

PLAN ESTRATÉGICO TERRITORIAL **ESTACIÓN RAÍCES**

Provincia de Entre Ríos

2018



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

Plan Estratégico para el
DESARROLLO TERRITORIAL de
ESTACION RAICES

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

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

Director Nacional de Planificación Estratégica Territorial
Lic. Julián ÁLVAREZ INSÚA

AUTORIDADES PROVINCIALES

Gobernador de la Provincia de Entre Ríos
C.P.N. Gustavo BORDET
Vicegobernador de la Provincia de Entre Ríos
C.P.N. Adán BAHL

AUTORIDADES MUNICIPALES

Intendente / Presidente Junta de Gobierno
Sr. Juan Carlos GUARDINI

EQUIPO TÉCNICO

Secretaría de Planificación Territorial
y Coordinación de Obra Pública

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

Equipo Técnico

Dra. Arq. Constanza TOMMEI
Lic. Mariana CAMPI
Lic. Ma. Laura MOSCIARO
Lic. Micaela RAPISARDI
Ing. Rafael RODRÍGUEZ CASTRO
Sr. Lucas LENZI
Srta. Celina LOHEZIC
Arq. Enriqueta SAGASTIZABAL
Arq. Samanta CATALDI
Lic. Gabriel LOSANO

Consultores

Ing. Rocío REZETT
Arq Maria Magdalena FERREYRA

Indice

MARCO INSTITUCIONAL	11
INTRODUCCIÓN	15
OBJETIVOS	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.
ALCANCES	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.
CONTENIDOS	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.
METODOLOGÍA	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.
FASE DE DIAGNÓSTICO	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.
FASE PROPOSITIVA	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.
FASE DE IMPLEMENTACIÓN	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.
MARCO CONCEPTUAL	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.
ORDENAMIENTO TERRITORIAL	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.
El Plan	¡Error! Marcador no definido.
Para qué sirve	¡Error! Marcador no definido.
Características del Plan	¡Error! Marcador no definido.
Componentes de un Plan	¡Error! Marcador no definido.
Cómo se relaciona con otros planes	¡Error! Marcador no definido.
De qué depende el éxito del Plan	¡Error! Marcador no definido.
Quiénes participan de un Plan	¡Error! Marcador no definido.
LA AGENDA 2030 PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.
OBJETIVO 11	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.
PRIMERA PARTE	27
FASE DE DIAGNÓSTICO	27

PLANES EXISTENTES ¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.

PLAN ESTRATÉGICO TERRITORIAL ARGENTINA 2016
¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.

CAPÍTULO I ¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.

ANTECEDENTES ¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.

PLANES EXISTENTES DE LA LOCALIDAD 38

TERRITORIO 38

ESCALA NACIONAL 39

PROVINCIA DE ENTRE RÍOS 40

ESCALA LOCAL 48

DIMENSIÓN FÍSICA 59

CAPÍTULO II ¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.

DIMENSIONES DE ANÁLISIS ¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.

Sistema urbano provincial 62

Redes de Telecomunicación 62

Telefonía y Comunicación Digital 62

OBJETIVOS PARTICULARES 69

DESCRIPCIÓN DE SITUACIÓN ACTUAL 70

DIMENSIÓN SOCIAL 74

CARACTERÍSTICAS SOCIO-DEMOGRÁFICAS 74

SANEAMIENTO BÁSICO 74

EDUCACIÓN 83

SALUD Y SEGURIDAD 83

DIMENSIÓN ECONÓMICA 88

ACTIVIDADES ECONÓMICAS LOCALES 88

TASA DE DESOCUPACIÓN 88

INGRESOS FAMILIARES MENSUALES 88

DIMENSIÓN AMBIENTAL 90

AMENAZAS DE ORIGEN NATURAL 92

DIMENSIÓN INSTITUCIONAL	98	LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS, PROGRAMAS Y PROYECTOS	135
Ámbito Nacional	98	PONDERACIÓN MULTICRITERIO DE PROYECTOS	136
Ámbito Provincial	99	DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE PARA LA INCLUSIÓN SOCIAL Y LA ERRADICACIÓN DE LA POBREZA	140
Ámbito Local	100	PROSPERIDAD URBANA SOSTENIBLE E INCLUSIVA Y OPORTUNIDADES PARA TODOS	143
PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y GOBIERNO ABIERTO	100	DESARROLLO URBANO RESILIENTE Y SOSTENIBLE AMBIENTALMENTE	145
MAPA DE SITUACIÓN ACTUAL	101	PORTAFOLIO DE PROYECTOS SEGÚN LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS	152
RESUMEN DE INDICADORES	103	PROYECTOS ANIDADOS A PROGRAMAS NACIONALES	152
LOCALIDAD DE NOMBRE LOCALIDAD	104	PROGRESIÓN PROSPECTIVA DE INDICADORES A 2030	153
CAPÍTULO III ¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.		CAPÍTULO VI	157
PROBLEMAS Y OBJETIVOS	107	MONITOREO	157
> DIMENSIÓN FÍSICA	107	BIBLIOGRAFÍA	159
> DIMENSIÓN ECONÓMICA	109		
> DIMENSIÓN SOCIAL	111		
> DIMENSIÓN INSTITUCIONAL	112		
SEGUNDA PARTE	115		
FASE PROPOSITIVA	115		
FASE PROPOSITIVA	117		
MODELO DESEADO	120		
CAPÍTULO IV	120		
MODELO TERRITORIAL DESEADO	120		
VISIÓN ESTRATÉGICA	120		
DEFINICIÓN DE ESCENARIOS	120		
COMPARATIVO DE VARIABLES	122		
MODELO DESEADO. SISTEMAS ¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.			
MAPA SINTESIS	133		
MODELO TERRITORIAL DESEADO	134		
CAPÍTULO V	135		



Marco Institucional

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

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

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

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

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

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

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

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

Introducción

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

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

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

Objetivos

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

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

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

Alcances

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

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

podieran realizar para la formulación de los proyectos de desarrollo.

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

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

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

Contenidos

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Marco Conceptual

Ordenamiento Territorial

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

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

El Plan

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

Para qué sirve

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

Características del Plan

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

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

Componentes de un Plan

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

Cómo se relaciona con otros planes

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

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

10 razones para planificar

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

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.

Metodología

La metodología propuesta se divide en cuatro grandes fases:

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

Fase de Diagnóstico

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Fase propositiva

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

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

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

identificadas. Deberá percibirse una mejora en las condiciones territoriales y, por ende, en la calidad de vida de la población.

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

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

Fase de implementación

Monitoreo, Evaluación y Retroalimentación

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

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

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

Fase de Monitoreo

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

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

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

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

La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible

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

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

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

Los gobiernos también reconocen la importancia de las dimensiones regionales y subregionales, la integración económica regional y la interconectividad en el desarrollo sostenible. Los marcos regionales y subregionales pueden

facilitar la traducción efectiva de las políticas de desarrollo sostenible en medidas concretas a nivel nacional. Es por esto que debemos tener la mirada puesta en esto y tratar de encauzar esfuerzos con vistas a concretar los objetivos de la AGENDA.

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

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

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

Objetivo 11

Conseguir que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos



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

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

Metas

Objetivos de Desarrollo Sostenible



Fuente:

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

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible

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



Primera Parte

FASE DE DIAGNÓSTICO



CAPÍTULO I

Antecedentes

Planes existentes

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

Plan Estratégico Territorial Argentina 2016

Objetivo del plan

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

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

Síntesis del Modelo Actual del Territorio

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

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

Categoría A

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

Categoría B

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

Categoría C

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

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

El Modelo Deseado comprende las siguientes líneas de acción integradoras:

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

A. ÁREAS DE INTERVENCIÓN

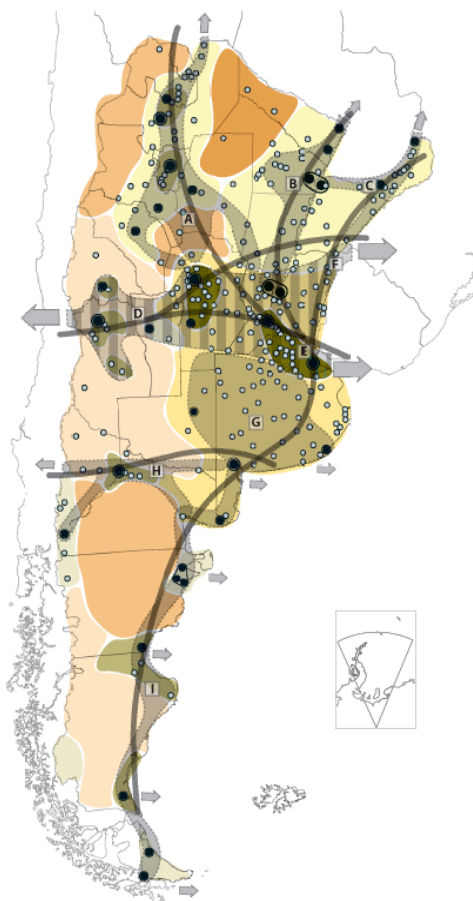
Se clasifica el territorio nacional según tres categorías –a cualificar, a desarrollar y a potenciar– las cuales se distinguen por el tipo de acciones que se necesita promover en cada una.

B. CORREDORES DE CONECTIVIDAD

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

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

los corredores con mayor intensidad de ocupación que apunten a mejorar su eficiencia.



Categorías de Dinámica y Organización Territorial

Categoría A

- A1
- A2
- A3

Categoría B

- B1
- B2

Categoría C

- C1
- C2
- C3

X Tejido conectivo
Corredores

- Núcleos estructurantes
- Ciudad mayor o igual a 10.000 habitantes

C. SISTEMA POLICÉNTRICO DE NÚCLEOS URBANOS

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

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

Plan Nacional para la Reducción de Riesgos de Desastres

Objetivo del Plan

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

proteger el patrimonio económico, social, ambiental y cultural.

Plan Estratégico Territorial de la Provincia de Entre Ríos 2010

Modelo Territorial Actual - Avance 2010

Se trata de una serie de definiciones preliminares expresadas a partir de la formulación de diagnósticos en un modelo deseado que lleva a la definición de estrategias de acción común en el territorio y conforman el sentido instrumental del mismo para la construcción del futuro provincial en la certeza de que la cooperación es hoy imprescindible para la coordinación de esfuerzos y la construcción compartida de visiones de futuro y prácticas concretas.

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

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

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

Macro-regionalización: Región Centro

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

Micro-Regionalización

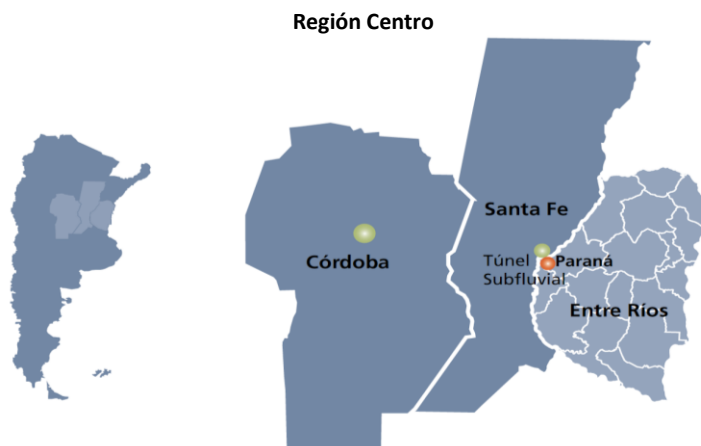
La provincia de Entre Ríos reconoce la conformación de cinco regiones operativas a saber:

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

Lineas Estratégicas

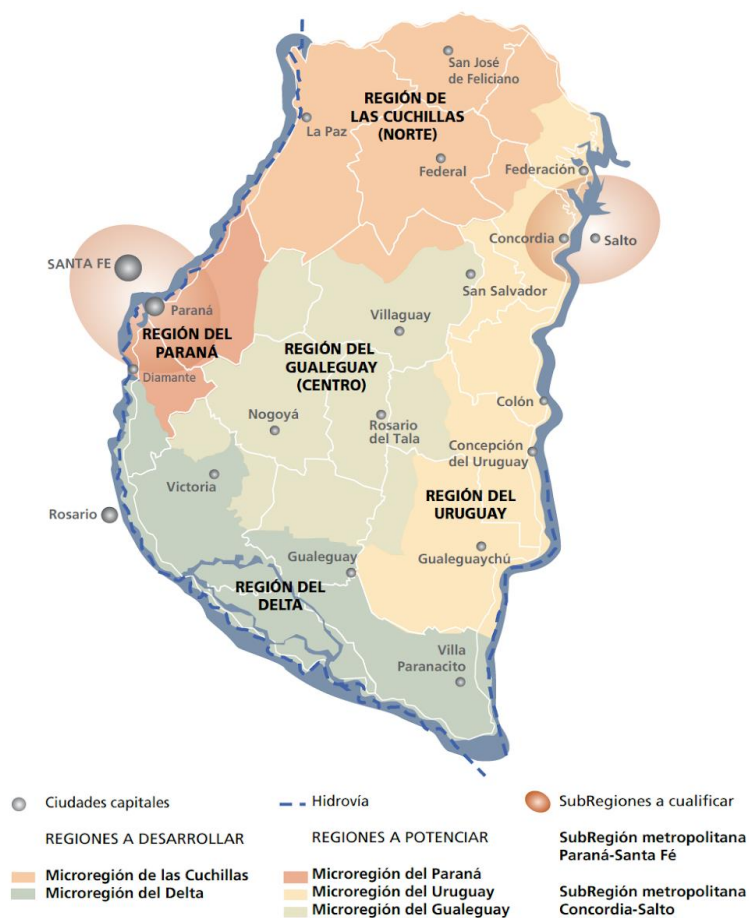
Estas líneas estratégicas se constituyen en caminos que se recorrerán para hacer realidad la visión planteada.

- **Línea I:** desarrollo económico diversificado y con agregado de valor: generación de cadenas productivas que agreguen valor a la producción con reconversión y diversificación.
- **Línea II:** desarrollo territorial sustentable: reposicionamiento territorial sustentable en el contexto macroregional y desarrollo local en el contexto interno.
- **Línea III:** desarrollo de los valores culturales: generación de capital social en un marco de inclusión y cohesión de la sociedad entrerriana y en referencia a sus valores culturales.



