



# PLAN ESTRATÉGICO TERRITORIAL

# ESTACIÓN JUAREZ CELMAN

Provincia de Córdoba

DICIEMBRE 2017



# Plan Estratégico para el DESARROLLO TERRITORIAL de ESTACIÓN JUÁREZ CELMAN



Esta publicación es resultado de los trabajos realizados para el Plan de Fortalecimiento Institucional para Municipios SSPTIP en el marco del Programa de Fortalecimiento Institucional de la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública.

## AUTORIDADES NACIONALES

Presidente de la República Argentina

**Ing. Mauricio MACRI**

Vicepresidente de la República Argentina

**Lic. Gabriela MICHETTI**

Jefe de Gabinete de Ministros

**Lic. Marcos PEÑA**

Ministro del Interior, Obras Públicas y Vivienda

**Lic. Rogelio FRIGERIO**

Subsecretario de Planificación Territorial de la Inversión Pública

**Lic. Fernando ÁLVAREZ DE CELIS**

Director Nacional de Planificación Estratégica Territorial

**Lic. Julián ÁLVAREZ INSÚA**

Director Nacional de Planificación de la Integración Territorial Internacional

**Arq. Atilio ALIMENA**

## AUTORIDADES PROVINCIALES

Gobernador de la Pcia. de CORDOBA

**Juan SCHIARETTI**

Vicegobernador de la Pcia. de CORDOBA

**Dr. Martín LLARYORA**

## AUTORIDADES MUNICIPALES

Intendente del Municipio Estación Juárez Celman

**Myrian PRUNOTTO**

## EQUIPO TÉCNICO

### Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública

Coordinador del Área de Apoyo a la Planificación

Arq. Daniel JIMENEZ ALCORTA

Equipo Técnico

Lic. Mariana CAMPI

Lic. Ma. Laura MOSCIARO

Ing. Rafael RODRIGUEZ CASTRO

Celina LOHEZIC

Lucas LENZI

Consultor

Arq. Juan Manuel GONZALEZ

## Índice

<b>MARCO INSTITUCIONAL</b>	<b>13</b>
<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>15</b>
OBJETIVOS	15
ALCANCES	16
CONTENIDOS	16
<b>METODOLOGÍA</b>	<b>17</b>
FASE DE DIAGNÓSTICO	17
FASE PROPOSITIVA	18
FASE DE IMPLEMENTACIÓN	19
FASE DE MONITOREO	19
	<b>20</b>
<b>MARCO CONCEPTUAL</b>	<b>20</b>
ORDENAMIENTO TERRITORIAL	20
El Plan	20
Para qué sirve	20
Características del Plan	21
Componentes de un Plan	21
Cómo se relaciona con otros planes	21
De qué depende el éxito del Plan	21
Quiénes participan de un Plan	21
LA AGENDA 2030 PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE	22
OBJETIVO 11	23
 <b>CAPÍTULO I</b>	 <b>28</b>
 <b>ANTECEDENTES</b>	 <b>28</b>
<b>TERRITORIO</b>	<b>28</b>
ESCALA NACIONAL	28
PLANES EXISTENTES	29
PLAN ESTRATÉGICO TERRITORIAL ARGENTINA 2016	29
ESCALA PROVINCIAL	30
PLAN ESTRATÉGICO PROVINCIAL	33
	44
CUADRO COMPARATIVO MULTIESCALA	46
 <b>CAPÍTULO II</b>	 <b>48</b>
 <b>DIMENSIONES DE ANÁLISIS</b>	 <b>48</b>
<b>DIMENSIÓN FÍSICA</b>	<b>48</b>

Sistema Urbano Provincial de Córdoba	49
Redes de Telecomunicación, Telefonía y Comunicación Digital	51
<b>DIMENSIÓN SOCIAL</b>	67
CARACTERÍSTICAS SOCIODEMOGRÁFICAS	67
SANEAMIENTO BÁSICO	68
EDUCACIÓN	80
SALUD Y SEGURIDAD	81
DIMENSIÓN ECONÓMICA	83
TASA DE DESOCUPACIÓN	84
INGRESOS FAMILIARES MENSUALES	84
DIMENSIÓN AMBIENTAL	85
RIESGO, AMENAZA, VULNERABILIDAD Y RESILIENCIA	87
Ámbito Local	89
DIMENSIÓN INSTITUCIONAL	89
PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y GOBIERNO ABIERTO	90
IDENTIDAD CULTURAL	90
<b>RESUMEN DE INDICADORES</b>	<b>93</b>
<b>MAPA DE SITUACIÓN ACTUAL</b>	<b>94</b>

### **CAPÍTULO III** **96**

<b>PROBLEMAS Y OBJETIVOS</b>	<b>96</b>
DIMENSIÓN FÍSICA	96
DIMENSIÓN ECONÓMICA	99
ÁRBOL DE PROBLEMAS	102
	102
	103
DIMENSIÓN INSTITUCIONAL	103

### **CAPÍTULO IV** **108**

<b>LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS</b>	<b>108</b>
DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE PARA LA INCLUSIÓN SOCIAL Y LA ERRADICACIÓN DE LA POBREZA	109
PROSPERIDAD URBANA SOSTENIBLE E INCLUSIVA Y OPORTUNIDADES PARA TODOS	109
DESARROLLO URBANO RESILIENTE Y SOSTENIBLE AMBIENTALMENTE	109
FORTALECIMIENTO DE LA ESTRUCTURA DE GOBERNANZA URBANA	109
PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL DESARROLLO ESPACIAL URBANO	109

### **CAPÍTULO V** **111**

<b>MODELO TERRITORIAL DESEADO</b>	<b>111</b>
MODELO DESEADO	111
DEFINICIÓN DE ESCENARIOS	114

COMPARATIVO DE VARIABLES	115
Establecimientos educativos	120
Espacios verdes y Riesgo ambiental	120
MODELO DESEADO. SISTEMAS	125

## **CAPÍTULO VI** **128**

<b>PROGRAMAS Y PROYECTOS</b>	<b>128</b>
PONDERACIÓN MULTICRITERIO DE PROYECTOS	129
DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE PARA LA INCLUSIÓN SOCIAL Y LA ERRADICACIÓN DE LA POBREZA	131
PROSPERIDAD URBANA SOSTENIBLE E INCLUSIVA Y OPORTUNIDADES PARA TODOS	134
DESARROLLO URBANO RESILIENTES Y SOSTENIBLE AMBIENTALMENTE	137
FORTALECIMIENTO DE LA ESTRUCTURA DE GOBERNANZA URBANA	140
PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL DESARROLLO ESPACIAL URBANO	144
PROYECTO DE MEJORA DE TERMINAL DE ÓMNIBUS EXISTENTE	146
<b>PORTAFOLIO DE PROYECTOS SEGÚN LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS</b>	<b>150</b>

## **CAPÍTULO VII** **152**

<b>MONITOREO</b>	<b>152</b>
------------------	------------





## Marco Institucional

La Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública 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 en coherencia 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, re-asociarlos 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 Subsecretaría 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. Parte de esto ha generado una pérdida en la capacitación de los equipos técnicos.

Es por ello por lo 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 desarrollarse dentro del territorio que comprende el Municipio de **“Estación Juárez Celman”** de forma positiva y buscando potenciar las características intrínsecas del mismo en la búsqueda de 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.

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.

Contar con un marco de planificación territorial es 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.

## Objetivos

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

Contar con un marco de planificación territorial es esencial para lograr este objetivo, 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.

La planificación territorial se presenta, entonces, 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 Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública dependiente del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

La información presentada 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 desarrollo de estudios sectoriales específicos que se realizarán para la formulación de los proyectos de desarrollo. 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 donde 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.

## 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 más 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

Fuente: Guía de Planificación Territorial SSPTIP

## Metodología

La metodología propuesta se divide en tres grandes fases:

- **Fase de DIAGNÓSTICO**, incluye antecedentes, las actividades preparatorias, el pre diagnóstico, 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.

La relación entre estos procesos da lugar a la conceptualización de los *ejes problemáticos*, que estructuran y dan forma al territorio, y que son sintetizados en el modelo actual del territorio.

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, de por qué suceden las cosas, expresadas en diversas dimensiones (la realidad y los procesos que la explican).

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.

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 actores del territorio dado.

**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 a este 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 esa 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 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.

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 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.

*“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 dos momentos interrelacionados: una instancia diagnóstica y una propositiva. Existe un tercer momento consistente 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.

## La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible

La Argentina asumía en el marco de la Reunión de Hábitat III, según 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.

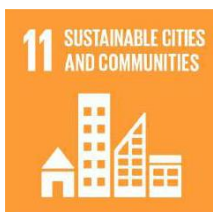
ONU-Hábitat ha desarrollado una posición única de apoyo al desarrollo sostenible y a la planificación y construcción de un mejor futuro urbano para las nuevas generaciones. El proceso clave apoya el desarrollo económico y social, además de la reducción de la pobreza y la desigualdad.

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

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

## Objetivo 11

Conseguir que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos



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

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

### Metas

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

### Territorio

#### Escala Nacional

#### Sistema Jurídico-Administrativo

El Estado argentino es un Estado federal descentralizado, integrado por un Estado nacional y veintitrés estados provinciales autónomos que constituyen la federación, que jurídicamente son preexistentes y que se reservan todos los poderes no delegados.

Los municipios son autónomos y la federación tiene como capital federal a la Ciudad de Buenos Aires, que posee un régimen especial de autonomía establecido en la Constitución.

### Población

La población de la República Argentina (de acuerdo a las estimaciones del INDEC) al 1 de julio de 2015 asciende a 43.131.966 habitantes.

Conforme a datos definitivos, la población de la República Argentina de acuerdo con el censo del 27 de octubre de 2010 que realizó el INDEC asciende a 40 117 096 habitantes con una densidad media de 14,4 hab/km.

Como el relevamiento de 2001 había arrojado un total de 36 260 130 habitantes, el incremento de población 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 que fue del 11,2 %.

### Desarrollo Humano

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. En su historia cuenta con tres premios Nobel en Ciencia.

## Planes existentes

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

## Plan Estratégico Territorial Argentina 2016

### Objetivo del plan

Cumplir los lineamientos planteados en la política de estado donde cada 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 socioproductivo 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.

## **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.

## **Escala Provincial**

### **Provincia de Córdoba**

#### **Sistema Jurídico-Administrativo**

La provincia de Córdoba es, al igual que las demás provincias argentinas, autónoma respecto del gobierno nacional en la mayoría de los temas, exceptuando aquellos de naturaleza federal. 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 en la actualidad es la correspondiente al año 2001. En ella se establece la existencia de tres poderes: ejecutivo, legislativo y judicial. Las Ciudades de Córdoba es la Ciudad Capital, y la Ciudad de Río Cuarto fue designada como la Capital alterna, por Ley N° 8780/2013.

Córdoba es una de las 23 provincias que componen la república Argentina. Situada en la Región Centro (Argentina), limita al norte con la provincia de Catamarca y Santiago del Estero, al este con Santa Fe, al sureste con Buenos Aires, al sur con La Pampa, y al oeste con San Luis y La Rioja. Con 165.321 km<sup>2</sup> de extensión, es la quinta provincia más extensa del país, ocupando el 5,94% de su superficie total.

Su capital es la ciudad homónima en la cual se registra que el 40 % de la población está aglomerada dentro de la misma, con 1.329.604 de habitantes, convirtiéndola en la segunda aglomeración urbana del país después del Gran Buenos Aires.

Las unidades administrativas mínimas son los municipios y las comunas. De acuerdo con la Constitución provincial, todo asentamiento de población estable de más de dos mil habitantes constituye un municipio, los cuales tienen diversas funciones, atribuciones y finalidades. Los asentamientos poblacionales de menos de dos mil habitantes, en cambio, entran en la categoría de comunas.

## Relieve y Ecosistemas

En la superficie de la provincia de Córdoba pueden distinguirse dos áreas diferenciadas: el de las sierras al noroeste y el de la llanura en el resto.

El sector serrano forma parte del sistema de las sierras pampeanas, y sus cumbres alcanzan una altura máxima de 2.790 metros en el cerro Champaquí. La llanura ubicada al este, o llanura oriental se formó por acumulación de sedimentos que le dan una gran fertilidad; al oeste de las sierras se encuentran los llanos occidentales y una depresión ocupada por las salinas Grandes. Dentro de la llanura oriental la pampa húmeda o pradera es una de las regiones de mayor riqueza de la provincia. Más al norte existe un suave hundimiento en el terreno, la depresión de Mar Chiquita, que tiene un paisaje totalmente distinto del de la pradera. La parte más profunda de la depresión está ocupada por una laguna de 185.300 hectáreas.

En la llanura occidental se ubican la pampa seca y las salinas Grandes y salinas de Ambargasta. La pampa seca se caracteriza por ser una llanura con pocas elevaciones y por su aridez. Las salinas, en el extremo noroeste, son superficies cubiertas de sal y casi desprovistas de vida vegetal.

## Hidrografía

No existiendo en las sierras de Córdoba depósitos de nieves permanentes, los cursos de agua que en ella se forman tienen un régimen determinado fundamentalmente por el de las lluvias, lo que implica que su volumen sea irregular, acrecido y torrencioso cuando éstas abundan, y modestos casi hasta desaparecer, en los períodos más o menos prolongados. Agregándose a ello en los ríos de la llanura oriental, su gradual decrecimiento por evaporación, o por absorción en los terrenos arenosos del cauce, sin contar la merma que el hombre provoca con las obras de irrigación.

La disposición de las sierras en cordones paralelos, con sus valles y quebradas longitudinales y transversales; el carácter abrupto de la pendiente occidental articulada ésta con ligera inclinación de la llanura hacia el este, determinan el curso y dirección de los arroyos y ríos del sistema hidrográfico de Córdoba e influyen decisivamente sobre su caudal.

La provincia de Córdoba está atravesada por un sistema fluvial en el cual se destacan los ríos Primero y Segundo, que desembocan en la laguna de mar Chiquita; y los dos Tercero y cuarto que se integran a la cuenca del Plata. Otro río que atraviesa Córdoba, el Quinto, procedente de las sierras de San Luis recorre los médanos cordobeses y se pierde en una zona de bañados denominada La Amarga. Estos ríos tienen un régimen pluvial

estival, o sea que sus crecientes se producen durante el verano. Para mantener el mismo caudal de agua aun durante los meses más secos, el hombre ha construido diques y embalses. El río segundo, por ejemplo, se utiliza para obtener energía hidroeléctrica en el dique Los molinos, y para riego y abastecimiento de agua a las poblaciones. Otros diques importantes son los de san Roque, Río Tercero y La Viña. En las sierras existen manantiales de agua mineral que son muy conocidos por las propiedades curativas que se atribuyen a sus aguas. En la llanura occidental el río más importante es el Quinto. En la oriental, los arroyos y los ríos no suelen ser caudalosos. El mayor volumen se encuentra en las lagunas, las cañadas (canales entre dos montes) y los pantanos.

## Parques Naturales

Córdoba posee Parques naturales con uso turístico como son: Parque Nacional Quebrada del Condorito, Reserva Natural y Cultural Cerro Colorado, Parque Natural y Reserva Natural Chancaní, Reserva Hídrica Natural La Quebrada, Reserva Natural Bañados del Río Dulce y Laguna Mar Chiquita, Reserva Natural de Fauna La Felipa y la Reserva Provincial de Uso Múltiple Salinas Grandes

## Clima

Las condiciones climáticas son diferentes según la región, aunque predomina el clima templado. La Provincia de Córdoba, presenta generalmente veranos cálidos e inviernos frescos a templados según la región. La temperatura media anual está comprendida entre 16° y 17°C. La porción oriental de la provincia tiene un clima templado pampeano al sur y subtropical con estación seca al norte. En el extremo oeste y noroeste el clima es semiárido. La zona central y los valles serranos presentan un clima templado de transición.

Debido a la combinación de diferentes elementos naturales es posible encontrar en la Provincia de Córdoba climas regionales característicos y microclimas particulares locales.

Las lluvias son estacionales de verano con unos 800 mm. Anuales. No obstante, las temperaturas al igual que las precipitaciones disminuyen de norte a sur y de este a oeste, salvo en las faldas orientales de las sierras, que por influencia de los vientos del este, debido a la significativa humedad que transportan, las precipitaciones son abundantes siendo el régimen de hasta 1500 mm por año. La temperatura máxima promedio es de 30°C y la mínima de 10°C, existiendo una buena diferenciación de las cuatro estaciones.

En las zonas más altas de la Provincia, como las Sierras Grandes, ocurren nevadas todos los años. Incluso se han registrado nevadas muy tardías como en el mes de noviembre de 2006, casi entrando en el verano austral. Las precipitaciones en forma de nieve también suelen ocurrir casi todos los años, ya a mediados del otoño austral, en las zonas más elevadas de la geografía cordobesa, como las Sierras Chicas y los distintos valles.

Las tormentas eléctricas son comunes en toda la provincia, con mayor presencia en los meses de primavera y verano y especialmente en la zona de altas cumbres de las Sierras de Córdoba. La zona pampeana presenta mayor frecuencia de días con tormentas algunas de las cuales pueden ser severas. El granizo es también un fenómeno bastante común en la provincia.

## Población

Según los datos del Censo Nacional de Viviendas, Hogares y Población 2010, realizado por el Instituto Nacional de Estadística de Censos, la población de la Provincia de Córdoba totalizó 3.308.876 habitantes, mostrando un crecimiento por debajo del nacional, creciendo 7,89% con respecto a 2001 y representando el 8,25% de los habitantes del país. El índice de masculinidad fue de 94,7, mientras que la tasa de alfabetización llegó al 98,53%. Otro dato relevante es que solo 50.488 habitantes han nacido en el extranjero (el 1,52% de la población total), porcentaje por debajo de la media nacional, debido seguramente a su característica de provincia mediterránea.

## Economía

La economía de la provincia de Córdoba se ve beneficiada por numerosos factores. Sus características climáticas, topográficas, edáficas y fitogeográficas favorecen varias actividades productivas como la agricultura, ganadería, explotación forestal y minería.

Dichas actividades se complementan con un importante desarrollo industrial, principalmente orientado a lo metalmeccánico y agroindustrial, comercio y turismo. Asimismo, la ubicación geográfica de la provincia, en el centro del país, le otorga distancias ligeramente equidistantes con Buenos Aires y los principales centros urbanos de los países vecinos.

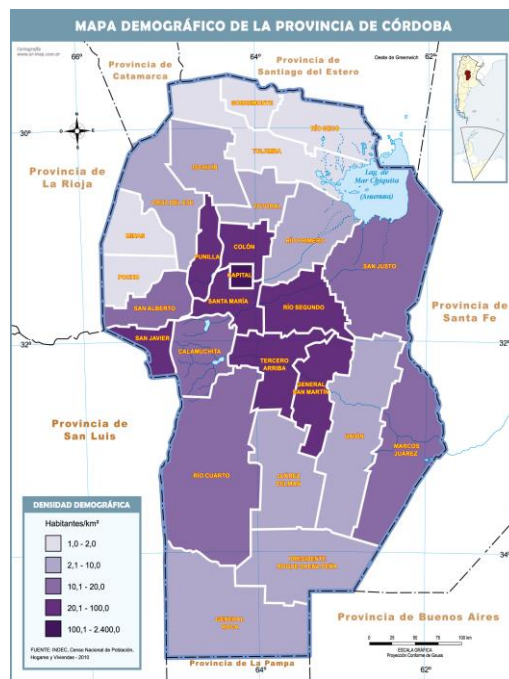
El Producto Geográfico Bruto equivale al 8 % del nacional, y se compone de la siguiente manera:

- Sector terciario: 64 %
- Sector secundario: 26,8 %
- Sector primario: 9,5 %

## Plan Estratégico Provincial

El Consejo para la Planificación Estratégica de la Provincia de

**Córdoba (COPEC)** es un organismo descentralizado de la Administración Pública Provincial, creado por la Ley Provincial 9475/08 y su modificatoria, Ley 9665/09, y tiene como misión brindar insumos estratégicos para la planificación, formulación, implementación y evaluación de políticas públicas de mediano y largo plazo, que posibiliten pensar y vivir en una sociedad mejor en materia social, económica y política, contribuyendo al desarrollo individual y colectivo de la población. En el marco de su misión, un equipo técnico del **COPEC**, ha iniciado la elaboración de un **Plan Estratégico para el Desarrollo Integral de Córdoba (PEDICor)**, mediante una



metodología participativa y una visión a mediano y largo plazo, en post de trabajar a los fines de cumplir con la misión que guía la institución.

Para llevar adelante el Plan propuesto, el equipo tomó como punto de partida el proceso de regionalización que comenzó la provincia de Córdoba en el año 2004, a través de la Ley N° 9.206, mediante la cual se crean las Regiones dentro de los límites departamentales, y se reconocen las Comunidades Regionales conformadas voluntariamente por los intendentes y jefes comunales. A su vez, esta ley menciona un índice de desarrollo que se divide en ocho Componentes del Desarrollo, que estructuran el PEDICor.

El **Plan Estratégico para el Desarrollo Integral de Córdoba** se divide en cuatro etapas, a saber:

1. Identificación de problemas y prioridades

Consulta con actores políticos y validación con actores sociales

2. Formulación de alternativas
3. Búsqueda de consensos
4. Diseño del Plan Estratégico para el Desarrollo Integral de Córdoba

La puesta en marcha del mismo comenzó en el mes de septiembre de 2014, con la conformación del equipo técnico y el comienzo de Etapa 1 del PEDICor.

**El mismo prioriza los siguientes ejes de acción:**

## **I. CAPITAL FÍSICO**

1. **Vivienda** .Elegida como una de las tres prioridades de desarrollo regional en 16 departamentos (64%), entre los cuales se encuentran: Colón, General Roca, Juárez Celman, Marcos Juárez, Minas, Río Cuarto, Río Primero, Río Seco, Río Segundo, San Javier, San Justo, Santa María, Sobremonte, Tercero Arriba, Totoral y Unión. El actual déficit habitacional tiene su origen en: por un lado, el creciente costo de los terrenos y materiales de construcción; y por el otro, la ausencia de políticas masivas y estructurales de vivienda en los últimos 10 años.

- Construcción de viviendas sociales
- Acceso al crédito
- Refacción y ampliación de viviendas

2. **Obras**. se priorizó obras de desarrollo: Infraestructura y los servicios de conectividad: telecomunicaciones y entramado vial. En el marco de la consulta a los actores políticos, se detectan tres situaciones como las principales prioridades:

- Mantenimiento de los caminos primarios, secundarios y terciarios
- Asfaltado

- Trazado de nuevos caminos

3. **Servicios.** En la priorización de estos problemas se incluyen tanto las obras necesarias para llevar el servicio, como las conexiones domiciliarias.

- Gas
- Agua
- Electricidad
- Cloacas

## II. ACTIVIDAD ECONOMICA

### 1. Empleo.

- Radicación de emprendimientos privados
- Respuestas laborales para jóvenes
- Estacionalidad de la actividad económica

### 2. Crecimiento de la economía regional

- Instalación de nuevos emprendimientos productivos
- Diversificación de la economía regional
- Potenciación de la actividad económica.

Esta temática fue elegida como una de las tres prioridades para el desarrollo por nueve departamentos (36%): Cruz del Eje, Ischilín, Juárez Celman, Minas, Pocho, Punilla, Santa María, Sobremonte y Unión.

La descripción de las problemáticas relacionadas con el empleo se hace difícil, principalmente por dos motivos: el primero de ellos, es que los datos desagregados por departamento más actualizados provienen del Censo Nacional 2010, es que desde la última medición censal se han realizado numerosos esfuerzos por parte de los distintos niveles estatales para abordar la problemática del empleo, específicamente en la población de jóvenes. De esta manera, no se puede apreciar el impacto que tienen programas como el Plan Primer Paso, el Confiamos en Vos, el Jóvenes por Más y Mejor Trabajo, etcétera. Es por ello que los datos aquí presentados deben ser considerados una aproximación a la problemática.

## III. CAPITAL HUMANO

1. Educación. Las prioridades de Educación se articulan en cuatro grandes grupos: Educación superior; Mejoras edilicias; Equipos interdisciplinarios; Vinculación escuela-sector productivo.
2. Salud. La subdimensión Salud refiere a las prioridades del desarrollo en el ámbito hospitalario y de atención primaria de la salud para la población. Incluye las cuestiones infraestructurales, como así también los recursos humanos y materiales necesarios para una apropiada atención.

3. **Ambiente.** La subdimensión Ambiente refiere a las problemáticas del entorno natural, tanto en lo que respecta a los recursos propiamente dichos como así también al uso y control del uso que se ejerce sobre los mismos. Control sobre el uso de agroquímicos y fumigaciones: algunos departamentos consideran como prioritaria la generación de controles sobre las fumigaciones y el almacenamiento y transporte de sustancias químicas. Prevención de las inundaciones: se menciona como necesario realizar obras de canalización que eviten o minimicen las consecuencias de las inundaciones en las zonas urbanas. Prevención de los incendios: hace referencia, por un lado, a la necesidad de dotar de insumos y personal a los destacamentos de bomberos; y por otro lado, a las acciones preventivas que puedan realizarse para mitigar los incendios. Control y saneamiento de los recursos naturales: se menciona la necesidad de generar controles sobre el uso de algunos recursos, específicamente los áridos y las cuencas de agua. Reforestación: implica la siembra de especies nativas que traerían numerosos beneficios al ambiente, desde la reducción del impacto de inundaciones e incendios, hasta la generación de cortinas verdes que previenen la extensión de la polución del aire.

#### IV. CAPITAL SOCIAL

1. **Seguridad y convivencia.** Esta subdimensión posee dos grandes conceptos: por Seguridad se entiende lo estrictamente policial, lo cual remite a la cantidad de móviles, de agentes, el estado de las comisarías, etc. Por su parte, la noción de Convivencia es más amplia e incluye la atención al problema de las adicciones, droga, alcoholismo, violencia urbana, familiar y de género.

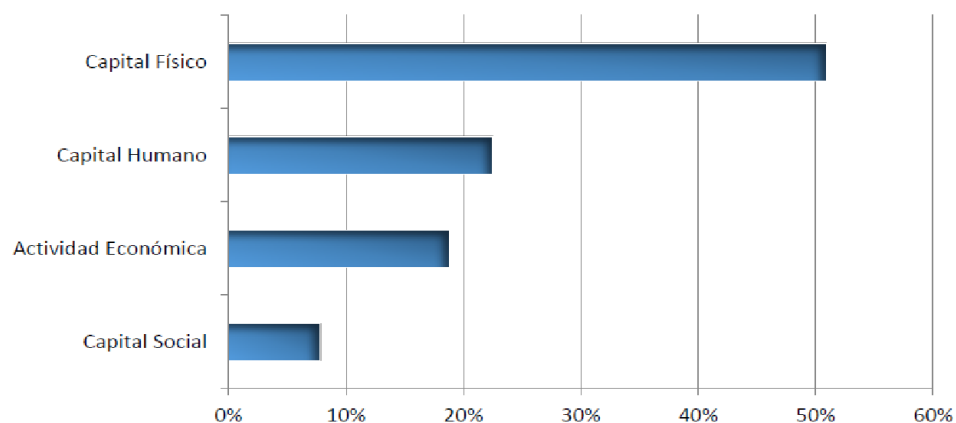
- Disponibilidad de recursos operativos
- Relación policía-comunidad
- Contención de las adicciones
- Contención de la violencia de género y familiar.

2. **Fortalecimiento de la sociedad civil.** se consideran aquellas prioridades relacionadas con el asociativismo entre los privados; es decir las instancias de encuentro entre los ciudadanos en pos de un objetivo común. Se pueden encontrar tres tipos de situaciones relativas al Fortalecimiento de la Sociedad Civil:

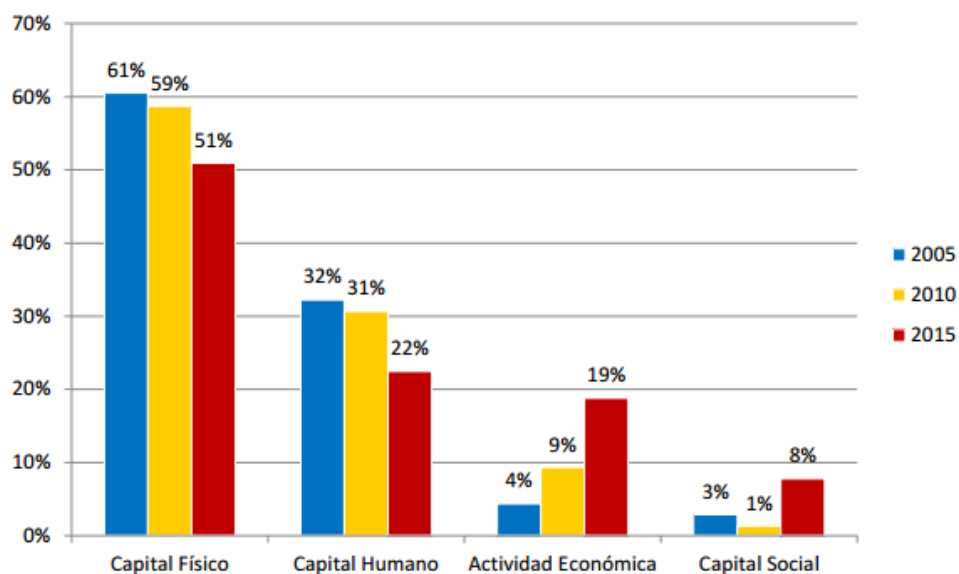
- Acceso a la institucionalización para clubes y cooperativas:
- Apoyo a clubes deportivos
- Promoción del asociativismo con fines productivos

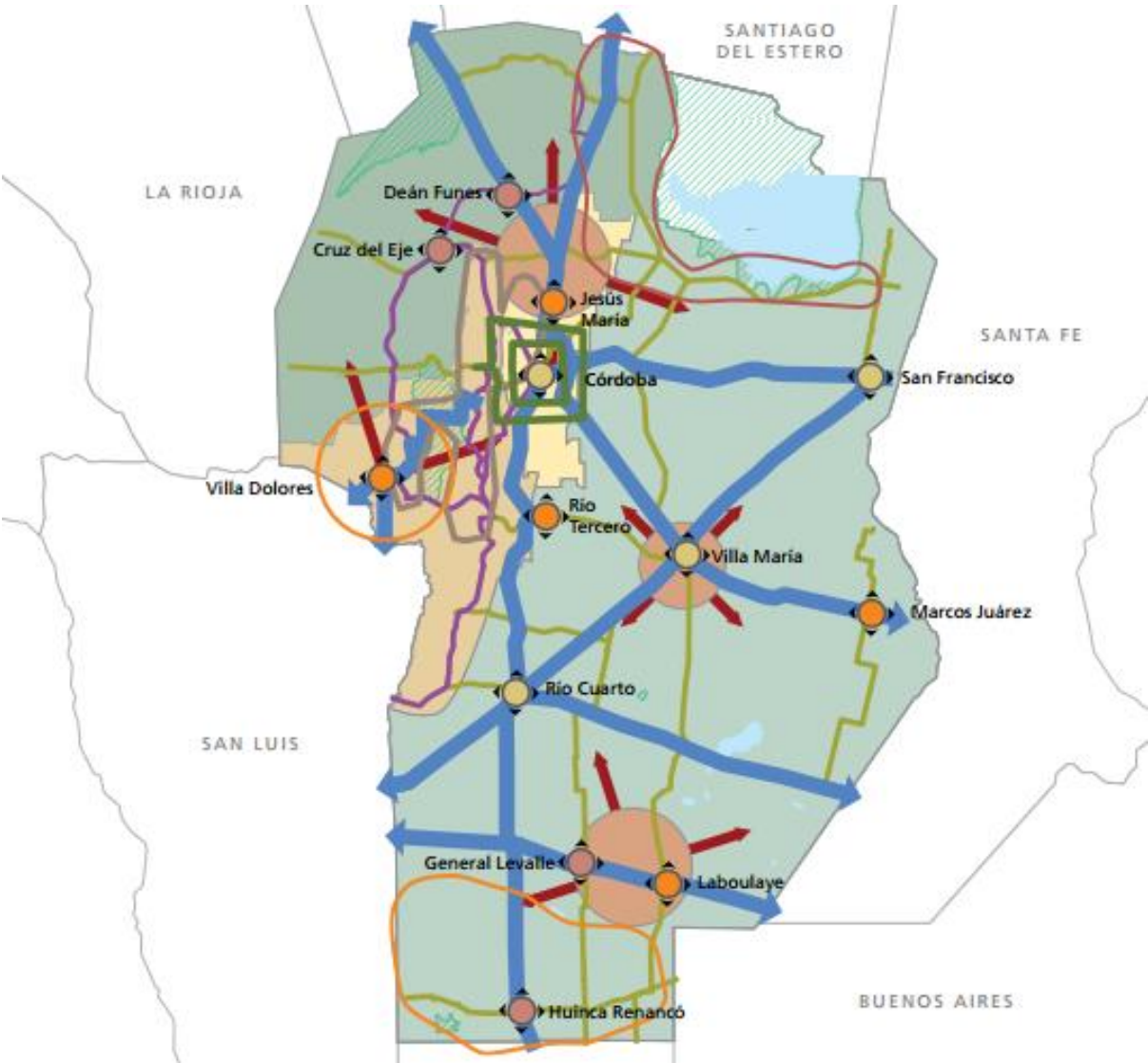
En el siguiente gráfico se observa que de las priorizaciones realizadas por los actores políticos, más del 50% refieren al **Capital Físico**, posicionándose como el componente clave para el desarrollo. Así, la resolución de problemáticas relativas a la Vivienda, Obras - conectividad vial- o Servicios –gas, agua, luz y cloacas- resulta preeminente en la provincia.

