ausencia de recolección, tratamiento y disposición final de residuos 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	Actividades rurales e industriales cercanas a la planta urbana Presencia de elementos volátiles en la planta urbana
Problemas	Déficit de calidad ambiental en la planta urbana
Efecto	Pérdida de calidad ambiental
Objetivos	Reducir el impacto ambiental Brindar resguardo a las diferentes actividades urbanas y rurales Clarificar los usos del suelo Determinar la localización industrial
Proyectos	Plan de ordenamiento urbano
Causas	Eventos climáticos
Problemas	Sectores de planta urbana con anegamientos periódicos
Efecto	Deterioro de calles y terreno
Objetivos	Generar saneamiento del sector
Proyectos	Estudio de cuenca hidrográfica y obras de mitigación

> 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, por sobre todo, 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 la localidad la tasa de empleo es alta, sin embargo, según los datos arrojados en los censos, se ha detectado que hay un bajo nivel de acceso a la educación superior, por lo que se puede fortalecer los convenios existentes con instituciones educativas.

La demanda habitacional se ha abordado desde políticas nacionales y provinciales, siendo que las primeras no se han concretado. Esta localidad presenta la oportunidad de contar con suelo urbano vacante que absorba la demanda de viviendas sin embargo no cuenta con infraestructura. Por lo tanto, se propone gestionar programas centrado en el mejoramiento integral para la extensión de redes y la construcción de viviendas.

Por otro lado, la localidad cuenta con la estación de tren que actualmente está abandonada, es un edificio que ha intentando recuperarse, pero aún no se ha concretado. A fin de valorizar este símbolo de Racodo se plantea la puesta en valor como espacio cultural.

ÁRBOL DE PROBLEMAS Y OBJETIVOS - Dimensión Social

Causas	Escasos programas de becas de educación
Problema	Difícil acceso al sistema educativo con nivel terciario-universitario
Efecto	Bajo porcentaje de adultos con nivel terciario-universitario
Objetivos	Brindar acceso a la educación terciaria-universitaria
Proyectos	Gestión de becas estudiantiles
Causas	Demanda habitacional Falta de recursos para acceso a la vivienda Ausencia de decisiones estatales
Problema	Un sector de la población sin posibilidad de acceso a la vivienda.
Efecto	Migración a otras localidades
Objetivos	Garantizar acceso a la vivienda
Proyectos	Plan de viviendas sociales
Causas	Falta de mantenimiento de la estación ferroviaria por parte de la entidad competente
Problema	Edificio de la estación ferroviaria desaprovechada como espacio representativo local
Efecto	Estación ferroviaria en desuso y deteriorada
Objetivos	Valorizar los espacios representativos históricos
Proyectos	Proyecto de recualificación espacial del predio ferroviario

> 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.

Actualmente se lleva a cabo el mantenimiento de la localidad con un gran esfuerzo de algunos vecinos y la colaboración del ente privado e instituciones religiosas. Aumentar la participación como los recursos y potenciar la colaboración y organización entre pueblos aledaños es una forma para lograr el desarrollo de la localidad de manera eficiente.

ÁRBOL DE PROBLEMAS Y OBJETIVOS - Dimensión Institucional	
Causas	Falta de recursos
	Falta de aunar esfuerzos con localidades aledañas
Problema	Acciones dispersas e ineficientes en el mantenimiento de la localidad
Efecto	Alto costo de recursos y esfuerzos en el mantenimiento local
Objetivos	Fortalecer el gobierno local y regional
Proyectos	Conformación de una microrregión
Causas	Falta de herramientas para la toma de decisión de la ciudadanía
Problema	Escasa participación ciudadana en la vida política local
Efecto	Sociedad débil
	Acciones políticas públicas no representativas
Objetivos	Fortalecer a los vecinos en decisiones frente a la vida política local
Proyectos	Talleres de Participación Ciudadana y Gobierno Abierto

Segunda Parte

FASE PROPOSITIVA

The first part of the paper discusses the importance of understanding the local context in which a project is implemented. This includes a thorough analysis of the social, economic, and cultural factors that may influence the success or failure of the intervention. It is essential to engage with the community from the outset, ensuring that their voices are heard and their needs are addressed. This participatory approach not only fosters a sense of ownership and commitment among the community members but also allows for the identification of potential challenges and the development of strategies to mitigate them.

In addition, the paper highlights the need for transparency and accountability in the management of the project. Regular communication and reporting to the community and stakeholders are crucial for building trust and ensuring that the project remains aligned with its goals. The use of clear, accessible language and the provision of timely updates are key to maintaining the community's interest and support. Furthermore, the paper emphasizes the importance of monitoring and evaluation, which allows for the assessment of the project's impact and the identification of areas for improvement.

The second part of the paper explores the role of leadership in the implementation of community-based projects. Effective leaders are those who are able to inspire and motivate the community, providing a clear vision and direction for the project. They must also be skilled in conflict resolution and negotiation, as they will often face challenges and resistance from various groups within the community. The paper suggests that leadership should be distributed, with different individuals taking on different roles and responsibilities, thereby ensuring that the project is managed in a way that is responsive to the community's needs and interests.