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

Regiones Operativas – Provincia de Enter Ríos



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

Modelo Territorial Deseado

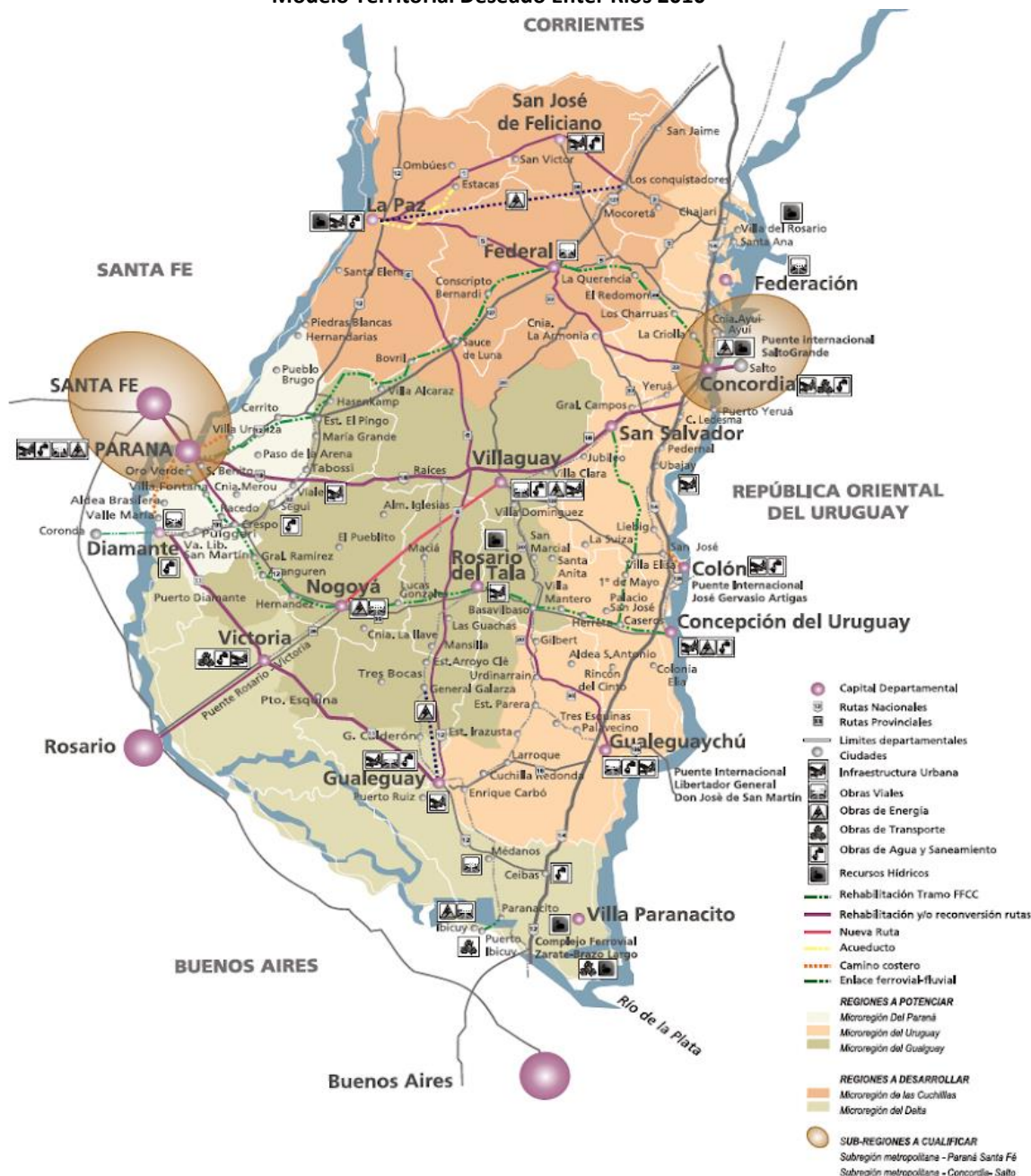
Dentro del Marco del PET, se han evaluado un total de 88 proyectos con distintas metodologías como la matriz cruzada y de ponderación según

criterios establecidos con anterioridad. Estos proyectos están dispersos en todo el territorio y conforman una cartera de proyectos. Dentro del contexto provincial, se desarrollan además otros planes estratégicos que, con el

PET como base y referencia, conforman un entramado de pensamiento y reflexión sobre los diferentes sectores económicos y de desarrollo que generan crecimiento y sustentabilidad. Entre

ellos, el Plan Quinquenal de Desarrollo Sustentable de la Provincia de Entre Ríos 2011-2015, y el Plan Estratégico de Desarrollo Turístico Sustentable Entre Ríos Turismo 2020.

Modelo Territorial Deseado Enter Ríos 2010



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

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

El Plan Quinquenal se constituye en el instrumento de gestión del Plan Estratégico

Territorial de Entre Ríos para los próximos cinco años. Orientando la acción del gobierno y dando un marco de previsibilidad, credibilidad, racionalidad y transparencia a la gestión del gobierno. Los módulos temáticos definidos son:

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

La estructura de ocho módulos básicos adoptada supone un ordenamiento metodológico. Cada componente de los distintos módulos (planes estratégicos - programas operativos) se articula e

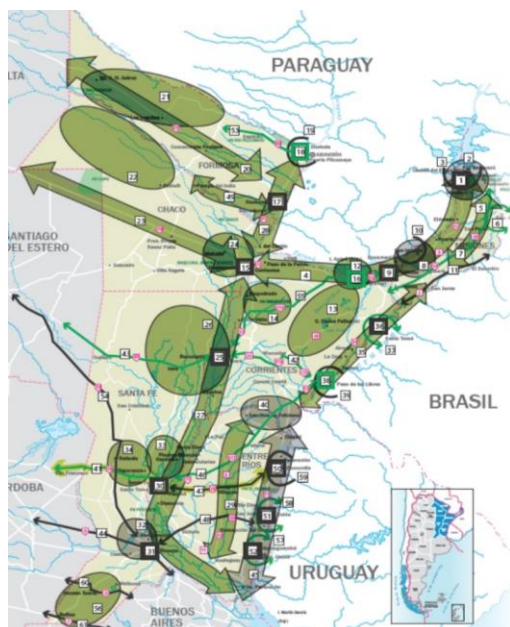
interactúa integralmente en forma horizontal de tal manera que un programa cuyo eje sea el desarrollo humano podrá abordar aspectos productivos, infraestructurales, territoriales, económicos o institucionales.

Plan Estratégico de Desarrollo Turístico Sustentable Entre Ríos Turismo 2020

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

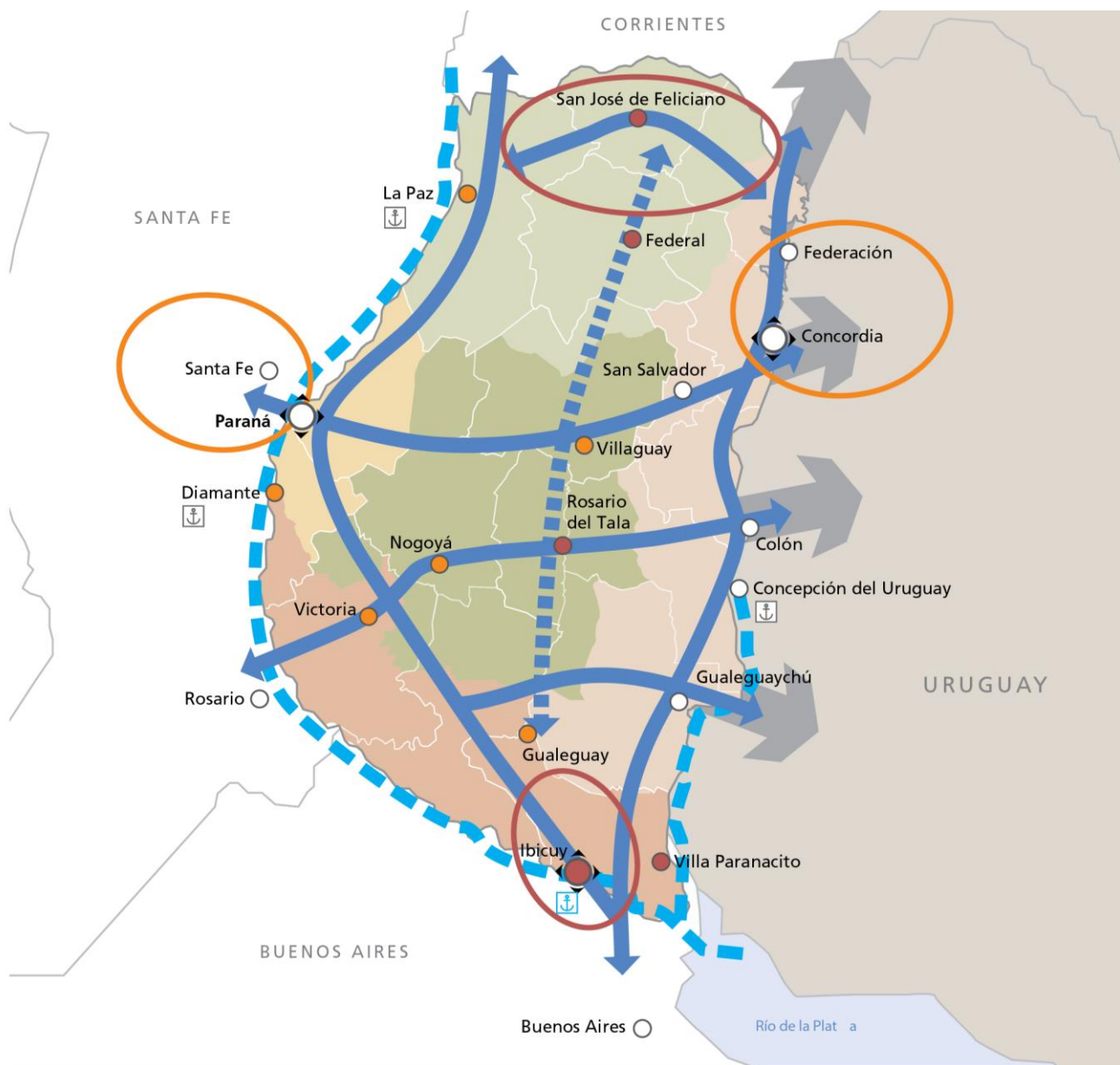
Los equipos técnicos de las provincias que integran la Región Litoral (Entre Ríos, Santa Fe, Chaco, Formosa, Corrientes y Misiones) trabajaron de manera articulada, priorizando estratégicamente determinados espacios turísticos que permitirán la consolidación de la Región.

Región Centro



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

Modelo Deseado Provincial



REFERENCIAS

- Nodo multimodal
- Nodo multimodal a desarrollar
- Centro urbano
- Ciudad a desarrollar
- Ciudad a potenciar
- Ejes de conectividad territorial
- Eje de integración del Guaquay
- Hidrovía Paraná-Paraguay

Regiones a potenciar

- Microrregión del Paraná
- Microrregión del Uruguay

- Microrregión del Guaquay

Regiones a desarrollar

- Microrregión de las Cuchillas
- Microrregión del Delta

Subregiones a potenciar

- Subregión metropolitana - Paraná-Santa Fe
- Subregión metropolitana - Concordia-Salto

Subregiones a desarrollar

- Reactivación de puertos
- Resignificación Puerto Ibicuy

Planes existentes de la localidad

La localidad de Estación Raices no cuenta con ningún instrumento de planificación, no posee ningún Plan, ni cuenta con normativas locales.

Territorio

Escala Nacional

Sistema Jurídico-Administrativo

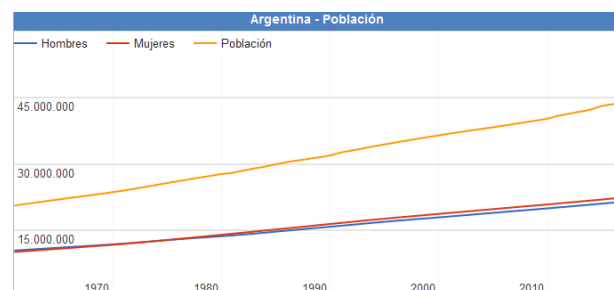
Población

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

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

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

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



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

Desarrollo Humano

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

Su Índice de Desigualdad de Género la ubica en el 75º lugar. En educación, tiene una inversión del 5.1% del PBI. Según el Banco Mundial, su PIB nominal es el 21º del mundo (año 2015).

Su capacidad tecnológica y científica le ha permitido producir y diseñar satélites y construir

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

Provincia de Entre Ríos

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

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

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

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

también una de las fortalezas que cimentan la posibilidad de desarrollo sostenible entrerriano.

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

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

Provincia de ENTRE RÍOS

Sistema Jurídico-Administrativo

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

La República Argentina es un estado Federal constituido por 23 Provincias y una Ciudad Autónoma. Cada Provincia tiene competencias legislativas en los términos establecidos en sus respectivas Constituciones en las que de forma expresa manifiestan su adhesión a la República.

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

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

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

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

Los departamentos entrerrianos no son divisiones administrativas organizadas ya que no tienen ningún órgano de gobierno, su propósito es servir a la descentralización de la



administración provincial. Existen jefaturas departamentales de la Policía de Entre Ríos, direcciones departamentales de escuelas y de otros órganos descentralizados. También sirven como distrito electoral para el Senado provincial, eligiéndose un senador por cada departamento.

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



asciende a 194.

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

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

Superficie y Ubicación

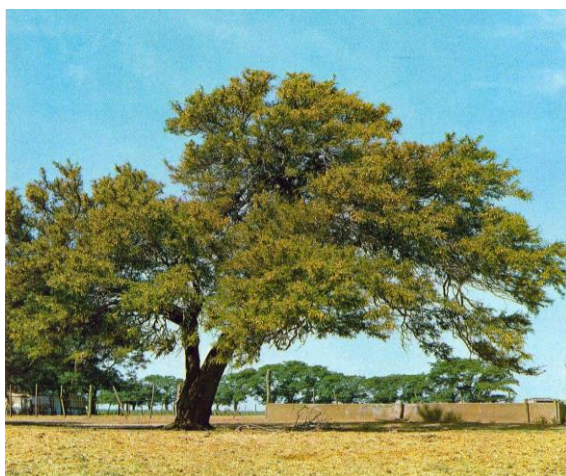
Provincia de Entre Ríos

Ubicación en la República Argentina



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

Geográficamente forma parte de la Mesopotamia Argentina e integra políticamente junto con las Provincias de Córdoba y Santa Fe, la Región Centro. De especial relevancia para el MERCOSUR, Entre Ríos cobra importancia por su posición geográfica estratégica que comprende



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

un paso obligado en el eje nortesur de la República Argentina con Brasil y el eje esteoeste comprendido por el Corredor Bioceánico que une Uruguay y Chile.

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

Relieve y Ecosistemas

Flora:

El Palmar de Colón

Es un fugio de flora y fauna desplegado por un territorio de 8500 hectáreas en el centro este del territorio entrerriano, el Parque Nacional. El Palmar preserva como formación emblemática el palmar de Yatay, a manera de bosque abierto, es una especie autóctona que llega a vivir entre 200 y 400 años, que suele engalanar los cielos con sus flores amarillas, y que ofrece un delicioso fruto dulce, utilizado especialmente para la elaboración de licores. El mismo se presenta a manera de un bosque abierto.

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

Los Montes

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

El Monte Blanco

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

Plantas acuáticas y forrajeras

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

Fauna:

La fauna de Entre Ríos se encuentra protegida naturalmente de la depredación por los ríos que rodean a la provincia, así como también por límites establecidos a la caza y pesca de las especies.

Aves

Las aves abundan en la provincia, sobre todo en las áreas lacustres. Las zancudas cigüeñas, el tutuyú coral, la garza mora, las bandurrias,

cuervillos y espátulas viven en ríos, arroyos y lagunas, junto con algunas palmípedas. Patos, viguaes y cisnes. Los pájaros más comunes son el pirincho, el urutaú, cardenales, martin pescador, bigua y el carpintero.