**Prioridades de la Provincia de Córdoba. Año 2015.**



**Prioridades de la Provincia de Córdoba por dimensiones.  
Año 2005, 2010, 2015.**





REFERENCIAS	
	Nodos a cualificar
	Nodos a potenciar
	Nodos a desarrollar
	Anillos metropolitanos
	Corredor de conectividad
	Corredor turístico a potenciar
	Corredor productivo a desarrollar
	A desarrollar
	A potenciar
	Ord. prioritario
	Potencial estratégico
	Región Serrana
	Región Sur-Este
	Región Central
	Región Norte
	Cuerpos naturales
	Reservas protegidas

Modelo Deseado de la Provincia de Córdoba

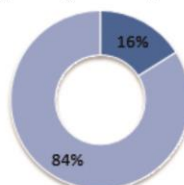
# REPÚBLICA ARGENTINA - Resumen de Indicadores

País	Nación
Poblacion	40117096
Dato	%
Hogares sin Agua	16,07
Hogares sin cloacas	45,40
Hogares sin electricidad	5,93
Hogares sin gas	43,85
Hogares con tenencia irregular de la vivienda	16,19
Viviendas irrecuperable	4,34
Viviendas con materiales inconvenientes	15,59
Desocupación general	5,92
Trabajo Infantil	8,19
Desempleo Juvenil	12,39
Desocupación Femenina	3,95
Tasa Analfabetismo	6,79
Población adulta sin educación superior	8,19
Mortalidad Infantil (%)	1,11

## Infraestructura Básica - Resumen de Indicadores

### AGUA

■ Hogares sin agua ■ Hogares con agua



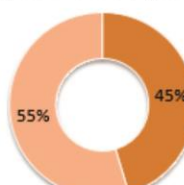
### ELECTRICIDAD

■ Hogares sin electricidad ■ Hogares con electricidad



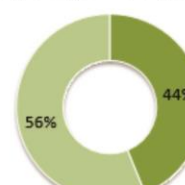
### CLOACAS

■ Hogares sin cloacas ■ Hogares con cloacas



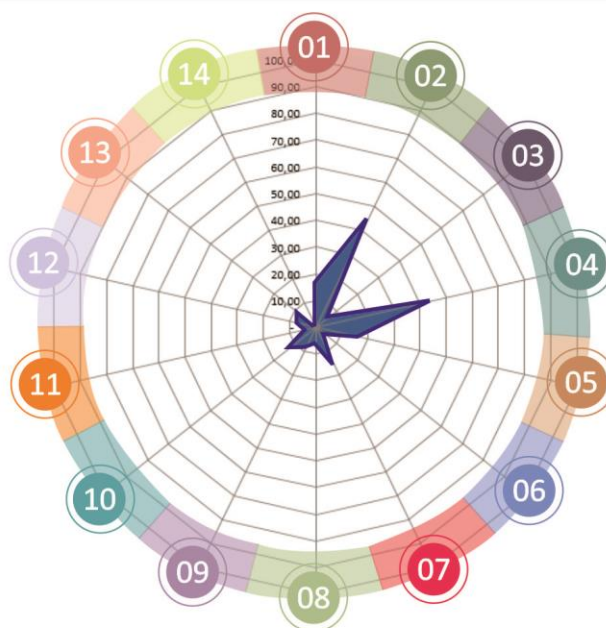
### GAS

■ Hogares sin gas ■ Hogares con gas



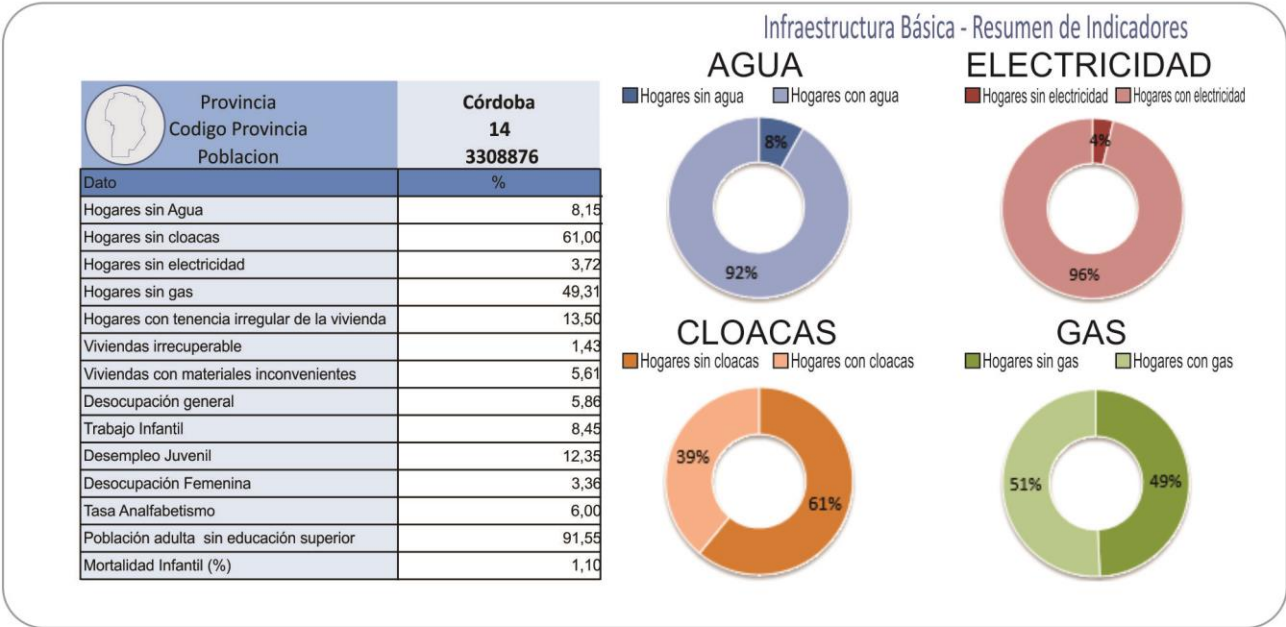
## Referencias

- 01. Hogares sin agua
- 02. Hogares sin cloacas
- 03. Hogares sin electricidad
- 04. Hogares sin gas
- 05. Hogares con tenencia irregular de viviendas
- 06. Viviendas irrecuperables
- 07. Viviendas con materiales inconvenientes
- 08. Desocupación general
- 09. Trabajo infantil
- 10. Desempleo juvenil
- 11. Desocupación femenina
- 12. Tasa de analfabetismo
- 13. Población adulta sin educación superior
- 14. Mortalidad Infantil (%)



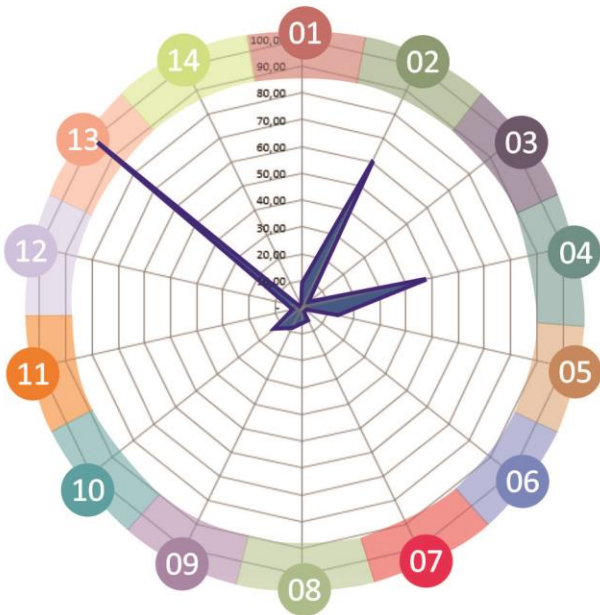
Fuente: SSPTIP en base a datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda. INDEC 2010.

# Provincia de CÓRDOBA - Resumen de Indicadores



## Referencias

- 01. Hogares sin agua
- 02. Hogares sin cloacas
- 03. Hogares sin electricidad
- 04. Hogares sin gas
- 05. Hogares con tenencia irregular de viviendas
- 06. Viviendas irrecuperables
- 07. Viviendas con materiales inconvenientes
- 08. Desocupación general
- 09. Trabajo infantil
- 10. Desempleo juvenil
- 11. Desocupación femenina
- 12. Tasa de analfabetismo
- 13. Población adulta sin educación superior
- 14. Mortalidad Infantil (%)



Fuente: SSPTIP en base a datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda. INDEC 2010.

## Municipio de ESTACIÓN JUÁREZ CELMAN

### Sistema Jurídico-Administrativo

Los Municipios y Comunas de Córdoba son reconocidos por la Constitución Provincial, Artículos N° 180, N° 181, N° 185 y N° 194.

Mediante Ley N° 8102 se establece el régimen de los Municipios y Comunas, su organización administrativa, sistema de Gobierno, las delegaciones de facultades para el ejercicio del Poder de Policía dentro del radio municipal y las prestaciones de servicios. La Ley también les confiere la capacidad para la sanción del Plan de Ordenamiento Territorial, y los respectivos Códigos Urbanísticos y de Edificación, situación que caree la Comuna actualmente.

Como muchas localidades del país, la localidad se formó gracias al tendido del ferrocarril y debe su nombre a Miguel Ángel Juárez Celman quien fuera Presidente de la República Argentina entre 1886 y 1890. Estación Juárez Celman fue fundada el 30 de octubre de 1876 y adquiere la categoría de Municipio en diciembre de 1990 al unirse dos comisiones vecinales ya existentes, los barrios Juárez Celman y Parque Norte. Es considerada ciudad tras el censo provincial del año 2008.

Es una ciudad en la región noroeste de la provincia de Córdoba, se localiza en el departamento Colón, allí se destaca su parque industrial y varias empresas que sustentan la economía local. Estación Juárez Celman está conformado por 15 barrios dispersos por el territorio, asentados en su mayoría a lo largo la Ruta Nacional N°9 y la Ruta Provincial E53, recientemente transformada en autovía. Dista a unos 20 km de la ciudad de Córdoba. Limita al norte con General Paz y al sur con Guiñazú. Su latitud es 31°15'00"S y su longitud es 64°10'00"O.

La ciudad cabecera del departamento es Jesús María cuyas coordenadas son 30°59'00"S 64°06'00"O y dista de la localidad de Estación Juárez Celman a 32 km.



Municipalidad de Estación Juárez Celman— Fuente: Municipalidad de Estación Juárez Celman

## Sistema Natural, Clima, Relieve y Superficie de la localidad

El clima es templado, con estación seca en invierno; combinando la tendencia a semiseco de las planicies con el semi húmedo de las sierras, típico de la zona central de la provincia.

Se destacan las amplitudes térmicas elevadas considerando las máximas 45°C y mínimas -8°C absolutas observadas. El período lluvioso se extiende de octubre a marzo (580 mm), el cual representa el 80 % de las precipitaciones anuales. La evapotranspiración potencial supera los 850 mm anuales, causando la existencia de períodos con deficiencia de agua edáfica cuyos valores se incrementan hacia occidente. Las heladas ocurren entre los meses de mayo y septiembre.

La distribución de los vientos, según estadísticas del Aeropuerto en Córdoba tomadas entre el 05/2008 – 03/2016 diariamente entre las 7 de la mañana y las 7 de la tarde hora local, se observa que principalmente el 20 % son de dirección NNE, más un 13% NE.

La sismicidad de la región de Córdoba es frecuente y de intensidad baja, y un silencio sísmico de terremotos medios a graves cada 30 años en áreas aleatorias. Sus últimas expresiones se produjeron en 1908 terremoto de Cruz del Eje (6,5 Richter, escala de Mercalli), 1947 Terremoto de Córdoba (5,5 Richter, escala de Mercalli), en 1955 Terremoto de Villa Giardino”.<sup>1</sup>

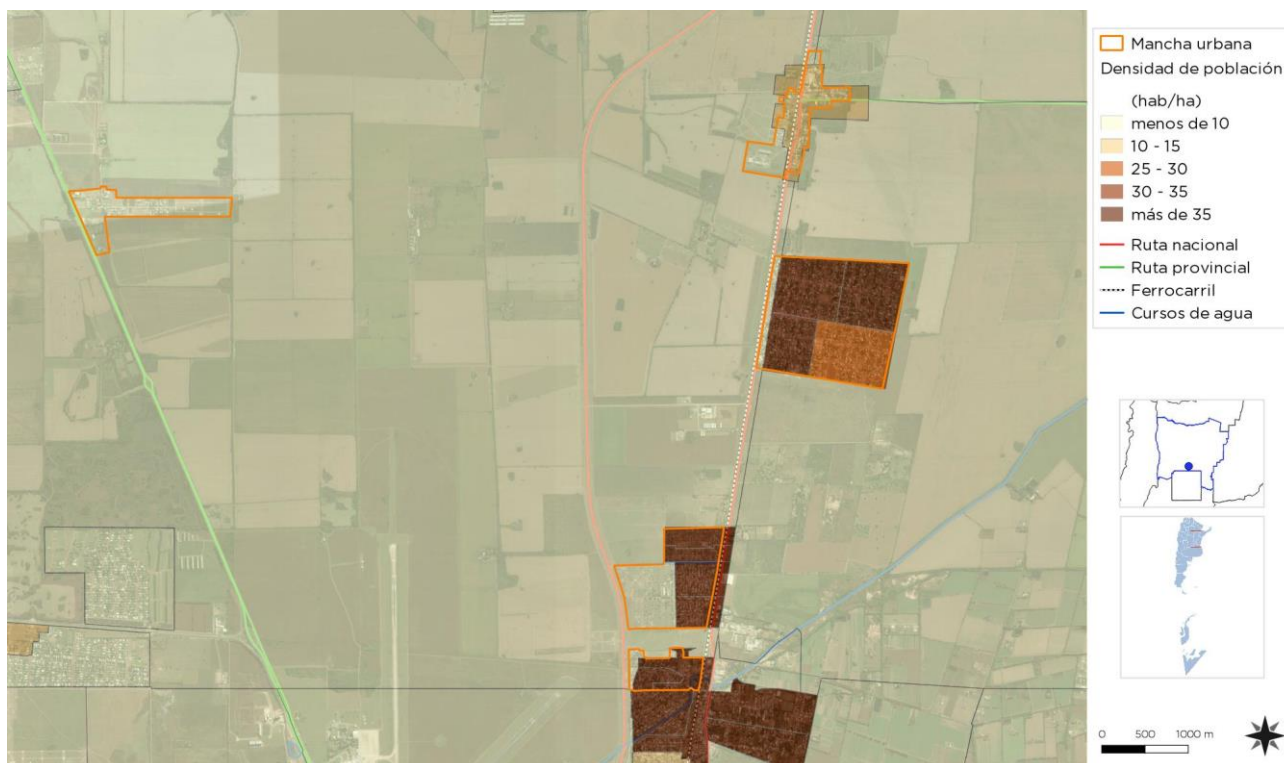
## Población

La Localidad, según Censo 2010 tiene una población de 12.129 habitantes y un total de 2.913 hogares.

Según datos aportados por el propio Municipio, se estima que actualmente la localidad cuenta con aproximadamente 18.000 habitantes que residen en forma permanente, ha experimentado un gran crecimiento poblacional a raíz de su proximidad con la ciudad de Córdoba y las grandes extensiones de tierra que la ciudad posee. Hoy en día, la localidad se convirtió en ciudad dormitorio de la capital provincial.

---

<sup>1</sup> “Estudio Ambiental Estratégico Ordenamiento Territorial de la ciudad de Estación Juárez Celman – Franchi & Asociados”



Fuente: Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública

## Economía

Estación Juárez Celman cuenta con un parque industrial propio y un reducido grupo de empresas que acompañan la economía local. Como se mencionó anteriormente, debido a su cercanía con la ciudad de Córdoba, la localidad presenta características en su funcionamiento con la clasificación de ciudad dormitorio, lo cual implica que un gran porcentaje de la población realiza actividades laborales fuera de la misma.

Dentro de las empresas de mayor jerarquía, se destacan:

- Benito Roggio
- INDACOR
- LIGATO
- Pollo San Mateo
- Zona franca



Industria Benito Roggio – Fuente: Municipalidad de Estación Juárez Celman

## Planes existentes de la localidad

La localidad cuenta con una Secretaría de Planeamiento Estratégico, conformado por arquitectos locales, encargada de planificar el diseño urbanístico de la ciudad, proponer políticas y planes que mejoren el desarrollo urbano y la calidad del medio ambiente. El municipio dispone de varios instrumentos para la planificación del crecimiento de la ciudad: Estudio Ambiental Estratégico y un Plan Estratégico Territorial que data del año 2015. Actualmente se ha modificado el uso de suelos de la localidad mediante el IPLAM (Instituto de Planificación Metropolitana). No solo se dispone de esta Secretaría, sino que, además, el municipio contrata asesoría privada especializada en materia de planificación urbana.

El Plan Estratégico Territorial de Estación Juárez Celman plantea los lineamientos necesarios para la transformación de la ciudad en un corto, mediano y largo plazo:

“La Municipalidad de Estación Juárez Celman adhiere a los objetivos de la Agenda 2030 para el Desarrollo sostenible a favor de las personas, el Planeta y la Prosperidad y fijado por Naciones Unidas en los 17 Objetivos Desarrollo Sostenible de la Nueva Agenda Urbana, que se han comprometido los países en el reciente encuentro de Hábitat III, en la Ciudad de Quito, Ecuador. Las etapas del presente trabajo permitieron la identificación y formulación del diagnóstico y elaborar el mapa actual y los Deseados acordes a los objetivos de desarrollo sustentable de la Agenda 2030 de la ONU-Hábitat, especialmente el objetivo 11 y sus metas. Finalmente, y a partir del modelo deseado se propone que los lineamientos estratégicos respondan a los ejes problemáticos identificados con una serie de programas y proyectos específicos, en tres aspectos Principales definidos por la Subsecretaría.

### Lineamiento Estratégico: **CALIDAD DE VIDA LOCAL:**

Para lograr los objetivos deseados de Calidad de Vida Local se debe orientar el proceso *plan-proyecto-obra* en cada municipio de manera que las obras y proyectos sean priorizados de acuerdo a la planificación, y así tengan

coherencia y sinergia entre sí y con inversiones nacionales, provinciales y de otros municipios, es decir, a la multiplicidad de esfuerzos públicos que inciden en un mismo territorio.

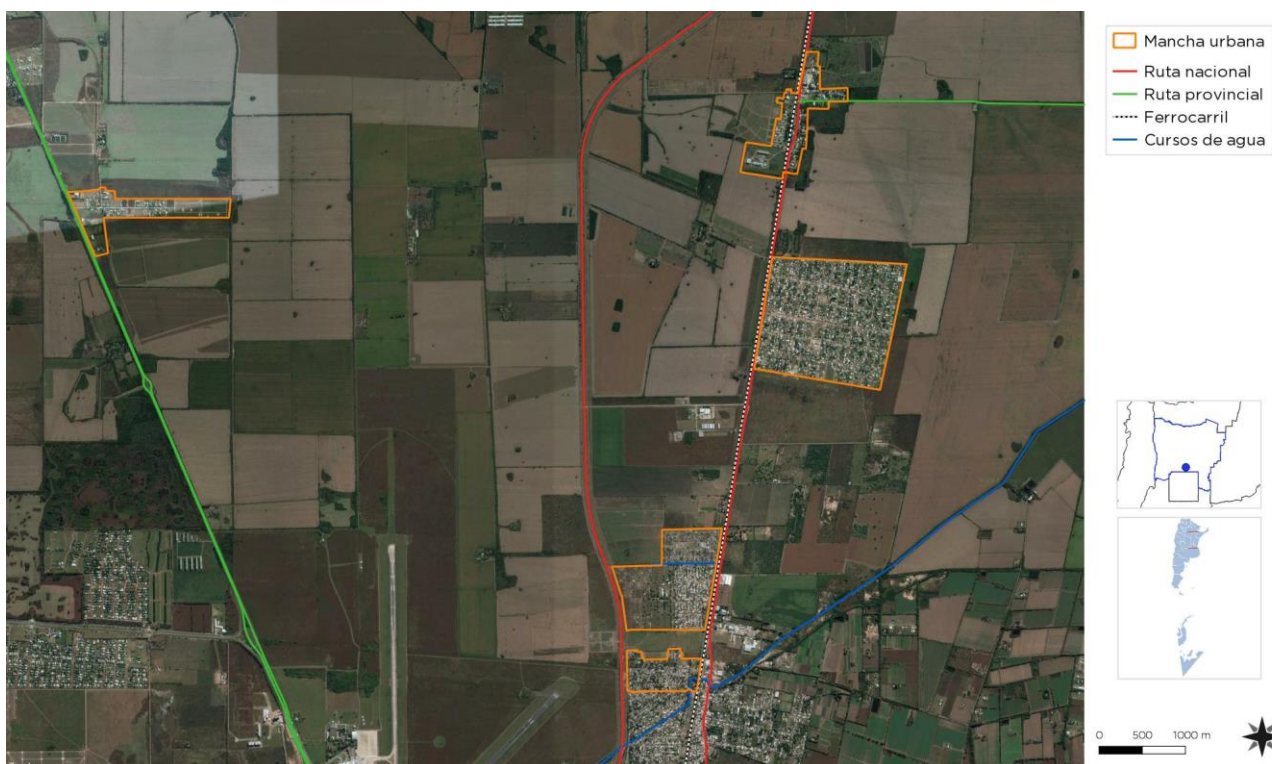
**Lineamiento Estratégico: COMPETITIVIDAD TERRITORIAL:**

La competitividad territorial tiene a priori un sentido estrictamente económico. Esto conduce al planteo de un sentido más amplio que el de competitividad, plasmado en el concepto de competitividad territorial: un territorio adquiere carácter competitivo si puede afrontar la competencia del mercado y garantizar al mismo tiempo la viabilidad medioambiental, económica, social y cultural, aplicando lógicas de red y de articulación interterritorial.

**Lineamiento Estratégico: FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL:**

Difundir la planificación existente y en curso, lo que no sólo facilita los procesos mismos de planificación, sino que mejora las condiciones para la participación ciudadana y la sustentabilidad política de la planificación en general. Fortalecer la relación entre municipios y con sus provincias en base a la planificación como proceso concreto. Programa de Fortalecimiento Institucional de la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública, Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda, Gobierno Argentino.”

*Fuente: “Plan Estratégico Territorial – Estación Juárez Celman”*



Fuente: Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública

## Cuadro Comparativo Multiescala

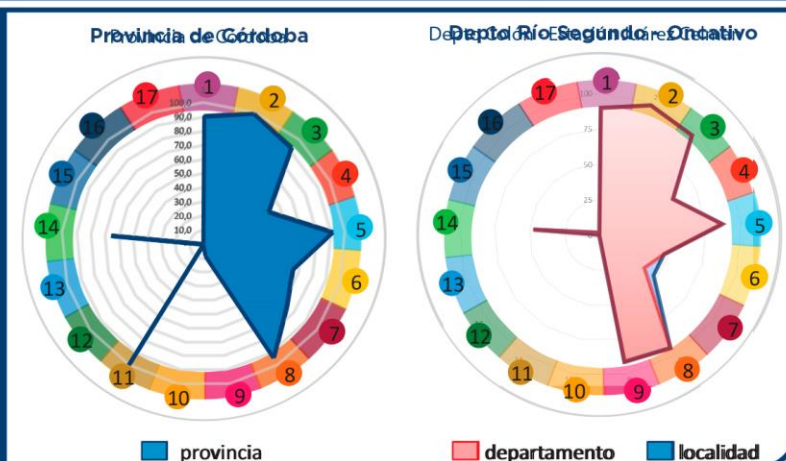
Planilla Comparativa Multiescalar de INDICADORES		Localidad	Departamento	Provincia	País
					
A	Población Censo 2010 (habs)	-	225.151	3.308.876	40.117.096
B	Hogares con NBI%	16,91	7,81	6,0	10
01	Fin a la Pobreza	84,3	90,1	90,2	86,9
02	Seguridad alimentaria	98,6	98,6	98,9	98,8
03	Vida sana y bienestar	94,3	95,6	92,1	91,8
04	Educación inclusiva	48,2	57,0	51,2	50,7
05	Igualdad de género	86,8	86,6	91,5	91,8
06	Agua y saneamiento	46,4	47,4	65,4	69,3
07	Acceso a la energía	46,8	38,4	73,5	75,1
08	Crecimiento económico	92,9	93,9	94,1	94,1
09	Infraestructura e industria	90,9	90,9	8,5	8,2
10	Desigualdad				
11	Asentamientos humanos			100,0	
12	Consumo y producción				
13	Cambio climático				
14	Recursos marinos	46,4	47,4	65,4	69,3
15	Ecosistemas terrestres				
16	Paz, justicia e instituciones				
17	Desarrollo sostenible				

### ONU-Hábitat Agenda 2030

#### Objetivos de Desarrollo Sustentable



Estación Juárez Celman



Fuente: Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública



## CAPÍTULO II

### Dimensiones de Análisis

#### Dimensión Física

##### Sistema Urbano

#### Sistema Urbano Regional

*“El sistema urbano es concebido como un conjunto de centros de distintos niveles, vinculados entre sí por medio de flujos”.*<sup>3</sup>

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 socioeconómicas, las características de infraestructura y el equipamiento urbano, de transporte, movilidad y comunicaciones, entre otros, que estructuran el sistema urbano de la región de alguna manera en particular así como 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

---

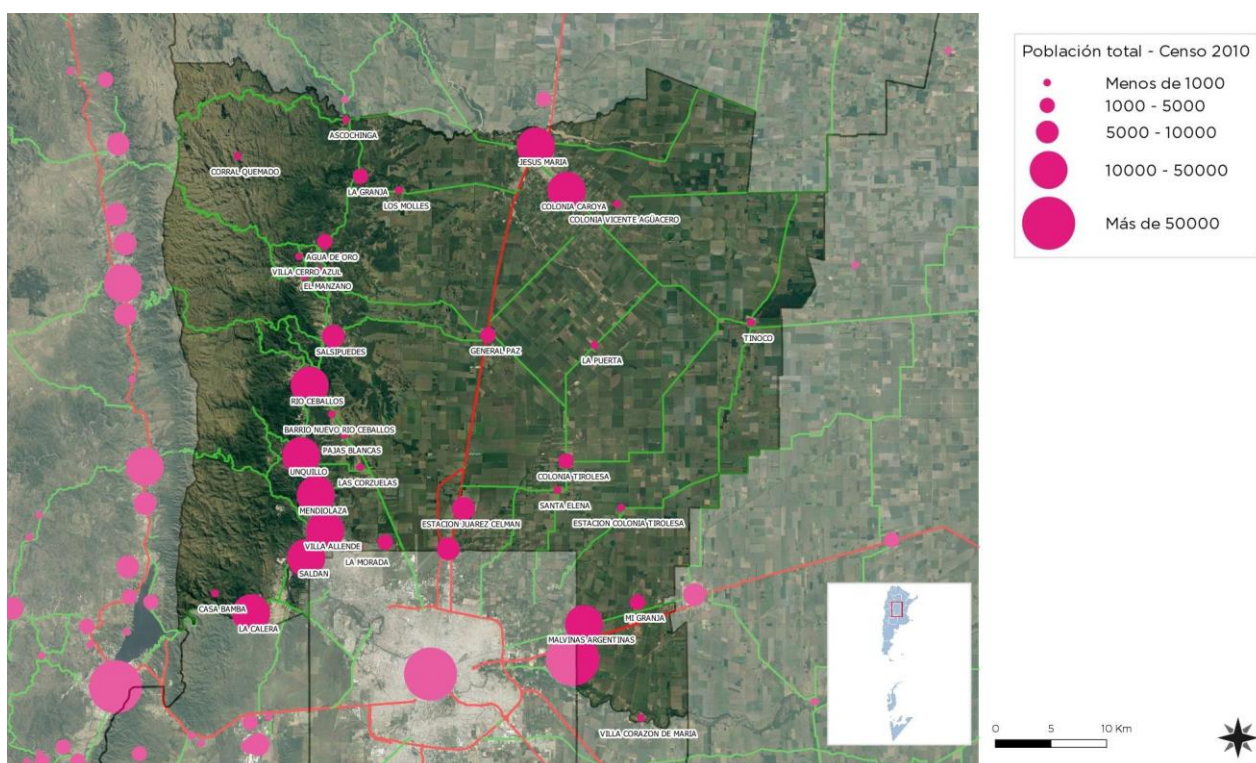
<sup>3</sup>Bailly, A. citado por Roccatagliata, J. y Beguiristain, S.

## Sistema Urbano Provincial de Córdoba

El Sistema Urbano Provincial responde a una trama radial concéntrica de nudos y corredores conformado por las grandes ciudades y los vectores conectores, rutas nacionales y provinciales, y del Ferrocarril.

Las autoridades Provinciales vienen poniendo en marcha el Plan Vial Director de la Provincia<sup>4</sup> con el objeto de “romper” la “radialidad” actual de la Red Vial y resolver las travesías urbanas, especialmente en las zonas turísticas.

El Plan prevé sumar al actual anillo de circunvalación (hoy incluida en la mancha urbana de la capital) el Anillo Metropolitano y el Anillo Regional vinculando en forma radial las localidades del Gran Córdoba.



Fuente: Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública

## Redes de Infraestructura de Transporte

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.

<sup>4</sup>“Plan Vial Director para la Región Metropolitana de Córdoba” puesto en vigencia por Ley Nº 9687

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.

## Infraestructura Vial

Estación Juárez Celman se asienta sobre la Ruta Nacional Nº 9 la cual vincula a la localidad con la ciudad de Córdoba y Jesús María. Como se mencionó previamente, el 98% de los barrios se desarrollan a partir de dicha vía, el restante, se conforma a través de la Ruta Provincial E53, esto genera una problemática para el municipio debido a que no poseen acceso directo. La conexión se materializa mediante la ciudad de Córdoba, lo cual, implica, que para lograr el mismo, se debe retomar a la capital provincial y acceder a la Ruta Provincia E53 abonando peaje (ida y vuelta), ocasionando un alto gasto para las arcas municipales, no solo en materia de control, sino también en la recolección de residuos, traslados de personas, etc.

A raíz del parque industrial y empresas locales, Estación Juárez Celman sufre el paso de vehículos de gran porte sobre la Ruta Nacional Nº9 y el ingreso de los mismos al tejido urbano en sectores de uso predominantemente residencial, generando así una disminución de la calidad de vida de los habitantes y accidentes vehiculares. A pesar de esta problemática, la Ruta Nacional Nº 9 se haya en un buen estado de preservación. La localidad, se encuentra a la espera de la concreción del segundo anillo perimetral de la ciudad de Córdoba, el cual, si bien subdividiría a la localidad físicamente, resolvería grandes problemas de interconexión.

La localidad no posee una red interna de transporte, si cuenta con dos conexiones de colectivos interurbanos de buena frecuencia. Una de las líneas de transporte vincula a la ciudad de Córdoba con las localidades del Norte, deteniéndose en el Municipio mediante la terminal de ómnibus local, inaugurada recientemente. A raíz de ser la ciudad dormitorio de Córdoba Capital, la otra línea, conecta a las localidades directamente entre sí ingresando a los diferentes barrios y deteniéndose en las respectivas paradas de ómnibus.

## Infraestructura Ferroviaria

La estación de ferrocarril dio origen a su fundación y fue el motor del desarrollo inicial de la localidad, hoy en día se encuentra en el extremo norte de la localidad. El tren continúa pasando por la localidad, pero solo se utiliza para cargas. Se registran dos pasos a nivel los cuales carecen de barreras. Actualmente, existe un

proyecto para conectar Córdoba-Juárez Celman mediante este medio de transporte para el traslado de pasajeros, es importante llevar adelante la evaluación de factibilidad de esta iniciativa.

### Infraestructura Fluvial/Marítima

Los puertos más próximos son los pertenecientes al área metropolitana del Gran Rosario, Villa Constitución y San Nicolás de los Arroyos. El más cercano es el Puerto Rosario a unos 431 km aproximadamente, se llega al mismo a través de la Ruta Nacional N° 9, la cual se constituye como una de las principales autopistas del país.

### Infraestructura Aérea

Dentro del ejido urbano de la localidad, en el sector suroeste, se asienta el Aeropuerto Internacional “Ing. Ambrosio Taravella”, también conocido como Pajas Blancas, el cual dispone de una terminal de 19.000 m<sup>2</sup>, con una capacidad para la atención de 2.400.000 pasajeros al año. El aeropuerto se posiciona como el tercer aeropuerto más importante en vuelos internacionales y segundo a nivel nacional de la República Argentina con una alta frecuencia de vuelos. El acceso al mismo se encuentra sobre la Ruta Provincial E53.

### Redes de Telecomunicación, Telefonía y Comunicación Digital

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

#### Relevancia

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

#### Metodología

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

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

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

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

### Municipio de Estación Juárez Celman

La localidad posee una mala calidad de señal de internet vía fibra óptica, la transmisión de TV es por cable. La señal de telefonía es 4G.

## Índice de Conectividad<sup>5</sup>

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.

## Relevancia

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

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

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

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

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

## Metodología

El cálculo del indicador surge de combinar cuatro componentes:

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

## Índice de Conectividad de ESTACIÓN JUÁREZ CELMAN

---

<sup>5</sup>ATLAS ID. Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública. Año 2015.