Finally, the paper discusses the importance of sustainability in the implementation of community-based projects. It is not enough to simply implement a project; it is essential to ensure that the benefits of the project are sustained over the long term. This requires the development of local capacity and the establishment of mechanisms for ongoing support and maintenance. The paper concludes by emphasizing the need for a holistic approach to community development, one that recognizes the interconnectedness of social, economic, and environmental factors and seeks to address them in a comprehensive and integrated manner.

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 involucren 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...

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. En este caso 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 atiende a mejorar la calidad de vida a partir del acceso a los servicios básicos y la mejora de estos, a los equipamientos y a una mayor conectividad con su entorno mediano e inmediato, visualizando la ciudad actual y futura. Particularmente se hace referencia a la construcción de redes de cloaca y gas. También se cree que brindar una mayor y mejor conectividad pensada desde el desarrollo urbano sustentable colabora entre otros a mejorar la calidad ambiental, en este aspecto se plantea proyectos de ordenamiento, construcción, mejoramiento y completamiento de redes viales, desagües pluviales y peatonales. 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 para 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.

- **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 estos generando espacios verdes y de integración social, se busca transformar la mirada, lo que se ve como una barrera urbana como un recurso paisajístico-integrador socio-urbano-ambiental. A fin de plantear a su vez un espacio periurbano que contribuya a disminuir la tensión entre los diferentes usos de suelo (rural-urbano). Además, frente a las amenazas naturales se proponen

obras de mitigación y de desagües pluviales. También se busca mejorar la calidad de vida con la gestión de los residuos sólidos urbanos.

- **Dimensión social:**

Esta dimensión se centra en la problemática habitacional, gestionando programas para la construcción de viviendas. Por otro lado, se proyecta la recuperación, mejoramiento y creación de espacios comunitarios.

- **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.

Visión Estratégica

Se visualiza a Pueblo El Carmen – Estación General Racedo como **una localidad agro productiva** enmarcada y potenciada por una **microrregión** y en búsqueda del **desarrollo sustentable**, con la conformación de un **gobierno abierto y fortalecido**.

Pueblo El Carmen – Estación Racedo se encuentra en un corredor productivo de la provincia de Entre Ríos que **contribuye con las actividades económicas locales a la actividad agroindustrial de la región**. Desde lo definido como agroindustrial, 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.

Se entiende que, en la **microrregión**, las decisiones políticas, las actividades agro productivas 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 que 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.¹

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 este marco se plantea en la localidad de Pueblo El Carmen – Estación Racedo las siguientes líneas de acción:

- Acceso a la infraestructura de cloaca y gas que aporte a la localidad mejores condiciones de habitabilidad.
- Mejoramiento de la movilidad urbana y desagües pluviales 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.
- Coordinación de esfuerzos en la microrregión para el desarrollo local y regional.

¹ <http://www.greenbarcelona.com>

- Mejoramiento de la infraestructura del sector rural.
- Tratamiento de los residuos sólidos urbanos y creación de un predio regional de disposición final.
- 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.

Las acciones planteadas apuntan a una planificación del territorio de gran impacto para el desarrollo local y la calidad de vida cotidiana de su población .

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.

Situación Actual



Situación Deseada



Mancha urbana

La mancha urbana actual es producto de un crecimiento sin planificación, la cual se ha extendido definiéndose en la misma vastos vacíos urbanos, además de no contar con acceso a la infraestructura básica como cloaca y gas.

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.

En la localidad el crecimiento de la localidad se ha producido sobre el margen norte de las vías del ferrocarril, la cual actúo de límite de expansión, por lo que se plantea mantener esa estrategia, consolidar la mancha urbana actual. El criterio que se persigue es establecer 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 infraestructura, así como también de espacios verdes y equipamientos comunitarios.

Situación Actual



Situación Deseada



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 Pueblo El Carmen – Estación Racado

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, guías 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.

Situación Actual



Situación Deseada



Cobertura de red de cloacas

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 la cobertura de este servicio en base a la extensión urbana dentro de los límites previstos.

Situación Actual



Situación Deseada



Cobertura de red de gas

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

Situación Actual



Situación Deseada



Áreas verdes

Pueblo El Carmen – Estación Racedo cuenta con grandes vacíos urbanos y pocos espacios verdes públicos, sin embargo, existen espacios potenciales a ser aprovechados el predio del ferrocarril y el boulevard.

Se plantea aprovechar los espacios propuestos y los 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. En este caso se destaca el predio del ferrocarril que será necesario en una primera instancia tener un permiso de uso para luego aprovechar como espacio público. En esta área 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 son fundamentales para la estructura urbana acompañando la búsqueda de un modelo compacto, con una mayor y mejor distribución de los espacios verdes públicos en el área urbanizada. Por otro lado, se plantea reforzar los ejes viales principales que ordenan la localidad con forestación, iluminación e infraestructura peatonal.

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.

Cobertura de red de alumbrado público

La localidad presenta un gran porcentaje en lo que se refiere a la cobertura del alumbrado público en la mancha urbana, sin embargo, el mismo en muchos sectores es deficiente.