Reptiles

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

Mamíferos

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

Peces

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



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



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

Áreas naturales protegidas

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

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

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

Geografía

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

El relieve entrerriano ocupa una extensión del extremo oriental de la llanura pampeana, presenta un paisaje de llanura sedimentaria

originado en la erosión, levemente ondulada, de alturas no superiores a los 100 metros con una pendiente que paulatinamente sube hacia el oeste y el norte.

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

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

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

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

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

Recursos Hídricos

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

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

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

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

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

Sismicidad

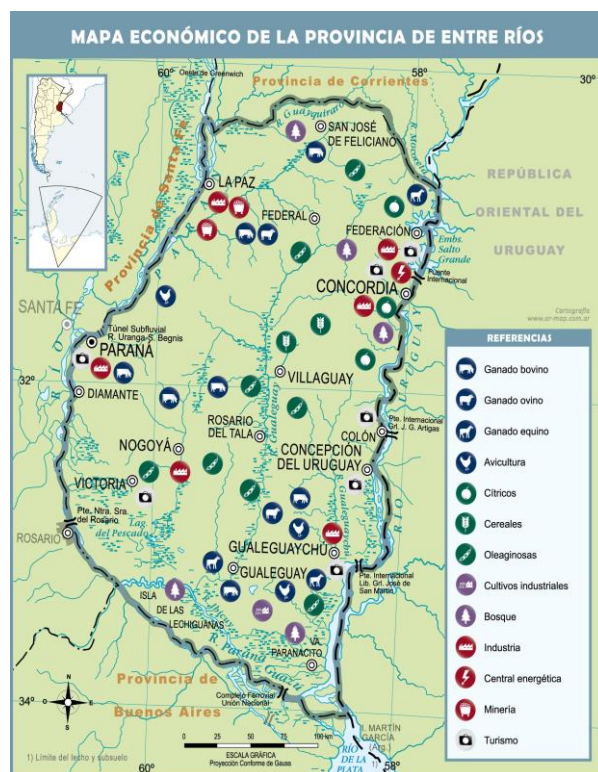
El 22 de octubre de 1948 se produjo un sismo entrerriano con epicentro a 90 km al sudeste de Chajarí, que tuvo fuerte repercusión en la región debido al absoluto desconocimiento de la posibilidad de existencia de estas catástrofes naturales en esta provincia.

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

de 5,0 en la escala de Richter (terremoto del Río de la Plata de 1888).

Clima

Por su situación geográfica en Entre Ríos la



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

temperatura disminuye de norte a sur. Dado esto

podemos encontrar dos regiones climáticas: una subtropical sin estación seca y otra cálida.

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

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

Economía

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

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

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

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

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

Microrregiones

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

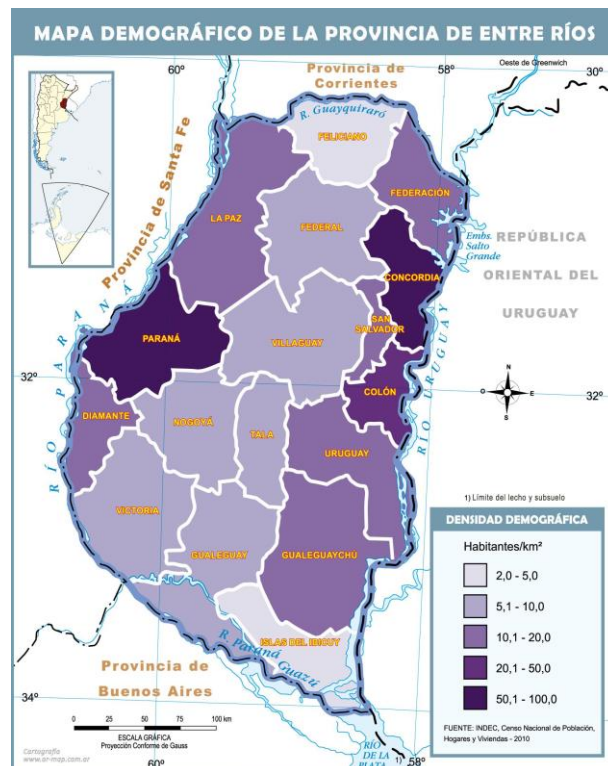
“Fomentará la creación de regiones o microrregiones dentro de su territorio, atendiendo características de comunidad de intereses, afinidades poblacionales y geográficas, para posibilitar un desarrollo económico y social sustentable.”

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

Población

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

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



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

Escala Local

ESTACION RAICES

Sistema Jurídico-Administrativo

Estacion Raices es una localidad y centro rural de población con junta de gobierno de categoría II, perteneciente al departamento Villaguay. Esta Junta de Gobierno fue creada mediante el decreto provincial 957/1984 del Ministerio de Gobierno, Justicia y Educación del 28 de marzo de 1984.

La ley N°9480 que modifica parte de los artículos de la ley N°7555 de Juntas de Gobierno, establece que los centros Rurales de población se clasifican en diferentes categorías, estableciendo para la segunda categoría un rango de entre 999 y 500 habitantes. La misma norma en su art. 5 establece que las juntas de gobierno categoría II estarán constituidas por siete miembros. Estos miembros son electos por el voto universal secreto y obligatorio, y quien encabeza la lista ganadora ejercerá la función de presidente; por simple mayoría y en la primera reunión se elegirá entre los miembros un secretario y un tesorero. Los mandatos de los miembros durarán cuatro años pudiendo ser reelectos.

Si bien el art 11 de la ley 7555 establece las funciones de las Juntas de Gobierno, todas las reglamentaciones y disposiciones que se dicten mediante ordenanzas deberán ser aprobadas por el Ministerio de Gobierno, Justicia y Educación, ya que la Junta de Gobierno actúa como delegadas del Poder Ejecutivo Provincial.

Sistema Natural

Estación Raíces se encuentra ubicado sobre la ruta provincial N°43 y el ramal del ex Ferrocarril General Urquiza. Se accede desde la ruta nacional N°18 por un camino de tierra de 8km de longitud.

La localidad se encuentra dentro de la cuenca del río Gualaguay, dicha cuenca está situada en el centro de la provincia de Entre Ríos y ocupa aproximadamente un 30% de la superficie de la

provincial. El curso principal de la cuenca es el homónimo con una longitud aproximada de 486km, recorre la provincia en dirección norte-sur hasta su desembocadura en el río Paraná y drena un área de 22.350km².

Los caudales del río Gualaguay son originados por lluvias en la parte norte y centro de la cuenca; la parte sur de la misma tiene muy poca influencia y su aporte no es significativo respecto al caudal producido en los tramos medios y superior. A esto debe agregarse el tipo de suelo netamente arcilloso, de rápida saturación y la franca pendiente del terreno hacia la red de drenaje, que facilita las descargas hacia el río, con un caudal medio de 210m³/s.

En particular Estación Raíces se encuentra dentro de la subcuenca Gualaguay Medio II, cuyo curso principal es el A° Raíces que se ubica al sur de la localidad, aproximadamente a 2.5km del centro poblado.

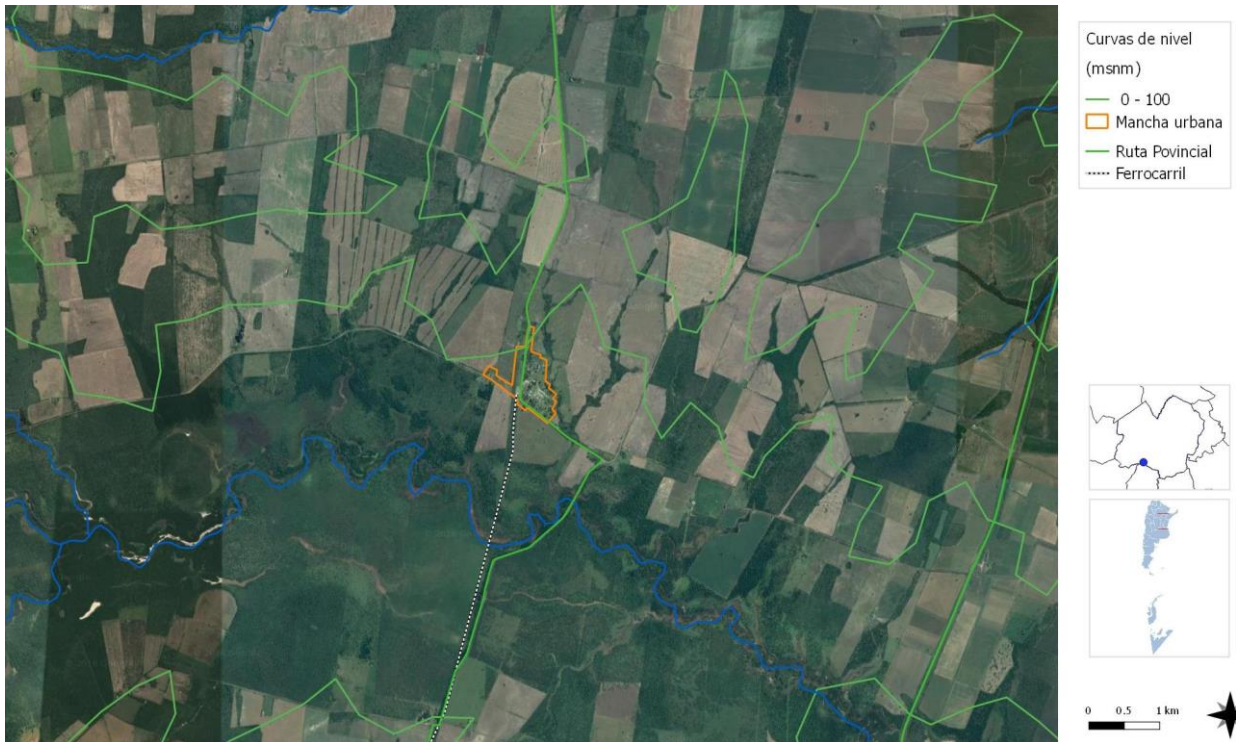
Superficie de la localidad

El área poblada de Estación Raíces ocupa un área de aproximadamente 15 ha, si bien la jurisdicción de la junta de gobierno es mayor, ya que abarca áreas rurales que incluye viviendas dispersas y caseríos.

Relieve

El departamento Villaguay está caracterizado por su topografía suavemente ondulada a plana, con peniplanicie ondulada y en menor medida suavemente ondulada, siendo muy relevante en esta zona la presencia de importantes y amplios valles, muchos de ellos utilizados en agricultura. Esta variación altimétrica y los patrones topográficos discontinuos, a veces localmente pronunciados, determinan una amplia e intrincada red de cursos de aguas, particularmente en lo concerniente a tributarios de la vertiente del río Gualaguay. En el centro este del departamento el relieve se suaviza, presentando una peniplanicie muy suavemente

Mapa de Curvas de Nivel Estacion Raices



Mapa de Curvas de Nivel - FUENTE: IGN Instituto Geográfico Nacional. Elaboración: SPTyCOP

ondulada. Hacia el sur el paisaje se hace más dinámico, donde la geomorfología actual muestra a una peniplanicie desgastada por procesos erosivos en parte naturales y en parte debido a la radicación de antiguas colonias agrícolas

Clima

Los valores climáticos medios considerados, son los representativos de la Subzona VII C – Villaguay, caracterizado como Templado húmedo de llanuras.

El área se caracteriza por su condición de planicie abierta sin restricciones a la influencia de los vientos húmedos del nordeste, al accionar de los vientos secos y refrigerantes del sudoeste, causantes de los cambios repentinos en el estado del tiempo, y los vientos de sudeste -aire frío saturado de humedad - que dan lugar a semanas enteras de cielo cubierto, lluvias y temperaturas estables.

El régimen térmico es templado; la media diaria anual es 16,6°C y varía entre 24.9°C en enero y 12.0°C en junio y julio, con una amplitud térmica de 12.9°C. Es importante recordar que las estaciones están mal definidas desde el punto de vista térmico, y se pasa de una a otra en forma imprecisa. El valor medio anual de precipitación es de alrededor de 1000 mm, pero es conocida la variabilidad interanual

Sistema Económico

A partir de las entrevistas mantenidas durante la visita a la localidad se ha identificado que prácticamente la totalidad de la población masculina se dedica a tareas agropecuarias de carácter informal y temporal. Con respecto a la población femenina se observa que no existen actualmente fuentes laborales, lo que representa una problemática para la economía familiar.

En base a los datos del censo 2010, puede afirmarse que el 57% de los ocupados se encuentran en el sector primario, el 21% en servicios sociales, siendo los siguientes sectores con aproximadamente el 8% cada uno: Construcción y Suministros y Servicios Empresariales. El resto se divide mayoritariamente en salud y educación y comercios.

Con respecto al área Salud y Educación, la localidad cuenta con un Centro de Salud Comunitario cuyo personal proviene casi en su totalidad de la localidad de Villaguay, con excepción de una enfermera con residencia en Estación Raíces.

En la localidad existe un establecimiento educativo la Escuela Juan Montalvo 43, donde funciona un jardín de infantes y una escuela primaria. El personal del establecimiento reside en su mayoría fuera de la localidad.

Población

El departamento Villaguay, donde se encuentra la localidad, cuenta con un total de 48.965 habitantes, de los cuales 23.989 son varones y 24.976 son mujeres según el Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas de 2010.

ESTACION RAICES, de acuerdo con los datos del radio censal del casco urbano del CNPhyV de 2010 alcanzaba 138 habitantes, de los cuales 67 son varones y 71 son mujeres. Cabe destacar que durante el último período Intercensal 2001-2010 se produjo un incremento población del 24.8%.

Asimismo, durante las entrevistas de campo realizadas durante el mes de junio de 2018 con autoridades locales estimaban la población local alrededor de 500 habitantes.

Desarrollo Humano

La localidad de Estación Raíces es una localidad de escala pequeña y dispersa. Si bien existe un área urbana se puede decir que la población está inmersa en el medio rural, ya que aun hoy se mantienen las características y costumbres rurales.

La participación ciudadana en el abordaje de temas sociales y comunitarios es mínima, en la localidad no existen instituciones locales que atiendan estas cuestiones, por lo tanto, toda necesidad, reclamo, o evento se realiza desde la Junta de Gobierno. En ese ámbito se abordan los temas principales, la escasa agenda de

actividades y la atención de necesidades de carácter urgente y/o importante.

Respecto a los rasgos culturales hay un evento distinguido en la localidad de gran importancia, se trata de una Doma que se lleva a cabo anualmente, el evento se realiza en el predio del ex FFCC Urquiza.