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

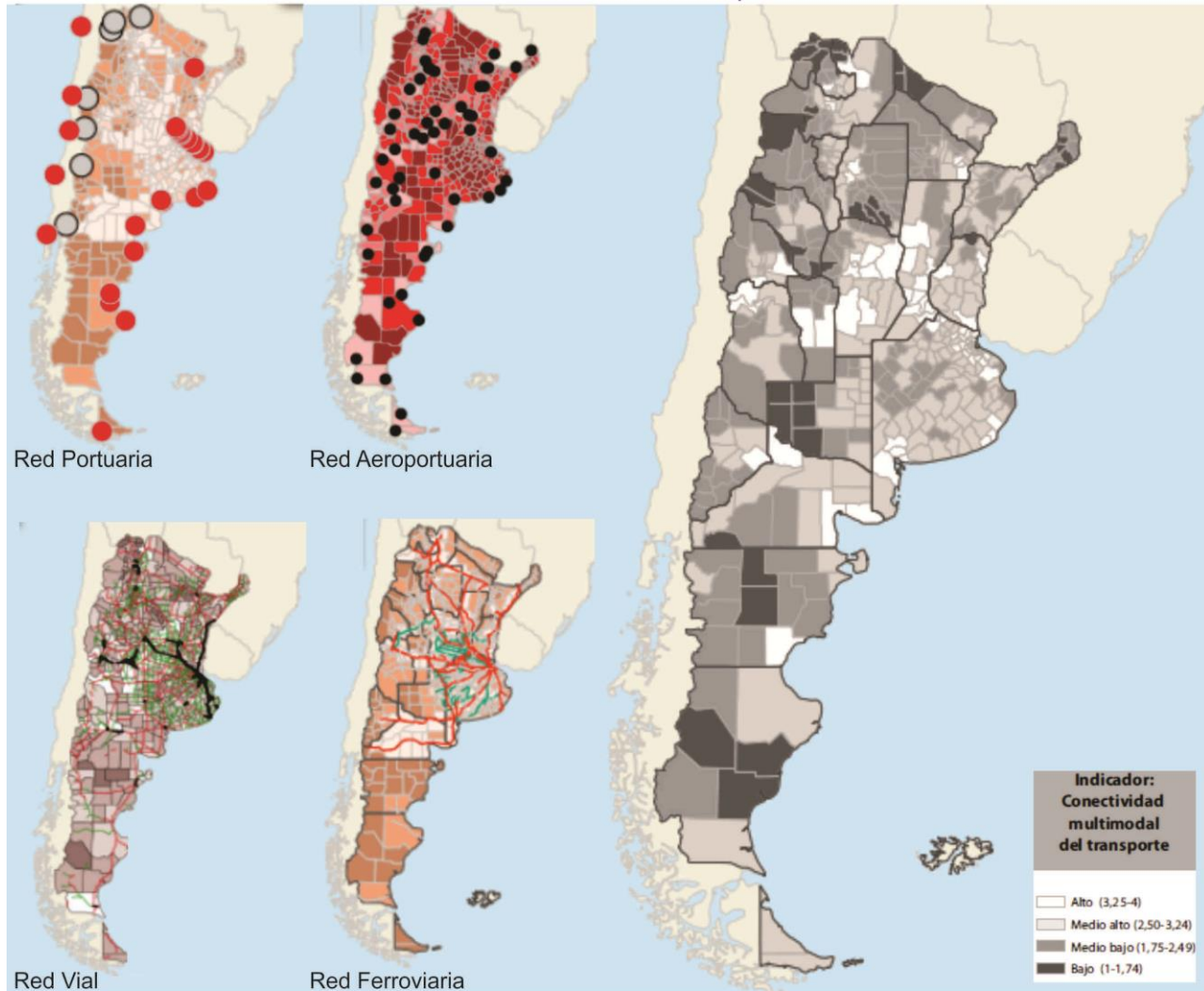
- a. **Red Vial:** Ruta Nacional Nº 9 y Ruta Provincial E53
- b. **Red ferroviaria:** actualmente continua pasando únicamente el ferrocarril de cargas.
- c. **Puertos:** Puerto Rosario, a 431 km.
- d. **Aeropuertos:** Aeropuerto Internacional Ing. Ambrosio Taravella

Provincia	CORDOBA
Departamento	COLON
Aeropuerto	4
Ferrocarril	4
Puerto	2
Indice Vial	4
<b>Indice de Conectividad de Transporte</b>	<b>3,5</b>
<b>FUENTE:</b> Atlas ID - SSPTIP	

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

A nivel regional, la localidad presenta muy buena conectividad a través de su cercanía con el aeropuerto, las autoistas y el ferrocarril, sin embargo, a nivel local sufre de una mala vinculación entre los distintos barrios.

## 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.

## Accesibilidad al transporte público interurbano

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.<sup>6</sup>

La movilidad y el transporte público se desarrollan por la Principal vía estructurante de la localidad, la Ruta Nacional N° 9, ruta que une a la localidad con la Capital de la Provincia y con la ciudad de Jesús María.

El uso es mixto, ya que es utilizada para el traslado diario pasajeros que se trasladan diariamente a sus lugares de trabajo, estudio, trámites, servicios de salud, etc, como también para el transporte de carga entre localidades.

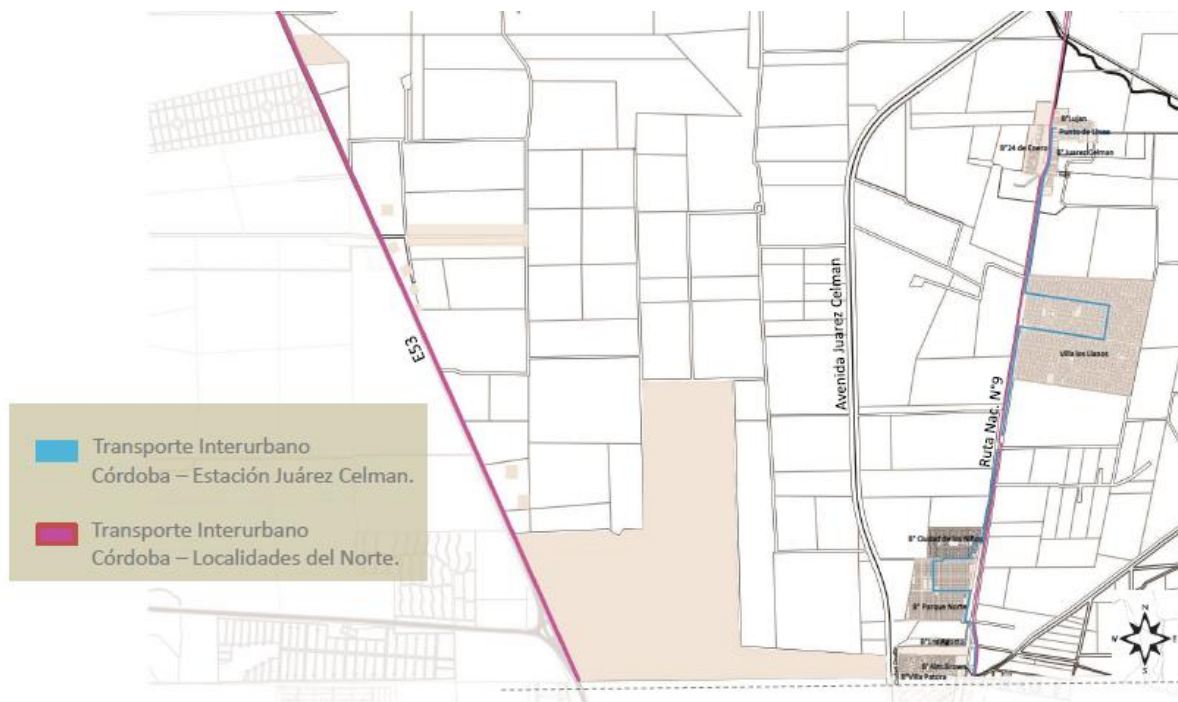
Actualmente, el municipio, inauguró el nuevo “Centro Operativo de Transporte”. Esta nueva dependencia descentralizada tendrá a su cargo la emisión de licencias de conducir; las autorizaciones, controles e inspecciones de transporte público, así como el cobro de diferentes tasas. Además, alberga la oficina de Inspecciones, Defensa Civil Municipal y la Nueva Estación de Buses.

El “Centro Operativo de Transporte” se ubica sobre la Ruta Nacional N° 9 a la altura del kilómetro 721, la vieja estación YPF ha sido restaurada recuperando el viejo edificio y mejorando el uso de la totalidad del predio.

Este nuevo equipamiento, representa una mejora en la calidad de vida de los habitantes, ya que genera la erradicación de un espacio abandonado para reconvertirlo en un nuevo espacio público para la población.

---

<sup>6</sup>ATLAS ID. Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública. Año 2015.



Fuente: Plan Estratégico de Desarrollo Territorial – Estación Juárez Celman

## Accesos urbanos viales

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

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

Debido a su ubicación geográfica, sobre la Ruta Nacional N° 9, Estación Juárez Celman sufre el deterioro de la calidad de vida producto del paso de tránsito pesado dentro del tejido urbano. El tramo de la Ruta Nacional se encuentra en buen estado de preservación.

Dentro de la trama urbana, la localidad no cuenta con un gran porcentaje de calles asfaltadas, en su mayoría se conforman de ripio o tierra, se registra un 20% de asfaltado del tejido interno.

## Conformación de la Estructura Urbana, Área Central y Usos de Suelo

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

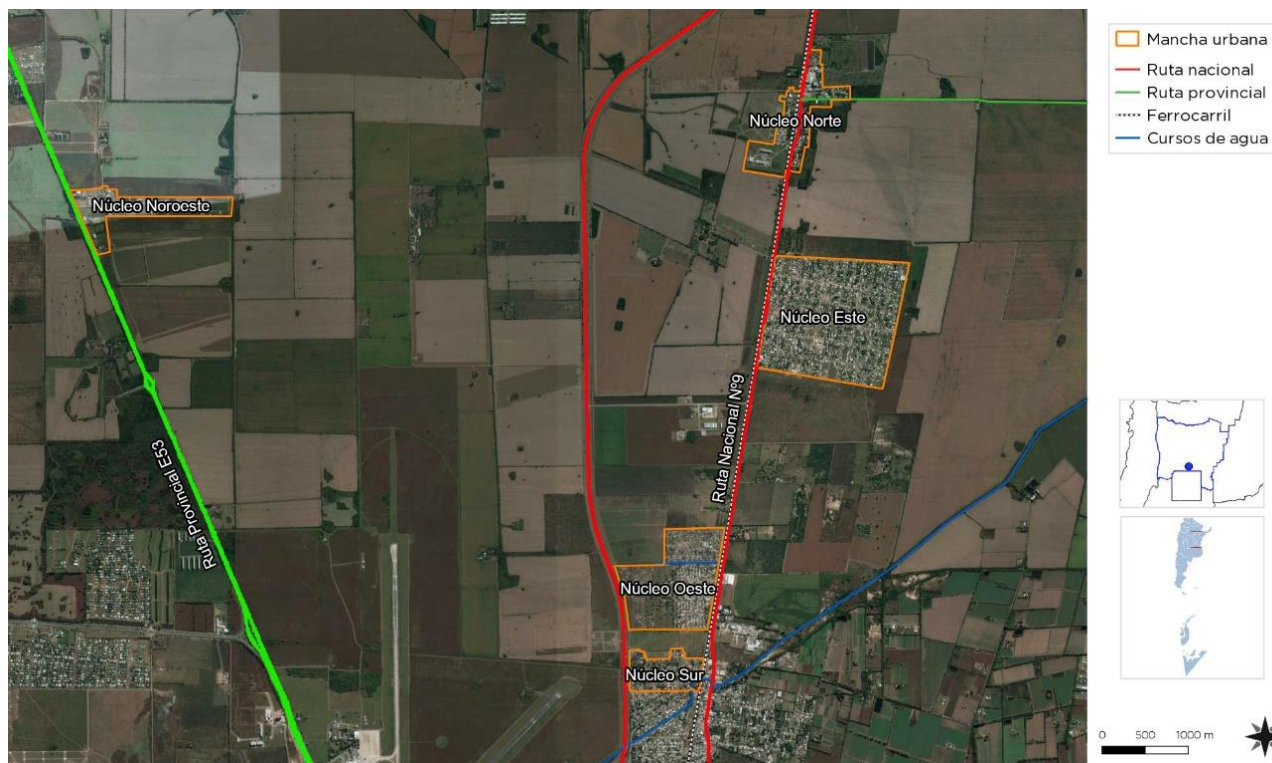
Es en las centralidades y sub-centralidades donde se desarrollan las economías de aglomeración, donde se conjuga la densidad habitacional y de uso, y de actividades, siendo territorio de las sinergias por excelencia. El espacio público allí cobra vital importancia, siendo el ámbito de socialización principal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

### Objetivos Particulares

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

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

La localidad se compone por medio de manchas urbanas dispersas sobre el territorio, interconectadas entre sí por la Ruta Nacional N°9. Estas urbanizaciones son reconocidas por el Municipio como cinco núcleos urbanos denominados: Norte, Oeste, Este, Sur y Noroeste. La desconexión entre estos se genera a raíz de la aglomeración de población dentro del Núcleo Noroeste, el cual se asienta a la vera de la Ruta Provincial E53. Esta interrupción genera una problemática de transporte para el ente Municipal, el cual debe retomar a la ciudad de Córdoba para lograr el acceso a la Ruta Provincial E53, lo que implica un alto costo de transporte en tiempo, distancia, peajes, etcétera.



Conectividad y Núcleos Urbanos de Estación Juárez Celman – Fuente: elaboración propia

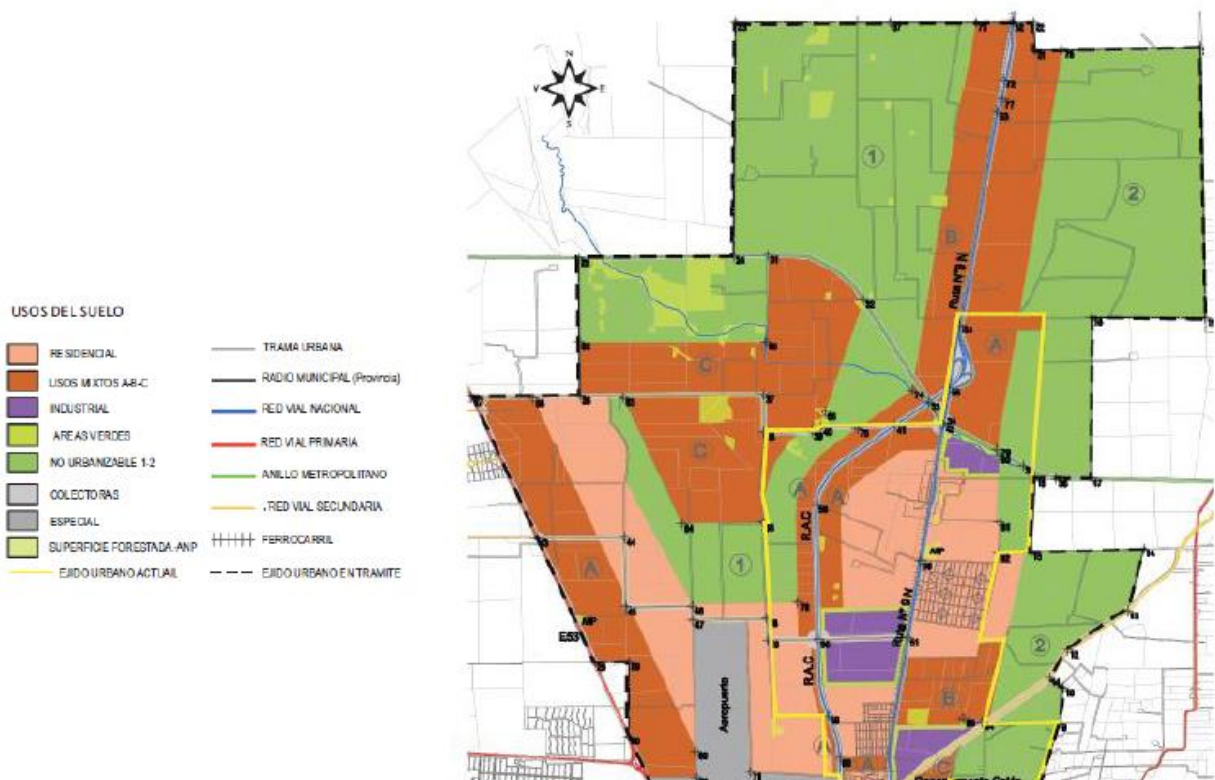
Cada núcleo urbano presenta una trama netamente distinta a la otra, la única vinculación vial directa es por medio de la Ruta Nacional N° 9

- Núcleo Norte: es un aglomerado que nace a partir de la estación del ferrocarril. Comprende los barrios Estación Juárez Celman”, “24 de enero – IPV” y “Luján”.
- Núcleo Este: es el aglomerado donde residen la mayor cantidad de habitantes, un 54% de la población. Comprende el barrio de “Villa los Llanos”.
- Núcleo Oeste: comprende el barrio “Parque Norte” y “Ciudad de los Niños”, este último es barrio edificado por la Provincia de Córdoba que data del año 2001.
- Núcleo Sur: comprende los barrios “1° de agosto”, “Almirante Brown” y “Villa Pastora”
- Núcleo Noroeste: aglomeración urbana asentada a la vera de la Ruta Provincial E53

En materia de infraestructura y servicios básicos, la red de agua logra cubrir al 100% de la población, el servicio es controlado mensualmente, dicho examen, registra un cierto contenido de nitrato en el agua. Hoy en día solamente un barrio del municipio goza del beneficio de poseer un tendido de red cloacal, el Barrio “Ciudad de los Niños”, el resto de la localidad cuenta con pozos negros o absorbentes. El servicio de red eléctrica es provisto por la Empresa Provincial de la Energía de Córdoba (EPEC), si bien cubre el 100% de la localidad, el mismo presenta cortes de luz en temporadas de mayor demanda. Actualmente, el Gobierno de la Provincia de Córdoba se encuentra ejecutando la red troncal la cual abarcaría Estación Juárez Celman, Estación General Paz y Colonia Tirola, por el momento, los habitantes de la localidad utilizan gas en tubo, garrafas, electricidad, entre otros, a raíz de la falta del servicio.

La localidad cuenta con una Secretaría de Planeamiento Estratégico, conformado por arquitectos locales, encargada de planificar el diseño urbanístico de la Ciudad, proponer políticas y planes que mejoren el desarrollo urbano y la calidad del medio ambiente. El Municipio dispone de varios instrumentos para la planificación del crecimiento de la ciudad: Estudio Ambiental Estratégico y un Plan Estratégico Territorial que data del año 2015. Actualmente se ha modificado el uso de suelos de la localidad mediante el IPLAM (Instituto de Planificación Metropolitana).

Sobre el uso del suelo predominan las áreas no urbanizables. Los sectores consolidados se dividen en: residencial, usos mixtos, industrial, áreas verdes, colectoras, especial y superficie forestada.



Usos de suelo de Estación Juárez Celman – Fuente: Plan Estratégico de Desarrollo Territorial – Estación Juárez Celman

## Núcleo Norte

Este núcleo se haya en el extremo norte de la localidad, dividido en dos partes mediante la Ruta Nacional N°9, ambos sectores, este y oeste, el trazado no presenta un patrón claramente definido. Dentro del mismo, se aloja el 5% de la población, aproximadamente unos 900 habitantes. Goza de los servicios tanto de agua potable como electricidad, careciendo de las prestaciones de cloaca y gas (como el resto de la localidad). El equipamiento del mismo se conforma mediante el cuadro de estación ferroviario, el edificio municipal, la jefatura de Policía, tres plazas, cuatro paradas de colectivos (contemplado la terminal de ómnibus), el cementerio, pista de atletismo, una iglesia, el “Club Atlético Juventud Unida”, una escuela y un centro de salud. Además, también se asientan empresas dedicadas a rubros alimenticios y ferroadministrativos.

El exterior de la fachada de la ex estación ferroviaria ha sido reparado con la intención de preservar el valor histórico de la misma. Sobre los terrenos fiscales, se registra un asentamiento irregular de 12 viviendas, para el cual la localidad se encuentra trabajando en una solución y recuperar las tierras como espacios de esparcimiento.



Núcleo Norte - Fuente: Plan Estratégico de Desarrollo Territorial – Estación Juárez Celman

## Núcleo Este

Este Núcleo se asienta 2 km al sur del Núcleo Norte, sobre el sector Este de la localidad. Registra un perímetro de 2 km por 2 km, aproximadamente, segmentados con una retícula rectangular interrumpidas cada seis manzanas por una traza curva la cual va conformando espacios en donde se distribuyen los sectores verdes o equipamiento dentro del tejido. Dicho Núcleo, aloja el mayor porcentaje de población de la localidad, un 54% de la misma, aproximadamente 9.720 personas. Goza de los servicios tanto de agua potable como electricidad, careciendo de las prestaciones de cloaca y gas (como el resto de la localidad). El equipamiento se conforma por una guardería, dos escuelas primarias, un centro cultura, un centro de salud, un centro deportivo, tres iglesias, un centro de jubilados y el cuartel de bomberos.

Sobre la el Bv. J. Hernández, se desarrolla el área central de la localidad conformada por locales comerciales minoristas de diversos rubros a lo largo de toda su extensión, 2 km aproximadamente. El barrio presenta una gran cantidad de comercios dispersos en el mismos, la mayoría de estos se desarrollan en viviendas con atención al público desde las ventanas o el garaje. El total de los comercios representan al 59% del total que encuentran en la localidad.



Núcleo Este - Fuente: Plan Estratégico de Desarrollo Territorial – Estación Juárez Celman

## Núcleo Oeste

El Núcleo se asienta sobre el cuadrante Oeste sobre la Ruta Nacional N°9 a 3 km, aproximadamente, del Núcleo Este. Compuesto por dos barrios, “Ciudad de los Niños” y “Parque Norte”, el primero presenta una retícula rectangular con un gran espacio central el cual dispone de equipamientos para la recreación de actividades de la localidad, mientras que el segundo también se divide con una retícula rectangular pero dispuesta en sentido contrario y con otra división interna en el manzanero. Dicho núcleo aloja al 27% de la población, aproximadamente 4.900 personas, el barrio “Ciudad de los Niños” cobija a un 13% del total, es decir (650 personas estimadas), mientras que el barrio “Parque Norte” alberga al 14% restante (4.250 personas aproximadamente). El equipamiento del primer barrio previamente mencionado se constituye de una escuela con nivel primario y secundario, un centro de salud, una seccional de policía, un centro deportivo y una iglesia. En la misma materia, el segundo barrio cuenta con una escuela de carácter primario y secundario, un playón deportivo, una iglesia, gimnasio de boxeo y gimnasio deportivo de alto rendimiento y el concejo deliberante de la ciudad.

El barrio “Ciudad de los Niños” data del año 2001, construido mediante un Plan de Vivienda Provincial llamado “Programa 12.000 Viviendas”, es el único barrio que goza del servicio del tendido de red cloacal, además, dispone una planta de tratamiento propia, a pesar de contar con dicha prestación, este barrio registra una situación de vulnerabilidad y la toma de terrenos donde residen 10 familias, aproximadamente.

Dentro del barrio “Parque Norte”, se desarrolla una sub centralidad constituidas por comercios minoristas dispersos dentro de la trama urbana, representada en un 18% del total de los locales de la localidad.





Núcleo Oeste – Barrio Parque Norte - Fuente: Plan Estratégico de Desarrollo Territorial – Estación Juárez Celman

## Núcleo Sur

Este Núcleo se enclava sobre el límite Suroeste del ejido urbano, lindando con la localidad de Guiñazú, el trazado del mismo no presenta un patrón claramente definido. Dentro de dicho Núcleo, reside un 13% de la población, aproximadamente unos 2.300 habitantes. Goza de los servicios tanto de agua potable como electricidad, careciendo de las prestaciones de cloaca y gas (como el resto de la localidad). El equipamiento del cual dispone se conforma por un centro de atención primaria, un centro cultural municipal, una escuela municipal de oficios, el parque de la democracia, un playón deportivo municipal y tres iglesias.

En el barrio existe un déficit en la calidad de los materiales de la vivienda (CALMAT), en donde el 83% de las mismas no cumplen con las condiciones del Índice CALMAT I o II, sino que se encuentran dentro de los Índices III y IV.



Núcleo Sur - Fuente: Plan Estratégico de Desarrollo Territorial – Estación Juárez Celman

## Núcleo Noroeste

El Núcleo Noroeste se asienta a la vera de la Ruta Provincial E53, lindando con la ciudad de Mendiolaza, el trazado presenta una composición lineal en donde los lotes se distribuyen en una tipología de doble peine, es decir, hacia ambos lados de la arteria principal. En él se aloja un 1% de la población, 180 personas aproximadamente. Goza de los servicios tanto de agua potable como electricidad, careciendo de las prestaciones de cloaca y gas (como el resto de la localidad). Al tratarse de Núcleo más reciente, a diferencia de los demás, este, no presenta internamente equipamientos de ningún tipo. Si se encuentra cercano, 6 km, al aeropuerto Ing. Ambrosio Taravella.

La desconexión que existe con este Núcleo, presenta un problema para el ente municipal debido que no posee una vinculación directa con el mismo, es decir, para lograr acceder, se debe retomar a la ciudad de Córdoba, pagar el peaje correspondiente y tomar la Ruta Provincial E53, lo cual, representa un gasto fijo en las arcas municipales el cual se ve reflejado en el servicio de recolección de Residuos Sólidos Urbanos (RSU)

Cercano a él, se registra un pequeño bosque nativo protegido por la Ley N°9.814.



Núcleo Sur - Fuente: Plan Estratégico de Desarrollo Territorial – Estación Juárez Celman

## Relevamiento y ponderación de la iluminación urbana

Se corrobora la existencia de red de alumbrado público, la misma se haya incompleta, no por su cantidad, sino por el tipo de luminarias que posee el sistema, el mismo ha quedado obsoleto.

Actualmente se han renovado las luminarias que conforman el tramo de la Ruta Nacional N°9 que atraviesa la localidad por luminarias LED. Se registra una carencia en el cambio de luminarias en los barrios de Villa los Llanos, Ciudad de los Niños, Barrio Norte, Almirante Brown y Villa Pastore.

## Relevamiento y ponderación del arbolado urbano existente

La Ordenanza N°355/05 plantea una forestación en donde se indica: Lapacho rosado sobre las avenidas que se encuentran ubicadas sobre el sector destinado áreas comunes y verde y fresno americano como borde de ruta y sobre las calles secundarias que se conectan al área de uso común.

Las tareas de forestación se realizan con la participación de las instituciones educativas de cada barrio, y de vecinos comprometidos con el medio ambiente, con el fin de concientizar a la comunidad del cuidado y protección del patrimonio arbóreo.

## Grandes Equipamientos de Infraestructura, Redes y Cobertura de Servicios

### Centrales, redes y Cobertura de Energía Eléctrica

La localidad no posee grandes equipamientos de producción de energía, la misma proviene de la ciudad de Córdoba.

La red eléctrica cubre el 100% de la localidad, el servicio es prestado mediante la Empresa Provincial de Energía de Córdoba (EPEC). A pesar de abarcar el total de la localidad, Estación Juárez Celman sufre de cortes de luz que oscilan entre 5 y 30 interrupciones del servicio anuales.

### Cobertura de red de Gas

El 99 % de la población carece del servicio de Red de Gas Natural, según el Censo de Población, Hogares y Vivienda, año 2010. En los últimos años esta situación no se ha revertido. La población utiliza gas en tubo, garrafa, electricidad, leña, carbón, etc. como resultado de la carencia de dicha prestación.

“Actualmente el Gobierno de la Provincia de Córdoba está ejecutando las obras de la Red de Distribución de Gas Natural, llamada “Ramales de alimentación, planta reguladora intermedia y obras civiles de instalaciones de superficie para abastecimiento de gas natural a las localidades de Estación Juárez Celman, Estación General Paz y Colonia Tirollesa”. Este ramal de alimentación será de aproximadamente 9.430 metros de extensión en diámetro 102 mm con una presión nominal de 25 kg/cm<sup>2</sup>. Con punto de conexión en la Planta Reguladora de Presión que será emplazada en Lote Of. N°2, Manzana N°21, en calle Los Sauces de Barrio Villa Los Llanos”.

“A partir de la conclusión de las obras antes mencionadas, la municipalidad realizara la Red de Distribución Domiciliaria para dar el servicio dentro del área urbana” (*“Estudio Ambiental Estratégico Ordenamiento Territorial de la ciudad de Estación Juárez Celman” – Franchi & Asociados*).

## Dimensión Social

### Población Características sociodemográficas

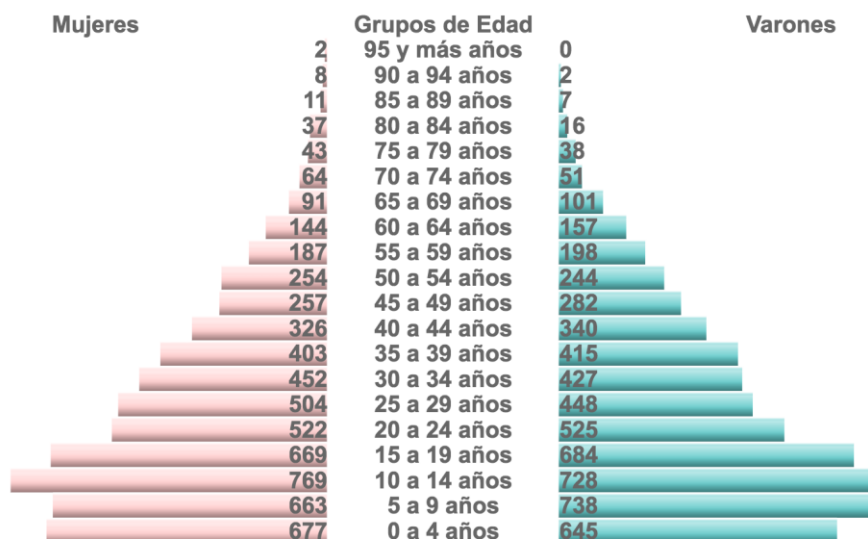
Grafico Pirámide Poblacional

## POBLACIÓN

**Población 2010:** 12.129 habitantes, 6.046 varones y 6.083 mujeres ( $I_{\text{mascul}}^{99.39\%}$ )

**Población 2001:** 6.562 habitantes

## POBLACIÓN POR GRUPOS DE EDAD



Fuente [www.mininterior.gov.ar](http://www.mininterior.gov.ar)

La localidad, según el Censo 2010, contaba con 12.129 habitantes. La variación intercensal entre los últimos censos demuestra un gran crecimiento demográfico, pasando de un porcentaje del 39.90% de crecimiento en el año 2001 a un porcentaje del 88.90% en el año 2010. La base de la pirámide poblacional demuestra ser ancha en relación con la cantidad de habitantes, no solo por su porcentaje de natalidad, sino también por la migración de nuevos habitantes a la localidad debido a su cercanía con la ciudad de Córdoba.

Se reconoce un nivel de fecundidad alto con una población medianamente joven. Según datos aportados por el Municipio se estima que actualmente la Localidad cuenta con 18.000 habitantes que residen en forma permanente.

## Saneamiento Básico

### Cobertura de red de Saneamiento y Cloaca

Únicamente, el barrio “Ciudad de los niños” goza de este servicio cubriendo la totalidad del mismo, el restante de los habitantes, utilizan el sistema de pozos negros o sangría para el saneamiento de las viviendas, como respuesta a la carencia de la prestación.

El sistema del Barrio “Ciudad de los niños” es autónomo, con una planta de tratamiento de líquidos cloacales tipo compacta mediante tratamiento con digestión anaeróbica de barros. Las aguas tratadas son reinyectadas a las capas de agua subterráneas” que es el cuerpo receptor final.<sup>7</sup>

### 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.		

<sup>7</sup> “Estudio Ambiental Estratégico Ordenamiento Territorial de la ciudad de Estación Juárez Celman – Franchi & Asociados”

### Cobertura de red de Agua

La red de agua logra cubrir el 100% de la localidad, la toma de red proviene de un pozo propio de 4 perforaciones y el mismo tiene un control mensual químico y bacteriológico. Si bien el agua es apta para consumo humano, ante el control mensual, se registra un bajo porcentaje de nitrato. Se estima un consumo diario de 250 lts. por habitante.

La planta de provisión de agua de la ciudad Estación Juárez Celman se compone por un (1) tanque elevado de 10 m de altura y capacidad de 50 m<sup>3</sup> (identificado como Cisterna N°1); dos (2) cisternas, una de las cuales es elevada, con una capacidad de 500 m<sup>3</sup> (Cisterna N°2) y otra semienterrada de 1000 m<sup>3</sup> (Cisterna N°3) Sobre la zona de Parque norte existen dos cisternas de almacenamiento de agua (Cisterna N°4 y N°5).

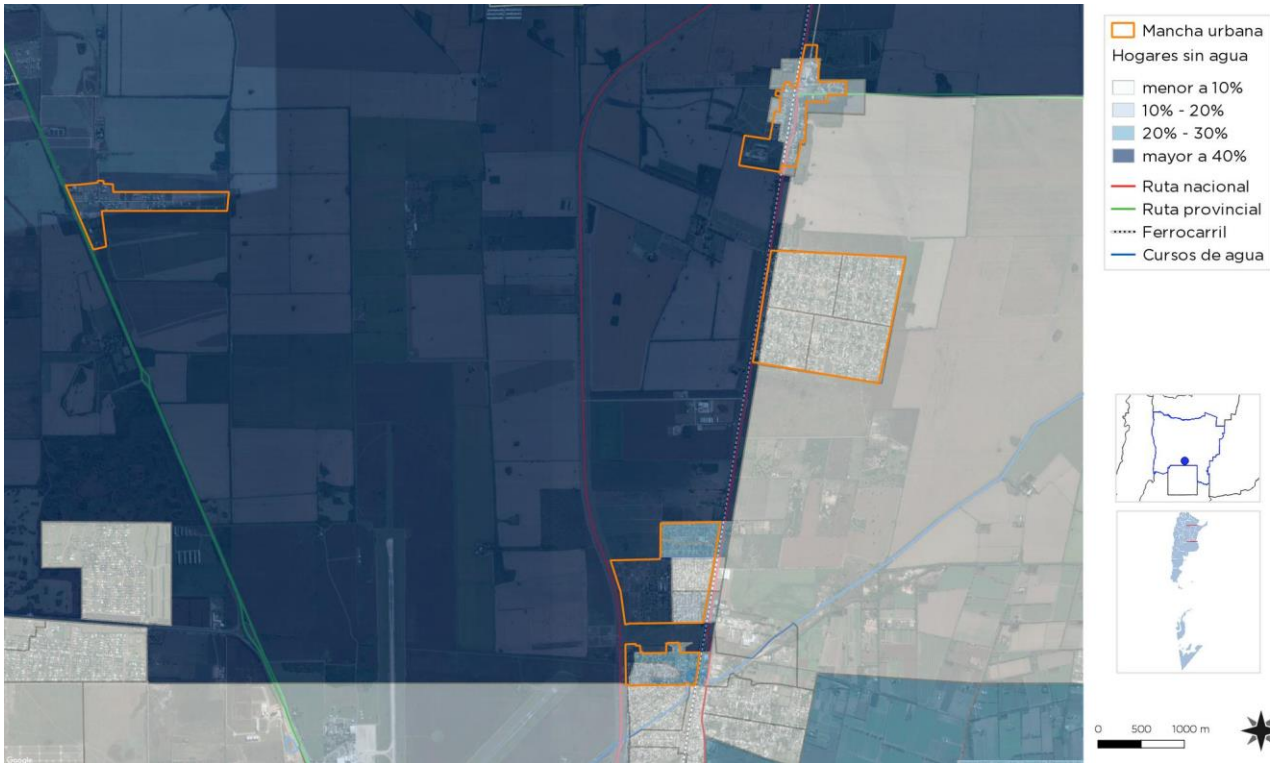
La extracción se realiza mediante cuatro (4) perforaciones del acuífero subterráneo sobre el cauce del Río Salsipuedes y se conduce mediante tuberías hasta las cisternas de almacenamiento.