En el modelo deseado se propone mejorar y extender el servicio haciéndolo más eficiente mediante la incorporación del sistema led, según se prevé el crecimiento de la mancha urbana. Además, se busca una sinergia entre el paisaje de los corredores verdes propuestos y la infraestructura, utilizando estos como soporte físico para la incorporación de energías alternativas.

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.

Una de las problemáticas que atañe a la localidad son las inundaciones a partir de lluvias intensas. 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 al territorio, realizando los estudios para el correcto desagüe pluvial y las obras correspondientes para esto.

Otra de las problemáticas presente son los residuos sólidos urbanos, en la localidad no hay tratamiento de estos y como disposición final existe el basural a cielo abierto. En este caso se plantea atender la problemática de manera

regional, a partir de la separación y el tratamiento de basura y abordar el relleno sanitario como disposición final de los residuos sólidos urbanos.

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 en el área residencial con usos de suelo industriales en la planta urbana. Se propone potenciar el área industrial fortaleciendo la economía local y regional sectorizando la misma con sus correspondientes barreras forestales, y establecer ordenanzas y reglamentación que regule el uso del suelo, es decir crear un Código Urbano y de Edificación.

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 mas 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.

Respecto a las mejoras del hábitat resulta prioritario la incorporación de las redes de infraestructura básicas como la red de cloaca y gas, además de ampliar el sistema de desagües pluviales, ya que estas infraestructuras aportan a mejorar la calidad de vida de los vecinos.

áreas polifuncionales integradas 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.

Viviendas construidas por el Estado

Para satisfacer las necesidades de vivienda se han desarrollado viviendas sociales construidas en grupos de lotes individuales a partir de un prototipo definido. En el caso de Pueblo El Carmen - Estación Racedo, las mismas se encuentran integradas al tejido urbano, sin embargo, requieren del mejoramiento del hábitat como la pavimentación de las calles y construcción de veredas además de la infraestructura faltante en la totalidad de la localidad como la red de cloacas y gas.

En base a las demandas habitacionales y la factibilidad de incremento de estas por el crecimiento demográfico que se espera, se plantea un modelo de ciudad que apueste a la densificación de la localidad dentro del área urbana definida, basada en indicadores de sostenibilidad urbana.

Se propone partir de reconocer el déficit habitacional 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.

Actualmente se prevee la construcción de viviendas de carácter social a través del IAPV (Instituto Autárctico Provincial de la Vivienda). Frente a esto se propone la conformación de

Red vial



FUENTE: Elaboración Propia

Estructura vial jerarquizada

En la localidad se puede evidenciar que la red vial se compone, en el área central por calles pavimentadas de asfalto, y el resto calles de ripio, presentando en ocasiones de lluvias intensas dificultad para transitar. Se propone realizar la consolidación de estas 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, la iluminación y el arbolado público.

Se diseña una estructura vial compuesta por una jerarquización de vías apostando a una mejor y más racional circulación. Se plantea arterias principales en sentido Norte-Sur, Este-Oeste y vías perimetrales. Estas últimas colaboran con la conformación de un anillo límite del área urbanizada y sirve no solo como circulación de borde sino también acceso a la zona periurbana y rural.

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.

En la localidad el área central se destaca por sobre el resto por las condiciones que presenta y los equipamientos públicos

establecidos. Sin embargo, el desafío radica en potenciar este sector destacando el paisaje urbano que representa, fortaleciendo su identidad, incluyendo la infraestructura necesaria como veredas, arbolado y alumbrado público, consolidando la trama vial como eje estructurante local.

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 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

Ciclo de vida de los Proyectos



Fuente: Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública

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.

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.

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

ODS vinculado:



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. Situación que se ha mitigado de cierta forma con el interés del privado interviniendo en la temática con propuestas superadoras.

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 2020

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. RED DE CLOACAS Y LAGUNA DE TRATAMIENTO DE EFLUENTES CLOACALES.

Descripción de la Situación:

Teniendo en cuenta los valores censados, más de la mitad de la totalidad de la Junta de Gobierno se encuentra sin acceso a la Red de Cloacas y en la actualidad esta situación se agravó producto al crecimiento poblacional sin obras proporcionales al mismo.

Si bien, ha existido un desarrollo urbano no planificado también la falta de recursos para la inversión acompaña la situación.

Solución propuesta:

Planificar el crecimiento de la localidad garantizando el acceso a los servicios. En este caso, un proyecto integral de la Red de Cloacas (red principal, estaciones de bombeo y redes domiciliarias) con su correspondiente tratamiento de efluentes.

Beneficiarios Directos: Todos los habitantes

Plazo estimado: año 2027

Este proyecto se enmarca dentro del programa de Preinversión de la Dirección Nacional de Preinversión Municipal y Redes de Agua Potable, Cloacas y Saneamiento del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

ODS vinculado:



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

Descripción de la Situación:

La ciudad se encuentra atravesada por la R.P.S/Nº o ex R.P.Nº131, eje del Corredor Productivo, que articula distintas localidades de la “Región del Paraná”. Esta situación hace que la localidad presente ventajas comparativas para la integración regional con la escala provincial y 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 hacia el Este y Oeste de la localidad como al Sur donde se vincularía con la R.N.Nº131 (Puiggari) y acortaría distancias al puerto de Rosario.