INGRESO A LA PLANTA URBANA DE ESTACION RAICES
FUENTE: Relevamiento propio 22/05/2018

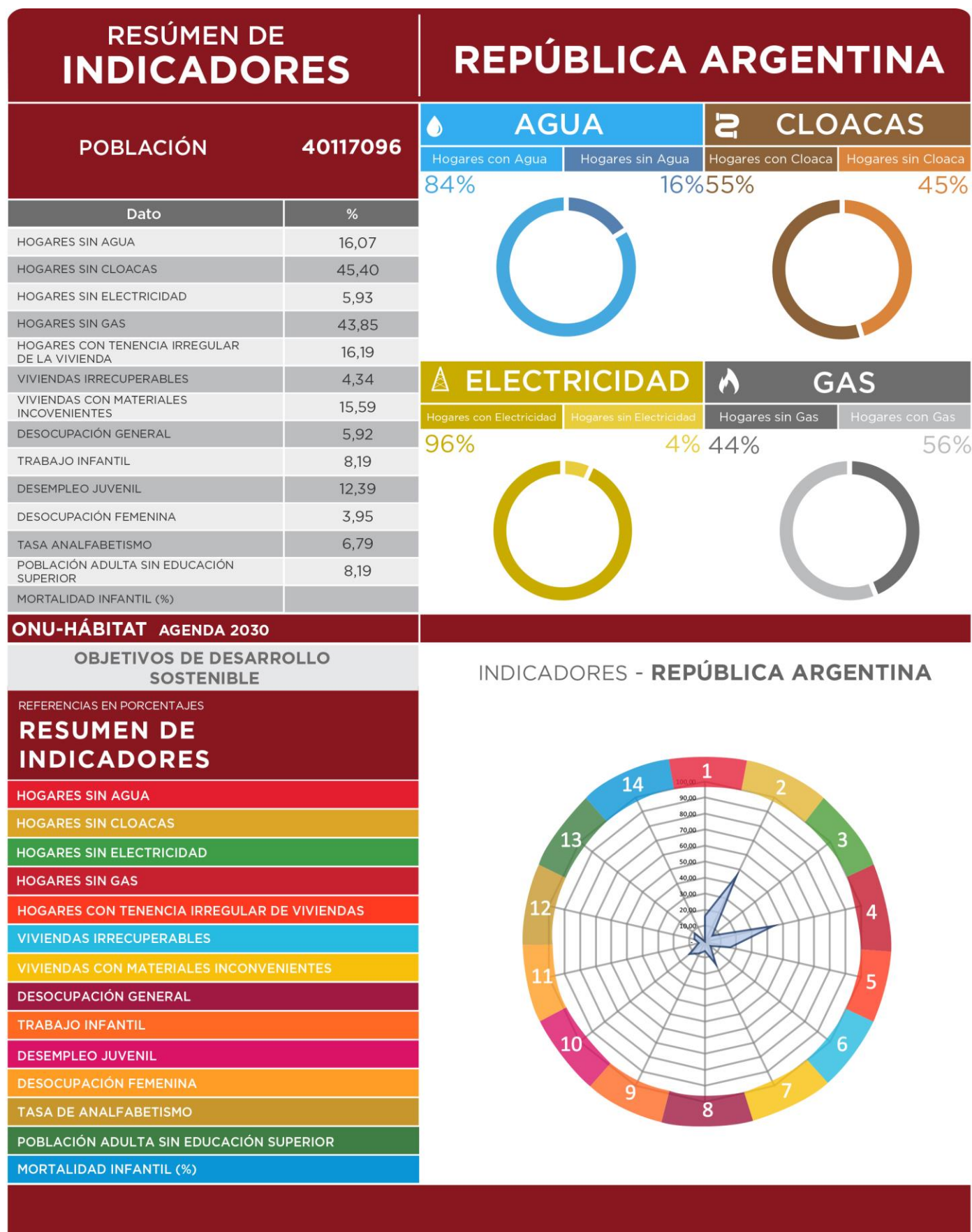


PLAZOLETA DE ESTACION RAICES
FUENTE: Relevamiento propio 22/05/2018

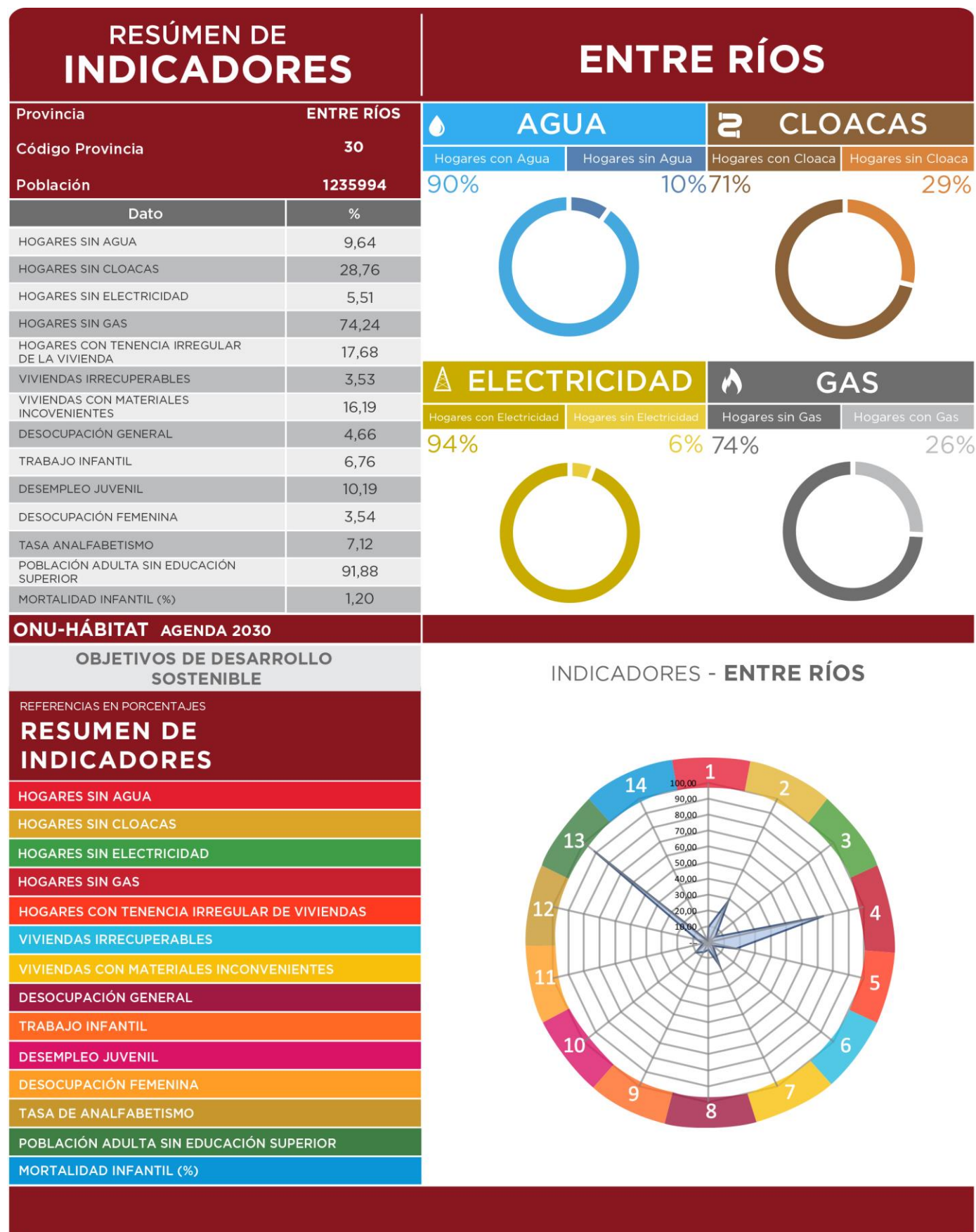
Mancha Urbana



Mancha Urbana Estacion Raices. Elaboración: SPTyCOP



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



Cuadro Comparativo Multiescala

Es una primera aproximación para alinear los procesos de la planificación territorial de la Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública (SPTyCOP) con los Objetivos del Desarrollo Sostenible.

Los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS) fueron definidos en 2016 por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo y son un llamado universal a la adopción de medidas para poner fin a la pobreza, proteger el planeta y garantizar que todas las personas gocen de paz y

prosperidad. Se trata de 17 objetivos basados en la experiencia, lecciones y logros de los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM), pero incluyen nuevas esferas como el cambio climático, la desigualdad económica, la innovación, el consumo sostenible y la paz y la justicia, entre otras prioridades. Los Objetivos están interrelacionados y, con frecuencia, la clave del éxito de uno involucrará las cuestiones más frecuentemente vinculadas con otro.

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

Ante esta situación, éste ejercicio busca en primer lugar encontrar y construir indicadores a

COMPARATIVO MULTIESCALA	ESTACIÓN RAÍCES			
	Municipio Estación Raíces	Departamento Villaguay	Provincia Entre Ríos	País Argentina
POBLACIÓN CENSO 2010	386	48.965	1.235.994	40.117.096
1. REDUCCIÓN DE POBREZA ESTRUCTURAL	72,2	87,4	87,1	86,9
2. SEGURIDAD ALIMENTARIA	99	99,1	98,8	98,8
3. SALUD Y BIENESTAR	98	95,1	93,1	91,8
4. EDUCACIÓN INCLUSIVA	46	51,3	50,5	50,7
5. IGUALDAD DE GÉNERO	98	94,9	93,2	91,8
6. AGUA Y SANEAMIENTO	20	24,8	80,8	69,3
7. ENERGÍA ELÉCTRICA Y GAS	41	47,2	60,1	75,1
8. CRECIMIENTO ECONÓMICO Y EMPLEO	97	96,3	95,3	94,1
9. INFRAESTRUCTURA E INDUSTRIA	1	6,0	8,1	8,2
10. DESIGUALDAD SOCIOECONÓMICA				
11. CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES	100	-	100	100
12. PRODUCCIÓN Y CONSUMO RESPONSABLE				
13. MITIGAR EL CAMBIO CLIMÁTICO				
14. PROTECCIÓN DE RECURSOS MARINOS				
15. CUIDADO DE ECOSISTEMAS TERRESTRES				
16. INSTITUCIONES SÓLIDAS				
17. FORTALEZA DE LA SOCIEDAD CIVIL				
ONU-HÁBITAT AGENDA 2030				

partir de la información disponible mientras se avanza en el armado de las métricas a nivel nacional. Otro de los avances de éste trabajo es contar con información territorial, demográfica y estadística en distintas escalas territoriales: localidad, departamento, provincia y país, lo cual permite contextualizar la unidad territorial de análisis. Por último, también se han agregado datos de tipo cualitativo contruoidos a partir de la opinión de especialistas locales. Cabe destacar que si bien esta información permite obtener indicadores proxy a los ideales, sin duda son una fuente descriptiva interesante para comenzar con el trabajo de planificación.

Las principales fuentes de información utilizadas son:

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

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

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

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

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

- *Porcentaje de Mortalidad Infantil (%)*

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

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

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

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

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

- *Porcentaje de Desempleo Femenino*

>6. Garantizar la disponibilidad de agua y su gestión sostenible y el saneamiento para todos.

Se toman en cuenta los siguientes datos censales y se ponderan equiproporcionalmente, se construye un indicador entre 0 y 100 donde los valores más cercanos a 100 indicarían acceso total a las infraestructuras de agua y cloaca, es decir una mejor situación del municipio:

- *Porcentaje SIN AGUA,*
- *Porcentaje SIN CLOACA*

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

- *Porcentaje sin electricidad*
- *Porcentaje SIN GAS de red*

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

- *Porcentaje de desocupados*

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

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

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

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

>12. Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles. El indicador se construyó en base a la Pregunta 30 del Cuestionario Municipal, la cual consulta: *¿El Municipio tiene algún Programa de Desarrollo Regional?*

Respuesta SI/NO. Se trata de un indicador binario (SI=100; NO=0).

>13. Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos. El indicador se construyó en base a la Pregunta 33 del Cuestionario Municipal: Cuantifique el grado de expansión de la mancha urbana De baja expansión (1) a Alta Expansión (10). Se le asigna el valor 100 a los más cercanos a la Alta expansión y en forma lineal para el resto de los valores asignados.

>14. Conservar y utilizar en forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible. Se toman en cuenta los siguientes datos censales y se ponderan equiproporcionalmente, se construye un indicador entre 0 y 100 donde los valores más cercanos a 100 indicarían la ausencia total de déficit, es decir una mejor situación del municipio:

- Porcentaje SIN AGUA,
- Porcentaje SIN CLOACA

>15. Proteger, restablecer y promover el uso sostenible de los ecosistemas terrestres, efectuar una ordenación sostenible de los bosques, luchar contra la desertificación, detener y revertir la degradación de las tierras y poner freno a la pérdida de diversidad biológica. Se trata de un indicador de carácter cualitativo. El consultor deberá calificar del 1 al 10 el desempeño del municipio con respecto a éste objetivo (siendo 10 el más favorable).

>16. Promover sociedades pacíficas e inclusivas para el desarrollo sostenible, facilitar el acceso a la justicia para todos y crear instituciones eficaces, responsables e inclusivas a todos los niveles. Se trata de un indicador de carácter cualitativo. El consultor deberá calificar del 1 al 10 el desempeño del municipio con respecto a éste objetivo (siendo 10 el más favorable).

>17. Fortalecer los medios de ejecución y revitalizar la alianza mundial para el desarrollo sostenible. Se trata de un indicador de carácter cualitativo. El consultor deberá calificar del 1 al

10 el desempeño del municipio con respecto a éste objetivo (siendo 10 el más favorable).

En términos generales, se puede decir que los indicadores de la localidad de Estación Raíces se encuentran por debajo de los porcentajes establecidos entre los diferentes niveles comparativos.

En este sentido, se destaca que en la localidad cuenta con 1% de infraestructura e industria.

Asimismo, posee menor porcentaje que los demás niveles, sin embargo, ninguno de los porcentajes es tan bajo como el anteriormente mencionado, a saber: reducción de pobreza estructural un 72%, educación inclusiva 46%, agua y saneamiento 20%, energía eléctrica y gas 41%.

En el sentido inverso, se expresa en el gráfico de comparaciones que la localidad cuenta con mayor porcentaje de igualdad de género y salud y bienestar respecto a los demás niveles.