La Planta de agua potable se encuentra en el sector norte de la ciudad, a metros de la intersección de la Ruta Nacional N.º 9 (Norte) y la Variante Juárez Celman (R.A.C.)<sup>8</sup>



Fuente: Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública

<sup>8</sup> Estudio Ambiental Estratégico Ordenamiento Territorial de la ciudad de Estación Juárez Celman – Franchi & Asociados.



Cobertura de la red de agua de Estación Juárez Celman - Fuente: Plan Estratégico de Desarrollo Territorial

## Vivienda

### Viviendas y mejoramiento de asentamientos precarios

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

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

#### Derecho a la vivienda

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

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

Posteriormente, la Comisión de Asentamientos Humanos (hoy conocida como el Concejo de Administración de ONU-Hábitat) aportó la resolución 16/7 para “la implementación del derecho a una vivienda digna” en mayo de 1997.

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

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

#### Desarrollo de estándares y lineamientos.

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

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



## Stock de Vivienda Local

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

- **Vivienda Aceptable:** hogares en departamentos y casas Tipo A
- **Vivienda Recuperable:** hogares en Casas Tipo B

- **Viviendas Irrecuperables:** hogares en ranchos, casillas y locales no habitables.

### 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.

La localidad registra un déficit de 90 viviendas. Para dar una solución a esta problemática, el municipio se encuentra vinculando esfuerzos con los entes nacionales y provinciales, el obstáculo que se presenta es que si bien existen tierras aptas para ser urbanizadas, las mismas pertenecen a privados.

### Déficit Cualitativo de Vivienda

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

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

Considerar el déficit habitacional cualitativo aporta a la definición de políticas públicas que inciden sobre el parque existente a través de políticas que promuevan el acceso en propiedad o en alquiler, o que faciliten el acceso al crédito para adecuar la vivienda al tamaño del hogar; o bien promoviendo intervenciones para mejorar las condiciones de las unidades existentes.

El municipio posee un relevamiento cuantificado del estado de las viviendas por núcleo urbano, este relevamiento se divide en tres categorías: calidad mejorada, calidad regular y calidad insuficiente.

### Núcleo Urbano Norte:

- 93% Calidad mejorada
- 5% Calidad regular
- 2% Calidad insuficiente



Núcleo Norte - Fuente: Plan Estratégico de Desarrollo Territorial – Estación Juárez Celman

**Núcleo Urbano Este:**

- 72% Calidad mejorada
- 17% Calidad regular
- 11% Calidad insuficiente



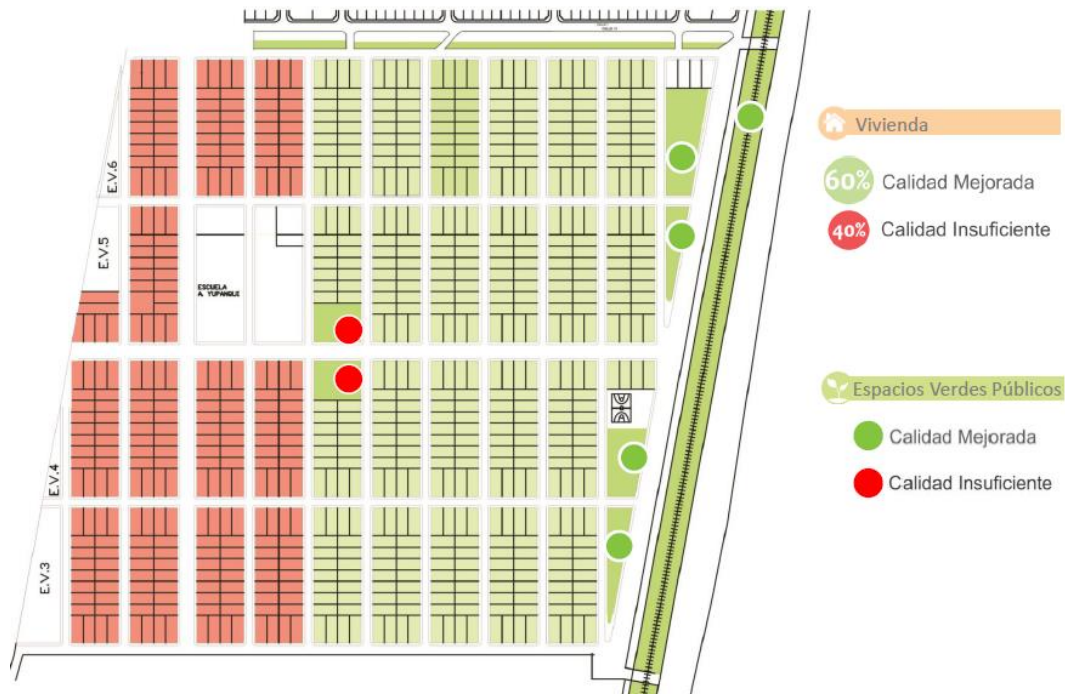
Núcleo Norte - Fuente: Plan Estratégico de Desarrollo Territorial – Estación Juárez Celman

### Núcleo Urbano Oeste:

- 35% Calidad mejorada
- 50% Calidad regular
- 15% Calidad insuficiente



Núcleo Oeste – Barrio Ciudad de los Niños - Fuente: Plan Estratégico de Desarrollo Territorial – Estación Juárez Celman



Núcleo Oeste – Barrio Villa Parque Norte - Fuente: Plan Estratégico de Desarrollo Territorial – Estación Juárez Celman

#### Núcleo Urbano Sur:

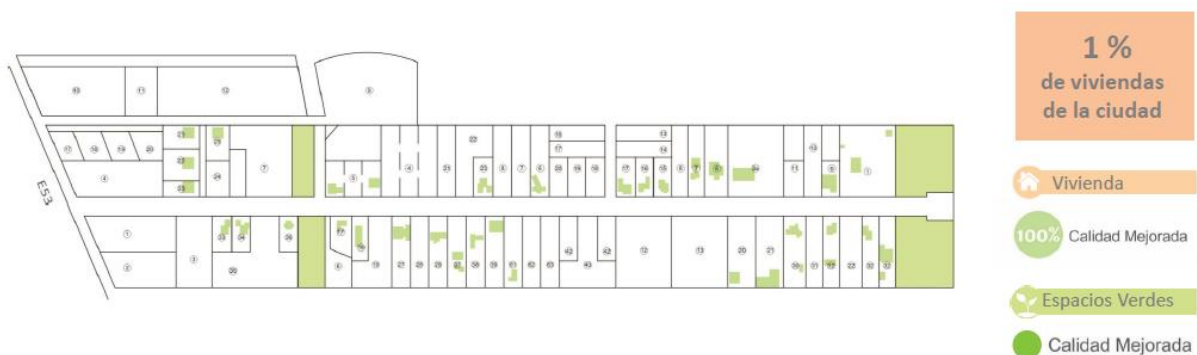
- 5% Calidad mejorada
- 12% Calidad regular
- 83% Calidad insuficiente



Núcleo Sur - Fuente: Plan Estratégico de Desarrollo Territorial – Estación Juárez Celman

#### Núcleo Urbano Noroeste:

- 100% Calidad mejorada



Núcleo Noroeste - Fuente: Plan Estratégico de Desarrollo Territorial – Estación Juárez Celman



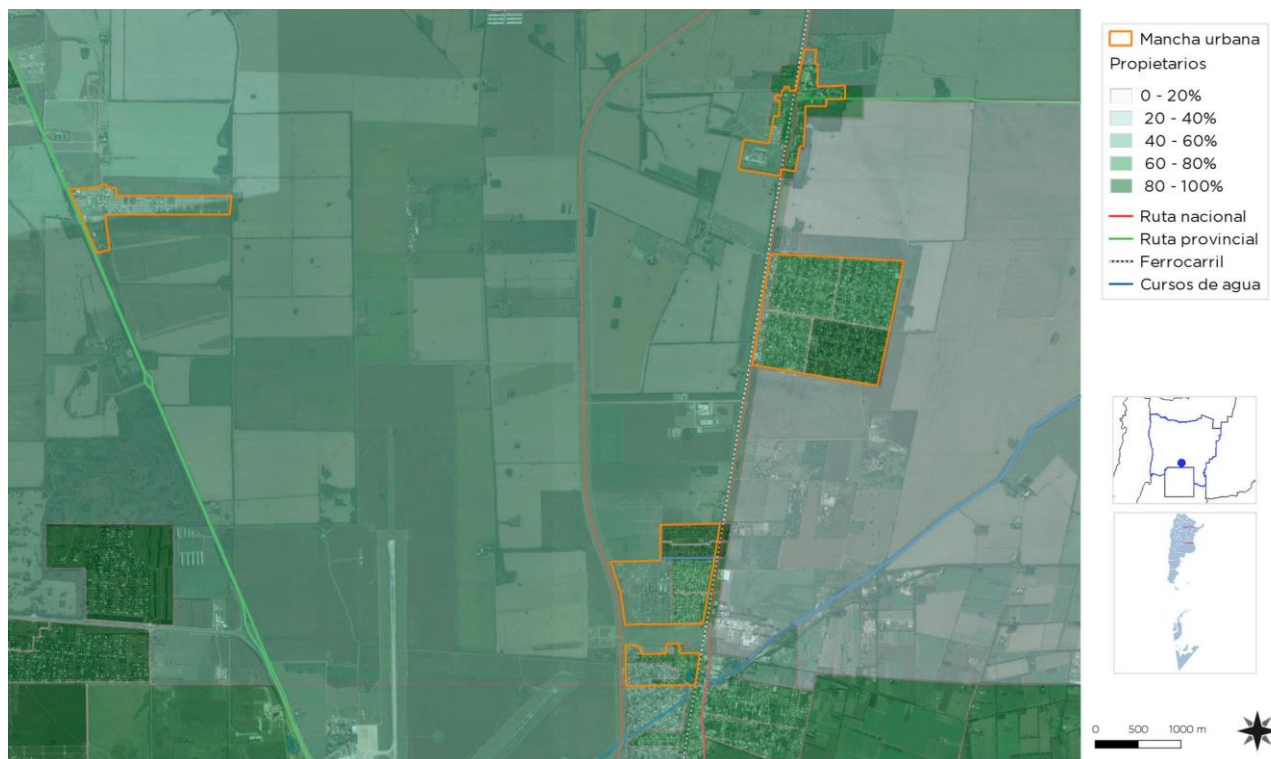
Fuente: Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública

### Calidad de los materiales de la vivienda (CALMAT) Porcentaje de hogares

CALMAT	Municipio	Provincia	País
CALMAT I	20,25%	49,83%	56,20%
CALMAT II	62,89%	40,05%	21,34%
CALMAT III	7,24%	3,86%	11,54%
CALMAT IV	2,95%	1,04%	3,81%

## Régimen de propiedad y tenencia

Por datos aportados por el municipio, la localidad registra que un 90% de la población actual es propietaria de su vivienda y el restante alquila.



Fuente: Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública

## Villas, Asentamientos y Hacinamientos Críticos

A pesar de que no se registran villas o grandes asentamientos en la localidad, el barrio “Ciudad de los niños”, un barrio provincial que data del año 2001, presenta situaciones de vulnerabilidad. Dentro del mismo se puede observar terrenos usurpados donde viven 10 familias.

Además, existen 12 viviendas alojadas sobre los terrenos fiscales correspondientes al ferrocarril. Actualmente, el municipio logró dar una solución a esta problemática mediante un convenio con el estado nacional y así poder reubicar las familias y recuperar este espacio.

Según el Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda del año 2010, la localidad de Estación Juárez Celman presentaba un 10.85% de los hogares por sobre un total de 2.913 en situación de hacinamiento crítico. Actualmente, el municipio no dispone de información cuantificada que refleje la situación actual de dicha problemática.



Fuente: Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública

## HOGARES Y VIVIENDA

**TOTAL:** 2.913 hogares, 3.062 viviendas

**Hacinamiento del Hogar**  
Porcentaje de hogares

Cantidad de Personas por cuarto	Municipio	Provincia	País
Hasta 0,50	8,62%	27,14%	22,07%
0,51 a 0,99	9,30%	19,82%	17,84%
1 a 1,49	27,36%	29,02%	30,71%
1,50 a 1,99	14,32%	8,35%	9,98%
2,00 a 3,00	29,56%	12,49%	15,26%
Más de 3,00	10,85%	3,19%	4,14%

**Calidad de los materiales de la vivienda (CALMAT)**  
Porcentaje de hogares

## Educación

### Máximo nivel educativo alcanzado

El objetivo es presentar 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.

Estación Juárez Celman cuenta con cinco colegios primarios, dos de ellos dedicados a la enseñanza de la población adulta. Actualmente logran satisfacer la demanda poblacional y logran cubrir el cupo de matrículas, a raíz del futuro crecimiento poblacional, es preciso la creación o ampliación de las instituciones educativas.

La problemática que radica en la localidad es que los jóvenes deben migrar fuera de misma para cursar el nivel secundario, debido a que no disponen del mismo.

Con el objetivo de seguir fomentando prácticas pedagógicas que brinden calidad educativa a los ciudadanos, el gobierno de la ciudad brinda capacitaciones con puntaje para los docentes que trabajan en las escuelas y en las localidades vecinas. Este proyecto se basa en la necesidad de continuar con la formación de los docentes de manera permanente.

El Municipio dicta diversos cursos de oficio que apuntan a que los habitantes adquieran habilidades que les permitan llevar adelante micro emprendimientos individuales o grupales. Durante el año 2017 se dictaron cursos de cocina, pastelería, costura, producción agroecológica, auxiliar de vivero, auxiliar de jardinería, peluquería, etc.

En vistas de un crecimiento futuro, Estación Juárez Celman precisa la creación de un colegio secundario y la expansión de los primarios. Actualmente, se prevé, mediante un convenio con la Universidad de Córdoba, la creación de una Universidad Popular.

### Establecimientos de Inicial Primario:

- Pitufos traviesos (Guardería Municipal)
- Ilusión y esperanza (Guardería Municipal)
- Jardín de Infantes Comodoro R Silioni
- Jardín de Infantes Leopoldo Lugones
- Jardín de infantes Polo Godoy Rojo

### Establecimientos de Nivel Primario:

- Escuela Comodoro Silioni (Primario)
- Escuela Leopoldo Lugones (Primario)
- Escuela A. Yupanqui (Primario)

- CENMA ASIMRA anexo Villa los Llanos (Primaria para adultos)
- Escuela Nocturna Andrés Pajón (Primaria para adultos)

#### Establecimientos de Nivel Terciario:

- Escuela IPET N°333 Dr. Julio Salusso
- Escuela IPET N°386
- Escuela de enfermería Dr. Ramón Cardillo anexo Villa los Llanos



Jardín de Infantes Comodoro R Silioni – Fuente: Municipalidad de Estación Juárez Celman

## Salud y Seguridad

La localidad posee cinco dispensarios, los mismos disponen de atención primaria, dos de ellos trabajan 24 hs y uno abre los fines de semana. Los problemas de mayor gravedad son derivados a la ciudad de Córdoba.

Del total de estos dispensarios, cuatro son de carácter municipal y uno es provincial. Cuentan con un equipamiento de tres ambulancias, las cuales dos son de traslado y una se encuentra equipada para emergencias.

En lo referente a seguridad, la ciudad cuenta con dos comisarías, el cuerpo de policía pertenece a la provincia de Córdoba. A raíz de la separación de los núcleos urbanos y algunos problemas menores de inseguridad, el municipio creó una seguridad ciudadana la cual dispone de un auto y dos motos. Poseen su propio destacamento de bomberos equipados con una camioneta.



Comisaría Estación Juárez Celman – Fuente: Municipalidad de Estación Juárez Celman



Cuartel de bomberos Estación Juárez Celman – Fuente: Municipalidad de Estación Juárez Celman

## Dimensión Económica

### 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.

#### Desarrollo económico local (DEL) para un crecimiento económico inclusivo

Plantea apoyar el crecimiento económico inclusivo. A pesar de que las ciudades son las mayores proveedoras de empleo tanto formal como informal, el desempleo y el subempleo urbano son todavía problemas graves en el mundo.

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. Se apoyará la inversión tanto pública como privada para generar beneficios sociales que refuercen el desarrollo económico.

La creación de empleo tendrá como objetivo primordial a la población excluida.

## Actividades económicas locales Ocupación según rama de actividad

Al estar catalogada como la ciudad dormitorio de la ciudad de Córdoba, a raíz de su cercanía, se registra un gran porcentaje de población que se traslada diariamente a la capital provincial diariamente.

Se observa la existencia de empresas separadas de la mancha urbana dentro del ejido de la localidad, la mayoría dedicadas a la metalmecánica, maquinaria agrícola y producción alimenticia. Estas empresas se encuentran distribuidas de manera dispersa dentro de la localidad, debido al hecho de que se han instalado años anteriores de que el municipio posea una planificación territorial. Además, Estación Juárez Celman, posee un parque industrial de unas 100 hectáreas y una zona franca, Zofracor S.A., de unas 170 hectáreas. Ambas áreas disponen de los servicios de agua corriente, energía eléctrica y recolección de residuos.

## Tasa de desocupación

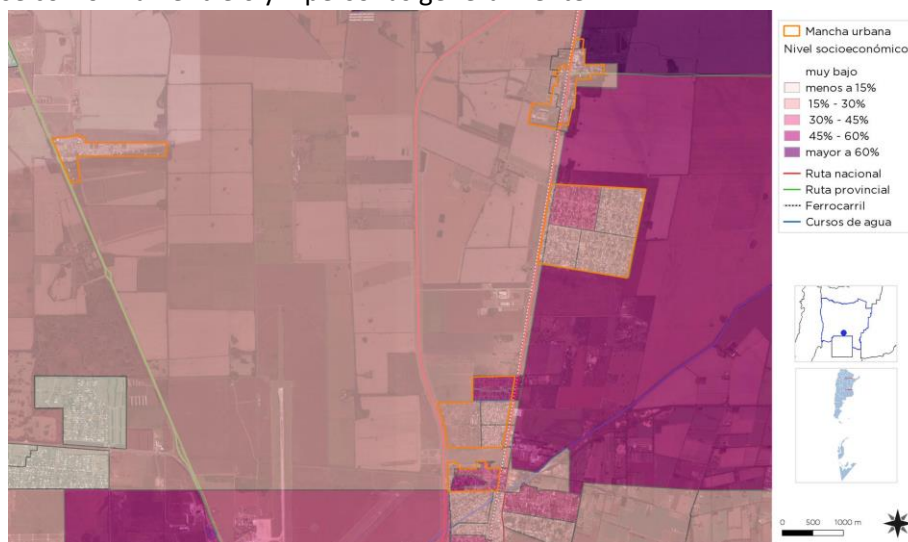
Por datos aportados por el propio municipio, existe una tasa de desempleo correspondiente a 35% de la población, aproximadamente 6.300 personas. En post de lograr dar una respuesta, se busca desde el ente gubernamental fomentar el emprendedurismo local para insertar en el mercado laboral a aquellos habitantes que carezcan de un empleo formal.

## Ingresos familiares mensuales

Mide los niveles de ingresos mensuales medios de hogares urbanos según diferentes unidades territoriales. El cálculo del indicador surge de promediar el ingreso total por hogar en un territorio o jurisdicción determinado.

Los ingresos familiares son un componente central en las condiciones de vida de la población. Están en relación clara y directa con la calidad de vida.

El estrato social promedio de la localidad es medio bajo, los ingresos mensuales que se registran son de un promedio de \$15.000 por familia. El sueldo de un empleado municipal ronda los \$10.000. Los grupos familiares se conforman entre 6 y 7 personas generalmente.



Fuente: Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública

## 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.

Estación Juárez Celman presenta diferentes espacios verdes para la recreación de sus habitantes. A pesar de haber renovado algunas plazas de la localidad, se observa un déficit en materia cualitativa, ya que muchos de estos espacios carecen de mobiliario urbano o de proyectos para su conformación. Dichos espacios se hallan distribuidos dentro de cada núcleo urbano. El Plan Estratégico desarrollado por la localidad refleja que:

- El Núcleo Norte (5% de la población) arroja un 39.05 m<sup>2</sup> de espacios verdes por persona.
- El Núcleo Este (54% de la población) arroja un 12.10 m<sup>2</sup> de espacios verdes por persona.
- El Núcleo Oeste (27% de la población) arroja un 23.08 m<sup>2</sup> de espacios verdes por persona.
- El Núcleo Sur (13% de la población) arroja un 12.20 m<sup>2</sup> de espacios verdes por persona.

El “Club Atlético Juventud Unida” fundado en 1967 es el único que se registra dentro de la localidad, el mismo se aloja en el núcleo Norte y se realizan actividades deportivas como el fútbol masculino y femenino. Pertenece a la Liga Regional de Fútbol Colón.

El Municipio ha promovido la práctica del deporte y hábitos saludables dentro de la localidad. En cada núcleo urbano, se registran espacios deportivos los cuales son utilizados tanto por jóvenes como también por los infantes de la localidad. Dentro de los mismos, se puede destacar la pista de atletismo, el gimnasio de boxeo y el deportivo de alto rendimiento. La localidad apunta en un futuro a tener una mirada profesional en el ámbito deportivo: charlas, seminarios, nutrición, higiene, entre otros. Se registra un déficit en materia de equipamiento e instalaciones en la mayoría de estos sectores. Actualmente se han instalado estaciones deportivas sobre la senda aeróbica que linda con la Ruta Nacional N°9.



Plaza de Estación Juárez Celman – Fuente: Municipalidad de Estación Juárez Celman



Plaza de Estación Juárez Celman— Fuente: Municipalidad de Estación Juárez Celman

### Riesgo, amenaza, vulnerabilidad y resiliencia

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 de que se concrete una amenaza.

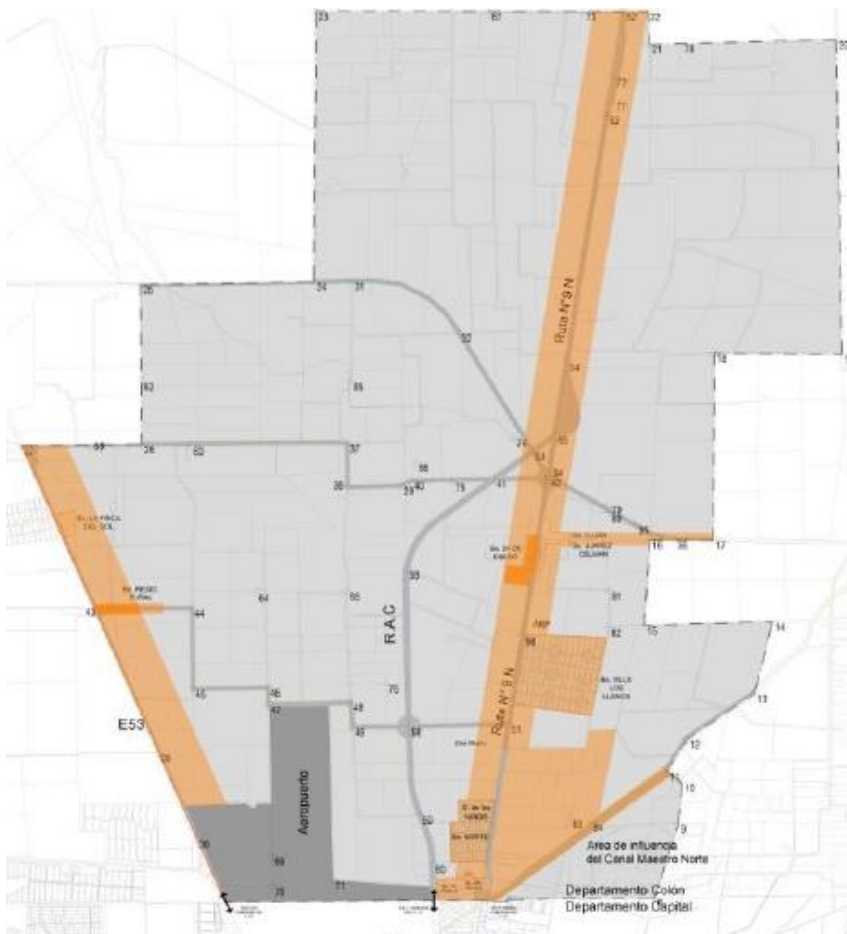
Esta variable se encuentra relacionada con la **resiliencia**, entendida como la capacidad de un sistema, comunidad o sociedad expuestos a una amenaza para resistir, absorber, adaptarse y recuperarse de los efectos de eventos de manera oportuna y eficaz; lo que incluye la preservación y la restauración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

Las fumigaciones son controladas por el municipio mediante una normativa propia que exige unos 500 mts de restricción (mayor que la provincial). Las recetas químicas se emiten mediante un profesional idóneo en la materia, se pide turno y el día de la fumigación se controla su proceso (apertura de envases, viento, etc), si los vientos no acompañan, el turno debe ser reprogramado.

Los residuos sólidos urbanos son depositados en “Piedras blancas”, basural cercano a Córdoba Capital. El municipio cuenta con tres camiones, dos en estado activo y uno de soporte, la recolección de residuos es periódica salvo los días domingos, el servicio cubre el 100%. La localidad genera 16 toneladas de basura diarias.

El municipio forma parte de la Corporación Intercomunal para la Gestión Sustentable de los Residuos Sólidos Urbanos del Área Metropolitana de Córdoba – CORMECOR – en una Sociedad Anónima con los municipios de Villa Allende, Malvinas Argentinas, Río Ceballos, La Calera, Despeñaderos, Alta Gracia y las Comunas de Villa la Bolsa, Villa los Aromos y el Sindicato Único de Recolección de Residuos y Barridos de Córdoba.

La problemática actual, radica en que el enterramiento sanitario “Piedras blancas” esta alcanzado el límite de su capacidad, y mediante esfuerzos entre varios municipios están intentando encontrar una solución para la disposición final de residuos sólidos urbanos.



Recolección de RSU - Fuente: Estudio Ambiental Estratégico

La localidad actualmente presenta dos canales muy importantes que cruzan gran parte del ejido urbano, uno es el Canal Maestro Norte (de riego) y el otro es el Canal 25 de mayo (pluvial), ambos se encuentran en contacto directo con la población y se hallan contaminados de manera natural y artificial, produciendo emisión de malos olores al entorno, o contaminación. Otra problemática dentro de los límites del ejido son las escorrentías ocasionadas por la derivación sistemática de las aguas pluviales que se originan por el crecimiento del cauce del Río Salsipuedes, lo cual, al no poseer lagunas de retardo, canalización adecuada, etc. afecta directamente a la localidad. Las grandes precipitaciones en la cuenca de Sierras Chicas, específicamente del cauce anteriormente mencionado, han causado un daño difícil de evaluar en campos y caminos de la red secundaria y terciaria, convertidos en verdaderos ríos, devastando todo a su paso (*Estudio Ambiental Estratégico Ordenamiento Territorial de la ciudad de Estación Juárez Celman – Franchi & Asociados*).

Sobre la Ruta Provincial E53 existe un pequeño bosque nativo protegido mediante la Ley N° 9814, la misma tiene como principal objetivo la conservación de los bosques nativos mediante el “Ordenamiento Territorial de los Bosques Nativos” y la regulación de la expansión de la frontera agropecuaria, minera y urbana, y de cualquier otro cambio de uso del suelo.

## Dimensión Institucional

### Sociograma

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

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

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

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

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

Usualmente son considerados actores aquellos individuos, grupos o instituciones que son afectados o afectan el desarrollo de determinadas actividades, aquellos que poseen información, recursos, experiencia y alguna forma de poder para influenciar la acción de otros para generar propuestas de intervención. El objetivo es reconocer las principales funciones de los actores respecto del proyecto o programa, así como identificar las posibles acciones que podrían desarrollar los actores sociales e institucionales perfilando una red de alianzas interinstitucionales en relación con la propuesta de intervención.

### Ámbito Local

**Intendente del Municipio de ESTACIÓN JUÁREZ CELMAN:** Máxima autoridad del Municipio de ESTACIÓN JUÁREZ CELMAN, cabeza del poder ejecutivo: Myrian Prunotto.

#### Otros Organismos Municipales Competentes:

- Secretaría de Desarrollo Ciudadano: a cargo de Federico Menis
- Secretaría de Gobierno y Salud: a cargo de la Od. Verónica Núñez
- Secretaría de Hacienda, Finanzas y Administración
- Secretaría de Planeamiento Estratégico: a cargo del Arq. Guillermo Alonso

## 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.

El Municipio de Estación Juárez Celman utiliza métodos de talleres, mesas interdisciplinarias de vecinos e instituciones para conocer las necesidades del ciudadano, aparte de los reclamos que llegan a la propia sede de gobierno. Por datos aportados por el propio municipio, el Plan Estratégico Territorial consta de un arduo trabajo de más de seis meses, vinculando esfuerzos entre la entidad, profesionales y vecinos para detectar los puntos buenos y malos de la localidad y así generar un diagnóstico que logre el equilibrio territorial deseado.

Además de realizar estos métodos, estos mecánicos de participación ciudadana son tenidos en cuenta a la hora de la planificación de la localidad.

## Identidad Cultural

Existe una falta de identidad propia para con la localidad, es decir, no se “sienten” parte de la misma, esta ruptura se fomenta debido a la proximidad con la ciudad de Córdoba y materialización de la propia mancha urbana (cinco núcleo separados). El municipio trabaja intensamente en esa “unión” de la localidad para generar una identidad propia (fiestas, eventos deportivos, festivales, bailes, etc) en donde se destacan:

La “Fiesta Criolla”, es un evento al que han asistido más de 25.000 Personas, con la participación de más de 50 Grupos Folklóricos y figuras de gran nivel, más de 10 Academias de Danzas y más de 30 Artesanos Locales. Es un evento que permite el encuentro de vecinos de la ciudad como así también de las ciudades cercanas. Además, se consolida como un punto comercial para emprendedores, artesanos e instituciones intermedias en donde desenvuelven actividades tradicionales del país (comidas, artesanías y academias). Se lleva a cabo en el mes de febrero.

El “Torneo sin campeones” es un torneo de fútbol de la localidad, los chicos compiten entre los diferentes núcleos urbanos, mensualmente se desarrollan partidos de un núcleo a otro, la idea es fomentar el encuentro de los más jóvenes y conformar una identidad local, no la competencia.

Concurso de “Literatura alto-parlante”, destinado a niños de 7 a 12 años de todas las escuelas primarias de nuestra ciudad con una categoría especial destinada a alumnos de la escuela primaria para Adultos. El objetivo es promover la lecto-escritura desde los primeros albores de la infancia, acercarlos al maravilloso mundo de la fantasía de los libros tanto como lectores, como escritores de pequeñas historias. Los finalistas de cada escuela y ganadores de ambas categorías reciben un disco grabado con los cuentos, y premios estímulos de diversos tipos. Los cuentos son reproducidos en altoparlantes en las escuelas de nuestra ciudad, se reproducen

en la radio local y son publicados en formato papel para la feria del libro del año siguiente. En el año 2016 se está llevando a cabo la 4ª edición de dicho concurso

El ballet municipal de danzas folclóricas se creó en 2017, con un doble propósito que consiste por un lado tener un grupo de bailarines profesionales que representen a nuestra ciudad en diversos eventos locales y de ciudades vecinas; y por el otro trabajar el concepto de identidad de una Ciudad que tiene fuertemente arraigada sus raíces en nuestra música folclórica tradicional.



Fuente: Municipalidad de Juárez Celman— Fuente: Municipalidad de Estación Juárez Celman

El Gobierno de la Ciudad ha creado en los distintos barrios Escuelas Municipales de Deporte en distintas disciplinas orientadas a distintos rangos etarios. La idea es promover la práctica Deportiva y los hábitos saludables para niños y jóvenes de nuestra Ciudad. Las Disciplinas son Fútbol, Atletismo, Taekwondo, Karate, Boxeo, Vóley, Gimnasia Rítmica, Rugby y Básquet. Por otra parte se trabaja de manera articulada con el equipo de Salud y Nutrición del municipio a través del programa “Me gusta Sentirme Bien”, se dictan clases de Zumba y Gimnasia Aeróbica, se articula con la Escuela para niños y jóvenes con discapacidades con el Programa de Deportes Adaptados, Durante el verano se abre la Escuela de Verano y la Pileta Municipal de uso libre, se creó el Gimnasio de alto rendimiento para que los deportistas destacados de la localidad en las distintas disciplinas.

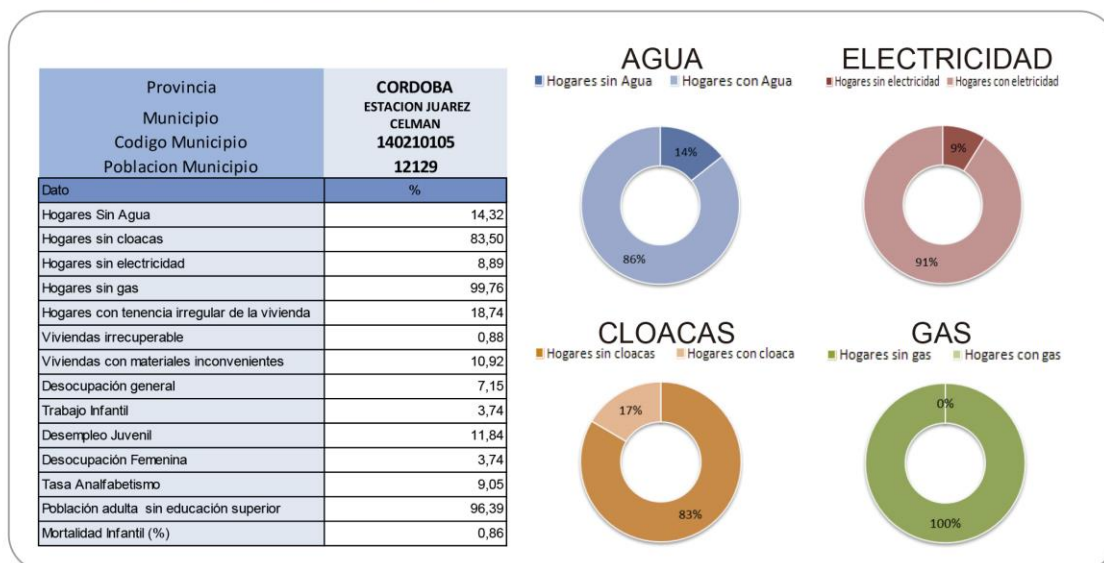
Existen otros eventos tales como la “Galería de Arte y sede Municipal”, Festejos del “Mes de la mujer”, “Barrileteada familiar”, “Feria de la ciudad”, conmemoración de fiestas patrias, “Maratón de la cultura”, “Día del niño”, “Día de la primavera”, “Día de la madre”, “Ciclo de cine itinerante”, “Ciclo de cuenta cuentos”, “Feria del libro”, “Bicicleteada ambiental”, entre otros.