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:



2.3 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 al norte de la localidad. 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:



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

Estacion Racedo presenta serios problemas de anegamientos periódicos, sin un diseño integral de desagüe frente a precipitaciones importantes bloqueando los accesos a la ciudad y amenaza a las viviendas próxima a los canales de desagote. 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 perfilado de los canales que atraviesan la localidad y arroyo en el sector contiguo a la misma, 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.

Por otro lado, 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.

Beneficiarios indirectos: Todos los habitantes

Plazo estimado: año 2022

Este proyecto se enmarca dentro del Programa de Obras y Proyectos Hidráulicos del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

ODS vinculado:



3.2 PLAN DE GESTIÓN DE RESIDUOS SÓLIDOS URBANOS – PROYECTO DE PLANTA DE TRATAMIENTO DE RESIDUOS SÓLIDOS URBANOS Y CAMPAÑAS DE CONCIENTIZACIÓN RESPECTO A LA GENERACION Y TRATAMIENTO DE LOS RSU

Descripción de la Situación:

En la actualidad la disposición del basural a cielo abierto se encuentra 200 metros al norte de la planta urbana. Detrás de la estación ferroviaria. Estos residuos en su forma de acumulación generan conflictos por mal olor e incendios.

La junta en la actualidad no realiza la recolección diferenciada y requiere de mejores equipamientos para su tratamiento.

Solución propuesta:

En primera instancia instrumentar 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 R.P.s/Nº (Entre Paraná y Crespo) para desarrollar estrategias conjuntas para el tratamiento y comercialización de RSU.

Beneficiarios directos: Todos los habitantes.

Plazo estimado: año 2027

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

ODS vinculado:**3.3 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.

La junta de Gobierno en la actualidad no tiene recursos para el tratamiento de la basura y no existe un relleno sanitario a nivel regional.

Solución propuesta:

Como anteriormente se menciona a las políticas nacionales de regionalización, donde se plantea la articulación entre los municipios y juntas de gobierno localizados a lo largo de la R.N.Nº12 y R.P.S/Nº (Entre Paraná y Crespo) 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 2027

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 TALLERES DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y GOBIERNO ABIERTO

Descripción de la Situación:

La localidad 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.

Además, la estructura no consolidada requiere reorganizar la institución en la localidad.

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.

ODS vinculado:



4.2 CONFORMACIÓN DE UNA MICRORREGIÓN.

Descripción de la Situación:

Si bien existe articulación entre el sector público y el privado, se descuidan posibilidades 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.

Por otro lado, la gestión integral del territorio presenta grandes diferencias respecto a los alcances del Estado provincial y las posibilidades de cada aldea 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 Paraná 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 la capital provincial, vinculadas por la ruta nacional número 12 y ruta provincial s/Nº: entre Paraná y Crespo, 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 Paraná".

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 2022

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 PLAN DE VIVIENDAS SOCIALES

Descripción de la Situación:

La demanda habitacional es creciente y la junta de Gobierno, 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 2026

Este proyecto se enmarca dentro de los 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 de los accesos indiscriminados, sin regularizar, con falta de iluminación y señalización en la ruta, provocan siniestros viales con consecuencias severas en algunas situaciones.

La zona de infraestructura educativa y laboral se encuentra hacia el Oeste de la localidad cruzando la ruta provincial la cual tiene un estado de deterioro considerable y no cuenta con parámetros seguros para el movimiento peatonal y de tránsito pesado que existe.

Solución propuesta:

Ejecutar un plan de movilidad urbana sostenible con el mejoramiento en la accesibilidad y regulación acorde que promuevan mejorar la seguridad vial de la zona en cuestión.

Beneficiarios directos: Todos los habitantes

Plazo estimado: año 2022

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 PROYECTO DE PEATONALIZACIÓN Y BICISENDA.

DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN:

La situación de la localidad en el área central encuentra a los vecinos transitando por la calle con las consecuencias que esto trae aparejado.

La necesidad de construcción de redes peatonales y bicisendas ordena la movilidad urbana y garantizan una seguridad vial acorde.

Solución propuesta:

Ejecutar un proyecto de peatonalización y bicisenda con el fin de mejorar la conectividad del área.

Ordenando el tránsito peatonal y vehicular para una mayor seguridad y menores riesgos de siniestros viales.

Beneficiarios directos: Todos los habitantes

Plazo estimado: año 2022

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:



5.4 RED DE GAS DOMICILIARIO.

DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN:

En la actualidad solo se encuentra el gas productivo en la Aldea, con su correspondiente planta reductora, alimentando el emprendimiento Grupo Motta. Dicha red se distribuye paralelo a una de las calles de la localidad ubicado al Nor-Oeste de la misma. La empresa distribuidora de gas es Gasnea S.A.

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 provision 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.