CAPÍTULO II

Dimensiones de Análisis

Dimensión Física

Sistema Urbano

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

Sistema Urbano Regional

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

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

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

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

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

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

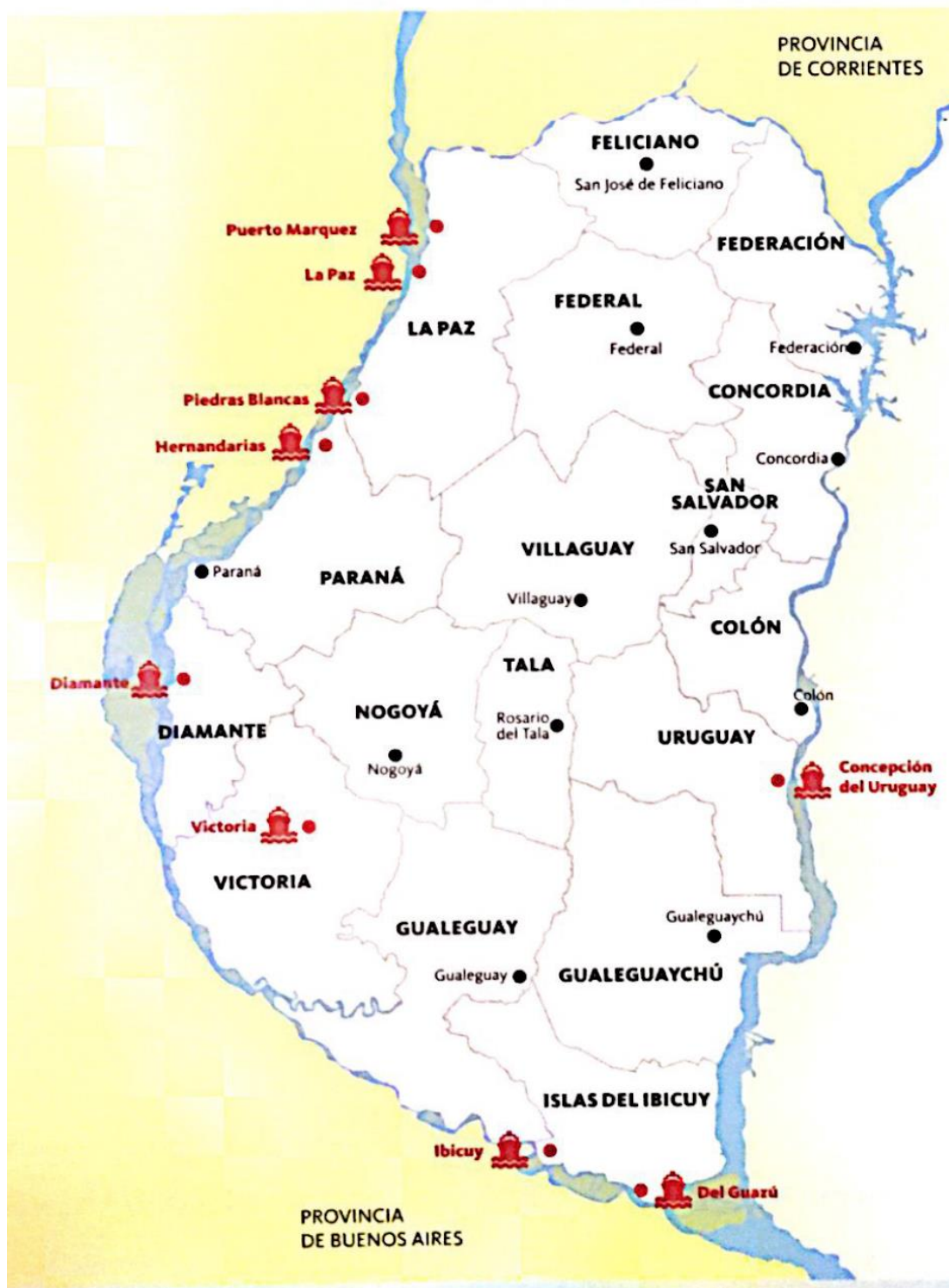
Tiene límite internacional, vinculación ferro-vial con la República Oriental del Uruguay a través de los puentes Salto Grande (en Concordia), Gral Artigas (en Colón) y Gral San Martín (en Gualeguaychú) y vinculación fluvial mediante la hidrovía Paraná-Paraguay.

Infraestructura Vial Prov. de Entre Ríos



Fuente: Directorio de Exportadores de Entre Ríos 2015/201

Infraestructura Portuaria Prov. de Entre Ríos



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

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

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

Sistema urbano provincial

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

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

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

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

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

Redes de Telecomunicación

Telefonía y Comunicación Digital

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

Relevancia

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

Metodología

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

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

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

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

Comuna de ESTACION RAICES

Estacion Raices no cuenta con red de telefonía por cable. La red de telefonía por celular está ubicadas fuera de la localidad por lo que el servicio y alcance del mismo es deficitario.

Si bien existe el tendido principal de red de fibra óptica hasta la localidad, de hecho, se reconocen en la localidad la presencia de las casillas integradoras para captar a la red.

No obstante, el servicio no ha sido ingresado, ni desarrollado en la localidad.

Redes de Infraestructura de Transporte

Infraestructura Ferroviaria

Estación Raíces, como su nombre lo indica se encuentra asentado sobre lo que fuera otrora una estación del ex Ferrocarril General Urquiza, de nombre homónimo. El ramal al que pertenece dicha estación es el Gobernador Solá – Raíces, constituyéndose ésta como final de ramal.

Dicho ramal no se encuentra operativo, de hecho, el último tren realizó su viaje el 13 de noviembre del 1977.

Infraestructura Aérea

Los aeropuertos más cercanos a la localidad se ubican en las ciudades de Paraná, Concordia y Rosario. El más cercano es el Aeropuerto General Justo José de Urquiza, de la ciudad de Paraná, situado a 136km de Estación Raíces, que posee

once frecuencias semanales a la ciudad de Buenos Aires.

El Aeródromo Comodoro Pierrestegui de la ciudad de Concordia, se encuentra a 145km de Estación Raíces, pero en la actualidad no posee actividad de vuelos regulares.

Por último, el Aeropuerto Internacional Islas Malvinas de la ciudad de Rosario, se encuentra a 225km de la localidad, y posee vuelos internacionales a seis destinos y nacionales que conectan a siete provincias argentinas.

Infraestructura Vial

A Estación Raíces se accede desde la RN N°18 hacia el sur por un camino de tierra de 8km. En el límite sur de la localidad transcurre la RP N°43 de tierra, que la une con la RP N°6 al este (7km). La misma ruta hacia el oeste conecta a Estación Raíces con distintos parajes rurales.

La conectividad vial de la localidad es una de las mayores problemáticas que se presentan para el desarrollo de la misma y para la calidad de vida de sus habitantes; debido a que sus dos accesos principales no se encuentran pavimentados, lo cual acarrea problemas de transitabilidad en días de lluvia e impide el ingreso y egreso tanto de sus habitantes como de quienes brindan servicios en la localidad.

Infraestructura Fluvial/Marítima

De acuerdo con el Instituto Portuario del Ministerio de Producción del Gobierno de Entre Ríos, en la provincia existen cuatro puertos, a saber: Puerto La Paz, Puerto Concepción del Uruguay, Puerto Diamante y Puerto Ibicuy.

Los más cercanos a Estación Raíces son el puerto La Paz y Diamante, a 150km y 153km respectivamente. Mientras que el puerto Concepción del Uruguay se encuentra a 169km y el Puerto Ibicuy a 222km de distancia.

Además, en cuanto a relevancia e importancia cabe destacar que la localidad se halla a 236km del puerto de Rosario.

Infraestructura Pasos de Frontera

En lo que respecta a los pasos de frontera el más cercano a Estación Raíces es el Puente Internacional General José Gervasio Artigas a 155km, que lo comunica con la ciudad de Paisandú de la República Oriental del Uruguay. El puente internacional Salto Grande, ubicado a 167km de la localidad, lo une con la ciudad de Salto y el puente internacional libertador General San Martín, a 222km de distancia, lo conecta con la ciudad uruguaya de Fray Bentos.

Índice de Conectividad

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

Relevancia

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

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

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

El indicador da cuenta de la disponibilidad o cercanía de redes de transporte para cada departamento, por lo que explica las condiciones estructurales de transporte y de la potencialidad de oferta. Sin embargo, no considera la oferta

efectiva de servicios de transporte en esas redes, lo que puede cambiar la situación de manera significativa, sobre todo en redes subutilizadas, como la ferroviaria, o con alta variación de la oferta, como en los puertos y aeropuertos.

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

Metodología

El cálculo del indicador surge de combinar cuatro componentes:

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

Índice de Conectividad de ESTACION RAICES

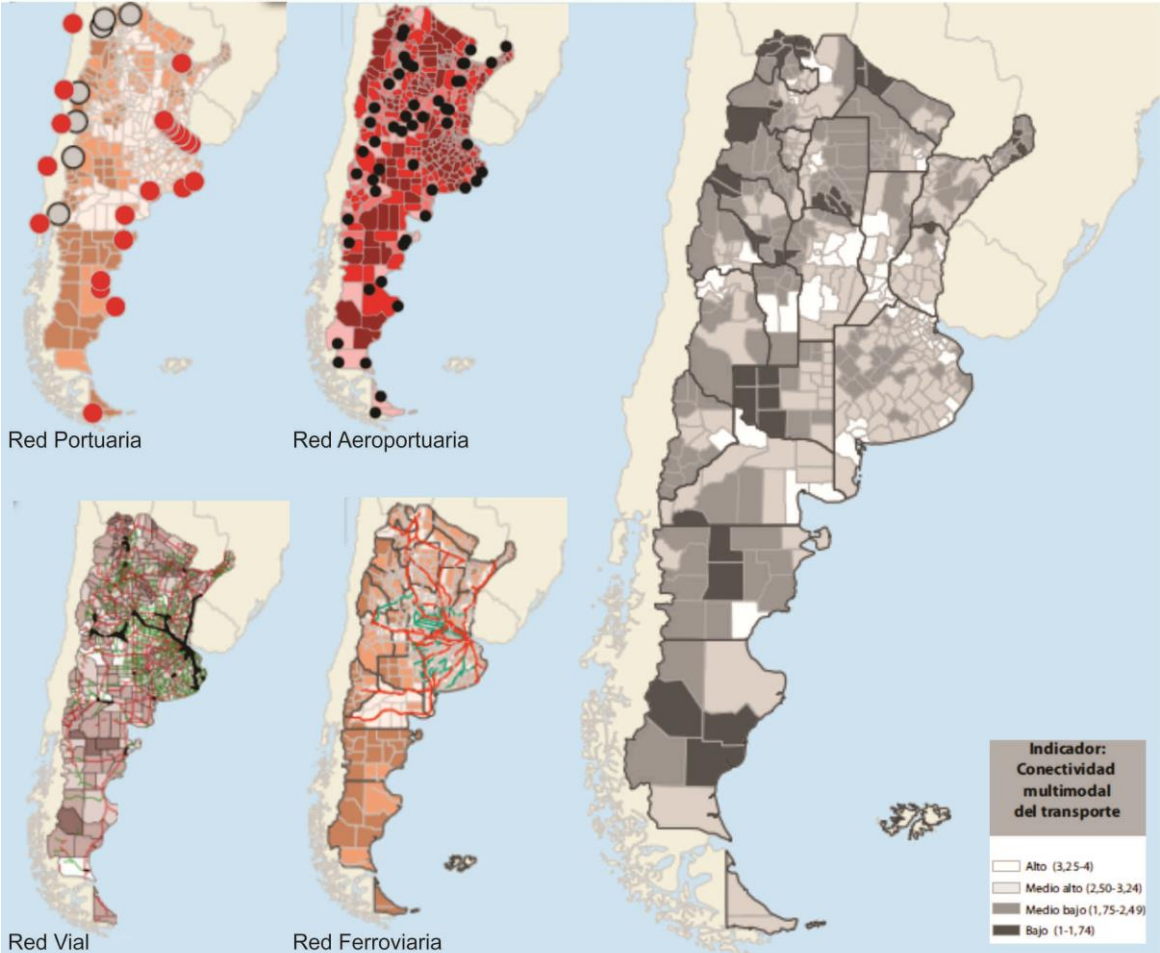
Según la clasificación realizada por la SubSecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública, el índice de conectividad para la localidad es igual a 2.5, mientras que para el departamento Villaguay es de 2.75.

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

- a. Red Vial:** Ruta Nacional Nº18 ubicada a una distancia de 8km al norte de la localidad; Ruta Provincial Nº43 que atraviesa el casco urbano al sur; Ruta Provincial Nº6 ubicada aprox. a 6km al este de la localidad.
- b. Red ferroviaria:** ex ferrocarril General Urquiza, ramal Gobernador Solá – Raíces, el no se encuentra operativo.
- c. Puertos:** Puerto La Paz a 150km; Puerto Diamante a 153km; Puerto Concepción del Uruguay a 169km; Puerto Ibicuy a 222km; Puerto de Rosario a 236km.
- d. Aeropuertos:** Aeropuerto General Justo José de Urquiza, de la ciudad de Paraná, situado a 136km; Aeropuerto Internacional Islas Malvinas

de la ciudad de Rosario, a 225km; Aeródromo Comodoro Pierrestegui de la ciudad de Concordia, se encuentra a 145km, pero actualmente no posee vuelos regulares.

Indice de Conectividad. Conectividad multimodal del transporte



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

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

Provincia Departamento	ENTRE RIOS VILLAGUAY
Aeropuerto	2
Ferrocarril	4
Puerto	2
Indice Vial	3
Indice de Conectividad de Transporte	2,75
FUENTE: Atlas ID - SSPTIP	

Grandes Equipamientos

Centrales Energéticas

En relacion a Centrales Energeticas la más próxima a la localidad de Estación Raices es la Central Hidroelectrica de Salto Grande, la cual se localiza sobre el rio Uruguay, próxima a la localidad de Concordia, que se encuentra a una distancia de 167km.

Centros de Logística

En funcion a los Centros de Logística se identifica que la influencia del Area Metropolitana Santa Fe-Parana concentra la mayor parte de la actividad de la región. No obstante, el puerto de Concepcion de Uruguay cuenta con una zona franca y una zona primaria aduanera donde se efectua cierta dinámica, que lo convierten en un importante nodo logístico de actividad primaria de relevancia, no solo para la provincia sino también para toda la Mesopotamia.

Para la localidad de Estación Raíces es relevante la influencia que ejerce fundamentalmente la ciudad de Villaguay y en menor medida la ciudad de Viale en cuanto a la actividad logística y de distribución.

Parque Industrial

Es importante destacar que, si bien la localidad de Estación Raíces no cuenta con un Parque Industrial, a 30 Km de la localidad por RN N°18 se localiza el Parque Industrial de Villaguay, el cual cuenta con un perfil Agroindustrial y un predio de 84 ha que lo constituyen como un equipamiento de gran relevancia no solo para la ciudad de Villaguay, sino también para todo el departamento.

Parque Termal

La localidad de Estación Raíces no cuenta con Parque Termal, no obstante a 36 km de la localidad por la RN N°18 se localia el Complejo Termal de Villaguay.

Redes energéticas

Cobertura de red de Gas

Estación Raices no cuenta con suministro de gas natural.

La población debe recurrir al uso de gas envasado (GLP gas licuado del petróleo) a través de garrafas, cilindros y/o a granel. Como también al uso de leña, carbón, etc.

Cobertura de red de Energía Eléctrica

La población de la localidad de Estación Raices contaba según el Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda 2010 con una cobertura del 79.5%. En la actualidad el 100% de la población posee el servicio a cargo de la Empresa prestadora del servicio es la Cooperativa COOPEFY.

Estructura Urbana

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

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

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

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

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

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

Accesibilidad al transporte público

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

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

Una de las principales problemáticas que presenta la localidad está relacionada con la conectividad a la misma, la cual se relaciona no solo con la infraestructura de acceso existente sino también con los servicios de transporte interurbano de pasajeros. La movilidad de los habitantes se encuentra restringida por ambas condicionantes, no existen en la actualidad empresas que brinden servicios de transporte, de modo que los vecinos deben recurrir para su traslado a vehículos propios o a la contratación de servicios de traslado tipo remises.

Es necesario destacar que la localidad no cuenta con escuela Secundaria, de modo que los estudiantes deben trasladarse desde su lugar de

residencia 8km hasta la escuela ubicada sobre la RN N°18 o bien migrar hacia otra localidad para realizar sus estudios.