Actualmente, se encuentra en construcción un Núcleo de Inclusión y Desarrollo de Oportunidades (NIDO) dentro del Núcleo Sur.

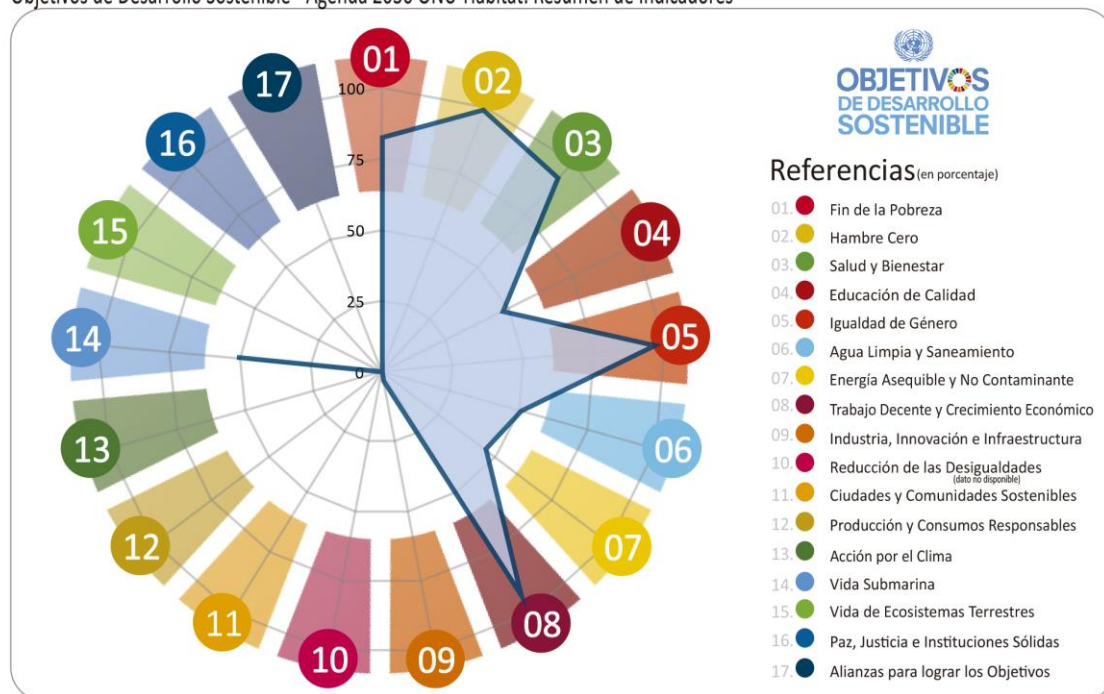
## Resumen de Indicadores

### Localidad de ESTACIÓN JUÁREZ CELMAN

#### ESTACIÓN JUAREZ CELMAN - Resumen de Indicadores



#### Objetivos de Desarrollo Sostenible - Agenda 2030 ONU-Habitat: Resumen de Indicadores



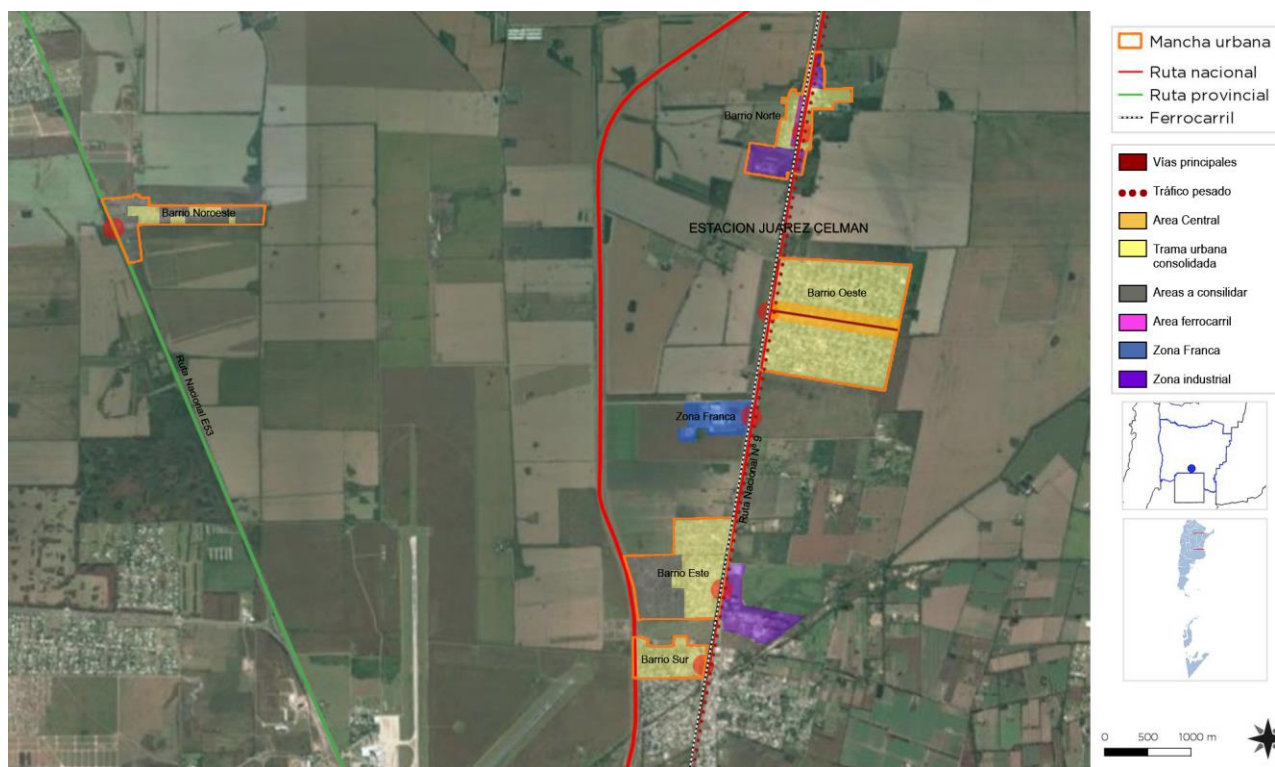
Fuente: SSPTIP en base a datos del Censo Nacional de Población, Hogares y vivienda. INDEC 2010 y Cuestionario Municipal 2016.

## 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 lo socialmente deseable.



Fuente: elaboración propia



## 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

La localidad actualmente presenta un déficit de vivienda (90 casos registrados), la problemática actual, radica en no disponer de tierras para la construcción de viviendas.

Uno de los grandes problemas que aqueja a la localidad, es la desconexión entre el núcleo Noroeste y los demás. El municipio aguarda a la construcción del segundo anillo de la ciudad de Córdoba para lograr el vínculo directo.

Por datos aportados por el propio municipio, Estación Juárez Celman presenta una serie de problemáticas en materia de seguridad vial. Dentro de la localidad se han registrado picadas de motos y altas velocidades, omo también, el ingreso camiones dentro del tejido urbano residencial atentando contra la calidad de vida de los habitantes.

Los ingresos a los barrios presentan una característica de riesgo debido a su propia conformación, para lograr reforzar todos estos puntos, es importante la renovación de luminarias al sistema LED para brindar una mejora en la calidad de vida y de la seguridad ciudadana.

Al estar catalogada como ciudad dormitorio de la capital de la provincia, los habitantes de Estación Juárez Celman disponen de dos servicios de traslado, debido a que la mayoría obtiene sus fuentes de ingreso de dicha ciudad. Si bien la frecuencia es buena, el servicio presenta un déficit en relación con la cantidad de habitantes. El Municipio tiene la intención de recuperar el ferrocarril como medio de traslado de pasajeros utilizando la existente conexión Córdoba-Juárez Celman.

En materia de infraestructura y servicios básicos, el municipio cuenta agua y electricidad, solamente el barrio “Ciudad de los Niños” dispone del tendido de red cloacal. La red de agua logra satisfacer al 100% con la

demanda, el agua es controlada mensualmente mientras que el servicio de red eléctrica es provisto por la empresa EPEC, registrándose cortes de energía en temporadas de alta demanda.

### Árbol de problemas Dimensión Física



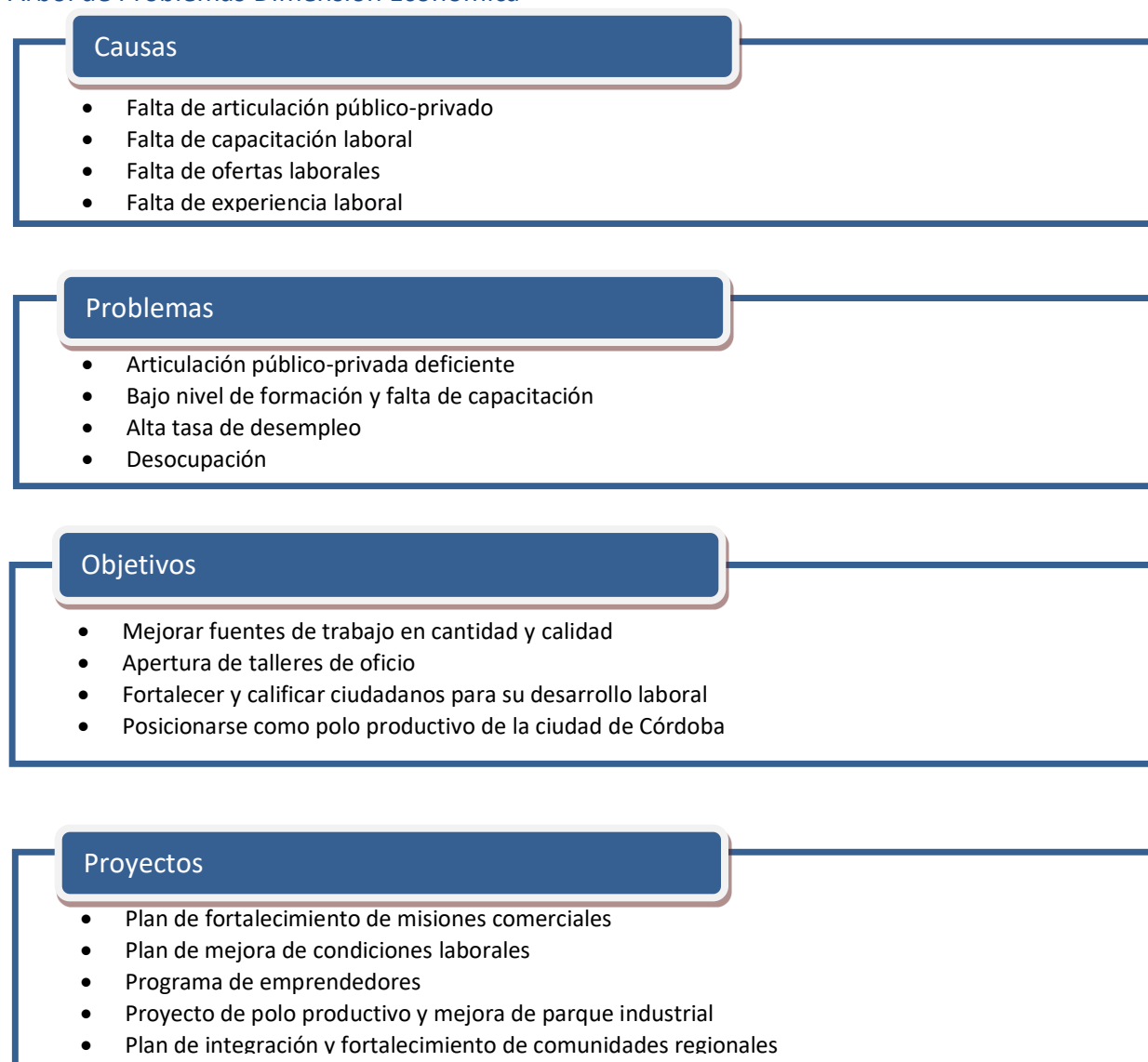
### Proyectos

- Plan de movilidad multimodal
- Plan Integral de Soluciones Habitacionales
- Programa de urbanización de barrios vulnerables
- Programa de regularización de tenencia de suelo y creación del "banco de tierras públicas"
- Plan de recuperación y puesta en valor de centralidades
- Plan de mejoramiento de la red de agua
- Plan de reconversión de predio ferroviario
- Plan de completamiento de infraestructura
- Programa de educación vial
- Programa de luminarias LED
- Programa de recuperación de la línea ferroviaria Córdoba-Estación Juárez Celman
- Proyecto Corralón Municipal
- Plan de relocalización de industrias

## Dimensión económica

Desde el punto de vista económico, Estación Juárez Celman debería apostar a la articulación público-privado para transformarse en un polo productivo de la ciudad de Córdoba. Para que este crecimiento se desarrolle de manera lineal, no solo es preciso mejorar la oferta del parque industrial ya existente, sino también capacitar y generar emprendedores locales, ya que, según datos aportados por el propio municipio, la localidad presenta un porcentaje de desempleo del 35% de su población.

### Árbol de Problemas Dimensión Económica



## Dimensión ambiental

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

El índice de aumento poblacional de la ciudad crece año a año, lo que trae aparejado un aumento considerable de los residuos sólidos urbanos. Actualmente la problemática radica en el destino final de los mismos, el basural “Piedras blancas” esta alcanzado el límite de su capacidad, y mediante esfuerzos entre varios municipios están intentando encontrar una solución para la disposición final de residuos sólidos urbanos. Sumando

En vistas de tener una mirada sustentable, Estación Juárez Celman debe apuntar a reducir los impactos ambientales generados por las industrias insertas dentro de la localidad, los mismos atentan contra la calidad de vida los habitantes.

### Árbol de Problemas Dimensión Ambiental

#### Causas

- Deforestación
- Falta de conciencia ambiental
- Impacto de zonas industriales
- Contaminación sonora
- Micro basurales a cielo abierto
- Falta de fondos municipales

#### Problemas

- Escases de árboles
- Existencia de contaminación ambiental
- Aumento de residuos sólidos urbanos
- Déficit de calidad de espacios verdes

#### Objetivos

- Promover y construir una ciudad sostenible
- Construir una ciudad limpia y sustentable
- Renovación de espacios verdes y deportivos

### Proyectos

- Proyecto de forestación urbana y cinturones verdes
- Programa de control de impacto ambiental
- Plan de gestión a nivel regional Centro GIRSU
- Proyecto de puesta en valor de espacios verdes y recualificación urbana
- Proyecto de centro cultural
- Plan de recuperación de espacios deportivos
- Plan de saneamiento hídrico

## 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.

Uno de los principales problemas que aquejan a la población es el porcentaje de desempleo que tiene. Catalogada como la ciudad dormitorio Córdoba y ante la falta de oportunidades laborales, el municipio apunta a la formación de profesionales emprendedores para lograr dar una respuesta a la falta de trabajo, para ello, es necesario la creación de una escuela técnica y una sede de la Universidad Nacional de Córdoba para crear una Universidad Popular. Además, la localidad no cuenta con un colegio de nivel secundario, exigiendo a los habitantes, tener que migrar de la misma para continuar con sus estudios.

La localidad tiene un déficit en materia de salud, el desmesurado incremento poblacional, produjo que el sistema actual no logre cubrir el déficit en materia cuantitativa. Se precisa la creación de nuevos dispensarios para lograr cubrir el 100% de la localidad.

A raíz de su cercanía con la ciudad de Córdoba, su dispersión de la mancha urbana y ser un gobierno joven, declarado Municipio en la década del 90, los habitantes de la localidad no se “sienten” parte de la misma. Actualmente, el Municipio se encuentra constantemente fomentado la unión de la localidad mediante eventos culturales, fiestas anuales o deportivos que logren vincular a los diferentes núcleos de la ciudad y formar una identidad propia.

El municipio apunta a orientar el deporte hacia una mirada profesional, es decir, poder brindarles a los deportistas locales no solo espacios de entrenamiento, sino también charlas, cursos, seminarios, nutrición,

higiene, entre otros. Para lograr este objetivo, no solo debe apuntar a la mejora del gimnasio y espacios deportivos actuales, sino también a la renovación de espacios verdes locales ya que la mayoría de estos carecen de la renovación de mobiliario urbano o un proyecto para los mismos.

### Árbol de problemas Dimensión Social

#### Causas

- Falta de oportunidades laborales
- Falta de fondos para mejora de sistema de salud
- Falta de planificación educativa
- Déficit de políticas públicas y falta de concientización social
- Proximidad con la ciudad de Córdoba y ciudad dormitorio de la misma
- Dispersión geográfica

#### Problemas

- Falta de trabajo de la población activa
- Déficit en materia de salud
- Déficit en materia de educación
- Escasa identidad local
- Aumento del consumo de alcohol y drogas en los jóvenes
- Escasa relación institución-ciudadano

#### Objetivos

- Mejora del sistema educativo
- Mejora del sistema de atención primaria de salud
- Generar conciencia en la población joven
- Fortalecer el sentido de pertenencia de la localidad
- Mejora de la comunicación institucional-ciudadana

### Proyectos

- Programa de Habitat
- Plan integral de asistencia social
- Proyecto de cámaras de seguridad y monitoreo
- Programa de capacitación e inserción laboral
- Programa de talleres de oficio
- Proyecto de escuela secundaria
- Proyecto de Sede Universitaria
- Proyecto de mejora y creación de dispensarios
- Programa de concientización de en centros educativos
- Programa de Participación Vecinal para Jóvenes y Adultos Mayores
- Programa de fortalecimiento Municipal de Capacitación Docente
- Programa de tecnologías en materia de comunicación

## 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.

El principal problema que afronta la localidad es la confluencia de la escasez de recursos y falta de capacitación del personal. De ello se desprenden un conjunto de inconvenientes que tienen como eje la mala comunicación a todo nivel.

Esto provoca grandes dificultades para articular esfuerzos conjuntos con los estados provinciales y naciones como también en generar espacios de participación ciudadana o desarrollar proyectos de participación público - privado. El escaso desarrollo institucional también tiene su correlato en las organizaciones intermedias, por ejemplo los clubes, colectividades, etc.... que podrían mejorar sus condiciones.

Para dar una solución se debe implementar programas de capacitación que permita formar a los dirigentes y personal encargado de articular los distintos actores de la comunidad.

## Árbol de problemas Dimensión Institucional

### Causas

- Falta de capacitación del personal municipal
- Falta de desarrollo de políticas de articulación institucional
- Falta de articulación entre los distintos actores públicos y privados
- Problemas de desarrollo económico de la población
- Mal estado del edificio municipal

### Problemas

- Mala articulación entre municipio, provincia y nación.
- Escasez de recursos.
- Escaso desarrollo de instituciones intermedias.
- Poca participación ciudadana
- Mal estado de las instalaciones municipales.

### Objetivos

- Articular esfuerzos entre municipio, provincia y nación.
- Articular esfuerzos y apoyar instituciones intermedias.
- Desarrollar políticas de participación público – privadas.
- Desarrollar políticas de participación ciudadanas

### Proyectos

- Articular esfuerzos entre municipio, provincia y nación.
- Articular esfuerzos y apoyar instituciones intermedias.
- Desarrollar políticas de participación público – privadas.
- Desarrollar políticas de participación ciudadanas
- Mejorar el estado de los inmuebles, equipamiento y capacitación del municipio



# Segunda Parte

## Fase Propositiva





## CAPÍTULO IV

### Lineamientos Estratégicos

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

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

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

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

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

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

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

#### Lineamiento Estratégico 01

##### **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.

#### Lineamiento Estratégico 02

##### **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.

#### Lineamiento Estratégico 03

##### **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.

#### Lineamiento Estratégico 04

##### **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.

#### Lineamiento Estratégico 05

##### **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.



# CAPÍTULO V

## 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 acciones que se destacan como estructurales nos permiten corregir y direccionar las problemáticas descritas en la fase de diagnóstico se orientan por un lado desde la implementación de normativas u otras acciones institucionales, y por otro desde la materialización de obras que terminan por modificar el ambiente físico.

El primer conjunto de acciones difícilmente pueden expresarse o representarse en un mapa, a pesar que su desarrollo puede tener un alto impacto en la calidad urbana. Muchos de estos objetivos tienen que ver con la dimensión institucional, entre ellos podemos mencionar la compromiso en mejorar la capacitación del organismo municipal que se aboca a las tareas de planeamiento urbano. Esto permite mejorar las tareas de planificación, como por ejemplo el confeccionar normativas que tiendan a relocalizar usos de suelo incompatibles entre sí, es decir, la convivencia de industrias, residencias, espacios de uso recreativos, etcétera. Y articular esfuerzos conjuntos entre las distintas jurisdicciones (nación, provincia y comunas o municipios), esto es de suma importancia para el municipio ya que posee una gran dispersión de núcleos urbanos con baja densidad, lo que vuelve dificultosa la presencia estatal y ejercer el poder de policía sobre el territorio.

Por otro lado, la dispersión obliga a generar canales de participación ciudadana en los diversos núcleos urbanos y modernizar el gobierno municipal (equipamiento edilicio, inmuebles y capacitación del personal) para acercarlo al ciudadano. Asimismo desde la dimensión económica se ve la necesidad de mejorar la articulación público – privada con el objetivo coordinar el planeamiento, agregar valor y diversificar la matriz productiva.

Entre los proyectos que por su naturaleza tienden a alterar el espacio urbano podemos encontrar algunos que son estructurantes, en general pertenecen a la dimensión física. Es el caso de la Ruta Nacional Nº 9, que en su recorrido estructura gran parte del municipio siendo que bordea y atraviesa cuatro de sus cinco núcleos urbanos. Por lo tanto la forma en que esta se estructura y constituye las áreas urbanas tiene gran impacto en la calidad de vida. Esta ruta necesita mejorar la señalética, iluminación y accesos a los distintos barrios volviéndola más segura. Asimismo, debe proyectarse la reconversión del tendido ferroviario, paralelo a la Ruta

Nacional N°9, para adaptarlo al transporte de pasajeros, ya que los mayores flujos son desde y hacia Córdoba capital (se estima que es un 80% de la población, siendo cerca de 14.000 personas).

Por otro lado debe contemplarse en el planeamiento de la localidad el proyecto recientemente aprobado de la segunda circunvalación del área metropolitana de Gran Córdoba, si bien aún queda por definir por donde y como hará su recorrido, esta nueva arteria generará una nueva barrera urbana como también permitirá conectar el núcleo urbano que se encuentra en el extremo noroeste, que hoy no posee una conectividad directa.

Al tránsito pesado que hoy circula por la Ruta Nacional N° 9 es necesario organizarlo ya que el mismo genera riesgos y deteriora el ambiente urbano, este puede derivarse por la Av. Juárez Celman y acceder directamente a las industrias y áreas de logística. Lógicamente esto también debe ir acompañado de una normativa que permita paulatinamente relocalizar los talleres, acopios y otras industrias que se encuentran dispersas en el tejido residencial.

Otro proyecto que mejora la calidad de vida de los habitantes consiste en el desarrollo y la consolidación de las áreas centrales de cada núcleo urbano, ya que si bien existe una de ellas con mayor desarrollo, los habitantes se ven obligados a recorrer grandes distancias para satisfacer parte de sus necesidades. Del mismo modo descentralizar el gobierno municipal creando oficinas administrativas en cada núcleo urbano, permitiendo que todos tengan acceso para llevar adelante trámites y reforzar la presencia del estado.

Desarrollar las centralidades y sub centralidades también permite articular las principales instituciones y comercios, es el espacio de encuentro de la comunidad, donde se concentra la vida urbana. Las mejoras necesarias son tendientes a dar prioridad al peatón, incorporar mobiliario urbano, forestación, por sólo mencionar algunas. Otra de las necesidades es pavimentar numerosas calles ya que la frecuente e intensa lluvia sumada al aumento de las napas ha producido de deterioro de las calles de tierra.

Otra problemática que debe abordarse consiste en mitigar la barrera urbana que constituyen las grandes vías de comunicación que recorren el distrito de sur a norte vinculándola con Córdoba Capital, al existir pocos puentes peatonales, accesos deficientes y prácticamente ninguna arteria que las articule en el sentido este – oeste se ha constituido en una barrera que debe articularse. Otra de las barreras urbanas constituye la gran distancia que tienen los núcleos urbanos entre sí, muchas veces separadas por miles de hectáreas de suelo rural complejizando el funcionamiento y la integración.

Por todo lo descrito es necesario por un lado consolidar algunos de los vacíos urbanos para generar continuidad y suturar el tejido, por el otro mejorar accesos, construir puentes peatonales y arterias que mejoren la circulación hacia el interior de los núcleos urbanos.

Asimismo, se hace necesario el desarrollo de un cinturón verde sobre las franja periurbanas y rurales donde pueden desarrollarse huertas y cultivos ecológicamente congruentes con las zonas urbanas que la limitan, es decir “eco-cultivos”. También se puede desarrollar un cinturón verde arbolando los caminos rurales próximos, esto permite crear una barrera que mitigue el impacto de los pesticidas, crear mayor superficie de absorción de lluvias, y mitigar el impacto urbano del clima rural, aliviando las fuertes tormentas y las temporadas de alta temperatura.

Otro aspecto relevante que hace al desarrollo de infraestructuras impactando en diversas dimensiones. Por un lado consiste en el desarrollo de una red cloacal, hoy solo cubre el barrio “Ciudad de los niños”, en adelante sería conveniente iniciar un proceso de extensión de la red a lo largo de la Ruta Nacional N° 9 conectando paulatinamente el resto de la localidad. El agua potable provista por la red tiene una cierta concentración de nitrato, por lo tanto sería fundamental realizar un tratamiento previo a su distribución en la red para mejorar la calidad. Por último el gas provisto en garrafas es caro e inseguro, siendo que la red de media presión se encuentra a pocos kilómetros cerca de la ciudad de Córdoba, la misma se podría extender hasta la localidad para abastecerla. Estos proyectos enunciados son determinantes para mejorar la calidad de vida y el ambiente.

Finalmente, desde la mirada social, se hace necesario consolidar las zonas urbanas y los bordes periurbanos con unos usos de suelo compatibles entre sí, evitando la convivencia de residencias junto a industrias, e instrumentar los medios para incentivar la densificación de la trama urbana existente. Por último, es necesario implementar una batería de proyectos direccionados a brindar soluciones habitacionales, actualmente el déficit es de unas 90 unidades, para el desarrollo de planes nacionales necesitan adquirir nuevas tierras o iniciar un proceso de densificación mediante incentivos al mercado. En ambos casos pensar en soluciones habitacionales que contemple la población que puede realizar un repago como aquellas que necesitan mayor asistencia.



Modelo de situación deseado – Fuente: elaboración propia

## Visión Estratégica

La visión estratégico aporta la visión sobre el futuro del municipio permitiendo direccionar la movilización de voluntades, la convergencia de intereses, y la obtención de recursos para su desarrollo y aplicación. Se trata de una visión a mediano plazo que debe ser construida con un amplio consenso y con la elaboración de escenarios que incluyan la evolución de las conductas comunitarias y sociales acorde con el cambio propuesto. Esta direccionalidad apunta a lograr un verdadero equilibrio territorial, de manera de mejorar las condiciones del hábitat, infraestructura, servicios, vivienda, educación y salud.

Para esto se desarrollarán diferentes propuestas en busca de la sustentabilidad urbana y la generación de una identidad propia, equilibrando el territorio tanto en sus zonas urbanas, periurbanas como rurales, buscando ser una localidad residencial de alta calidad de vida, al mismo tiempo mejorar la oferta laboral mediante el desarrollo de incentivos productivos (tanto en la industria como en los servicios), entre otras cosas, a través de programas de emprendimientos. Además, se tiene el deseo de potenciar y capitalizar los recursos naturales que toman forma de productos agro - ganaderos o materia prima de subproductos industriales, apuntalando la generación de valor agregado de los mismos. Por otro lado hacer énfasis en la amplitud de la producción industrial actual, aspecto que la destaca entre otras localidades de la región. Para ello es necesario mejorar las condiciones del parque industrial existente para así lograr funcionar como un polo productivo de la ciudad de Córdoba, esto, mejoraría las condiciones de empleo formal en la localidad, equilibrando la balanza entre la cantidad de gente que se desplaza día a día a la ciudad metropolitana de Córdoba.

Es importante remarcar la importancia de conformarse como una alternativa residencial a la ciudad de Córdoba, aprovechando su cercanía y mitigando la fuerte dependencia de la misma, es decir, dejar de comportarse como una ciudad dormitorio, brindando a la futura población una escala urbana "domestica" y orientarse paulatinamente hacia una alta calidad de vida apoyado en el completamiento de bienes y servicios públicos.

Estos factores deben encontrar un punto de convergencia y ser complementarios a través de mecanismos de participación ciudadana e institucionales por parte de los distintos actores involucrados. El planeamiento estratégico es, entonces, indispensable para guiar dicha voluntad y hacer tangible el conjunto de gestiones, obras e inversiones en pos de la ciudad deseada.

## 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.

La localidad de Estación Juárez Celman ha sido desde su fundación una ciudad asociada a la producción agro-ganadera y posteriormente a la industria metal mecánica. Actualmente el perfil de la misma no se ha transformado, pero ha futuro existe una fuerte convicción de transformarla en una localidad donde a partir de la producción rural dar a los productos valor agregado. En pocas palabras, convertirla en una localidad agro-industrial, manteniendo y ampliando el perfil metal mecánico, sin perder el horizonte de alcanzar una alta

calidad de vida para sus habitantes, equilibrando el territorio mediante normativas, cambios de usos de suelo y completamiento de la infraestructura.

Para alcanzar tal visión se propone en el corto - mediano plazo consolidar el área industrial existente y trabajar en la relocalización de las industrias y talleres dentro del área mencionada anteriormente, incluso pensando en el desarrollo de un predio industrial. El objetivo, es generar sinergias o complementariedad entre las industrias y separar paulatinamente tales actividades del tejido residencial.

Paralelamente, en el corto plazo se deben implementar gestiones de cooperativismo o asociativismo entre actores públicos - privados como también de las localidades entre sí. Tratando de encontrar problemáticas comunes como también para complementariedad para resolver necesidades puntuales. Estas gestiones involucran a todos los niveles de gobierno para coordinar esfuerzos, misiones comerciales o como entidades que avalen las iniciativas municipales o de privados en la localidad y nodos regionales.

Dentro de los proyectos inmediatos que son necesarios implementar para lograr los objetivos mencionados son obras de mejoras en los accesos a la localidad, sobre todo los referidos a los ingresos de los barrios, mejoras de la Ruta Nacional N°9, pavimentación del tejido urbano residencial y a largo plazo la instalación de un área logística que permita separa el tránsito pesado.

A su vez para acompañar el desarrollo productivo es necesario implementar en materia educativa una diversidad de cursos y talleres de capacitación laboral, especialmente haciendo énfasis en la igualdad de oportunidades orientadas a las mujeres jóvenes.

Desde el punto de vista de la calidad de vida en el corto y mediano plazo los objetivos están orientados a solucionar problemas como la espalda urbana generada por la antigua estación del ferrocarril, recuperando el Ramal CC correspondiente al Ferrocarril General Belgrano para el transporte de pajeros y la instalación de equipamientos urbanos que terminen por mejorar la calidad de vida de sus habitantes. En el mismo sentido es necesario poner en valor las plazas y plazoletas existentes, ya que actualmente algunas de ellas se encuentran en estado de deterioro.

En el mediano plazo a su vez deben completarse las obras de saneamiento, como ser las cloacas (solamente el barrio “Ciudad de los niños” goza de este servicio) y el tendido de la red gas.

Finalmente, uno de los últimos objetivos que persigue el municipio es en materia de soluciones habitacionales, actualmente existe un déficit de unas 90 que necesitan vivienda nueva o ampliación de la existente. Actualmente no cuentan con ayuda por parte de los gobiernos provinciales y nacionales, principalmente por falta de un banco de tierras municipal para el desarrollo de planes de vivienda.

## Comparativo de variables

El desarrollo de la fase cero y la elaboración de los mapas, permiten identificar las áreas deficitarias, los problemas y prioridades. A continuación se detalla un listado de mapas que contienen información esencial necesaria para un estudio expeditivo y una eventual localización de futuros proyectos. De esta manera, se logra dimensionar el impacto que generarían en el territorio y la población.