Beneficiarios directos: Todos los habitantes

Plazo estimado: año 2027

Este proyecto se enmarca dentro del Programa de Desarrollo Gasífero de la Secretaría de Energía de Entre Ríos y Mejor Hogar Gas del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

ODS vinculado:



5.5 COMPLETAMIENTO DE RED VIAL PAVIMENTADA CON SISTEMAS DE DESAGÜES PLUVIALES.

Descripción de la Situación:

Actualmente, la red vial de la ciudad posee alguna de sus calles pavimentadas en la zona Noroeste y central, 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 2023

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:



5.6 PROYECTO DE ADECUACIÓN DE LA TRAZA DEL TRÁNSITO PESADO

Descripción de la Situación:

La convivencia en una misma vía donde se encuentran jardines de infante y escuelas con una de las empresas de mayor envergadura a nivel nacional, con el caudal de vehículos pesados diarios que circulan en dicha trocha, nos presume la inexistencia de ordenamiento territorial. Esta coexistencia de usos de producción industrial con la residencial en la planta urbana plantea serios inconvenientes respecto a la inseguridad en la circulación vehicular y peatonal.

Solución propuesta:

Con el objetivo de mejorar la conectividad y brindar seguridad vial a los usuarios se plantea un proyecto de adecuación de la traza del tránsito pesado.

Beneficiarios directos: Todos los habitantes

Plazo estimado: año 2021

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:



5.7 ALUMBRADO PÚBLICO EFICIENTE**Descripción de la Situación:**

La falta de recursos para optimizar el alumbrado de la localidad, trae como consecuencia sectores de la aldea con deficiencia en el sistema y mala calidad.

Solución propuesta:

En la actualidad existen alternativas de energías renovables y lámparas con mejores rendimientos. Por lo que se plantea la eficiencia en el servicio y calidad en el mismo.

Beneficiarios directos: Todos los habitantes

Plazo estimado: año 2025

Este proyecto se enmarca dentro del Plan de Alumbrado Eficiente (PLAE) del Ministerio de Energía y Minería. Mi ciudad LED e Iluminación Vial Segura de la Secretaría de Energía de Entre Ríos..

ODS vinculado:

**5.8 PROYECTO DE RACUALIFICACIÓN ESPACIAL DEL PREDIO FERROVIARIO****Descripción de la Situación:**

La estación ferroviaria se encuentra sin mantenimiento y a medida que transcurre el tiempo el deterioro se hace irreparable en la infraestructura.

Solución propuesta:

Con el objetivo de valorizar los espacios representativos históricos se plantea la puesta en valor del predio ferroviario.

Beneficiarios directos: Todos los habitantes

Plazo estimado: año 2021

Este proyecto se enmarca dentro del Programa de desarrollo productivo de áreas vacantes y de ordenamiento integral y ambiental del Espacio Público/ Puesta en valor de cascos urbanos del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

ODS vinculado:

**5.9 PLAN DE ORDENAMIENTO URBANO****Descripción de la Situación:**

La falta de planificación territorial trajo un crecimiento no planificado del área urbana. Si bien, el mismo no fue desmesurado, producto del límite con la ruta provincial y las vías ferroviarias, existe una carencia de límites definidos en el área periurbana.

Solución propuesta:

Con el objetivo de mejorar el ordenamiento físico de la aldea y la calidad de vida de los vecinos se proyecta un plan de ordenamiento urbano que definan los usos del suelo.

Beneficiarios directos: Todos los habitantes

Plazo estimado: año 2024

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:



Portafolio de proyectos según Lineamientos Estratégicos

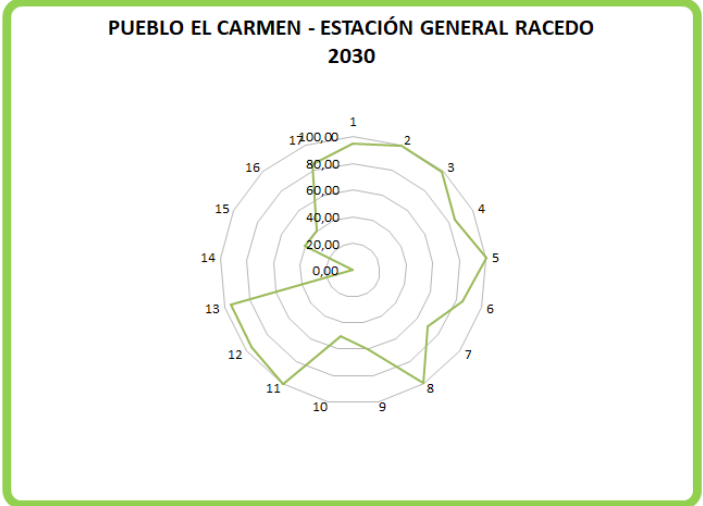
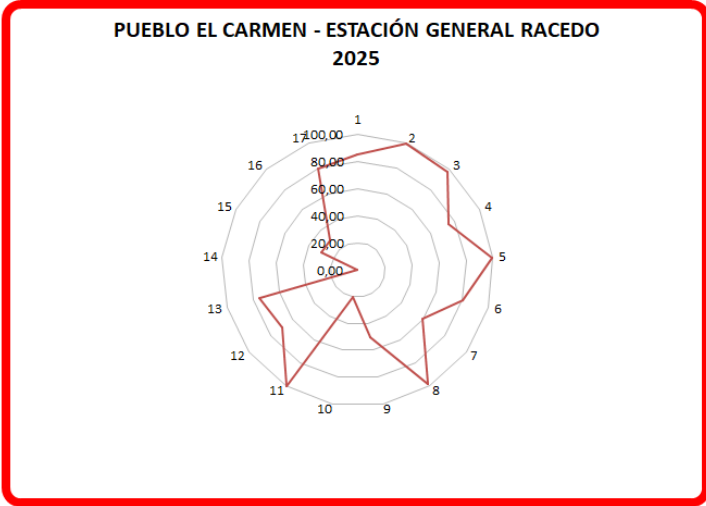
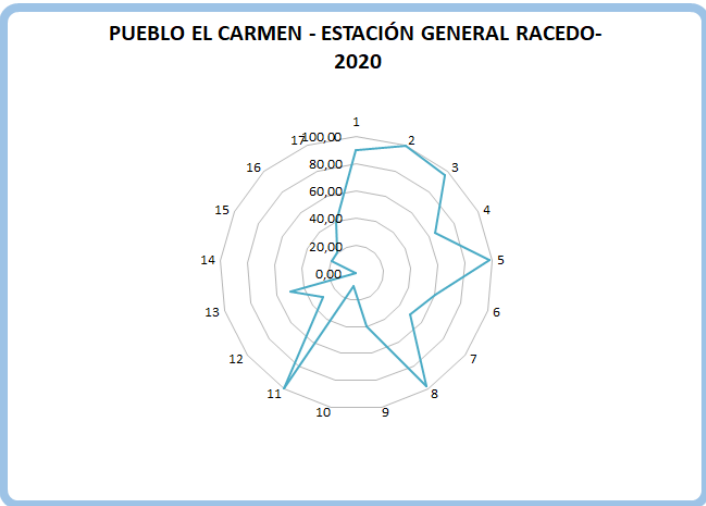
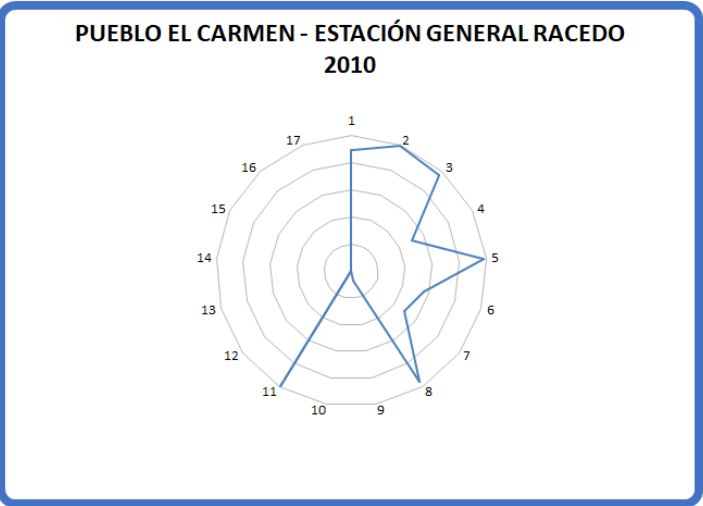
DIMENSIÓN	PROYECTOS	LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS				
		Desarrollo urbano sostenible para la inclusión social y la erradicación de la pobreza	Prosperidad urbana sostenible e inclusiva y oportunidades para todos	Desarrollo urbano resiliente y sostenible ambientalmente	Fortalecimiento de la estructura de gobernanza urbana	Planificación y gestión del desarrollo espacial urbano
Física	Proyecto de adecuación de la traza del tránsito pesado					
	Proyecto de completamiento de la red vial pavimentada con sistema de desagües pluviales					
	Red de cloacas y laguna de tratamiento de efluentes cloacales					
	Proyecto de red de gas domiciliario					
	Plan de movilidad urbana sostenible					
	Proyecto de peatonalización y bici senda					
	Alumbrado público eficiente					
Económica	Proyecto de infraestructura vial rural para el desarrollo productivo					
	Parque Industrial Sustentable					
Ambiental	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					
	Plan de ordenamiento urbano					
	Estudio de cuenca hidrográfica y obras de mitigación					
Social	Becas estudiantiles					
	Plan de viviendas sociales					
	Proyecto de recualificación espacial del predio ferroviario					
Institucional	Conformación de una microrregión					
	Talleres de 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	1.6.	Educación de calidad y desde edades tempranas	1.6.1.	Programa de Beca del Instituto Autárquico Becario Provincial (INAUBEPRO)	1.6.1.1.	Becas estudiantiles												
2.	Prosperidad urbana sostenible e inclusiva y oportunidades para todos	2.3.	Desarrollo sustentable	2.3.1.	Pre inversión de la Dirección Nacional de Pre inversión Municipal y Redes de Agua Potable, Cloacas y Saneamiento del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda	2.3.1.1.	Red de cloacas y laguna de tratamiento de efluentes cloacales												
		2.4.	Impulso a las economías regionales	2.4.1	Programa de Servicios agrícolas provinciales (PROSAP-BID) del Ministerio de Producción y Trabajo	2.4.1.1.	Proyecto de infraestructura vial rural para el desarrollo productivo												
								2.4.2	Programa Nacional para el desarrollo de Parques Industriales del Ministerio de Producción y Trabajo	2.4.2.1	Parque Industrial Sustentable								