Según las entrevistas realizadas en la localidad se estima que alrededor de quince jóvenes se trasladan para estudiar, para lo que se pone a disposición una traffic desde la localidad hacia la Escuela Secundaria.

Accesos urbanos viales

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

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

El principal acceso urbano vial con el que cuenta la localidad de ESTACIÓN RAICES, el cual se localiza sobre la RN N°18 no presenta las condiciones mínimas que garanticen su correcto funcionamiento, debido a que su materialidad, enripiado, bajo condiciones de lluvias persistentes, obstaculiza su transitabilidad.

Asimismo, este acceso no posee ningún tipo de cualificación ni carácter que doten al mismo de valor simbólico, dificultándose el reconocimiento. No obstante, en la intersección de la RN N°18 y este acceso se localiza la escuela secundaria que sirve a la localidad y su entorno rural.

El acceso a la localidad no cuenta con señalática adecuada que lo destaquen, apenas algunas luminarias de defectuoso funcionamiento y una señalética vial menor indican la presencia del acceso. Asimismo, el mantenimiento sobre este camino enripiado de acceso a la localidad es regular y está en manos de vialidad provincial.

La transformación de la ruta nacional Nº18 en autovía, actualmente en obra, configura una potencialidad para resolver gran parte de esta situación.



Camino de Acceso a Estacion Raices presenta dificultades para la accesibilidad. FUENTE: Relevamiento propio 19/01/2019

Área Central

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

Es en las centralidades y sub-centralidades donde se desarrollan las economías de aglomeración, donde se conjuga la densidad habitacional y de uso, y de actividades, siendo

territorio de las sinergias por excelencia. El espacio público allí cobra vital importancia, siendo el ámbito de socialización principal y con gran incidencia en el desarrollo económico. Aquí suelen concentrarse los equipamientos sociales y los valores patrimoniales definiendo muchas veces la identidad y simbología local.

Objetivos Particulares

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

- Hacer las ciudades más atractivas para vivir, mejorando la calidad de servicios y de espacio público.

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

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

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

Esto permitirá conocer los riesgos de Desastres Naturales para elaborar una estrategia integral y poder reducirlos (prevención / mitigación). Asimismo permitirá comprender y utilizar los

sistemas constructivos, de drenaje, paisaje, materiales propios de cada sector. Para ello, es necesario conocer y ponderar las características biofísicas y sociales del sitio y del área de influencia del proyecto.

Si bien no se reconoce un area central, existe un sector donde se localizan los principales equipamientos como ser: la Junta de Gobierno y el CIC, y un agrupamiento compacto de viviendas sociales de baja densidad. Esta situación configura una potencial centralidad que esta determinada por la mayor consolidación urbana.

Se verifica la presencia de algunos bienes inmuebles de valor patrimonial, los cuales se localizan frente a las vías del FFCC Urquiza. A partir de las entrevistas realizadas en territorio, se reconocen estas edificaciones vinculadas a la actividad comercial propia de la dinámica de uso de los trazados ferroviarios. Este conjunto de edificaciones se encuentra en estado de abandono sin ningún tipo de conservación.



Incipiente centralidad de Estacion Raices
FUENTE: Relevamiento propio 22/05/2018



Mapa de Centralidad

FUENTE: STPyCOP

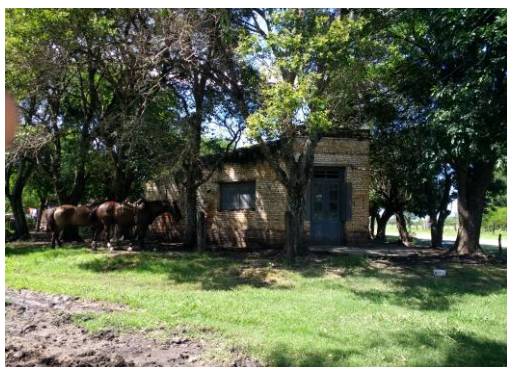
Descripción de situación actual

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

Como ya se ha expresado no se reconoce un area central consolidada, sin embargo, la presencia de los equipamientos agrupados en un sector compacto configura una potencial centralidad. Este sector ubicado en el centro de la mancha urbana se configura a partir de la presencia del salón de la Junta de Gobierno y el nuevo Centro Integrador Comunitario. Asimismo, la presencia de un conjunto de vivienda social de Baja densidad determina lo que podríamos denominar el área de mayor concentración urbana. Esta área es la única dentro de la localidad que cuenta con veredas lo ue pone de manifiesto su jerarquía.

La expansión de esta centralidad se tensiona a través de la presencia de la Escuela Primaria hacia el espacio público más importante que se ubica sobre las antiguas vías del FFCC Urquiza. El cual se configura como el espacio convocante de la ciudadanía.

Se reconoce un agrupamiento de edificaciones de valor patrimonial en estado de abandono vinculado a la antigua presencia del ferrocarril.



Movilidad. Integración, articulación vial y de transporte

Red de transporte público:

La principal vía de la localidad esta determinada por el enripiado desde la ruta nacional N°18 que configura el acceso a la misma. La ruta provincial N°43 determina la vía secundaria de estructuración interna. Y las vías interiores son de menor jerarquía.

Mientras que el acceso se encuentra enripiado, las demás vías de circulación son de tierra.

La localidad no cuenta con servicio de transporte urbano, asimismo los habitantes de Estación Raíces no cuentan con acceso a servicios de transporte interurbano de pasajeros. Los estudiantes que concurren a la Escuela Secundaria lo hacen mediante un transporte propio de la entidad. Por lo cual, la movilidad de los residentes de la localidad queda reducida exclusivamente a la disponibilidad de un vehículo particular.

Predominan dentro de la localidad los modos de desplazamientos no motorizados (peatonal, bicicleta), como así también los de tracción a sangre (caballo). Para desplazarse hacia otros centros poblados cercanos impera el vehículo particular, contando con mayor versatilidad de uso los del tipo utilitario o doble tracción.

Relevamiento y ponderación de la iluminación urbana

No se reconoce la presencia de columnas de iluminación dentro de la mancha urbana. No obstante, se verifica la presencia de iluminación pública en las proximidades de los equipamientos urbanos y espacios públicos, como así también en sectores relevantes de la localidad.

Relevamiento y ponderación del arbolado urbano existente

Si bien se verifica la existencia de arbolado urbano, el mismo es de ejecución espontánea por cada uno de los frentistas. Poniendo de manifiesto la ausencia de una operación general que responda de forma integral. Asimismo, sobre el área central, de reciente intervención, no se ha considerado la inclusión de arbolado urbano. No obstante, si bien la Junta de Gobierno no cuenta con un plan sistemático de poda y mantenimiento, asiste a los vecinos con el retiro de ramas periódicamente.

Conformación urbana y usos de suelo

El uso de suelo predominante en la localidad es residencial de baja densidad y baja ocupación de suelo. En términos generales, el patrón de urbanización es disperso.

TIPO DE CALLES							
Tierra	Ripio	Adoquín granítico	Adoquín Premoldeado	Pavimento asfáltico	Pavimento Hormigón	Otro	
SI/NO	SI/NO	SI/NO	SI/NO	SI/NO	SI/NO	SI/NO	
Ancho de vía existente (m):		xxxxxxxxxxxxxx					
TIPO DE VEREDAS							
Calcárea	Granítica	Adoquín	Hormigón	Asfalto	No existe	Otro	
SI/NO	SI/NO	SI/NO	SI/NO	SI/NO	SI/NO	SI/NO	
Ancho de vereda (m):		xxxxxxxxxxxxxx					
ILUMINACION							
Descripción del espacio a iluminar	Tipo de vía						
	Vías principales de la ciudad con zonas comerciales y vías de distribución da barrios	Vías de unión de zonas residenciales con las vías urbanas	Caminos peatonales	Plazas / Parques	Calles en zonas históricas	Vías con ciclovías	
Rondas de circulación y vías urbanas con tráfico rápido/Autopistas	NO	NO	SI	SI	NO	NO	
NO	NO	NO	SI	SI	NO	NO	
Tipo y disposición de soporte de luminarias							
Vapor de Sodio Alta Presión	SI	Unidades (n°) Altura (m) Interdistancia (m) Disposición	Columna	Suspendido	Brazo mural	Otro (especificar)	
Vapor de Mercurio	SI		70%	0%	30%	0%	
Tugsteno - Halógena	NO		3 m	0	5 m	0	
Tecnologías LED	NO		50/100m	0	0	0	
Otro (especificar)	NO		Unilateral	SI	Tresbolillo	NO	Otro
					Oposición	NO	

El área de mayor centralidad esta caracterizada por la presencia de dos equipamientos comunitarios / de gobierno: la Junta y el CIC; Asimismo, este sector cambia el esquema de ocupacion de suelo, intensificando el patrón de uso debido a las viviendas sociales que determinan un esquema mas compacto.

Cabe destacar la presencia del equipamiento educativo y del espacio publico que marca un borde junto a las vías del FFCC Urquiza.

Dimensión Social

Población

Características socio-demográficas

La Población de Estacion Raices de acuerdo con el CNPhyV 2010 asciende a 138 habitantes. De acuerdo con las entrevistas realizadas, actualmente la población actual es de aproximadamente 200 habitantes. En lo que refiere a la estructura de la población según el sexo, para el CNPhyV 2010, de los 138 habitantes, la localidad cuenta con 71 varones y 67 mujeres.

Siguiendo con el análisis de la composición y la estructura sociodemográfica de la población en el área urbana es menester destacar los grupos de edades analizados desde la pirámide poblacional. En el caso de la localidad de Estacion Raices la grafica resultante no tiene la forma

típica de “triangulo”, aquí se demuestra una marcada irregularidad. En la base la figura es mas ancha (por el índice de nacimiento) y luego se va estrechando (por la migración de la población hacia otras localidades) para volver a ensacharse hacia la franja etaria que va desde los 60 a los 64 años. A partir de aquí, la grafica se estrecha paulatinamente por la mortalidad creciente y acumulativa a medida que aumenta la edad de la población.

El índice de vejez, que expresa la relación entre la cantidad de personas adultas mayores y la cantidad de niños y jóvenes es de 50%, mientras que el de la provincia de Entre Ríos es de 39.1%, lo que denota que la población posee un envejecimiento notablemente superior de la población similar al de la tendencia provincial.

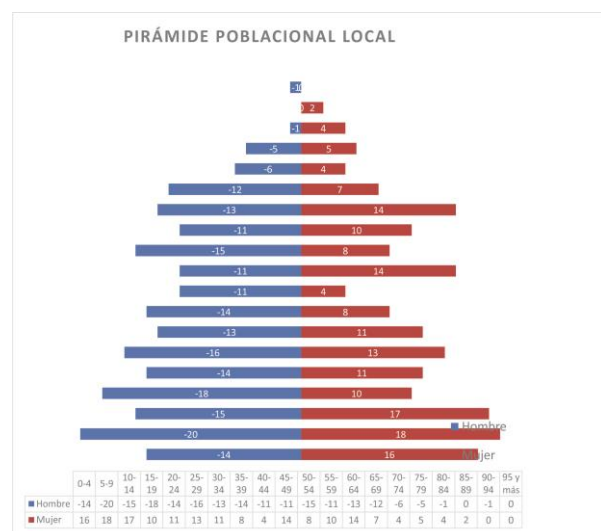
El índice de dependencia, que expresa la cantidad de población que depende, en términos teóricos, de cada individuo en edad activa, es de un 59% para Estación Raices. Si se compara dicho valor con el correspondiente al de la provincia de Entre Ríos (62.5%), puede afirmarse que se encuentra minimamente por debajo del rango que la tendencia provincial.

Saneamiento Básico

Población	138 individuos
Superficie	1 km ²
Densidad	138 hab/km ²
Hombres	67
Mujeres	71
Índice de Masculinidad	94
Índice de Dependencia	59
Índice de Vejez	50

Cobertura de red de Saneamiento y Cloaca

La localidad de Estacion Raices cuenta con una cobertura en el servicio de Red de SANEAMIENTO Y DESAGUE CLOACAL en un 16% de la población según el relevamiento en territorio; las obras se realizaron luego del Censo 2010, por lo que no hay datos oficiales de la



misma. Actualmente el servicio esta a cargo de la Junta de Gobierno.

El porcentaje restante de la población utiliza sistemas de pozos absorbentes, etc. como resultado de la carencia del servicio. Sin embargo, la Junta de Gobierno presta el servicio de desagote de los pozos.

La localidad de Estacion Raices tiene actualmente la intención de ampliación de la red, pero no tiene ninguna cartera de proyecto que la garantice.

Acceso al Agua Potable

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

01. Elevar la conciencia sobre los problemas de agua y saneamiento, así como fomentar la aplicación de los documentos guía, normas, estándares y herramientas por parte del sector de agua y saneamiento, y socios de ONU-Hábitat. En el año 2000, los estados miembros de la Asamblea General de la ONU se comprometieron con los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM). Este compromiso incluye el objetivo de reducir el número de personas sin acceso al agua potable en un 50% en 2015. .05
02. Formar alianzas estratégicas entre los principales actores en agua y saneamiento, como las Naciones Unidas, bancos de desarrollo, contribuyentes, centros urbanos, servicios públicos, organizaciones no gubernamentales y las comunidades para promover el aumento de los niveles de inversión en programas de ONU-Hábitat. Durante la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible (CMDS) en Johannesburgo en 2002, los gobiernos participantes renovaron sus compromisos con este objetivo, incluso ampliando la meta para también incluir el saneamiento básico. .06
03. Entrenar a los principales actores del sector de agua y saneamiento para que puedan desarrollar, proveer y gestionar servicios mejorados de agua y saneamiento. Cada persona necesita un mínimo de 20 litros de agua al día para satisfacer las necesidades básicas mínimas, aunque esta cantidad puede todavía dar lugar a problemas de salud. Por lo tanto, gobiernos y autoridades deben tener como objetivo garantizar al menos de 50 a 100 litros de agua por persona al día. .07
04. Estimular a las instituciones de agua y saneamiento en los países participantes para replicar iniciativas locales como consecuencia del aumento de los flujos de inversión y con la participación de las comunidades locales.

Cobertura de red de Agua

La localidad de Estacion Raices cuenta con una cobertura en el servicio de Red de Agua en un 44% de la población según el Censo de Población, Hogares y Vivienda, año 2010. Sin embargo, según los datos recabados en territorio la cobertura de red de agua en la localidad se extendió prácticamente a la totalidad de los habitantes, cubriendo cerca del 100% de la población de la mancha urbana.

Actualmente la Junta de Gobierno es la prestadora de servicio.

Mapa de Cobertura de red de agua potable



Area de cobertura red pública de agua potable FUENTE: STPyCOP

Mapa de Cobertura actual de Red de Saneamiento y Desagüe Cloacal



Area de cobertura red pública de cloacas FUENTE: STPyCOP

Vivienda

Viviendas y mejoramiento de asentamientos precarios

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

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

Derecho a la vivienda

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

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

Posteriormente, la Comisión de Asentamientos Humanos (hoy conocida como

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

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

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

Desarrollo de estándares y lineamientos.