## Mancha urbana e Incompatibilidad de usos de suelo

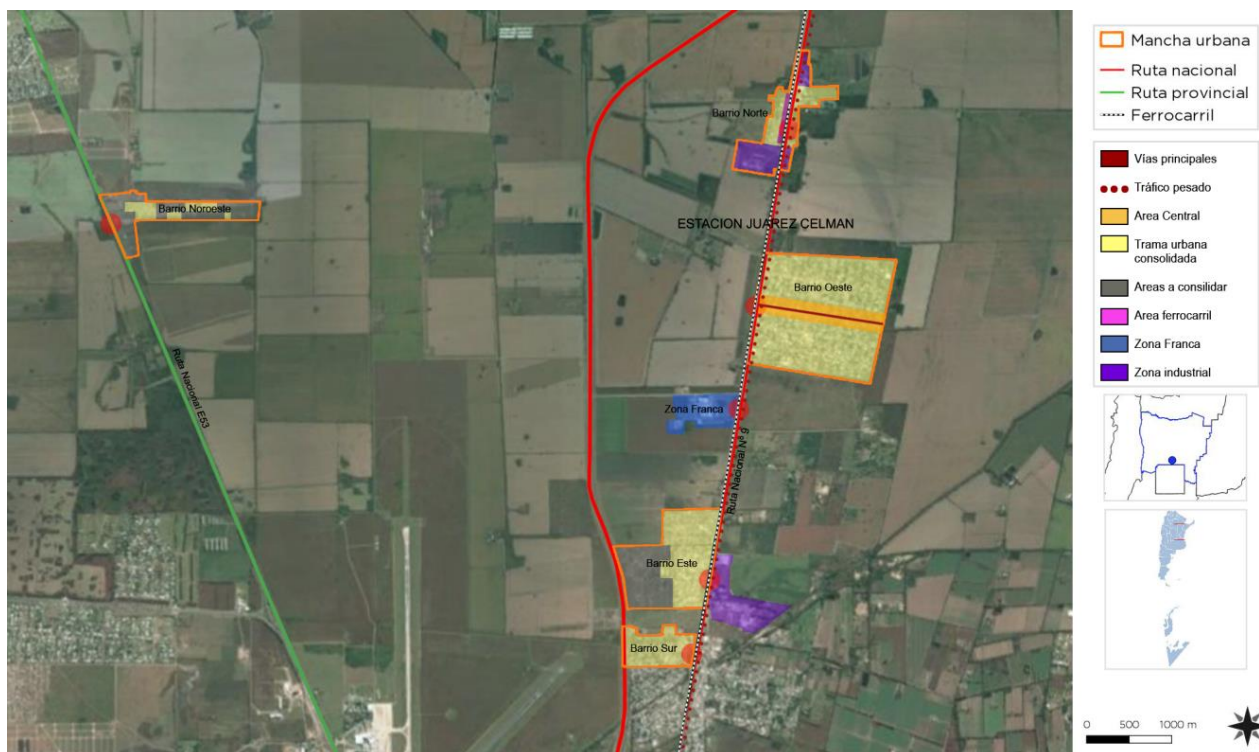
Se busca identificar la mancha urbana actual de la localidad de estudio. La definición de la situación actual del centro urbano desde lo físico.

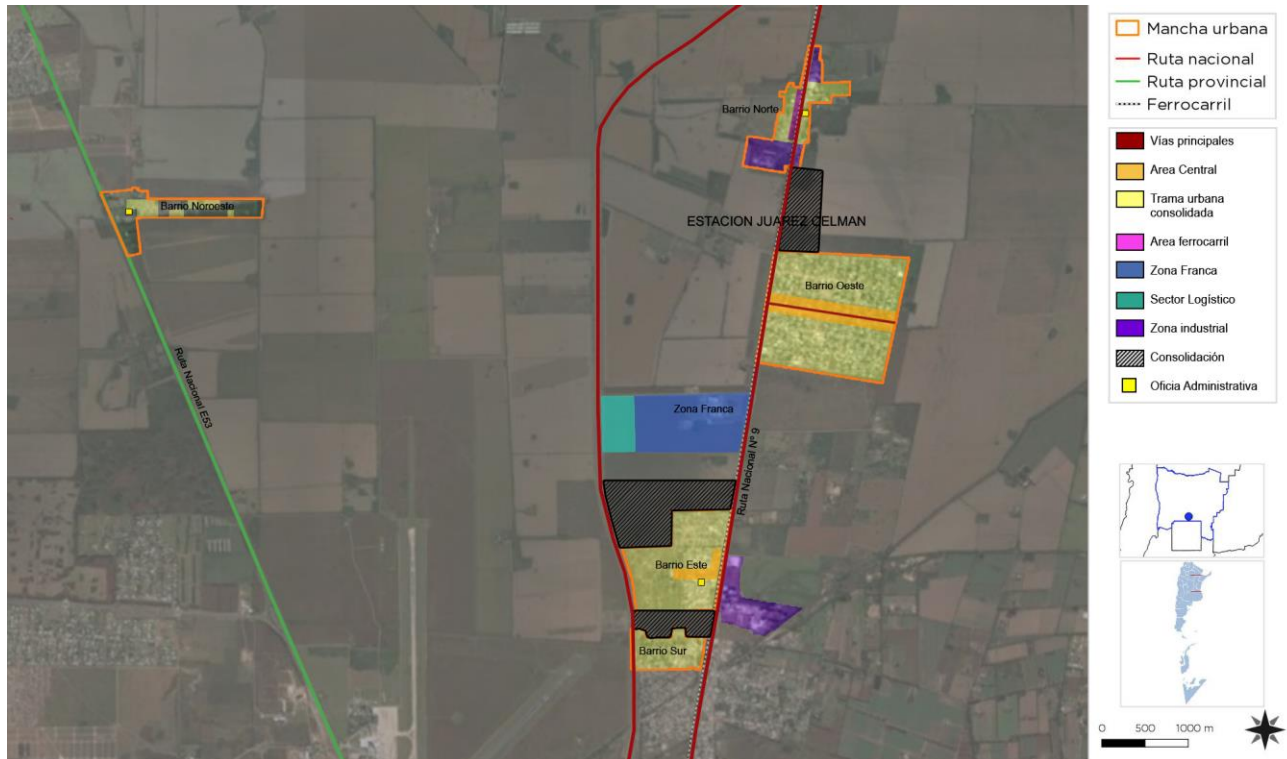
Por otro lado, la delimitación del límite deseado en coincidencia con los lineamientos de la extensión de las redes de agua y saneamiento y desagüe cloacal (infraestructura que conforma el denominado anillo hídrico), así como también de espacios verdes y equipamientos comunitarios.

La limitación a la extensión de la ciudad evita que el costo de proveer los servicios básicos de infraestructura sea cada vez mayor aumentando

Así su eficiencia, como también los efectos positivos que esto tiene en la movilidad local.

Hoy en día, Estación Juárez Celman se compone de cinco núcleos urbanos desperdigados por el ejido urbano, enlazados, cuatro de ellos, mediante la Ruta Nacional N°9. La localidad se encuentra a la espera de la creación del segundo anillo perimetral de la ciudad de Córdoba, el cual beneficiaría a la misma en materia de conectividad. En post de un mayor equilibrio territorial, se propone por un lado consolidar ciertos vacíos urbanos que se presentan dentro del territorio y operaciones de sutura en otros puntos estratégicos de la localidad.





Mancha urbana deseada – Fuente: elaboración propia

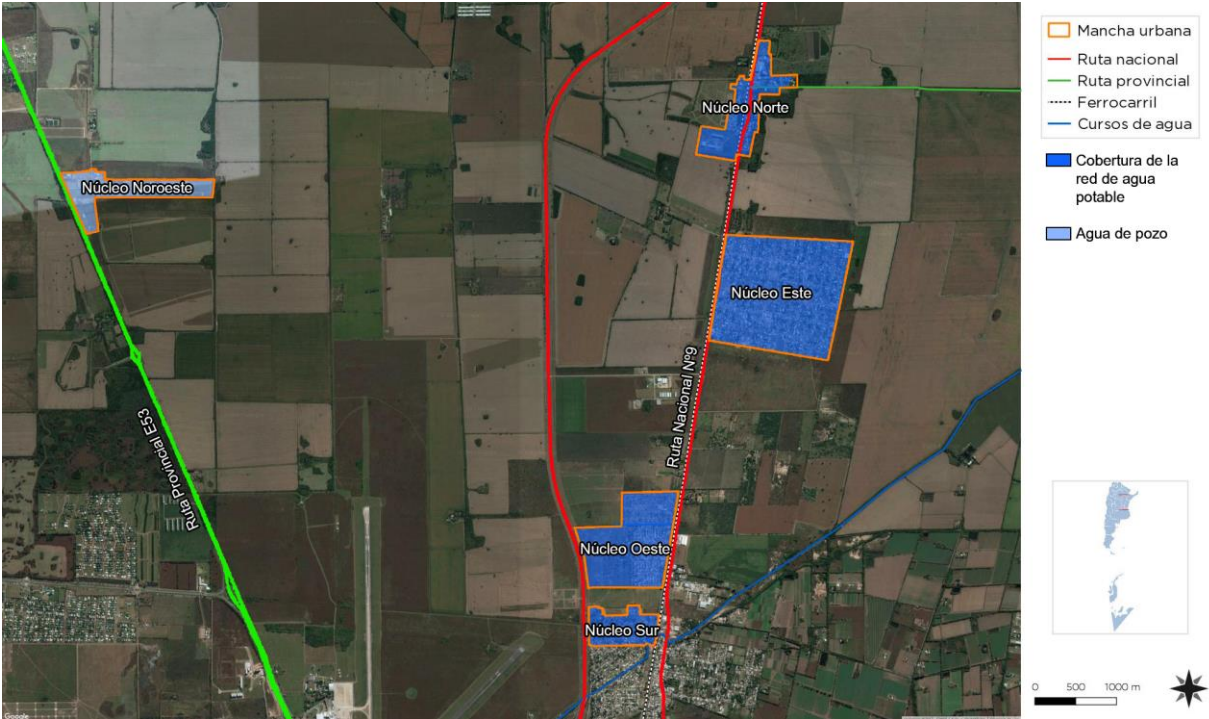
### Cobertura de red de agua

La comparación entre la zona actual donde se muestran las zonas cubiertas por el servicio de agua potable de red y la extensión y completamiento deseado permiten definir el orden de prioridades para la extensión de la red, es decir, identificar las zonas cubiertas por el servicio de agua potable de red es fundamental en esta planificación.

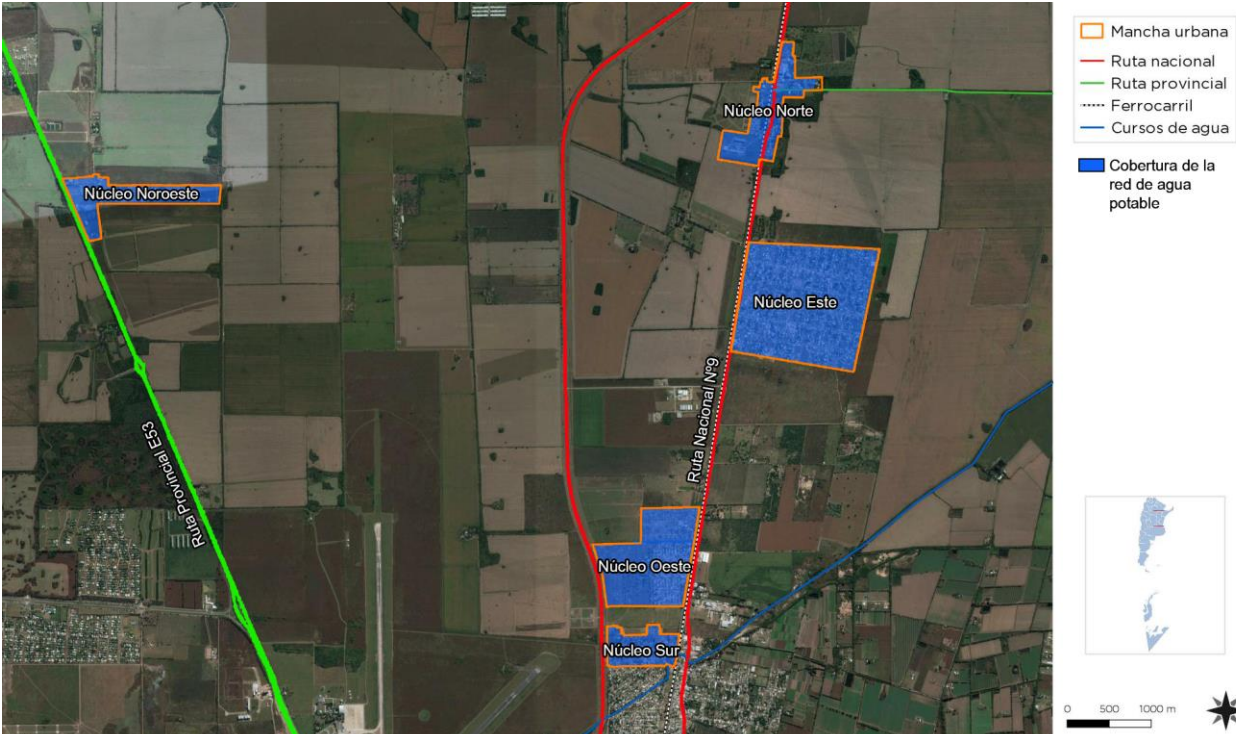
La comparación entre la zona actual y la posible extensión de la mancha permite definir las zonas deficitarias actuales y potenciales, es decir, las zonas donde es imperioso desarrollar proyectos de extensión de la red de infraestructura.

Esta extensión, junto con la de saneamiento y desagüe cloacal, son las que definen el anillo hídrico de la localidad, es decir, el modelo deseado. Cabe destacar también la importancia de la consideración de las condiciones de vulnerabilidad social y las estrategias de crecimiento que permiten establecer un orden de prioridades en la extensión de la cobertura de la red.

Actualmente Estación Juárez Celman cuenta con un deficitario sistema de agua potable debido a los extensos trayectos de cañería que van desde las cisternas de almacenamiento, hasta cada uno de los sectores donde se ubican los inmuebles del perímetro urbano de todos los barrios que componen la ciudad. Es preciso mejorar este sistema de abastecimiento ya que es uno de los servicios públicos básicos más importantes para el desarrollo de la vida de los habitantes.



Cobertura de red de agua actual – Fuente: elaboración propia

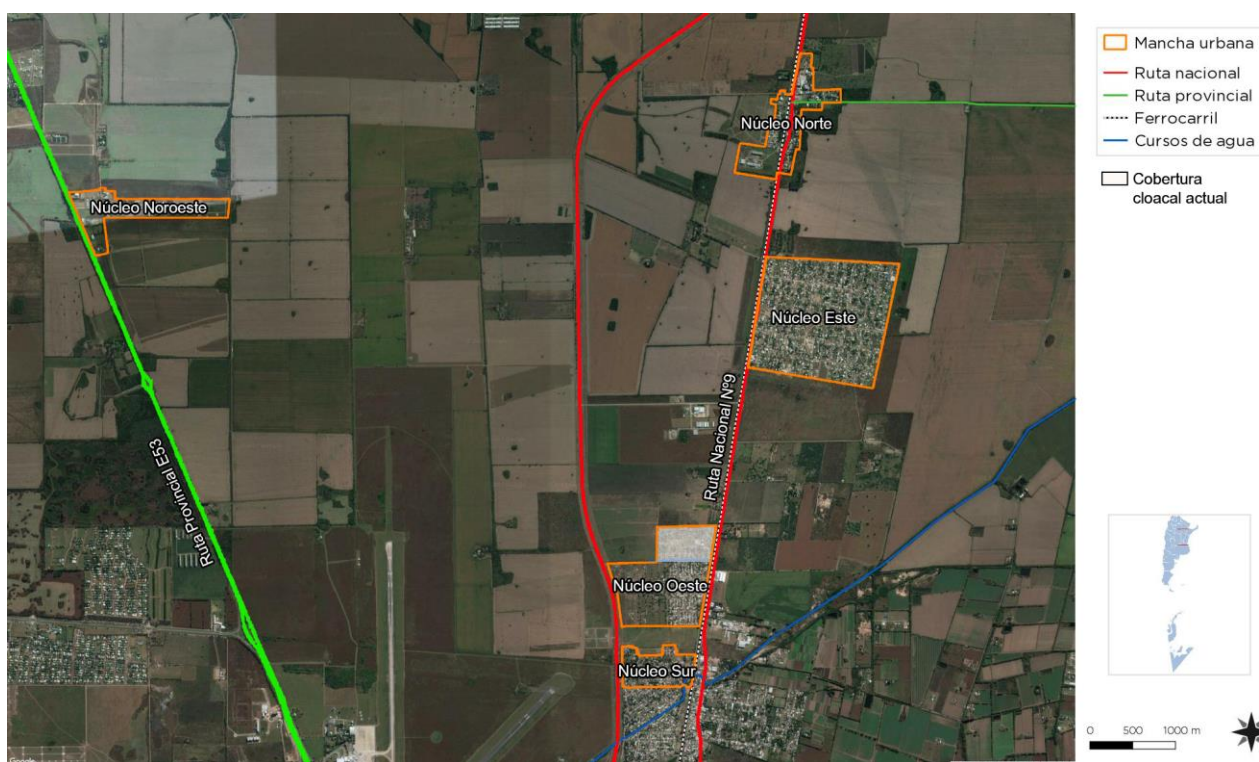


Cobertura de red de agua deseada – Fuente: elaboración propia

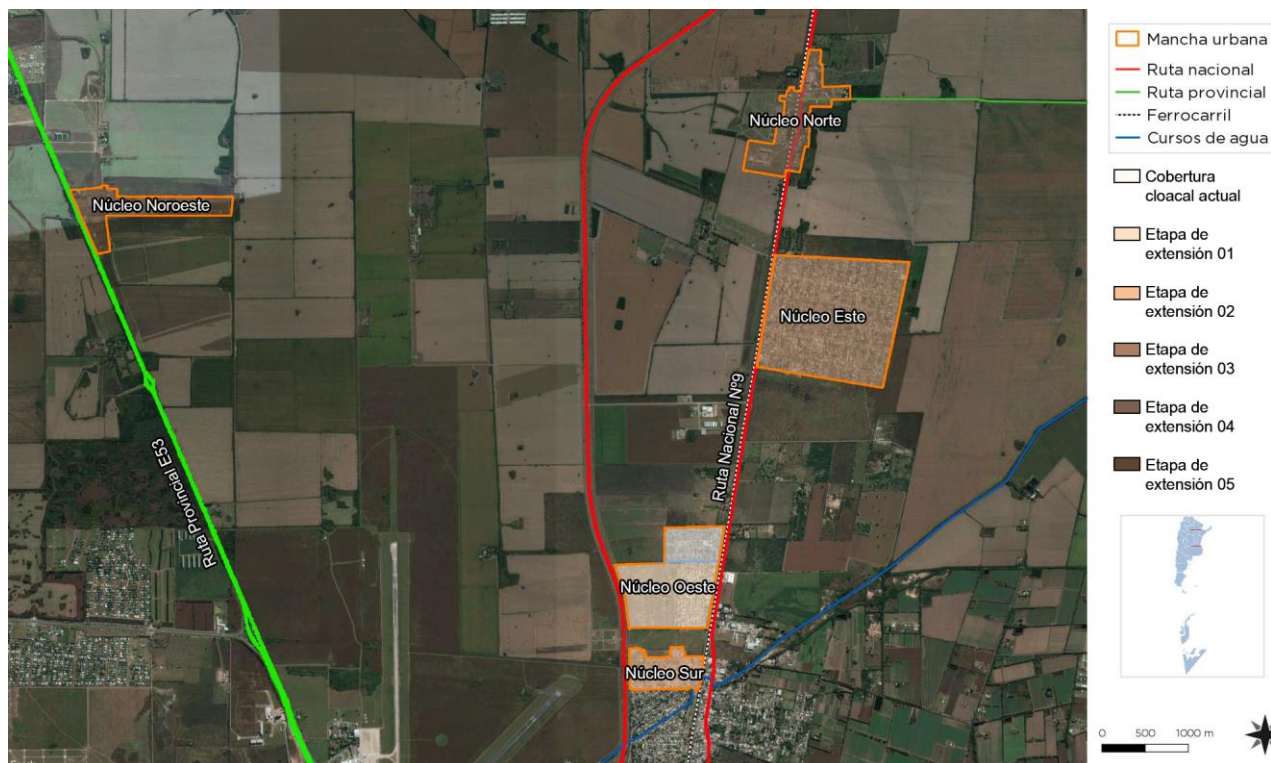
## Cobertura de red de cloaca y red de gas

Al igual que la red de agua, la infraestructura de cobertura del saneamiento urbano resulta estratégica.

Como se mencionó previamente, solamente el barrio “Ciudad de los niños” posee el tendido de red cloacal. Se hace presente la necesidad de un proyecto que se desenvuelva paralelamente por la Ruta Nacional N°9 abasteciendo, por etapas, a los demás núcleos urbanos de la localidad. Además, a raíz de su cercanía con la ciudad de Córdoba, se hace presente la necesidad de la conexión al gasoducto para poder llevar servicio a la localidad.



Cobertura de la red cloacal actual – Fuente: elaboración propia



Cobertura de la red cloacal deseada— Fuente: elaboración propia

## Establecimientos educativos

Como muchas localidades de la región, Estación Juárez Celman logra cubrir el déficit en materia de educación. En vistas de un crecimiento futuro, la localidad precisa la creación de un colegio secundario y la expansión de los primarios. Hoy en día se creó un convenio con la Universidad de Córdoba para la creación de una Universidad Popular.

## Espacios verdes y Riesgo ambiental

Dentro de la mancha urbana suelen existir espacios verdes públicos y muchas veces su distribución territorial no es equilibrada, por lo que barrios enteros pierden la posibilidad de aprovechar estas zonas de convivencia y recreación, además de no poder acceder a los servicios ambientales que este tipo de lugares puede brindar tanto de manera directa como en forma de externalidades positivas.

La localización de los existentes permite advertir rápidamente las zonas deficitarias, y en base al crecimiento futuro y a las condiciones de hábitat, se pueden priorizar las zonas que requieren proyectos de nuevos espacios verdes de manera tal que pueda trazarse un acercamiento a una situación socialmente deseada.

La localidad presenta varios espacios verdes los cuales se encuentran a la espera de ser conformados mediante un proyecto arquitectónico, otros, precisan removimiento de mobiliario urbano. Se presenta una posibilidad para la conformación propia de estos espacios acompañados por normativas como un Código Urbano o Reglamento de Edificación que permitan la creación de una identidad propia para el municipio.

Además. Estación Juárez Celman posee diversos sectores dedicados a las actividades deportivas. En post de la formación de jóvenes profesionales deportistas, se precisa la ampliación de algunos de estos espacios o la mejora de otros.

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.

Para mitigar las problemáticas ambientales que surgen de la producción rural y el en post de una visión de ciudad agroalimenticia, se debe implementar un plan de forestación y cinturones verdes, esto permitiría mejorar la absorción del agua de lluvia, reducir el impacto de los climas extremos y mejorar la calidad de vida en la localidad, además el necesario la canalización de las aguas generadas a raíz del crecimiento de las napas freáticas.

Actualmente, la localidad deposita su basura en el enterramiento sanitario “Piedras Blancas”, y su capacidad está llegando al límite. Con el motivo de encontrar una solución, se creó la Corporación Intercomunal para la Gestión Sustentable de los Residuos Sólidos Urbanos del Área Metropolitana de Córdoba – CORMECOR – en una Sociedad Anónima con los municipios del Gran Córdoba con la intención de encontrar una solución a la problemática. Se debería pensar en la creación de una planta de tratamiento

De residuos reciclables que aparte de forma óptima el contenido del material entrante a través de una línea de selección donde se separen las fracciones recuperables para su posterior recuperación.



Forestación y cinturones verdes deseados– Fuente: elaboración propia

## Mejoramiento del hábitat

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

Las zonas que tienen deficiencias más graves en términos de hábitat requieren ser identificadas y priorizadas, se encuentren dentro o fuera de la mancha urbana. Dicha identificación permite advertir si se encuentran en zonas con servicios y equipamientos, y en áreas de riesgo.

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

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

El sector vulnerable de la localidad se asienta dentro del Núcleo Sur, el mismo presenta un déficit en materia de servicios y equipamiento. Para la integración del mismo con el resto de la localidad es preciso un proyecto que mejore la calidad de vida de las personas.



Sector de vulnerable de la localidad a intervenir con un proyecto de Hábitat– Fuente: elaboración propia

### Viviendas construidas por el Estado

Actualmente no se están desarrollando planes de vivienda, para el desarrollo de los mismos es necesario incorporar nuevo suelo urbano con la correspondiente infraestructura de servicios o crear los incentivos para la densificación y consolidación del tejido existente, especialmente en el área central.

### Estructura vial jerarquizada y conectividad

Cuatro de los núcleos urbanos de Estación Juárez Celman se desenvuelven sobre la Ruta Nacional N°9, el restante, se desarrolla a las veras de la Ruta Provincial E53. Es necesaria la concreción del proyecto del segundo anillo perimetral de la ciudad de Córdoba el cual permitiría lograr una conectividad el anterior núcleo mencionado.

Debido a su caracterización de ciudad dormitorio de la capital de la provincia, la localidad tiene la intención de recuperar el Ramal CC correspondiente al Ferrocarril General Belgrano para la creación de una estación multimodal y utilizar el mismo para el transporte de pasajeros.

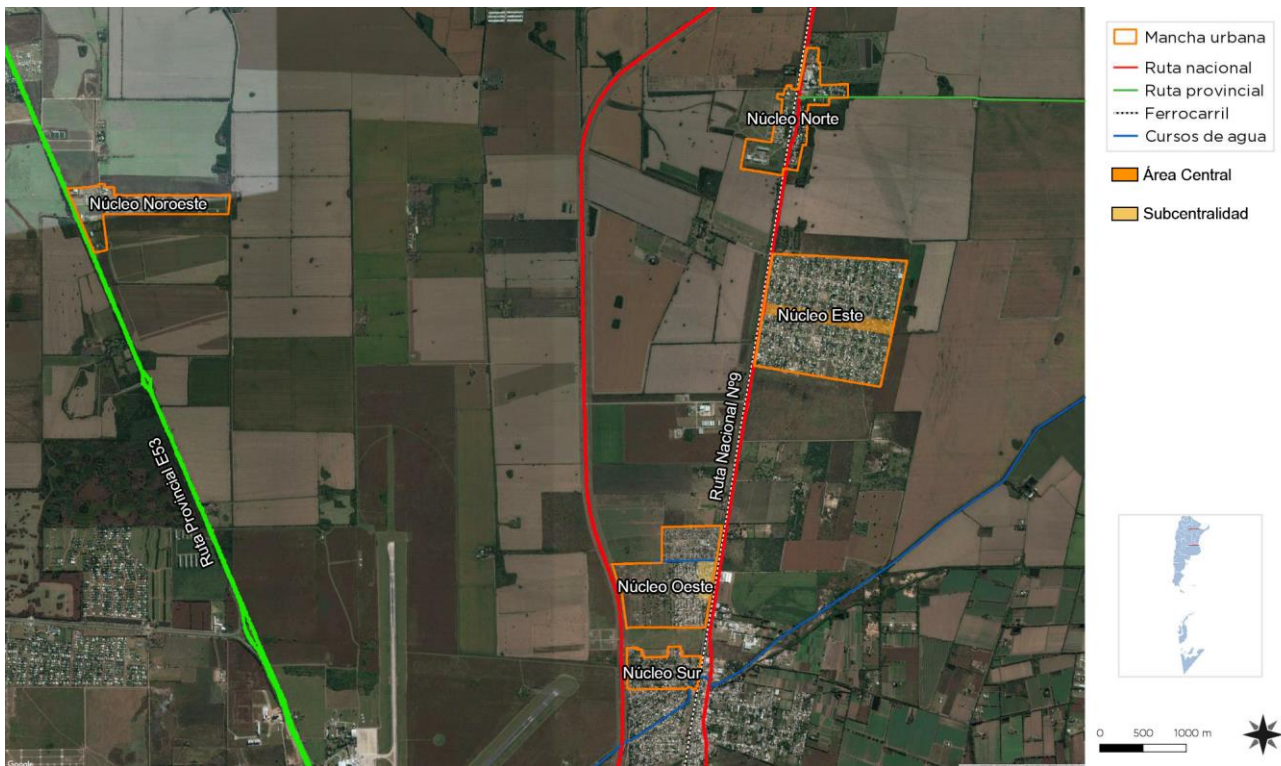
### Área central y nuevas centralidades

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.

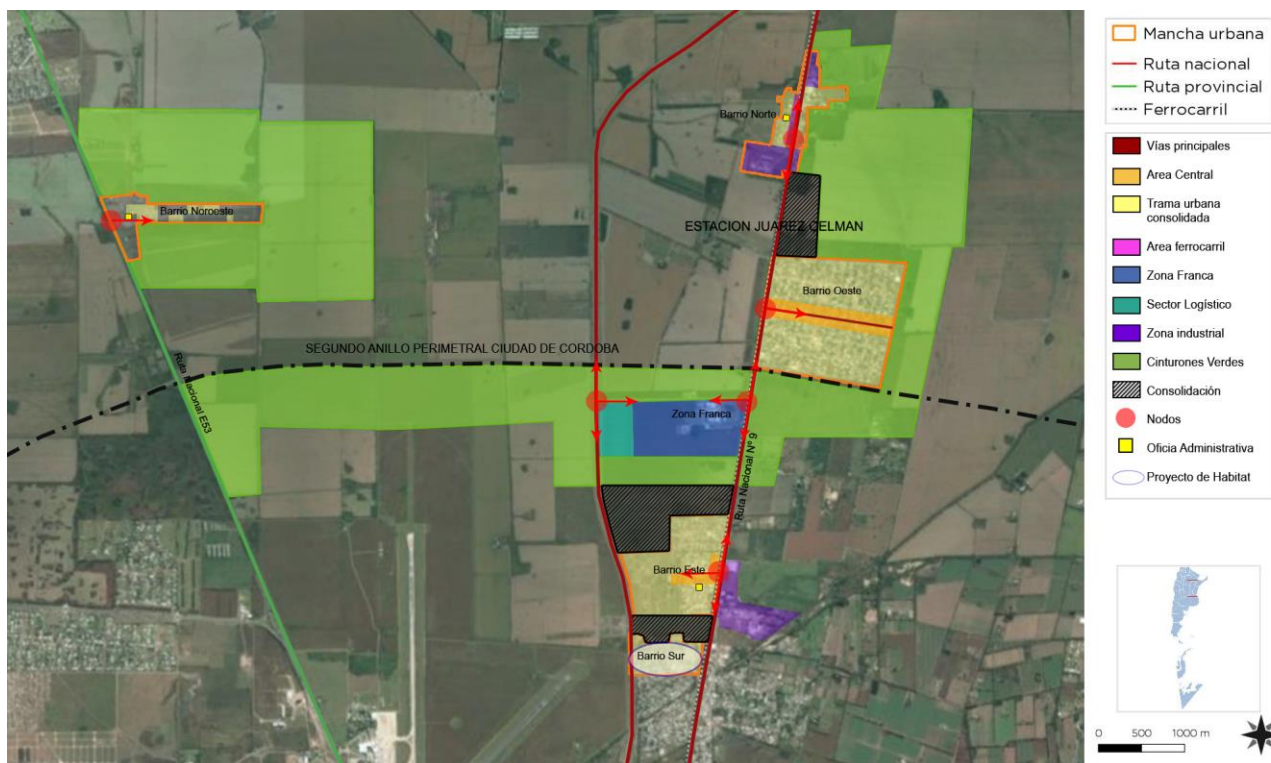
La recuperación del centro es una estrategia de importancia, así como el impulso de otras centralidades en zonas consolidadas.

Se reconoce un área central en la localidad conformada por el Bv. José Hernández, es necesario recualificarla para reforzar su rol, esto beneficiaría si se complementa con normativas tendientes a densificar este sector. Por otro lado su diseño original debe adecuarse a permitir una mayor prioridad a la vida peatonal, articular las distintas instituciones que se encuentran desplegadas a lo largo, volviendo la misma el escenario del encuentro de la comunidad. Además, a raíz de su desconexión entre los núcleos urbanos, la creación de nuevas centralidades para reforzar los mismos.



Área central y sub centralidad a recualificar – Fuente: elaboración propia

## Modelo Deseado. Sistemas



Modelo de situación deseada – Fuente: elaboración propia



Sistema Ambiental – Fuente: elaboración propia



Sistema Económico – Fuente: elaboración propia



Sistema Físico – Fuente: elaboración propia



Sistema Social – Fuente: elaboración propia

## CAPÍTULO VI

### 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](http://www.sippe.planificacion.gob.ar)).

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

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

»Programas que tienen que ver con la solución de problemas ambientales, cuyos proyectos pueden estar relacionados con: la relocalización de ciertos usos, la construcción de la planta de clasificación de residuos, creación de servicios de recolección de residuos sólidos urbanos y de separación de residuos en origen,

creación de un sistema de monitoreo de recursos hídricos y edáficos, delimitación de líneas de ribera en ríos y arroyos, y sensibilización sobre colapsos de suelos por anegamiento, el uso responsable de agroquímicos y las ocupaciones en áreas inundables.

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

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

### La consideración de sinergias

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

Muchos proyectos tienen incidencia en otros, lo cual permite potenciar el impacto de la inversión pública. Esta consideración ayuda a identificar proyectos que quizás no son prioritarios en sí mismos, sino por las sinergias que generan.

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

## Ponderación Multicriterio de Proyectos

### Metodología

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

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

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

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

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

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

En la segunda columna se ubican los cuatro criterios principales, divididos cada uno en subcriterios (cuarta columna, empezando desde la izquierda). Las columnas primera y tercera presentan los pesos otorgados a cada criterio y subcriterio por el equipo multidisciplinario, con acuerdo del responsable político, a partir de los datos de la realidad territorial y los objetivos de desarrollo.

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

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

## Ciclo de desarrollo de los proyectos



Fuente: Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública

## LINEAMIENTO ESTRATÉGICO 01

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

## PROYECTO DE VIVIENDAS NACIONALES / PROVINCIALES

La intervención correcta sobre la población con deficiencias en la calidad de vida es a través de la vivienda, como un proyecto productivo o cualquier otra iniciativa que contribuya al desarrollo. En este sentido, es importante entender que el problema habitacional está generalmente asociado con las condiciones de carencia de la población, por lo cual la vivienda en si misma solo constituye una solución física que genera distintos tipos de beneficios en la población.

## Descripción de la Situación:

Estación Juárez Celman, es una ciudad que está en pleno crecimiento poblacional, el problema se sitúa en que gran parte de esta población tiene un escaso ingreso económico que es causado por varios factores (falta de formación y capacitación, desempleo, escasa oferta dentro de la localidad, desinterés, falta de acceso a terrenos, etc), lo que genera que las familias no tengan las posibilidades para acceder a una vivienda digna. La consecuencia directa de esta situación es la auto urbanización informal, si los vecinos no pueden acceder a la

vivienda de manera formal se autoconstruye el hábitat y es lo que está pasando en la localidad con los todos los asentamientos espontáneos y sin planificación que se vienen produciendo desde hace varios años.<sup>9</sup>

#### **Solución propuesta:**

Desde el municipio se proyectaron planes de Vivienda Social, que daría solución tanto a los asentamientos espontáneos como a la necesidad y demanda por el crecimiento mismo de la localidad. Luego de haber analizado una serie de alternativas y definir la más recomendable, se propone un desarrollo urbano con una planificación que satisfaga las necesidades presentes como así también las futuras, por ello se presenta la creación de tres barrios nuevos, de manera organizada y proyectada dentro del tejido urbano. Los barrios propuestos para poder satisfacer la demanda de la vivienda se encuentran estratégicamente ubicados y vinculados a la trama existente de la localidad.