3.	Desarrollo urbano resiliente y sostenible ambientalmente	3.4.	Aumento de la permeabilidad, disminución del riesgo hídrico y mejora de las condiciones climáticas urbanas	3.4.1.	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												
								3.5.	Protección y preservación del patrimonio natural	3.5.1.	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	4.6.	Gobernabilidad y planeamiento participativo	4.6.1.	Programas de la Subsecretaría de Innovación Pública y Gobierno Abierto de la Nación del Ministerio de Modernización	4.6.1.1.	Talleres de Participación Ciudadana y Gobierno Abierto.								
4.7.	Fortalecer la planificación a escala nacional, provincial y local como componente estratégico para las decisiones públicas	4.7.1.	Programa de Fortalecimiento Institucional del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda									4.7.1.1.	Conformación de una microrregión						
				5.	Planificación y gestión del desarrollo espacial urbano	5.1.	Construcción de nuevas viviendas con criterios planificados	5.1.1.	Programa de vivienda de la Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda del	5.1.1.1.	Plan de viviendas sociales								
5.2.	Movilidad sostenible	5.2.1.	Movilidad Sustentable del Ministerio de Transporte y Red Argentina de Municipio Contra el Cambio Climático									5.2.1.1.	Plan de movilidad urbana sostenible						
						5.2.1.2.	Proyecto de peatonalización y bici senda												
5.3.1	Desarrollo Gasífero de la Secretaría de Energía de Entre Ríos y Mejor Hogar Gas del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.	5.3.1.1.	Red de gas domiciliario																
						5.3.2.	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.	5.3.2.1.	Completamiento de la red vial pavimentada con sistema de desagües pluviales										
5.3.2.2.	Proyecto de adecuación de la traza del tránsito pesado																		
		5.3.3.	Plan de Alumbrado Eficiente (PLAE) del Ministerio de Energía y Minería. Mi ciudad LED e Iluminación Vial Segura de la Secretaría de Energía de Entre Ríos.			5.3.3.1.	Alumbrado Público Eficiente												
5.3.6.	Programa de desarrollo productivo de áreas vacantes y de ordenamiento integral y ambiental del Espacio Público/ Puesta en valor de							5.3.6.1.	Proyecto de recualificación espacial del predio ferroviario										
		5.4.	Planificar y asistir en el ordenamiento de los usos del suelo con criterios de sustentabilidad			5.4.1.	Programa de la Subsecretaria de Planificación Territorial de la Inversión Pública del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda			5.4.1.1.	Plan de ordenamiento urbano								