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

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

Stock de Vivienda Local

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

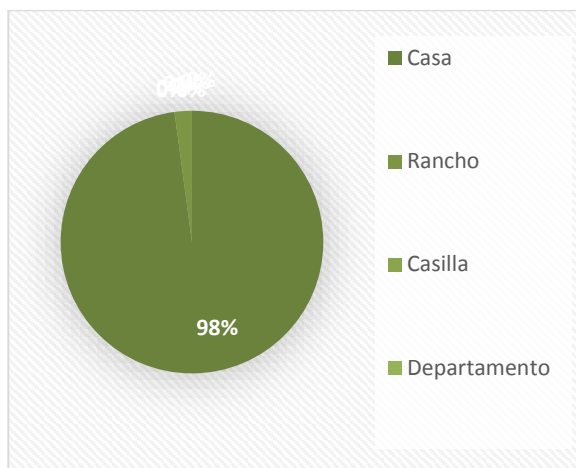
- **Vivienda Aceptable:** hogares en departamentos y casas Tipo A
- **Vivienda Recuperable:** hogares en Casas Tipo B
- **Viviendas Irrecuperables:** hogares en ranchos, casillas y locales no habitables.

Según los datos recabados en territorio, en términos generales, la mayoría de las viviendas existentes en la mancha urbana se clasifican como:

Casa tipo A: vivienda con salida directa al exterior (sus habitantes no pasan por pasillos o corredores de uso común) construida originalmente para que habiten personas. Generalmente tiene paredes de ladrillo, piedra, bloque u hormigón. No tiene condiciones deficitarias.

Por lo tanto, se considera que las viviendas existentes en la localidad son aptas para el desarrollo de la vida humana. Si bien algunas presentan mejores condiciones de materialidad y calidad constructiva que otras, la gran mayoría responden a los parámetros de esta clasificación.

Analizando los datos del censo CNPhyV 2010, puede afirmarse que el 98% de los habitantes reside en una casa, casilla o departamento y el 2% restante habita en locales no habitables.



Fuente: CNPhyV 2010

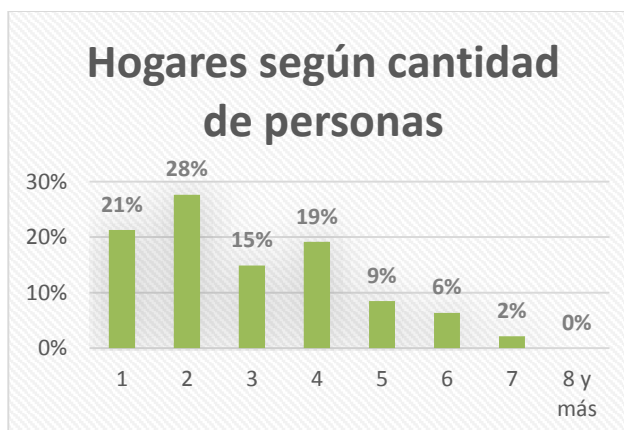
Déficit Cuantitativo de Vivienda

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.

El Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda 2010, expresa que ESTACION RAICES cuenta con 47 viviendas.

Adicionalmente, se ha determinado la cantidad de personas por tipo de hogar, resultando los valores que se presentan en el gráfico. Puede observar que el 83% de los hogares cuenta con cuatro o menos habitantes en la vivienda.



Fuente: CNPHyV 2010

Déficit Cualitativo de Vivienda

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

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

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

Para el análisis del déficit cualitativo de Vivienda, se han tomado los valores censados por el CNPHyV 2010, a nivel de radio censal, considerando solo aquellos que hacen estrictamente a la mancha urbana. Del análisis de estos surgen las siguientes conclusiones:

- Respecto al acceso al agua potable, en el
- Fuente: CNPHyV 2010

área urbana la cobertura se encuentra al 99%. Mientras que el acceso a la red pública de desagües cloacales presenta una cobertura de un 1%.

Por otro lado, se ha analizado las condiciones edilicias de las viviendas, que en el CNPHyV 2010 se encuentran divididas en tres variables de análisis:

1. Calidad de los materiales de la vivienda (INMAT), refiere a la calidad de los materiales con que están construidas las viviendas (material predominante de los pisos y techos), teniendo en cuenta la solidez, resistencia y capacidad de aislamiento, así como también su terminación. Se clasifica la calidad de los materiales en:
 - a. Calidad I: la vivienda presenta materiales resistentes y sólidos tanto en el piso como en techo; presenta cielorraso.
 - b. Calidad II: la vivienda presenta materiales resistentes y sólidos tanto en el piso como en el techo. Y techos sin cielorraso o bien materiales de menor calidad en pisos.

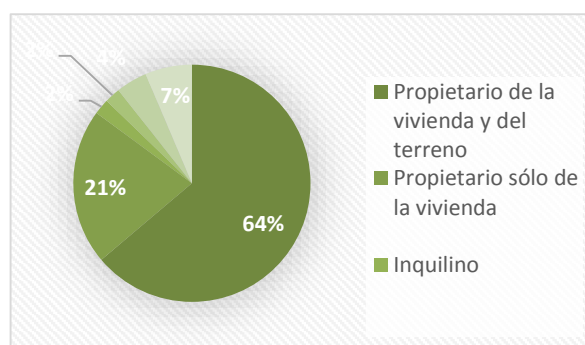
- c. Calidad III: la vivienda presenta materiales poco resistentes y sólidos en techo y en pisos.
- d. Calidad IV: la vivienda presenta materiales de baja calidad en pisos y techos.

Régimen de propiedad y tenencia

Propietarios vivienda y Terreno

Según la información recabados durante las entrevistas en territorio, la mayoría de los terrenos no cuenta con escritura, por lo cual la mayoría de los propietarios de las mismas no poseen título de la propiedad.

Analizando los datos recabados por el CNPhyV 2010, se observa que el 64% de los propietarios lo son tanto del terreno como de la vivienda, seguido por un 21% propietario solo de la vivienda. En carácter de inquilinos y de ocupantes por préstamos un 6% y el porcentaje restante se reparte entre el resto de las condiciones de tenencia.



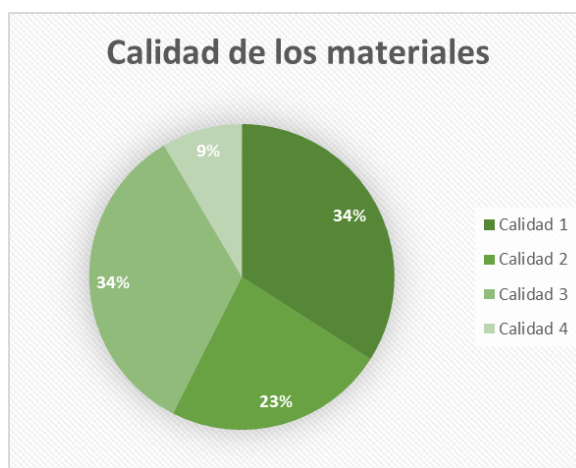
Fuente: CNPhyV 2010

Villas y Asentamientos

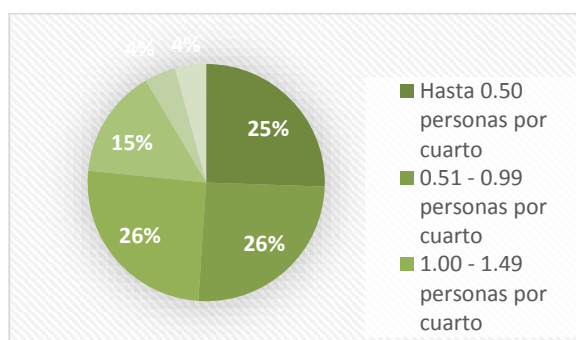
La localidad no cuenta con villas o asentamientos informales dentro de su mancha urbana. No obstante, se remarca aquí lo expresado anteriormente, donde se pone de manifiesto a través de la entrevista de campo que un alto porcentaje de los habitantes no posee título de propiedad.

Hacinamiento Crítico

En cuanto al hacinamiento crítico, de acuerdo con el INDEC, corresponde a los hogares que presentan más de tres personas por cuarto. En Estación Raíces el 4% de los hogares se



corresponden con esta categoría



Fuente: CNPhyV 2010

Educación

Máximo nivel educativo alcanzado

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

El objetivo es dar cuenta de manera oportuna, adecuada y permanente de la situación de bienestar social de la población y de las brechas en su interior, como así también brindar insumos precisos para el diagnóstico y direccionamiento de las políticas públicas.

Para analizar la situación educacional de la población de Estacion Raices se han analizado los datos del CNPHyV del 2010 a nivel de los radios censales urbanos según tres dimensiones: Población analfabeta, condición de asistencia escolar y nivel de instrucción.

El nivel instructivo de Estación Raíces es bajo, contando de acuerdo con el Censo de Poblacion Hogares y Vivienda (CPHyV) del 2010 con un 12,9% de analfabetismo en la población adulta y un 97,2% de adultos sin educación superior. Esto puede deberse a muchos factores, principalmente a que la localidad no cuenta con escuela Secundaria, de modo que los estudiantes deben trasladarse desde su lugar de residencia 8km hasta la escuela ubicada sobre la ruta

nacional N°18 o bien migrar hacia otra localidad para realizar sus estudios.

Dentro del casco urbano de Estación Raíces se encuentra un establecimiento educativo, la Escuela Juan Montalvo 43, donde funciona un jardín de infantes y una escuela primaria.

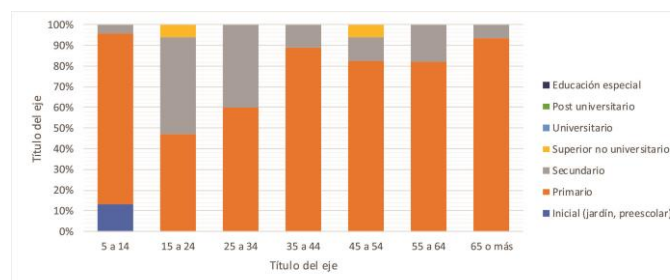
Por otro lado, y como parte de la educación no formal, la Junta de Gobierno cuenta con un centro cívico – productivo comunitario que permite que los pobladores, especialmente quienes son productores, reciban capacitaciones gratuitas de diferentes instituciones u organismos, como la Agencia de Desarrollo Productivo Local de la Municipalidad de Villaguay, el Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA), la Sociedad Rural, entre otras.

Establecimientos:

- Nivel Inicial y Escuela Primaria Juan Montalvo 43. Intersección de Calle 7 con calle 10, Estación Raíces
- Escuela Secundaria 15 (ex 52). Ruta Nacional N°18 km 127 (a 8km de distancia de Estación Raíces)

Nivel de Instrucción alcanzado

Fuente: CNPHyV 2010



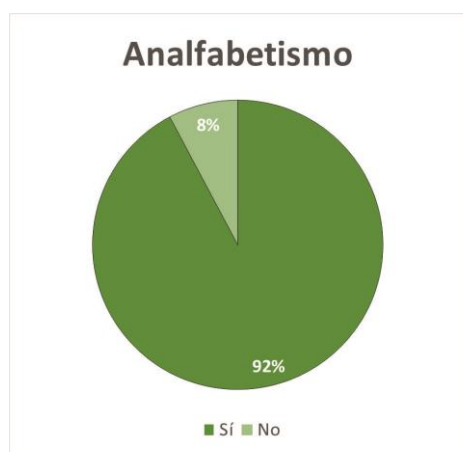
Salud y Seguridad

Estación Raíces cuenta con un Centro de Salud Comunitario dentro del casco urbano en donde se realizan curaciones y controles básicos de salud. El personal proviene casi en su totalidad de la localidad de Villaguay, con excepción de una enfermera con residencia en la Junta de Gobierno.

En caso de que exista mayor complejidad, la población debe trasladarse a los centros de salud de la ciudad de Villaguay (ubicada a 37km de la localidad)

Establecimientos:

- Centro de Salud "Dr. Antonio Vuotto". Sobre ruta provincial N°43 km 125, Estación Raíces.



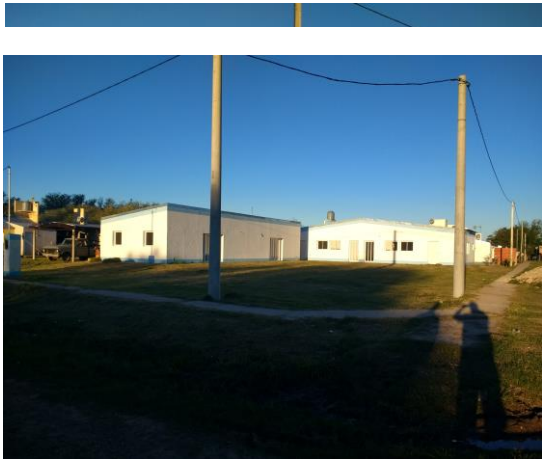
En materia de seguridad el municipio cuenta con un Destacamento Policial ubicado sobre la ruta provincial N°43.

Establecimientos:

- Destacamento Policial, Ruta provincial N°43, Estación Raíces



ESTACION RAICES VIVIENDA SOCIAL – ELABORACION PROPIA
22/05/2018



ESTACION RAICES VIVIENDA SOCIAL – ELABORACION PROPIA
22/05/2018



ESTACION RAICES – ELABORACION PROPIA 22/05/2018



Mapa de Establecimientos Educativos



Se indican los establecimientos educativos dentro de la mancha urbana. FUENTE: STPyCOP

Economía

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Resultados a esperar:

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

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

Dimensión Económica

Actividades económicas locales

Mayoritariamente las actividades económicas de la localidad son aquellas relacionadas con el sector primario y los servicios sociales, existiendo muy bajo porcentaje del sector secundario y terciario.

Estación Raíces es una población rural. Existen en la zona pequeños productores que basan sus actividades a actividades productivas y agrícolas, muchas de las personas, especialmente la población masculina realiza actividades de carácter informal y temporal.

Ocupación según rama de actividad

Las ocupaciones de los trabajadores locales se establecen en siete grandes ramas de actividad económica, según diferentes unidades territoriales. Las ramas son: actividad primaria, actividad secundaria (industria manufacturera), construcción y suministros de servicios, comercio y afines, servicios empresariales; educación y salud; y servicios sociales.

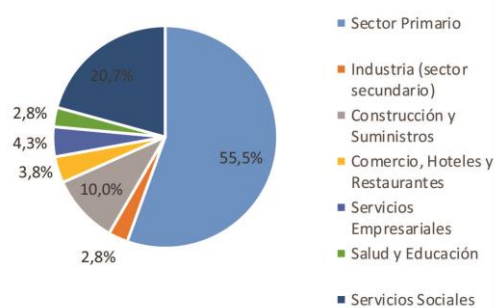
Este agrupamiento se aplicó tanto para los datos provenientes de los Censos Nacionales de Población de 2001 y de 2010, como de la Encuesta Anual de Hogares Urbanos (EAHU) de 2013. También es útil para una caracterización de la estructura productiva del territorio.