Los sustentos sobre los que se asientan los proyectos de viviendas (trabajados con el equipo técnico del CEVE) apuntan a garantizar en el marco de ley, el derecho de los habitantes de nuestro país a tener acceso a la tierra, a una hogar digno y a condiciones ambientales y urbanísticas que permitan el pleno desarrollo de sus derechos, como así también propiciar la inclusión social de aquellos sectores más vulnerables, no identificándolos solo como beneficiarios de un programa social, sino como participantes activos en el progreso social y comunitario en la búsqueda de soluciones a sus necesidades más imperiosas, contar con un espacio propicio que permita el pleno desarrollo personal, familiar, social, comunitario y barrial.<sup>10</sup>

### **PROYECTO DE HABITAT Y MEJORAS EDILICIAS**

El Programa Mejoramiento de Barrios tiene como finalidad mejorar la calidad de vida y contribuir a la inclusión urbana y social de los hogares de los segmentos más pobres de la población residentes en barrios vulnerables y asentamientos irregulares. A través de la formulación y ejecución de proyectos barriales integrales se propone mejorar de manera sustentable el hábitat de esta población.

#### **Descripción de la Situación:**

Estación Juárez Celman, presenta cinco núcleos urbanos, el núcleo Sur conformado por B° Villa Pastora, Alte. Brown, Ciudad Oculta y 1° de Agosto, constituye la zona más vulnerable de toda la localidad. Es un asentamiento espontáneo radicado hace décadas en la ciudad y su falta de planificación en la traza urbana hacen que algunos de los servicios de infraestructura básicos y transporte sean complicados de brindar.

#### **Solución propuesta:**

Desde el municipio se plantea el Programa de Urbanización de Barrios Vulnerables que cuenta con una Unidad de Coordinación Nacional (UCN), que opera descentralizadamente a través de Unidades Ejecutoras Provinciales (UEP) y Unidades Ejecutoras Municipales (UEM). La ejecución de proyectos integrales barriales

---

<sup>9</sup> Plan Estratégico de Desarrollo Territorial – Estación Juárez Celman

<sup>10</sup> Fuente: Plan Estratégico de Desarrollo Territorial – Estación Juárez Celman

tiene como objetivos consolidar a la población destinataria en el lugar que habitan, brindando acceso a la propiedad de la tierra, contribuyendo en la provisión de obras de infraestructura urbana, equipamiento comunitario y saneamiento ambiental, y promoviendo el fortalecimiento de su capital humano y social. La planificación de la gestión se coordina con otros programas de construcción y de mejoramiento de vivienda e incluye la participación de otros organismos del Estado, instituciones, empresas, organizaciones comunitarias y los vecinos de los barrios.<sup>11</sup>

#### PROGRAMA INTEGRAL DE ASISTENCIA SOCIAL

##### **Descripción de la Situación:**

Como se mencionó en anteriormente, en la localidad existe un barrio en condición de vulnerabilidad. Si bien en el total de la población este no es un porcentaje representativo es importante dar una solución temprana para evitar que se agudice esta situación.

##### **Solución propuesta:**

Gestionar antes las autoridades provinciales, nacionales o instituciones afines planes de asistencia social que ayuden de manera integral a solucionar el padecimiento de estas familias. Esto incluye soluciones habitacionales, laborales, capacitación, salud, etcétera. Todo aquello que hace de soporte sustentable en el tiempo para alcanzar el bienestar.

#### PROGRAMA DE SEGURIDAD Y CONTROL URBANO

##### **Descripción de la Situación:**

La localidad como muchas de la región cuenta con una desperdigada mancha urbana y una gran extensión de vacíos urbanos, el resultado deriva en una gran superficie para controlar y poca cantidad de personal policial para poder asistir en casos de urgencia.

##### **Solución propuesta:**

Se pretende con este programa poder dotar a la localidad de cámaras de seguridad para poder monitorear desde la Comisaria en el centro de la mancha urbana varios lugares a la vez, y no requerir de sumar personal para casos muy eventuales de delitos.

Los accesos urbanos serían de primordial importancia para poder realizar un rastreo de movimientos en caso de delitos graves.

---

<sup>11</sup> Plan Estratégico de Desarrollo Territorial – Estación Juárez Celman

## PROGRAMA DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA DE SALUD PÚBLICA

### Descripción de la Situación:

A pesar de que Estación Juárez Celman posee una serie de dispensarios municipales los cuales se encuentran bien equipados y en buen funcionamiento, se hace presente la necesidad de reparaciones de los mismos y la creación de un nuevo dispensario para lograr cubrir el total de la población.

### Solución propuesta:

Se propone establecer un programa municipal, con el fin de crear un fondo para la compra de equipamiento necesario. También se deberá establecer vínculos con la provincia para llegar a un mejor y rápido resultado. Se requiere la creación de un dispensario en el barrio Luján.

## PROGRAMA INTEGRAL DE ADECUACIÓN EDUCATIVA

### Descripción de la Situación:

La localidad no logra la demanda poblacional en materia del sistema educativo que presenta a raíz de la falta de establecimientos que brinden el nivel secundario, por ende, los habitantes deben cursar fuera de la misma. Los colegios que poseen el nivel primario presentan la necesidad de mejoras.

Con el objetivo de seguir fomentando prácticas pedagógicas que brinden calidad educativa a los ciudadanos, el gobierno de la ciudad brinda capacitaciones con puntaje para los docentes que trabajan en las escuelas y en las localidades vecinas. Este proyecto se basa en la necesidad de continuar con la formación de los docentes de manera permanente.

### Solución propuesta:

En vistas de un crecimiento futuro, Estación Juárez Celman precisa la creación de un colegio secundario y la expansión de los primarios. Hoy en día se creó un convenio con la Universidad de Córdoba para la creación de una Universidad Popular.

Se propone establecer un programa municipal, con el fin de crear un fondo para la compra de equipamiento necesario. También se deberá establecer vínculos con la provincia para llegar a un mejor y rápido resultado en caso de necesitar ampliaciones más ambiciosas, donde los fondos municipales no son suficientes.

## LINEAMIENTO ESTRATÉGICO 02

## Prosperidad urbana sostenible e inclusiva y oportunidades para todos

## PROGRAMA DE FORTALECIMIENTO DE PEQUEÑOS MUNICIPIOS

### Descripción de la Situación:

Producto de la falta de políticas internas, no se han desarrollado mercados internacionales que podrían haber sido claves para el crecimiento de la localidad, y de la región centro del área metropolitana de la ciudad de Córdoba.

**Solución al problema:**

Se planificará la asistencia a ferias y misiones comerciales como instrumento fundamental para posibilitar la exposición y permanencia de los productos cordobeses en los mercados internacionales. A su vez, se trata de una acción exploratoria comercial e institucional para la apertura de nuevos mercados. A través de las mismas se fomenta la formación de grupos exportadores de empresas fabricantes de iguales, similares o complementarios productos, que les abran posibilidades de aumentar su oferta productiva para abastecer la demanda internacional.

**PROGRAMA DE FORTALECIMIENTO Y FORMALIZACIÓN LABORAL****Descripción de la Situación:**

La informalidad laboral constituye una situación problemática, tanto desde el punto de vista social como económico: ella expresa el desaprovechamiento de la capacidad productiva de un trabajador, la vulneración de los lazos que lo vinculan con su puesto de trabajo, las dificultades de las unidades productivas para acceder a mercados o a créditos con los que incorporar tecnología e incrementar escalas de producción, por citar solo algunas de sus manifestaciones.

**Solución al problema:**

Planificación de reuniones entre la administración municipal, los empleadores y los empleados, para conocer inquietudes, intereses y problemáticas de los empleadores y los trabajadores a partir de las cuales elaborar y proponer intervenciones e iniciativas que faciliten su tratamiento. Deberán actuar también como instancias de concientización contra el trabajo informal y, además, de monitoreo, tanto de la evolución del empleo registrado como del cumplimiento de las condiciones de higiene y seguridad en los puestos de trabajo.

**PROGRAMA FORMADOR Y CAPACITADOR DE CAPITAL HUMANO E INSERCIÓN LABORAL****Descripción de la Situación:**

Actualmente en la localidad se necesitan talleres de capacitación orientados al desarrollo de oficios, ya que las empresas radicadas necesitan personal con algún tipo de formación. La población deberá acompañar el crecimiento propuesto para la localidad en la capacitación industrial. Se dictan talleres de música, danza y electricidad, pero no disponen de niveles terciarios para la complementación requerida.

**Solución al problema:**

En sentido con lo anterior mencionado es necesario elaborar un programa de capacitación hacia la población en general y una capacitación especializada a la población que trabaja particularmente en algunos rubros. Por ejemplo, estos talleres o cursos pueden ir desde, capacitación en dirección de empresas y PYMES, actividades relacionadas con la construcción. A futuro, la localidad, debería vincular esfuerzos con la provincia y nación para poder contar con un establecimiento de nivel terciario en el municipio.

**PROGRAMA DE DESARROLLO INDUSTRIAL****Descripción de la Situación:**

Estación Juárez Celman, actualmente presenta una serie de industrias de gran impacto en su mayoría alimenticias, que se hallan distribuidas de manera dispersa por el territorio. El problema radica en que estas

industrias se han instalados hace décadas cuando la localidad todavía no tenía una planificación urbana que previniera la situación de crecimiento poblacional descontrolado que devino en las radicaciones en las inmediaciones de estas industrias, generando la convivencia de dos actividades incompatibles.

#### **Solución al problema:**

La localidad cuenta con una ubicación estratégica dentro de la provincia de Córdoba, como se mencionó en un principio, la misma es atravesada por la Ruta Nacional N°9 y por las vías del FFCC de carga Belgrano. Además actualmente cuenta con una Zona Franca, que es un área en la cual se desarrollan actividades de depósito fiscal, almacenaje, de servicios e industriales. Desde el municipio se plantea la creación de una mesa de diálogo pública – privada y se propone la creación de un Polo Productivo, donde se concentren todas las actividades industriales, logísticas y agroecológicas que permitan de manera planificada y equilibrada el desarrollo de cada una de sus actividades, generando un diálogo armónico con los ciudadanos, y que a su vez el polo productivo pueda proveerse de mano de obra local, logrando activar la economía local.<sup>12</sup>

### **PLAN DE INTEGRACIÓN Y FORTALECIMIENTO COMUNIDADES REGIONALES**

#### **Descripción de la Situación:**

Muchos de los municipios tienen las mismas problemáticas y potencialidades, para ello el gobierno de la provincia de Córdoba creó las llamadas “Comunidades Regionales”, sin embargo, en la práctica estas no han tenido un éxito sobresaliente. Reactivar estas instituciones es un desafío pendiente que atañe a todos los municipios y en este sentido Oncativo no es la excepción.

#### **Solución al problema:**

Volver a reactivar la Comunidad Regional, haciendo énfasis en generar una complementariedad de los servicios para el crecimiento agrícola ganadero e industrial que se ofrecen en la región diversificando y potenciando la oferta existente. Otro aspecto es atender problemáticas de referidas a la provisión de servicios y desarrollo de infraestructura que puede alcanzar mayor eficiencia.

### **PLAN DE CONFORMACIÓN DE UN BANCO E INCUBADORA EMPRENDIMIENTOS PRODUCTIVOS**

#### **Descripción de la Situación:**

La actividad económica predominante se desenvuelve en el pequeño parque industrial de la localidad. Desde Municipio se desea desarrollar valor agregado a los productos, para diversificar la producción y generar empleo. Otro gran punto para tener en cuenta es que los jóvenes adultos profesionales emigran a las grandes ciudades cercanas (Córdoba por ejemplo) en busca de mejores oportunidades de desarrollo.

#### **Solución al problema:**

Una incubadora de empresas es una organización diseñada para acelerar el crecimiento y asegurar el éxito de proyectos emprendedores a través de una amplia gama de recursos y servicios empresariales. Las incubadoras

---

<sup>12</sup> Plan Estratégico de Desarrollo Territorial – Estación Juárez Celman

de empresas normalmente son patrocinadas, apoyadas y operadas por compañías privadas, entidades gubernamentales o universidades. Su propósito primordial es ayudar a crear y crecer empresas jóvenes dotándolas del apoyo necesario en servicios técnicos y financieros. Esta actividad será acompañada por un Programa de emprendimientos y un Programa de jóvenes emprendedores.

#### LINEAMIENTO ESTRATÉGICO 03

### Desarrollo urbano resilientes y sostenible ambientalmente

#### PLAN DE CANALIZACIÓN

La acción de saneamiento tiene por finalidad terminar con estas situaciones y para ello se realizan diferentes acciones que consisten en tratar las aguas residuales, mitigar inundaciones y desbordes, remover residuos y reducir la emisión de gases que contaminan, entre otros.

El término se usa en el área del cuidado del medio ambiente para referirse a la limpieza que demanda algún espacio para justamente reducir la contaminación presente y mejorar la calidad ambiental futura y que claramente en el estado en que se encuentra resulta ser un peligro para la vida de la flora, fauna y de los seres humanos de ese lugar.

#### Descripción de la Situación:

La localidad actualmente presenta dos canales muy importantes que cruzan gran parte del ejido urbano, uno es el Canal Maestro Norte (de riego) y el otro es el Canal 25 de Mayo (pluvial), ambos se encuentran en contacto directo con la población, ambos se hallan contaminados de manera natural y artificial, produciendo emisión de malos olores al entorno, o contaminación odorífera. Otro preocupante problema dentro de los límites del ejido son las escorrentías ocasionadas por la derivación sistemática de las aguas pluviales que se originan por el crecimiento del cauce del Río Salsipuedes. Lo cual, al no poseer lagunas de retardo, canalización adecuada, etc. afecta directamente a nuestra localidad. Las grandes precipitaciones en la cuenca de Sierras Chicas, específicamente del cauce anteriormente mencionado, han causado un daño difícil de evaluar en campos y caminos de la red secundaria y terciaria, convertidos en verdaderos ríos, devastando todo a su paso.

#### Solución al problema:

Se plantea la recuperación de estos canales contaminados ya que ambos, al estar insertos dentro de la mancha urbana, generan una contaminación importante y pone en riesgo la salud de los vecinos con el consiguiente malestar de la sociedad. Es por ello que se propone limpiar y descontaminar para luego entubar o canalizar con hormigón según sea el caso, generando espacios verdes y recreativos sobre los mismos. En el caso del canal 25 de Mayo, todo su desarrollo debe ser entubado ya que forma parte de un eje vial secundario que conecta dos barrios con una avenida principal como la Av. Juárez Celman – Córdoba.

En el caso del canal Maestro Norte, se propone consolidar el canal engavionando y con tabiques de hormigón el sector que está inserto dentro de la trama urbana, para evitar desmoronamientos. Previa limpieza y desinfección completa de ambos. Por otro lado y con respecto a las escorrentías, existen dos ítems a los que se debería atacar en forma inmediata:

1)- El primero resolver con la ejecución de las lagunas de retardo en la cuenca de Salsipuedes, que afecta directamente sobre el Camino Público Provincial S285 que nos une con la ciudad de Colonia Tirolés,

convertido en un incontrolable río, que se cobró varias caminos que tuvieron que reconstruirse totalmente e inundó en varias ocasiones el Cementerio Municipal y campos de la zona. Se debería replantear la opción de pavimentar este Camino Público Provincial S285, que en total son 4.500 metros de esa vía de conexión fundamental para el desarrollo social y económico de la región.

2)- El segundo ítem a resolver con urgencia es el tratamiento de los desagües pluviales de la obra Autovía Córdoba – Jesús María, los que son encausados hacia nuestra localidad y localidades vecinas, afectando con un caudal incontrolable y con consecuencias difíciles de evaluar. Insistiendo en que es fundamental preservar las vidas humanas, mantener las vías de comunicación y resguardar el patrimonio de fauna y flora afectadas.<sup>13</sup>

## PROGRAMA DE PUESTA EN VALOR DE ESPACIOS VERDES Y CUALIFICACIÓN URBANA

(PROYECTO EN VALOR DE ESPACIOS VERDES Y RECUALIFICACIÓN URBANA – PROYECTO DE CENTRO DEPORTIVO – PROYECTO DE CENTRO CULTURA – PROYECTO DE POLIDEPORTIVO – PROYECTO DE CREACIÓN DE SALONES DE ESPACIOS MÚLTIPLES – PROYECTO DE RECUALIFICACIÓN DE VEREDAS – PLAN DE FORESTACIÓN)

### Descripción de la Situación:

Estación Juárez Celman, a pesar de tener un gran porcentaje de zona rural, carece de arbolado en las zonas urbanizadas. Los ejes estructurantes ya sean viales tanto principales y secundarios como veredas, plazas, parques, etc, no presentan un diseño que contemple la arborización y jerarquización de las mismas.

Todos los barrios que integran la localidad cuentan con espacios verdes recreativos, sin embargo no todos se encuentran en óptimas condiciones, éstos fueron perdiendo frecuencia de uso, y los vecinos dejaron de utilizarlos con el fin para lo que fueron creados. La falta de alumbrado, el poco uso sumado al deterioro de los mismos y al escaso mobiliario urbano hicieron, en muchos casos, que sean transformados en áreas de riesgo dentro del marco de la inseguridad vecinal.

La localidad cuenta, en cada núcleo urbano, con espacios deportivos que son altamente demandados y utilizados por los jóvenes como también por los más pequeños de la ciudad. Estos espacios necesitan mejoras en su equipamiento e instalaciones, para las actividades deportivas actuales y futuras de los ciudadanos. Hoy solo son espacios con un diseño básico que han quedado escasos para las demandas de la población actual.

### Solución al problema:

Se propone desde el municipio la creación de un Vivero Municipal, no solo para que proporcione especies autóctonas sino para concientizar y ayudar al compromiso de los vecinos con el medio ambiente, por ello se plantea también la jerarquización de las avenidas principales de la ciudad con árboles de gran porte, la creación de cancheros y la forestación de todos los espacios públicos recreativos y deportivos con especies producidas por el vivero para la generación de espacios agradables y sostenibles que generen sombras y microclimas de manera natural.

---

<sup>13</sup> Plan Estratégico de Desarrollo Territorial – Estación Juárez Celman

Desde el municipio se plantea la creación de un circuito verde que logre unificar, vincular y activar todos los espacios verdes recreativos que tiene la localidad. Para ello propone un proyecto integral de recuperación, junto con los vecinos, de aquellos espacios que se encuentran en estado deterioro y /o abandono y creación de nuevos lugares de encuentro y esparcimiento, dotándolos de una identidad propia, ya que éstos representan el pulmón verde de la ciudad. Esta recuperación implica el compromiso no solo por parte del municipio sino de los ciudadanos que hacen uso de dichos espacios, la idea es de trabajar juntos es para concientizar el uso y el cuidado futuro de todos los sectores.

Teniendo en cuenta la importancia que tienen las actividades deportivas para la localidad, la recuperación de estos espacios es necesaria para el fortalecimiento tanto de estas actividades como de las actividades recreativas. Por ello el municipio plantea la creación de nuevos gimnasios, gimnasios urbanos, generando circuitos saludables, como así también el mejoramiento de las instalaciones de todos los playones deportivos municipales articuladores del espacio y de las vivencias diarias de los ciudadanos.<sup>14</sup>

#### PROGRAMA DE CONTROL DE FUMIGACIONES Y USO DE AGROQUÍMICOS Y PROGRAMA DE DESARROLLO DE CINTURONES VERDES

##### **Descripción de la Situación:**

Las localidades cuya actividad productiva principal es la agro-ganadera suelen estar rodeadas por campos donde naturalmente se les realizar tratamientos de fertilización y control de plagas mediante el rocío de químicos altamente contaminantes que a largo plazo vulneran la salud de la población. Otra problemática que afrontan es la manipulación de productos químicos de alta toxicidad en el área urbana, especialmente en los talleres y galpones.

##### **Solución propuesta:**

Se redactarán normativas destinadas a controlar la forma de proceder ante el control de plagas, se reforzarán los controles a realizar los días que estas se realicen y se implementara un programa de concientización sobre el uso y protección de tales químicos.

Se propone la ejecución de un programa de creación de cinturones verdes de forestación que sirva como atenuador de tales efectos mencionados en el párrafo anterior. Este cinturón forestal puede ser llevado a cabo mediante la disposición de normativas que obliguen a la colocación de arboledas en los campos aledaños y a la prohibición de uso de químicos en dichas fracciones.

#### PROGRAMA DE GESTIÓN DE UN CENTRO DE GESTIÓN INTEGRAL DE RESIDUOS SÓLIDOS URBANOS

##### **Descripción de la Situación:**

Actualmente Estación Juárez Celman es una localidad donde la recolección de los residuos sólidos la realiza la Municipalidad. Hoy la ciudad tiene una población de aproximadamente 20.000 habitantes y se prevé un gran crecimiento para los próximos años, esta situación inquieta y preocupa al municipio ya que en la actualidad el

<sup>14</sup> Plan Estratégico de Desarrollo Territorial – Estación Juárez Celman

costo que le proporciona este servicio, es importante. Según los datos de la Evaluación Regional llevada adelante por el BID, OPS y AIDIS, los latinoamericanos generamos 0.63 kg/hab./día, lo que hoy significa 12600 kg/hab./día aproximadamente, si tenemos en cuenta el crecimiento poblacional en los próximos años y la presencia desmesurada de basurales a cielo abierto, esta cifra se multiplicara y por eso es necesario tomar otras medidas para su tratamiento. El problema no es solo ambiental, sino que hoy, la capacidad del predio de disposición final no es suficiente para recibir todos los residuos y por ello se plantea la necesidad de tratarlos y reciclarlos para disminuir el volumen.

#### **Solución propuesta:**

Con el fin de resolver en forma conjunta la disposición final de los RSU y reemplazar el actual volcamiento en la zona sur de la Capital cordobesa, se creó una Sociedad Anónima llamada CORMECOR S.A. integrada por la Municipalidad de Córdoba y los municipios de la región circundante a ésta.

Como objetivo principal se encargará del tratamiento y la disposición final de la basura del Gran Córdoba. Por otro lado, la Municipalidad pretende realizar el manejo, almacenamiento, transporte, tratamiento de los residuos reciclables, reduciendo o eliminando los niveles de riesgo en cuanto a su peligrosidad, toxicidad o nocividad, para garantizar la preservación ambiental y la calidad de vida de la población.

Para ello se proyecta la construcción de una planta de tratamiento de residuos reciclables que aparte de forma óptima el contenido del material entrante a través de una línea de selección donde se separen las fracciones recuperables para su posterior recuperación, mientras que el material rechazado se prepara para ser compactado en las prensas de alta densidad, enviándose luego al vertedero de disposición final. También se plantea erradicar todos los basurales a cielo abierto y mejorar la flota vehicular para mejorar la calidad del servicio.<sup>15</sup>

#### LINEAMIENTO ESTRATÉGICO 04

### **Fortalecimiento de la estructura de gobernanza urbana**

#### **PROGRAMA HACIA LA IGUALDAD DE GÉNERO**

(Proyecto de observatorio de Violencia de Género - Proyecto de inserción laboral de géneros)

#### **Descripción de la Situación:**

Claro está que las problemáticas como la violencia (en sus diversas formas), el trabajo informal, el desempleo tienen su cara más aguda en la desigualdad de género. En muchas localidades del interior del país como en las grandes ciudades el atraso cultural en la concepción de la igualdad de oportunidades tiene un mayor impacto. Una clara evidencia de ello es el trabajo informal que se desarrollan en empresas o talleres textiles, donde mayormente es realizado por mujeres, o la escasa participación de la mujer en trabajos que tradicionalmente han sido ocupados por hombres como por ejemplo el rural.

---

<sup>15</sup> Plan Estratégico de Desarrollo Territorial – Estación Juárez Celman

**Solución propuesta:**

Para ello se proponen dos proyectos que intentan dar una solución integral a la problemática descripta, por un lado crear un "Observatorio de Violencia de Género" para identificar las situaciones de vulnerabilidad, poder medir los mismos y realizar un análisis. Y por otro lado un "Proyecto de inserción laboral de géneros" para partir del análisis previo, diseñar y llevar adelante políticas tendientes a mitigar en el corto plazo, como dar una solución definitiva en el largo plazo.

**PROGRAMA DE ARTICULACIÓN INSTITUCIONAL**

Plan de interrelación provincial y nacional.

**Descripción de la Situación:**

Una de las ineficiencias que poseen muchos municipios y comunas es el desconocimiento de los distintos programas que desarrollan desde las jurisdicciones provinciales y nacionales. Incluso, muchas veces se desconocen cuáles son los proyectos que se están planificando y ejecutando en orbitas que afectan directamente a las localidades. Esta deficiencia en la comunicación termina por volver ineficientes a los gobiernos.

**Solución propuesta:**

Se propone a partir de este análisis crear mesas de integración que permitan poner en luz todas aquellas iniciativas que se gestan en relación con los intereses locales (desde las distintas orbitas), de esta manera tratar de encontrar sinergias y evitar superponer esfuerzos. Por otro lado, conocer cuáles son los programas que poseen financiamiento desde las orbitas provinciales y nacionales les permite a los municipios adecuar un programa de trabajo más sustentable como también direccionar políticas comunes.

**PROGRAMA DE GOBIERNO ABIERTO**

Proyecto de presupuesto participativo Y Proyecto de acceso a la información pública

**Caracterización del problema:**

Actualmente el gobierno local realiza un esfuerzo muy importante en cumplir con las demandas de todos los ciudadanos en su conjunto, pero la diversidad de problemáticas que deben atender hace ineficiente o complejiza la resolución de todos ellos. En consecuencia, los ciudadanos no se sienten plenamente satisfechos pese a la labor de sus representantes. Esto se genera por la falta de instrumentos de gestión que permiten solucionar este u otros problemas institucionales.

El edificio municipal se encuentra en un estado en deterioro, además, afrontan la falta de equipamiento para la correcta atención de la población. Hoy carecen del mobiliario y tecnologías necesarias para poder satisfacer correctamente la demanda.

**Solución del problema:**

Hoy en día institucionalmente se exige desde la ciudadanía a los gobiernos locales tener plena accesibilidad a la información de carácter público como también que existan canales de participación que les permita sentirse escuchados y representados. Para ello se debe iniciar un proceso de modernización institucional, tanto en

capacitación de nuevas herramientas como de equipamiento edilicio. Especialmente se debe hacer énfasis en los siguientes aspectos:

- Participación ciudadana en la toma de decisiones.
- Transparencia en la gestión.
- Acceso a una red institucional formal.

Programa de inversión por parte del municipio para la instalación de equipamiento y mobiliario; Contar con nuevas tecnologías para poder brindar una mejor calidad de atención al residente permanente como temporario; programa de inversión por parte del municipio para reforma del edificio institucional y fondo de reserva para a largo plazo la obtención de edificios propios. Actualmente el edificio municipal se encuentra en un estado en deterioro, existe un déficit por parte del municipio en materia de equipamiento urbano. Afrontan la falta de equipamiento para la correcta atención de la población. Actualmente no cuentan con el mobiliario y tecnologías necesarias para poder satisfacer correctamente la demanda.

## PROGRAMA DE MODERNIZACIÓN Y REESTRUCTURACIÓN INSTITUCIONAL

(Programa de mejoras del equipamiento - Proyecto de adecuación de instalaciones municipales - Proyecto de reingeniería de las instituciones públicas - Proyecto de capacitación del personal municipal – Proyecto de observatorio urbano – Proyecto de descentralización del área metropolitana – Plan de revaluó y recaudación fiscal local)

### Caracterización del problema:

Actualmente el edificio municipal presenta necesidades de reformas edilicias, ya sea por deterioro o por desfuncionalización de las actividades que se desarrollan internamente, a esto se le suma la obsolescencia de equipamiento (mobiliario y tecnología) y en algunos casos falta de capacitación. Estos problemas afectan directamente en la eficiencia y la eficacia a la hora de atender las necesidades de la población.

La tasa de los impuestos se encuentra desactualizada ya que hay una gran diferencia entre el valor fiscal de las propiedades y el valor que le otorga el mercado. Una problemática creciente que agrava el monto recaudado es la costumbre local de no pagar los impuestos ya que a lo largo de los años se acostumbró a los ciudadanos a vivir así.

### Solución del problema:

Llevar adelante un programa de inversión por parte del municipio a través de reformas edilicias, la instalación de equipamiento, mobiliario, nuevas tecnologías para poder brindar una mejor calidad de atención al residente, a esto se le debe sumar cursos de capacitación al personal permanente como al temporario que se encuentra en proceso de inducción. Todos estos esfuerzos tienen como objeto mejorar la atención al ciudadano y la aplicación eficiente de los programas, planes y proyectos que se llevan adelante.

La creación de un observatorio urbano se hace presente ante la falta de datos cuantitativos precisos para poder dar pie a una planificación que busca un mejor equilibrio territorial. Estos datos son de gran importancia ya que los mismos ayudan a comprender que programas y proyectos son necesarios implementar de manera inmediata y cuales puede ser llevado en un mediano o largo plazo.

Una solución posible es iniciar una revalorización de la tasa fiscal para poder así contar con ingresos más reales y justos para poder mejorar la localidad de Estación Juárez Celman. También deberá ser acompañada por un plan de concientización ciudadana para poder contar con ingresos mensuales más reales y poder así contar con una mejor planificación local.

#### PROGRAMA DE DESCENTRALIZACIÓN MUNICIPAL

##### **Descripción de la Situación:**

A raíz de la composición física de la localidad, es preciso descentralizar el edificio municipal para lograr el acercamiento y las funciones gubernamentales a la población.

##### **Solución propuesta:**

Se propone la creación de oficinas administrativas distribuidas estratégicamente dentro de los núcleos de la localidad.

#### PROGRAMA DE DESARROLLO DE PROYECTOS PPP (PARTICIPACIÓN PÚBLICO-PRIVADO)

Plan de articulación con instituciones sociales locales Y Plan de articulación con empresarios locales

##### **Descripción de la Situación:**

Resulta sumamente necesario implementar nuevos esquemas de participación entre el sector público y el sector privado para el desarrollo de obras, ya que no es viable un proceso de desarrollo sostenible sin inversiones privadas en infraestructura pública.

##### **Solución propuesta:**

Mediante la implementación de un nuevo régimen legal de asociación y participación entre el sector público y privado se busca atraer inversiones que permitan el desarrollo de proyectos en la localidad.

#### PROGRAMA PARA CREACIÓN DE UN PLAN URBANO - AMBIENTAL LOCAL

##### **Descripción de la Situación:**

Estación Juárez Celman, más allá de su cercanía con la Ciudad de Córdoba, constituye, actualmente, una verdadera área metropolitana solidaria e interdependiente cuyo dinámico proceso de transformación y expansión, requiere una visión global de sus necesidades y una acción coordinada de ordenamiento urbano.

Uno de los mayores problemas que afrontan las localidades de todos los tamaños en la región y el país es la ausencia de un plan que colabore en la coordinación de esfuerzos más allá de la coyuntura política. Esto produce naturalmente una ineficiencia en la asignación de los recursos locales, ya sea por desorientación por parte de las autoridades o por falta de previsibilidad. Más aún, cuando se generan situaciones extraordinarias donde se deben tomar decisiones que afectan a largo plazo o de gran impacto.

##### **Solución propuesta:**

Más allá de la confección de este trabajo es importante llamar al debate con la participación de la comunidad cuestionando en el mismo qué ciudad pretende ser. A partir de esto convocar a especialistas para ordenar y

plasmar la voluntad de la ciudadanía. Esto permitirá ordenar en el corto, mediano y largo plazo los proyectos, programas y planes que se pretenden realizar. Lógicamente esta no es una herramienta estática, sino que debe reír y ajustar a medida que pasen los años.

Se deberá confeccionar un Plan Director, un Código Urbano y un Reglamento de Edificación. Se propone también el relevamiento digital de información territorial (GIS). También se desarrollará un proyecto de catastro digital abierto y un Plan Ambiental.

Hoy en día, desde el municipio se plantea una reforma a la Normativa de Edificación, que permita y garantice que los desarrollos tanto públicos como privados, existentes y futuros se proyecten dentro del tejido urbano de manera planificada y ordenada.

De esta forma se resuelven importantes elementos de la estructuración urbanística que tendrán decisiva y permanente trascendencia en su conformación futura y ello exige que sean encarados en forma conjunta mediante la adecuada coordinación de las responsabilidades concurrentes públicas y privadas. Introducción de herramientas que operan directamente en la búsqueda del reequilibrio de la ciudad, vinculando las intervenciones en sectores privilegiados de la ciudad con los sectores degradados de las mismas.

Normas de ordenamiento urbanístico (actualización del código de planeamiento de acuerdo con los criterios observados en el ordenamiento urbanístico) Plan de sector (instrumento de ordenamiento de escala intermedia para el desarrollo del proyecto para un sector considerado de interés urbanístico) Fondo de desarrollo territorial (para el desarrollo más equitativo de la transformación de la ciudad) Acuerdos urbanísticos (público – público y público – privado para el desarrollo de proyectos urbanos).<sup>16</sup>

#### LINEAMIENTO ESTRATÉGICO 05

### Planificación y gestión del desarrollo espacial urbano

#### PLAN INTEGRAL DE SOLUCIONES HABITACIONALES

##### Descripción de la Situación:

El incipiente desarrollo sobre la Ruta Provincial E 53, de gran valor para las inversiones inmobiliarias, casi sin ocupación, pero con una gran proyección de crecimiento y los vacíos urbanos a lo largo de la Ruta Nacional N°9, han generado en el municipio la inquietud de analizar las consecuencias de un crecimiento sin planificación. Actualmente a la gestión municipal le resulta problemático la prestación de servicios y el control planificado del desarrollo urbano, no solo por el extenso ejido urbano sino también por la falta de conectividad física y territorial para el desarrollo de todas las actividades propias de una ciudad.