Progresión prospectiva de indicadores a 2030

	Provincia	Departamento / Partido	Municipio	COD_MUNICIPAL	1 1. Poner fin a la pobreza en todas sus formas en todo el mundo	2 2. Poner fin al hambre, lograr la seguridad alimentaria y la mejora de la nutrición y promover la agricultura sostenible	3 3. Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades	4 4. Garantizar una educación inclusiva, equitativa y de calidad y promover oportunidades de aprendizaje durante toda la vida para todos	5 5. Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y niñas	6 6. Garantizar la disponibilidad de agua y su gestión sostenible y el saneamiento para todos	7 7. Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos	8 8. Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos	9 9. Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación	10 10. Reducir la desigualdad en y entre los países	11 11. Conseguir que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles	12 12. Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles	13 13. Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos	14 14. Conservar y utilizar en forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible	15 15. Proteger, restaurar 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	16 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	17 17. Fortalecer los medios de ejecución y revitalizar la alianza mundial para el desarrollo sostenible	% Población Urbana	Población 2010	Población 2025	Población 2010-2025	Variación 2010-2025 (%)	Prioridad	Rank_prior
2010	Entre Ríos	Paraná	PUEBLO EL CARMEN - ESTACIÓN GENERAL RACEDO	300219115	89,40	99,00	96,00	50,0	98,00	56,0	49,00	96,00	7,00	0	100	0	0	-	0	0	0	100,0						
2020	Entre Ríos	Paraná	PUEBLO EL CARMEN - ESTACIÓN GENERAL RACEDO	300219115	90,00	99,60	97	65,00	98,50	60	50,0	98,00	40	10,0	100,00	30	50,00	0,0	20,00	20	40,00	100,0						
2025	Entre Ríos	Paraná	PUEBLO EL CARMEN - ESTACIÓN GENERAL RACEDO	300219115	85,00	99,70	98,00	75,00	99,00	80,00	60,00	98,50	50,00	20,00	100,00	70,00	75,00	0,00	30,00	30,00	80,00	100,0						
2030	Entre Ríos	Paraná	PUEBLO EL CARMEN - ESTACIÓN GENERAL RACEDO	300219115	95,00	99,75	99	85,00	100,00	85	70,0	99,00	60	50,0	100,00	95	95,00	0,0	40,00	40	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	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 (2007); 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 bsural	
	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 y las viviendas expuestas.	Viviendas irregulares: 13 habilitas 604,55% porcentaje de viviendas irregulares habilitadas sobre total país: 62 % (2001) Viviendas irregulares: 480486, porcentaje de viviendas irregulares sobre total país: 4,35% 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 destrucción de cada evento registrado	Destrucción: 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 QUAMT III, IV y V (Censo 2001) e INMAAT 3 y 4 (Censo 2010), en relación al total de hogares en viviendas particulares habilitadas. A partir de la obtención de este resultado, se definen 4 categorías de exposición <i>Sistema de las viviendas</i>	http://www.inpres.gov.ar http://www.int.gov.ar/orosc
	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: 89,4% 2001; 90,9% 2010 INDEC	
		Jerarquía urbana	Niveles de centralidad de 1 a 7 categorizados según combinación de datos cuantitativos y cualitativos		http://avisos.planificacion.gob.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://avisos.planificacion.gob.ar/indicador/aspx?id=77
		Consumo de suelo por habitante	Unidad de medida: metros cuadrados urbanizados por habitante (m2 / hab)	promedio del consumo de suelo por habitante (21 casos) 1991: 167 m2 /hab; 2001: 194 m2/94; 2010: 241 m2/hab	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
Planificación y gestión del desarrollo espacial urbano - rural	Consolidación urbana	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.
		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	Oferta anual de suelo como porcentaje del área urbana		http://avisos.planificacion.gob.ar/indicador/aspx?id=53
		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://avisos.planificacion.gob.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; EBU: 67; Francia: 192 (Barro Mundial	Comisep Vial Federal y de Dirección Nacional de Vialidad.
	Redes de conectividad	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 2012 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/cuadros/menusuperior/enfuentes_cis_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: <100 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 424 líneas telefónicas fijas cada 100 habitantes. A su vez, en 2012, la cantidad de líneas telefónicas fijas era 398/100ha. (Fuente: internacional Telecomunication Union Key Global Telecom Indicators, 2014)	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
	Movilidad urbana	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.
		Accesibilidad al transporte público	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.
		Cobertura de transporte público urbano	Porcentaje de superficie cubierta	La fórmula del indicadores: área senda por transporte urbano / área total	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
El desarrollo urbano sostenible para la inclusión social y la erradicación de la pobreza	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	Variación (Intersecc 1991 - 2001: 11,2 (población) 12,8 (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 B Personas de 13 a 17 que asisten a un establecimiento educativo. Tasa de escolarización= (B/A)* 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		INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
		Analfabetismo	Total personas que no leen ni escriben / población total *100	tasa de analfabetismo Argentina: 7,31% 2010	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
		Deficit habitacional cualitativo	Porcentaje de hogares.	Resumen de la fórmula: (a + b + c + d) / e Surge de la observación de cinco series de datos: a) Hogares en departamentos y casas tipo A sin red de agua ni red de cloacas; b) Hogares en departamentos y casas tipo A con funcionamiento crítico; c) Hogares en casas tipo B; (recuperables); d) Hogares en departamentos y casas tipo A sin agua de red ni red de cloacas; y a la vez, con funcionamiento crítico; e) Número total de hogares del ámbito geográfico analizado. Total país: 265; 2001 172,7 % hogares 2010 INDEC	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
	Condiciones habitacionales	Deficit habitacional cuantitativo compuesto	Hogares	Se calcula en dos pasos: 1º: Deficit Habitacional Simple= Total de hogares - Total de Viviendas Particulares Habilitadas 2º: Deficit habitacional cuantitativo compuesto= Deficit Habitacional Simple + Viviendas irregulares y las habilitadas	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		INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
Prosperidad urbana sostenible e inclusiva y oportunidades para	Diferenciación regional	Diversificación productiva	Categorías basadas en la combinación de datos cuantitativos: - Industrial - Industrial/primaria - Primaria/Industrial - Primaria	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.
		Ingresos familiares mensuales (promedio)	Pesos mensuales promedio por familia.	Sector Primario: Industria manufacturera, Construcción y Suministros; Comercio, Hoteles y Restaurantes; Servicios empresariales; Salud y educación; Servicios sociales y Administración pública.	http://avisos.planificacion.gob.ar/indicador/aspx?id=55
		Ocupados según rama de actividad	Porcentaje de ocupados según rama de actividad agrupada	En Argentina en el año 2012, la recaudación del impuesto inmobiliario representó el 0,55% del PBI. En los países de América Latina ronda el 0,58%.	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
	Trabajo e ingresos	Coefficiente 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	El promedio de autonomía provincial es de 38%.	http://www2.meccon.gub.ar/nro/cuadros/indicf/indec.php
Fortalecimiento de la estructura de la gobernanza urbana	Situación económico financiera	Fortaleza fiscal	Razón entre deuda e ingresos corrientes (ratio)		http://www2.meccon.gub.ar/nro/cuadros/indicf/indec.php
		Autonomía tributaria	Porcentaje del total de los recursos		http://www2.meccon.gub.ar/nro/cuadros/indicf/indec.php
		Presencia de principios de acceso al suelo urbano y rural en las Constituciones Provinciales	Presencia o ausencia del artículo		Constituciones provinciales y Leyes Orgánicas Municipales
Autonomía municipal	Legislación provincial	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