Se estima que en la localidad existe un déficit de unas 90 unidades. El principal problema para dar solución a parte de este déficit radica en la escasez de suelo urbano por los elevados costos de los suelos rurales que

---

<sup>16</sup> Plan Estratégico de Desarrollo Territorial – Estación Juárez Celman

poseen altos rendimientos, a esto se suma la escasa o nula oferta inmobiliaria, con un alto nivel de consolidación del tejido urbano y que el municipio no cuenta con terrenos propios para llevar adelante planes nacionales o provinciales de construcción de vivienda.

#### **Solución propuesta:**

Desde el municipio se plantea la creación de una mesa de diálogo pública – privada y de la comunidad para el ordenamiento territorial y urbano del sector, para ello desarrollistas y empresarios reconocen la necesidad de articular políticas públicas orientadas al proceso de Planificación Urbana Integral de la Ciudad, tierras rurales con vocación residencial que significarán un alto impacto de nuevos asentamientos, casi duplicando la cantidad actual en 10, 20 años, afectando el ambiente, la infraestructura, vialidad, movilidad, etc. que debe atenderse inmediatamente con vistas al futuro. Esta planificación se ajustará al ordenamiento territorial, donde se proyectaran los diferentes usos del suelo de acuerdo a la estructura física – ambiental que presenta la localidad, la misma se prevé de manera integral con los núcleos consolidados y los que se encuentran en vías de desarrollo, comportándose ambas como soporte una de la otra.

Se plantea el desarrollo de un programa de consolidación urbana para el completamiento de los vacíos que se encuentran en la trama en el corto plazo. En el mediano y largo plazo se evaluará la situación del crecimiento de la planta urbana. Teniendo en cuenta que, Para poder postularse en los planes de viviendas nacionales o provinciales, la localidad tiene que iniciar un proceso de adquisición de nuevas tierras para urbanizar y desarrollar planes de vivienda en ellas. Se desarrollará un Proyecto de banco de tierras públicas.

También se deberá crear un equipo de trabajo municipio, encargado del planeamiento urbano de la localidad, planificación territorial y la articulación entre el Municipio y los estados Provinciales o Nacionales para la gestión de planes de soluciones habitacionales.<sup>17</sup>

### **PROYECTO DE MOVILIDAD MULTIMODAL**

#### **Descripción de la Situación:**

Estación Juárez Celman presenta tres ejes viales estructurantes de Norte a Sur en todo su ejido, la Ruta Nacional N°9, Avenida Juárez Celman - Córdoba (RAC) y la Ruta Provincial E-53. Por tratarse de una red de acceso norte a la ciudad de Córdoba estas grandes infraestructuras viales se desarrollan en dirección norte-sur; por contrapartida, la conectividad transversal es débil y deficiente.

La estructura urbana de la ciudad es singular, si bien es típica en cuanto a la conformación lineal sobre un corredor, no lo es respecto a la discontinuidad de las partes y la alternancia urbano – rural. De esta forma se generan una serie de urbanizaciones discontinuas entre sí (lógica de conformación física independiente) y con la Ruta Nacional N°9 como único eje articulador, que terminan configurando una conurbación con la ciudad mayor.

En estas últimas décadas, el aumento de la población y la búsqueda de nuevos horizontes ha provocado que la Ruta provincial E-53 sea uno de los ejes más dinámicos y por lo tanto una vía de asentamiento interesante

---

<sup>17</sup> Plan Estratégico de Desarrollo Territorial – Estación Juárez Celman

para la generación de nuevas urbanizaciones, en ese sentido, ha ido perdiendo su carácter rural-serrano, para adquirir cierto perfil residencial que alterna con usos productivos diversos. El problema se presenta cuando se observa la ciudad en su totalidad y carece de conectividad física entre los distintos núcleos urbanos, generando así una visión de ciudad desconectada física y socialmente.

#### **Solución propuesta:**

El objeto es otorgar conectividad e integración tanto en el ejido como con las localidades circundantes, evitando a su vez que la urbanización produzca conflictos en las redes a causa de la utilización de rutas como calles urbanas. Permitiendo un desarrollo organizado en todo el territorio y generando la apertura de conexiones económicas, geopolíticas, sociales y físicas. Se propone entonces:

Conectividad Interurbana, mejoramiento del transporte interurbano existente, que presente mayor frecuencia y calidad en todo su recorrido generando una mejor interacción con las localidades vecinas.

Conectividad ferro-urbana, Proyecto de Metrotrén consiste en la creación de una red de transporte ferroviario suburbano de conexión metropolitana y regional a través de la homogeneización de las líneas actualmente existentes en el sector. Se compone de una unificación de las líneas, la reducción de los tiempos de viaje y enlace, el soterramiento de líneas de ferrocarril y la creación de nuevas estaciones vinculadas al sistema vial.

Conectividad Local, un transporte local propio que permita la vinculación rápida y eficiente de los distintos núcleos urbanos dispersos. Organizado a partir de estaciones de unión e intercambio para la correcta movilidad en toda la expansión del territorio, minimizando recursos y beneficiando al total de la población.

Principalmente sobre las rutas que atraviesan la localidad, tanto la Ruta Nacional N° 9 como la E-53, se debe planificar calles de servicios o colectoras que solo tome contacto con las rutas en los puntos que defina la Dirección de Vialidad ya sea provincial o nacional.

Conectividad Peatonal, estructuración de una red peatonal garantizando la continuidad de los recorridos y estructurando nuevas conectividades entre espacios y edificios públicos, dispensarios, accesos a las escuelas, etc.

Conectividad Ciclo-vías, generar un circuito de bicisenda que conecte todos los espacios públicos existentes de cada núcleo, con una correcta señalización e iluminación que permita que la movilidad sea eficaz y segura.<sup>18</sup>

#### **PROYECTO DE MEJORA DE TERMINAL DE ÓMNIBUS EXISTENTE**

##### **Descripción de la Situación:**

Si bien Estación Juárez Celman dispone de una terminal de ómnibus y posee un buen funcionamiento, es necesario la reforma de la misma para posicionarse a nivel regional, un plan de ampliación o adecuación en la misma, esto es importante ya que es el punto de llegada y partida tanto de los visitantes como de los mismos habitantes, siendo en alguna medida la puerta de entrada de la localidad.

---

<sup>18</sup> Plan Estratégico de Desarrollo Territorial – Estación Juárez Celman

**Solución propuesta:**

Es importante abordar esta problemática porque permite fortalecer la característica de una ciudad productiva y la vuelve un paso obligado hacia el resto de la región. Crear un espacio de llegada con un adecuado complemento de servicios es vital para posicionar a la ciudad en el contexto regional volviéndola apta para recibir un mayor caudal de visitantes y dinamizar el comercio en la región.

**PROGRAMA DE MEJORAS DE ACCESOS Y PAVIMENTACIÓN****Descripción de la Situación:**

Dado que en la localidad se encuentra asentada sobre una ruta la cual tiene un carácter productivo, suelen atravesar los mismos camiones de gran porte que a su paso generan problemas desgastando y rompiendo las calles.

Una falencia que presenta la localidad es que el 20% de las manzanas poseen pavimento, el resto cuenta con cordón cuneta y algún tipo de mejorado o compactado se debe tener en cuenta que las calles sufren el paso de camiones que produce un rápido desgaste de las mismas por el peso.

**Solución propuesta:**

Obra de infraestructura para mejorar el nodo de la Ruta Nacional N°9, también se deberá hacer una gestión de recursos, ejecución en etapas de la pavimentación y la repavimentación de las calles de la trama urbana en mediano a largo plazo.

Se propone la realización de un plan de mejoras de la señalización de los sectores donde el tránsito pesado puede circular dentro de un Proyecto de ordenanza de tránsito pesado para separar el mismo de las calles con vocación residencial. Se busca concientizar a la población que en dichas calles existen riesgos accidentes de tránsito y a su vez alentarla a recorrer por los corredores seguros para peatones y bicicletas.

Se buscará generar un predio que permita pensar la intermodalidad entre el camión, y el ferrocarril, optimizando los modos de transporte y teniendo como punto principal la intermodalidad de las nuevas estaciones. Se evitará el ingreso de camiones al centro del pueblo. Para ello es necesario la creación de un fondo de reserva municipal y articular esfuerzos entre el estado Provincial y Nacional.

**PROGRAMA DE PROVISIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS EN RED****Descripción de la Situación:**

Actualmente la Estación Juárez Celman, presenta zonas de acceso a la ciudad como la Ruta Nacional N°9 y áreas muy importantes para el desarrollo de las actividades productivas y cotidianas como el área industrial, los espacios públicos, ciclovías, etc; sin iluminación. Estas zonas y vías de comunicación, al no tener alumbrado público, son sectores inseguros y peligrosos para los ciudadanos. Surge también la necesidad de ampliar el sistema actual en distintos barrios por ser obsoleto e ineficiente desde el punto de vista del consumo y la prestación lumínica de la actual instalación.

Estación Juárez Celman cuenta con un deficitario sistema de agua potable debido a los extensos trayectos de cañería que van desde las cisternas de almacenamiento, hasta cada uno de los sectores donde se ubican los inmuebles del perímetro urbano de todos los barrios que componen la ciudad. El agua de red tiene como

fuelle única de extracción el agua subterránea, que se encuentra al norte de la localidad (planta de extracción, almacenamiento e impulsión). La misma es sometida a tratamientos de cloración y aproximadamente se estima un consumo diario de 250 lt por habitante. Otro de los problemas a futuro inmediato es el crecimiento de la población, la industria y las inversiones en la localidad, lo que generaría un gran aumento de la demanda de agua. Para evitar el déficit del abastecimiento, es necesario explotar nuevos recursos hídricos renovables.

En materia de red de cloacal, solo el barrio “Ciudad de los niños” posee este servicio y no se cuenta de una red gas en ningún núcleo urbano de la localidad.

#### **Solución al problema:**

Se propone la generación de una red completa de alumbrado público en algunos los ejes estructurantes de la localidad que hoy cuentan con un sistema escaso y en algunos casos inexistentes, los mismos son: Ruta Nacional N°9, actualmente se están instalando un nuevo sistema de iluminación LED y es necesario completar y reemplazar los tramos faltantes con la misma tecnología. La ampliación de la red de alumbrado permite que los accesos a la localidad sean visibles y seguros, permitiendo un fácil control de manera permanente en una ruta nacional de gran importancia.

Por ultimo permite la articulación y una lectura uniforme de la imagen urbana. Área Industrial y Zona Franca, son áreas importantes dentro de la localidad, destinadas a actividades de depósito fiscal y actividades industriales. Por esta razón las vías de ingreso y egreso a la misma deben contar con alumbrado público que permita no solo el control sino que brinde seguridad tanto para los operarios como así también a los vehículos que transitan. Ciclovías, alumbrar el circuito peatonal-vecinal y de bicisenda que conecte todos los espacios públicos existentes de cada núcleo urbano. Barrios, para cada barrio se proyecta ir reemplazando progresivamente el sistema actual, optimizando el servicio de alumbrado público en zonas intensivas de uso común y de concentración vecinal, priorizando las vías más importantes y los espacios y edificios públicos.

Desarrollar un Plan Estratégico Integral de Gestión del Agua Urbana para ciudad. Mejorar el sistema completo de abastecimiento de agua de la ciudad, explotando nuevos recursos hídricos renovables, identificando las opciones de saneamiento y gestión de la demanda que serían apropiadas para las condiciones en la localidad. Mejorar las infraestructuras básicas y armar un modelo acerca de cómo aplicar la Gestión Integral Urbana del Agua en los asentamientos informales de la ciudad. Reducir al mínimo las pérdidas físicas y comerciales de las redes de tuberías reparando las tuberías y con la instalación de nuevos medidores de agua. Inclusión social: la planificación consultiva e inclusiva entre la comunidad y autoridades de la ciudad con respecto a las necesidades y provisión de agua y saneamiento. Fomentar el uso de recursos hídricos alternativos para conservar el agua potable de calidad; utilizando el agua no potable para el riego de zonas verdes y parques infantiles. Implicar y sensibilizar a la población de la necesidad de proteger el medio ambiente y de cuidar el agua cuando ésta se usa.<sup>19</sup>

---

<sup>19</sup> Plan Estratégico de Desarrollo Territorial – Estación Juárez Celman

## PROGRAMA DE JERARQUIZACIÓN Y PUESTA EN VALOR DEL ÁREA CENTRAL Y CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO HISTÓRICO

### Descripción de la Situación:

Estación Juárez Celman, presenta una trama urbana dispersa conformada por 5 núcleos urbanos que están aislados entre sí, esto genera que cada uno de ellos contengan diferentes actividades y funcionen de manera independiente uno de otro. El problema reside en que estos núcleos no presentan jerarquías funcionales y no contienen una centralidad urbana que las caracterice. La localidad cuenta con numerosos edificios públicos en cada uno de sus núcleos urbanos, actualmente el estado de los mismos es bueno, sin embargo el aumento de la demanda de estos edificios por parte de los vecinos, ha generado la necesidad de recuperar, ampliar y proyectar (sobre todo en las nuevas urbanizaciones sobre la Ruta Provincial E-53) nuevos espacios destinados a tal fin, abarcando todos los sectores de la ciudad.

### Solución al problema:

Se propone una estrategia de integrar funciones, territorios y población, mediante la localización de actividades y servicios que por un lado, dinamicen y complementen las demandas de los habitantes de los barrios que conforman los núcleos urbanos de la ciudad de Estación Juárez Celman, y por otro, actividades que generen mayor impacto urbano, al promover la interacción ciudadana, la mixtura de usos y el atractivo recreativo y deportivo. Se plantea tomar de cada núcleo urbano que conforma la ciudad las potencialidades que se han detectado en la etapa de diagnóstico y promover la generación de espacios y actividades como así también la jerarquización de vías principales internas, dotándolas de una misma identidad local. Estas centralidades pasaran a ser parte de una centralidad global que nuclea y articula la identidad de la ciudad.

Desde la municipalidad se planifica la recuperación de aquellos edificios públicos que se encuentran en estado regular y necesitan refaccionar sus áreas para el desarrollo normal y de calidad de sus actividades, como así también la ampliación de aquellos edificios donde es necesario realizar nuevas actividades a causa de la demanda creciente propia de la ciudad. También se proyectan nuevos edificios públicos, donde se puedan desarrollar diferentes y nuevas actividades que demanda la población, detectadas durante el proceso de diagnóstico que se hizo durante el 2015, como por ej, una sala velatoria, escuela de música popular, talleres de capacitación, etc.<sup>20</sup>

---

<sup>20</sup> Plan Estratégico de Desarrollo Territorial – Estación Juárez Celman

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 consolidación					
	Proyecto de banco de tierras públicas					
	Proyecto de movilidad multimodal					
	Plan de movilidad multimodal					
	Proyecto de mejora de terminal de tránsito existente					
	Plan de mejora/materialización de paraderos urbanos					
	Proyecto de corredores seguros Bicicleta					
	Proyecto de mejora de acceso					
	Proyecto de pavimentación del tejido urbano					
	Proyecto de perfil logístico					
	Proyecto integral de drenaje cloacal					
	Proyecto integral de gas natural					
	Proyecto de mejoramiento de la red de agua potable					
	Proyecto de renovación de la iluminación pública (EEL)					
	Proyecto de infraestructura en comunicaciones					
	Plan de reconversión de perfil ferroviario					
	Proyecto de centralidad y subcentralidades					
	Proyecto de recuperación y preservación del patrimonio histórico					
	Plan de reubicación de industrias					
Económica	Plan de fortalecimiento de sistemas comerciales					
	Plan de mejora de condiciones laborales					
	Cursos, talleres y actividades relacionadas a dirección de empresas					
	Cursos, talleres y actividades relacionadas a la construcción					
	Programa de capacitación e inserción laboral (incluir discapacitados)					
	Proyecto de polo productivo y mejora de parque industrial					
	Plan de integración y fortalecimiento de comunidades regionales					
	Programa de emprendimientos					
Ambiental	Programa de jóvenes emprendedores					
	Plan de saneamiento hídrico					
	Proyecto de puesta en valor de espacios verdes y requalificación urbana					
	Proyecto de centro deportivo					
	Proyecto de centro cultural					
	Proyecto de polideportivos					
	Proyecto de creación de salones de espacios múltiples					
	Proyecto de requalificación de veredas					
	Plan de forestación					
	Proyecto de concientización y control de campo					
	Plan de desarrollo de cinturones verdes					
	Proyecto de separación urbana en origen de RSU					
Social	Proyecto de gestión del residuo forestal					
	Proyecto de concientización ambiental					
	Proyecto de viviendas nacionales/provinciales					
	Programa de habitat					
	Proyecto de banco de tierras públicas					
	Plan integral de asistencia social					
	Proyecto de cámaras de seguridad y monitoreo					
	Plan y Programa de equipamiento de dispensario					
	Proyecto de nuevo dispensario Barrio Luján					
	Plan y Programa de equipamiento de escuelas					
Institucional	Plan y Programa de apertura de establecimientos educativos					
	Proyecto de sede Universitaria					
	Programa de concientización de ex centros educativos					
	Programa de fortalecimiento Municipal de Capacitación Docente					
	Proyecto de observatorio de Violencia de Género					
	Proyecto de inserción laboral de jóvenes					
	Plan de interacción provincial y nacional					
	Proyecto de presupuesto participativo					
	Programa de Participación Vecinal para Jóvenes y Adultos Mayores					
	Proyecto de acceso a la información pública					
	Programa de mejoras del equipamiento					
	Proyecto de nuevos edificios municipales					
	Plan de rescate y rehabilitación fiscal					
	Proyecto de reingeniería de las instituciones públicas					
	Proyecto de capacitación del personal municipal					
	Proyecto de nuevos centros de distrito					
	Plan de articulación con instituciones sociales locales					
	Plan de articulación con emprendedores locales					
	Confesión de Plan Director					
	Confesión de Código Urbano					
	Confesión de Reglamento de Edificación					
	Referencial digital de la información territorial (S.A.S.)					
	Proyecto de catastro digital abierto					
		1	2	3	4	5

## Proyectos anidados a Programas Nacionales

PROYECTOS ANUDADOS - PROGRAMAS NACIONALES				EJES DE ACCIÓN												PROGRAMAS												PROYECTOS												CORRELATIVO												MESIANO PLAZO												LARGO PLAZO											
LINEAMIENTOS ESTRATEGICOS				EJES DE ACCIÓN												PROGRAMAS												PROYECTOS												CORRELATIVO												MESIANO PLAZO												LARGO PLAZO											
1	Desarrollo urbano y social y erradicación de la pobreza	1.1. Utilización de redes y tecnologías	1.1.1. Plan integral de telecomunicaciones	1.1.1.1. Proyecto de red de fibra óptica	1.1.1.1.1. Proyecto de red de fibra óptica	1.1.1.1.1.1. Proyecto de red de fibra óptica	1.1.1.1.1.1.1. Proyecto de red de fibra óptica	1.1.1.1.1.1.1.1. Proyecto de red de fibra óptica	1.1.1.1.1.1.1.1.1. Proyecto de red de fibra óptica	1.1.1.1.1.1.1.1.1.1. Proyecto de red de fibra óptica	1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1. Proyecto de red de fibra óptica	1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1. Proyecto de red de fibra óptica	1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1. Proyecto de red de fibra óptica	1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1. Proyecto de red de fibra óptica	1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1. Proyecto de red de fibra óptica	1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1. Proyecto de red de fibra óptica	1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1. Proyecto de red de fibra óptica	1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1. Proyecto de red de fibra óptica	1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1. Proyecto de red de fibra óptica	1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1.1. Proyecto de red de fibra óptica	1. Proyecto de red de fibra óptica	1. Proyecto de red de fibra óptica	1. Proyecto de red de fibra óptica	1. Proyecto de red de fibra óptica	1. Proyecto de red de fibra óptica	1. Projecto de red de fibra óptica	1.																																																

## CAPÍTULO VII

### 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

Lineamiento	Temática	Indicador	Unidad de Medida	Datos de referencia / Metodología	Fuentes
Desarrollo urbano resiliente y sostenible ambientalmente	Amenazas (de origen natural)	Exposición de viviendas a tormentas severas	Escala de 1 a 4 que sintetiza la ponderación de las áreas de riesgo de tormentas severas y las viviendas expuestas.	Viviendas inocupables habitadas 604.558; porcentaje de viviendas inocupables habitadas sobre total país: 4,3% (2010). Viviendas inocupables: 480.848; porcentaje de viviendas inocupables sobre total país: 4,3% (2010)	Atlas de Riesgos Agroclimáticos en el Área Agrícola Argentina 2001/2010. Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca. <a href="http://www.ora.gov.ar">http://www.ora.gov.ar</a>
		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 involucradas y ubicación de cada evento registrado	Decimillar. Sistema de Inventario de Desastres. Red de Estudios Sociales en Prevención de Desastres en América Latina. Corporación CIESO.
		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, teniendo en cuenta los niveles de amenaza. Ese valor se multiplica por el porcentaje de hogares en viviendas con baja calidad de materiales. Índice CAMATI (I), IV y (Censo 2001) e INMAT 3 y 4 (Censo 2010), en relación al total de hogares en viviendas particulares habitadas. A partir de la obtención de este resultado, se definen 4 categorías de exposición: 1) Zona de alta peligrosidad...	<a href="http://www.inpres.gov.ar">http://www.inpres.gov.ar</a> <a href="http://www.inti.gov.ar/cinac">http://www.inti.gov.ar/cinac</a>
	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 (2000); 8,34 (2010); 10,7 (2014)	Fuente: Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable (2003).
	Agentes contaminantes	Cantidad de agentes contaminantes	Cantidad de basurales por superficie	Localización y extensión física del basural	
Planificación y gestión del desarrollo espacial urbano - rural	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	
	Jerarquización del sistema urbano	Jerarquía urbana	Niveles de centralidad de 1 a 7 categorizados según combinación de datos cuantitativos y cualitativos		<a href="http://atlasid.planificacion.gov.ar/indicador.aspx?id=89">http://atlasid.planificacion.gov.ar/indicador.aspx?id=89</a>
	Pautas de crecimiento	Tejidos residenciales en áreas de expansión urbana	Porcentaje de superficie ocupada por cada tejido residencial	Letras formales: Trama urbana regular, Grandes parcelas residenciales, Vivienda social, Villas y asentamientos, Vecinos urbanos	<a href="http://atlasid.planificacion.gov.ar/indicador.aspx?id=97">http://atlasid.planificacion.gov.ar/indicador.aspx?id=97</a>
		Densidades de población	Porcentaje de variación de habitantes por hectárea	Variación relativa del período 1991 a 2010	<a href="http://atlasid.planificacion.gov.ar/indicador.aspx?id=97">http://atlasid.planificacion.gov.ar/indicador.aspx?id=97</a>
		Consumo de suelo por habitante	Unidad de medida: metros cuadrados urbanizados por habitante (m <sup>2</sup> /hab)	Promedio del consumo de suelo por habitante (21 casos) 1991: 167 m <sup>2</sup> /hab; 2001: 194 m <sup>2</sup> /hab; 2010: 241 m <sup>2</sup> /hab	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
	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: 49%; 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: 54% Baja Cobertura: 5% y 2010: Alta cobertura: 63% Baja cobertura: 2%	INDEC, Censos 2001 y 2010.
	Dinámica de precios del suelo	Índice de accesibilidad al suelo	Ingresos familiares mensuales necesarios para adquirir una parcela tipo.		EPI (INDEC).
		Oferta anual de suelo como porcentaje del área urbana	Oferta anual de suelo como porcentaje del área urbana		<a href="http://atlasid.planificacion.gov.ar/indicador.aspx?id=53">http://atlasid.planificacion.gov.ar/indicador.aspx?id=53</a>
	Redes de conectividad	Conectividad multimodal del transporte	Categorías basadas en la combinación de datos cuantitativos. Escala del 1 al 4.	a) La red vial, según la existencia de rutas pavimentadas y no pavimentadas. b) La red ferroviaria, considerando la 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. d) Los aeropuertos, considerando las distancias a aeropuertos con vuelos.	<a href="http://atlasid.planificacion.gov.ar/indicador.aspx?id=53">http://atlasid.planificacion.gov.ar/indicador.aspx?id=53</a>
		Densidad vial	Km lineal de red cada 100 km <sup>2</sup> de superficie	40.198 km de red vial nacional (2011); 198.289 km de red provincial (2011); densidad vial: 8,4 Argentina; Chile: 10, ECU: 67; Francia: 132 (Banco Mundial)	Consejo Vial Federal y Dirección Nacional de Vialidad.
		Conectividad digital	Red de fibra óptica: km lineales de extensión; Acceso a Banda Ancha: porcentaje de variación del incremento de usuarios; Televisión Digital Abierta: porcentaje de cobertura de población; Internet: % de hogares con internet; Núcleos de acceso al conocimiento: cantidad instalada	Se registraron 13.332.071 de accesos residenciales a Internet de Banda Ancha en el año 2014 en todo el país. El 82% de la población del país está incluida en el área de cobertura de la red de acceso a Internet de Banda Ancha.	<a href="http://www.indec.gov.ar/ftp/cuadros/mensuales/pdf/indicadores_registro.pdf">http://www.indec.gov.ar/ftp/cuadros/mensuales/pdf/indicadores_registro.pdf</a>
		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 101 a 400 servicios/semana - Alto: de 401 a 1.000 servicios/semana - Muy Alto: >1.000 servicios/semana	Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT)
	Movilidad urbana	Acceso a telefonía	% de hogares con teléfono fijo; % de hogares con teléfono celular	En 2010 en Argentina había 24,2 líneas telefónicas fijas cada 100 habitantes. A su vez, en 2012, la cantidad de líneas telefónicas fijas era 9.996.964. (Fuente: International Telecommunication Union Key Global Indicator, 2014)	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
		Subutilización de la red de transporte público	Porcentaje de kilómetros lineales	Promedio de subutilización de la red de transporte público en los casos de estudio: 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.
	El desarrollo urbano sostenible para la inclusión social y la erradicación de la pobreza	Cobertura de transporte público urbano	Porcentaje de superficie cubierta	La fórmula del indicador es: Área servida por transporte urbano / Área total	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
		Índice de dependencia potencial	Porcentaje de población.	2001: 62% 2010: 56%	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.
Prosperidad urbana sostenible e inclusiva y oportunidades para	Población	Variación de población y de hogares	Cantidad de hogares y cantidad de población	Variación interanual 1991 - 2001: 11,2 (población) 12,8 (hogares) 2001 - 2010: 10,6 (población) 10,6 (hogares)	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
		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: 11,3/1000 Ministerio de Salud - Chile: 8/1000; Brasil: 15/1000 Banco Mundial	Ministerio de Salud - Banco Mundial
	Educación	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.
		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.
	Condiciones habitacionales	Deficit habitacional cualitativo	Porcentaje de hogares.	Resumen de la fórmula: (a + b + c + d) / e Surgen de la observación de cinco series de datos: a) Hogares en departamentos y casas tipo A. b) Hogares en departamentos y casas tipo B. c) Hogares en departamentos y casas tipo C. d) Hogares en departamentos y casas tipo D. e) Hogares en departamentos y casas tipo E. f) Hogares en departamentos y casas tipo F. g) Hogares en departamentos y casas tipo G. h) Hogares en departamentos y casas tipo H. i) Hogares en departamentos y casas tipo I. j) Hogares en departamentos y casas tipo J. k) Hogares en departamentos y casas tipo K. l) Hogares en departamentos y casas tipo L. m) Hogares en departamentos y casas tipo M. n) Hogares en departamentos y casas tipo N. o) Hogares en departamentos y casas tipo O. p) Hogares en departamentos y casas tipo P. q) Hogares en departamentos y casas tipo Q. r) Hogares en departamentos y casas tipo R. s) Hogares en departamentos y casas tipo S. t) Hogares en departamentos y casas tipo T. u) Hogares en departamentos y casas tipo U. v) Hogares en departamentos y casas tipo V. w) Hogares en departamentos y casas tipo W. x) Hogares en departamentos y casas tipo X. y) Hogares en departamentos y casas tipo Y. z) Hogares en departamentos y casas tipo Z.	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
		Deficit habitacional cuantitativo compuesto	Hogares	Se calcula en dos pasos: 1º Deficit Habitacional Simple = Total de Hogares - Total de Viviendas Particulares Habitadas 2º Deficit Habitacional Cuantitativo Compuesto = Deficit Habitacional Simple + Viviendas Inocupables Habitadas	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
	Viviendas	Tasa de tenencia irregular	Cantidad de hogares con régimen 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.
Fortalecimiento de la estructura de la gobernanza urbana	Diferenciación regional	Diversificación productiva	Categorías basadas en la combinación de datos cuantitativos: - Industrial - Industrial/primaria - Primaria/Industrial - Primaria		<a href="http://atlasid.planificacion.gov.ar/indicador.aspx?id=56">http://atlasid.planificacion.gov.ar/indicador.aspx?id=56</a>
		Ingresos familiares mensuales (promedio)	Pesos mensuales promedio por familia.	Porcentaje de ocupados urbanos sobre total de ocupados: 92, 6% (Censo 2010). Promedio nacional de ingresos de hogares urbanos: \$8.645 pesos (Encuesta Anual de Hogares Urbanos, 2013)	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
	Trabajo e ingresos	Ocupados según rama de actividad	Porcentaje de ocupados según rama de actividad agrupada	Sector Primario; Industria manufacturera; Construcción y Suministros; Comercio, Hoteles y Restaurantes; Servicios empresariales; Salud y educación; Servicios sociales y Administración pública;	<a href="http://atlasid.planificacion.gov.ar/indicador.aspx?id=102">http://atlasid.planificacion.gov.ar/indicador.aspx?id=102</a>
		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	EPI (INDEC).
Fortalecimiento de la estructura de la gobernanza urbana	Situación económico financiera	Participación del impuesto inmobiliario en la recaudación provincial	Porcentaje del total de los recursos	En Argentina, en el año 2012, la recaudación del impuesto inmobiliario representó el 0,45% del PIB. En los países de América Latina ronda el 0,6%	<a href="http://www2.mecon.gov.ar/hacienda/indicadores/index.php">http://www2.mecon.gov.ar/hacienda/indicadores/index.php</a>
		Fortaleza fiscal	Razón entre deuda e ingresos corrientes (ratio)	El total nacional es 0,32 en 2013.	<a href="http://www2.mecon.gov.ar/hacienda/indicadores/index.php">http://www2.mecon.gov.ar/hacienda/indicadores/index.php</a>
	Legislación provincial	Autonomía tributaria	Porcentaje del total de los recursos	El promedio de autonomía provincial es de 38%.	<a href="http://www2.mecon.gov.ar/hacienda/indicadores/index.php">http://www2.mecon.gov.ar/hacienda/indicadores/index.php</a>
		Presencia de principios de acceso al suelo urbano y rural en las Constituciones Provinciales	Presencia o ausencia del atributo		Constituciones provinciales
	Autonomía municipal	Competencias tributarias en los municipios	Presencia o ausencia de cobro de impuestos (inmobiliario, patentes e ingresos brutos).		Constituciones provinciales y Leyes Orgánicas Municipales

## Bibliografía

- Consejo para la Planificación Estratégica para la Provincia de Córdoba. *Plan estratégico para el Desarrollo Integral de Córdoba*. Córdoba, febrero de 2015.
- Informe Nacional de la República Argentina. Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III): "Evaluación del progreso y medidas orientadas a futuro". Septiembre de 2016.
- ONU-HABITAT: *Los objetivos de desarrollo sostenible & La iniciativa de ciudades prósperas*. Nueva York. Septiembre de 2015.
- Proyecto de documento final de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III). Naciones Unidas.  
<https://www2.habitat3.org/bitcache/907f3c56d3ad27a3daeeb677c660545a00c69d6b?vid=591158&dispositio n=inline&op=view>
- Marti, Rubén Americo. "Ley de Regionalización. Comunidades Regionales. Una posibilidad real de desarrollo". Editorial: Universidad de Córdoba. Septiembre 2005.
- Polese, Mario. "Cómo las ciudades producen riquezas en la nueva economía de la información: Desafíos de la administración urbana en los países en desarrollo." Editorial: EURE. Septiembre 2004 Vol. 27 Nro. 81.
- Ricardo, David. "Principios de economía y tributación". Editorial: Fondo de Cultura de Económica. Mexico DF 1959.
- Trivelli, Pablo. "Grandes proyectos urbanos como instrumentos de intervención pública". Editorial: N/N.
- Agosta, Roberto. "Transporte: Vías para un desarrollo equitativo y sustentable". Editorial: N/N.
- Romero, María del Huerto. "Posicionamiento, competitividad e imagen de la ciudad de Rosario". Editorial: UNR - Cs. Políticas y Relaciones Internacionales 1997.
- Brueckener, Jan K. "Equilibrium in a system of communities with local public good". Editorial: University of Illinois 1979.
- Constitución De la Provincia de Córdoba su reforma sancionada con fecha 14.09.01. Córdoba, 26 de abril de 1987.
- LEY N° 8102 Régimen de Municipios y Comunas de la Provincia de Córdoba.
- <http://www.cba.gov.ar/parques-industriales-ley-7255-decreto-528385/>
- <http://www.produccion.gob.ar/wp-content/uploads/2016/04/Requisitos-programa-2016.pdf>
- <http://www.cba.gov.ar/parques-industriales-ley-7255-decreto-528385/>
- <http://www.produccion.gob.ar/wp-content/uploads/2016/04/Requisitos-programa-2016.pdf>
- <http://agrimensorescordoba.org.ar/documentos/ley-no-10362-regula-urbanizaciones-del-programa-lo-tengo-o-las-promovidas-por-el-estado-provincial.pdf>
- Plan Estreético de Desarrollo Territorial – Estación Juárez Celman – Año 2015
- Estudio Ambiental Estratégico Ordenamiento Territorial de la Ciudad Estación Juárez Celman – Franchi & Asociados Ingeniería Ambiental







**Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda**

Hipólito Yrigoyen 250 • C1086AAB  
Ciudad Autónoma de Buenos Aires, República Argentina  
[www.mininterior.gov.ar](http://www.mininterior.gov.ar)

**Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión 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](http://www.mininterior.gov.ar/planificacion/planificacion.php)