En base a los datos del censo 2010, puede afirmarse que el 57% de los ocupados se encuentran en el sector primario dedicado principalmente a actividades productivas agrícolas y ganaderas, el 21% en servicios sociales, siguiendo los sectores Construcción y Suministros y Servicios Empresariales con aproximadamente el 8% cada uno. El resto se divide mayoritariamente en salud y educación y comercios.

Tasa de desocupación

Si bien el CPHyV 2010 expresa que la tasa de desocupación es del orden del 1,3%, del total de los asalariados el 47,8% se corresponde con trabajo Informal. A partir de las entrevistas con actores locales se ha identificado que actualmente prácticamente la totalidad de la población masculina se dedica a tareas agropecuarias de carácter informal y temporal. Con respecto a la población femenina se observa que no existen actualmente fuentes laborales, lo que representa una problemática para la economía familiar.

Ocupados según rama de actividad (agrupada)



Fuente: INDEC-Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas. 2010.

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.

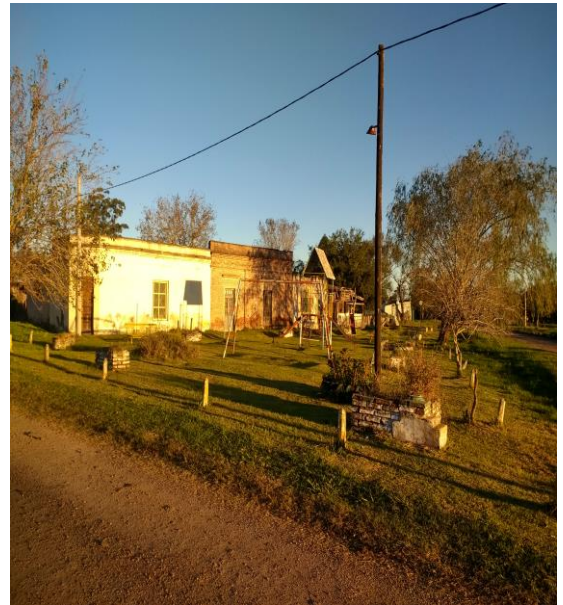
Los ingresos familiares son un componente central en las condiciones de vida de la población. Están en relación clara y directa con la calidad de vida.

En el caso de ESTACION RAICES no se cuentan con datos censales o posibilidades de relevamiento local para poder dar cuenta de la composición de los ingresos familiares



ESTACION RAICES – ELABORACION PROPIA 22/05/2018

Plaza Principal ESTACION RAICES – ELABORACION
PROPIA 22/05/2018



Dimensión Ambiental

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

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

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

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

Esta Ley se enmarca en los compromisos asumidos por la República Argentina de lograr para 2030 “la reducción sustancial del riesgo de desastres y de las pérdidas ocasionadas por los desastres, tanto en vidas, medios de subsistencia

y salud como en bienes económicos, físicos, sociales, culturales y ambientales de las personas, las empresas, las comunidades y los países.” En concordancia con los objetivos propuestos en el Marco de Sendai.

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

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

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

En el marco de una planificación federal articulada y sustentable, la Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública (SPTyCOP) promueve que los municipios tengan su plan de ordenamiento o su plan urbano contemplando las amenazas de origen natural y antrópico así como las condiciones de vulnerabilidad de manera que tanto la obra pública como la privada al

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

momento de su localización y diseño incorporen los riesgos preexistentes para minimizarlos o incluyan acciones para prevenir riesgos futuros con el fin de obtener la aprobación requerida para su ejecución.

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

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

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

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

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

La **vulnerabilidad** es el factor interno de una comunidad o sistema. Comprende las características de la sociedad acorde a su contexto que la hacen susceptibles de sufrir un daño o pérdida grave en caso que se concrete una amenaza.

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

La EIRD (Estrategia Internacional para la Reducción de Desastres) establece que la gestión del riesgo debe ser transversal a todo el proceso de planificación, por lo tanto, pensar en un ordenamiento sustentable requiere conocer las amenazas a la que la comunidad está expuesta,

sus vulnerabilidades y sus capacidades para recuperarse y adaptarse ante la ocurrencia de un evento adverso.

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

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

AMENAZA

factor externo

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

Identificación de amenazas

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

Amenazas de origen natural

Amenazas vinculadas a la atmósfera:

Estación Raíces, al igual que el resto del territorio provincial sufrió a finales del año 2017 y principios de 2018 una de las sequías más

VULNERABILIDAD

factor interno

En una comunidad o sistema. Comprende las características de la sociedad acorde a su contexto que la hacen susceptibles de sufrir un daño o pérdida grave en caso que se concrete una amenaza.

importantes de las últimas décadas, lo que llevó al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Agroindustria a dictar una resolución el 26 de marzo de 2018 y por un plazo de 12 meses el estado de emergencia agropecuaria para la provincia de Entre Ríos (Resolución 41-2018-APN-MA). Considerando que el 57% de los ocupados de Estación Raíces se encuentran dentro del sector primario, este tipo de amenaza influye sobre la sociedad y sus actividades.

Por otro lado, y en lo que respecta a eventos como tormentas severas, tornados y/o granizo, localidad, al igual que toda la provincia de Entre Ríos, se encuentran dentro del denominado por NASA como el “Pasillo de los Tornados”. De hecho, haciendo una recopilación de fuentes secundarias, existieron tornados en varias localidades de la provincia, alguna de ellas cercanas a Estación Raíces, a saber: Gualeguay (11 de enero de 2010 con intensidad F2 o F3), en Villa del Rosario (19 de abril de 2010), en Diamante (el 4 de enero de 2011), Paso de la Laguna, Villaguay, Jubileo y Villa Domínguez (29 de noviembre de 2009 por una “cola de

Tornado”); lo que constituye también una amenaza para la localidad.

Amenazas de origen geológico:

Estación Raíces no se encuentra en una zona de peligrosidad sísmica de acuerdo con la zonificación establecida por el Instituto Nacional de Prevención Sísmica (INPRES), la localidad se ubica dentro de la zona 0 de muy reducida peligrosidad.

Amenazas hidrometeorológicas:

En la localidad de Estacion Raices se registran eventos debido a la acción de factores atmosféricos. Prestando especial atención a la zona urbanizada podemos enumerar lo siguiente: la existencia de precipitaciones intensas en períodos cortos de tiempo constituye una amenaza hidrometeorológica.

De acuerdo a las entrevistas realizadas con los actores locales los principales inconvenientes se presentan por anegamientos en los caminos de acceso a la localidad, impidiendo el tránsito vehicular. Como ya se mencionó anteriormente se accede a la localidad desde la Ruta Nacional N°18 mediante un camino de tierra de aproximadamente 8km o desde la Ruta Provincial N°6 mediante otro camino de tierra de 6km.

Aproximadamente a 2,5km al sur de la localidad discurre el arroyo Raíces, de acuerdo con el mapa de amenaza de inundaciones del Instituto Geográfico Nacional el casco urbano no se vería afectado. Ahora bien, algunos afluentes del A° raíces en tiempos de precipitaciones intensas aumentan su caudal ocasionando inconvenientes sobre los caminos de acceso antes mencionados

Si se analizan las proyecciones en cuanto al cambio climático para la zona donde se encuentra la localidad, de acuerdo con la Tercera Comunicación de la República Argentina a la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático publicada en 2017 se prevé que en un escenario de emisiones medias y para un futuro cercano (proyección 2015-2039) exista una variación en las lluvias de 7,33 mm/año en la precipitación anual respecto al presente; y en un futuro lejano (proyección 2050-2100) de 11,02 mm/año respecto a la actual; este análisis deja entrever la necesidad de implementar medidas de adaptación al cambio climático para reducir la vulnerabilidad del sector, y por consiguiente el riesgo.

Una de las amenazas más significativas identificadas en el territorio es aquella relacionada a la utilización de productos fitosanitarios en las inmediaciones al casco urbano. La localidad se encuentra asentada en un ámbito rural, y las actividades agrícolas implican la utilización, en mayor o en menor medida, de agroquímicos. Por lo que la exposición a estos

productos constituye un riesgo para población existente dentro del casco urbano.

Resulta fundamental delimitar y respetar la línea agronómica, además de hacer cumplir las exigencias establecidas en las normativas de la Provincia de Entre Ríos. Se considera necesario evaluar y definir una zona periurbana en donde se puedan realizar otras actividades que no impliquen la utilización de productos fitosanitarios.

Identificación de vulnerabilidades

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

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

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

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

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

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

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

Las características habitacionales, las vías de acceso principales, los caminos internos, la no gestión de los residuos, etc., representan una susceptibilidad física. Considerando el Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010 un 45,8% de las viviendas de Estación Raíces tienen una calidad baja en cuanto a los materiales constructivos (INMAT 3 y 4), aunque cabe destacar que en los últimos años se han construido complejos de viviendas nuevos.

En su totalidad el casco urbano cuenta con caminos de tierra o mejorados los cuales en caso de precipitaciones intensas en períodos cortos de tiempo pueden ocasionarse problemas, las vías de acceso principales a la localidad son de tierra o mejorado y sufren inconvenientes cuando existen precipitaciones intensas, con el agravante de dejar incomunicada a la población.

Lo mencionado anteriormente junto con otros elementos que definen la sociedad permite dilucidar la vulnerabilidad social de Estación Raíces, la fragilidad socioeconómica da cuenta de esto.

El nivel instructivo es bajo, de acuerdo al Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas tiene un 12,9% de analfabetismo (población adulta sin educación). Si bien dentro del casco urbano cuentan con establecimientos educativos para los niveles inicial, tales como jardín de infantes y educación primaria, no cuentan con educación secundaria por lo que quienes deseen seguir estudiando deben trasladarse aproximadamente 8km en camino de tierra hasta la ruta nacional N°18.

En lo que respecta al mercado de trabajo, y analizando la población ocupada por rama de actividad, Estación Raíces concentra

prácticamente el 80% de los ocupados en el sector primario y en servicios sociales, 57% y respectivamente. Si bien la tasa de desocupación de acuerdo a los datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010 es baja, del orden del 1,3%, esto no significa que las actividades no sean precarias e informales.

La cobertura de servicios básicos es buena en cuanto a energía eléctrica (100%), agua potable (100%), pero red de cloacas solamente el 16% cuenta con este servicio, en el caso de los dos últimos servicios la cobertura existe dentro del casco urbano.

El centro de salud con el que cuenta Estación Raíces es de baja complejidad, contando con personal de enfermería y un médico que atiende algunos días a la semana con curaciones y controles básicos, en caso de emergencias o situaciones de mayor complejidad deben trasladarse 38km hasta la ciudad de Villaguay.

Identificación de capacidades

Una vez determinadas las amenazas y las vulnerabilidades es pertinente evaluar cuáles son las capacidades, fortalezas y recursos con la que cuenta la comunidad para hacer frente los eventos adversos que pudieran producirse. Una creciente participación ciudadana, mediante juntas vecinales y ONGs, es altamente positivo. La existencia de organismos especializados en riesgo, protocolos de emergencia y la articulación entre las distintas dependencias son fortalezas que bien organizadas pueden ser muy útiles al momento de definir un Plan de Gestión de Riesgo.

En lo que respecta a las capacidades de la localidad, Estación Raíces cuenta con una sociedad civil débil lo cual también se manifiesta en la Junta de Gobierno. El estar categorizada como Junta de Gobierno no cuenta con autonomía propia, dependiendo, por ejemplo, del Ministerio de Gobierno y Justicia de la Provincia de Entre Ríos para poder dictar ordenanzas. Esto imposibilita contar con recursos financieros para implementar la gestión del riesgo de desastres.

No cuenta con organismos encargados de la gestión integral del riesgo y por lo tanto no tiene capacidad para actuar ante una emergencia, solamente cuenta con el Destacamento Policial y un Centro de Salud al cual asisten médicos de otras localidades.

Riesgo

Considerando las amenazas identificadas en los puntos anteriores, la vulnerabilidad social, la susceptibilidad física y la capacidad de resiliencia de la localidad, se evidencian potenciales riesgos derivados de estas características del territorio. Aquí es donde surge la necesidad de implementar medidas o un sistema integral de gestión de riesgo, que implique, entre otras cuestiones, la generación de capacidades en la comunidad para afrontar dichos eventos.

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

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

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

Potencialidades ambientales

Vulnerabilidad SOCIO-AMBIENTAL

Dimensión Institucional

Sociograma

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

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

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

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

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

se establecerá con ellos y cuál será el nivel de participación de cada uno de los actores.

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

Ámbito Nacional

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

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

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

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

Ámbito Provincial

Gobernación de la Provincia de Entre Ríos:

El Gobierno Provincial se encuentra conformado por el Poder Ejecutivo a cargo del Gobernador de la Provincia.

La Constitución Provincial de 1994 manifiesta que “la Provincia de Entre Ríos, como parte integrante de la Nación Argentina, organiza su gobierno bajo la forma republicana representativa, como lo establece esta Constitución y en el ejercicio de su soberanía no reconoce más limitación que la Constitución Federal que ha jurado obedecer y las leyes y disposiciones que en su conformidad se dictaren. El territorio de la Provincia queda dividido en diecisiete departamentos denominados: Paraná, Diamante, Victoria, Gualaguay, Gualaguaychú, Uruguay, Colón, Concordia, La Paz, Villaguay, Tala, Nogoyá, San José de Feliciano, Federación, Federal, Islas del Ibicuy y San Salvador, con los límites que les acuerdan las leyes vigentes y sin perjuicio de la facultad legislativa de crear otros y modificar la jurisdicción territorial y administrativa”

Otros Organismos Provinciales Competentes:

Consejo General de Educación, organiza y dirige técnica y administrativamente el sistema de Educación, según lo establece la Constitución

Provincial. Cuenta con Direcciones Departamentales de Escuelas (DDE) que cooperan coordinada y armónicamente a la consecución de las metas fijadas en el Plan Educativo.

Instituto Portuario Provincial, es un organismo descentralizado del Poder Ejecutivo Provincial, con asiento en la ciudad de Paraná y dependencia funcional del Ministerio de Producción. Propicia el progreso de la actividad portuaria mediante las propuestas legislativas necesarias para adaptar a los puertos públicos, privados o mixtos a la competencia del mercado.

Dirección Provincial de Vialidad, dependiente del Ministerio de Planeamiento, Infraestructura y Servicios de la Provincia de Entre Ríos, es la encargada del mantenimiento de las rutas y caminos provinciales.

Instituto Autárquico de Planeamiento y Vivienda, su función es promover y producir una política habitacional que satisfaga el déficit y la demanda de viviendas de los sectores de menores recursos y a su vez los mas postergados de la sociedad, fomentando así la inclusión social de los mismos contribuyendo a que tengan acceso a un techo digno.

Consejo Provincial del Niño, el Adolescente y la Familia, Organismo que tiene como objetivo garantizar el pleno ejercicio de la ciudadanía y los derechos establecidos en la Convención sobre los

Derechos del Niño, la normativa nacional y provincial.

Energía de Entre Ríos S.A. ENERSA, posee la concesión para la prestación del Servicio Público de Distribución y Comercialización de Energía Eléctrica en el área de cobertura correspondiente. Es una empresa del mercado eléctrico que distribuye y comercializa electricidad a más de 360.000 usuarios en su área de concesión, concentrando el 71% del mercado de distribución de energía de toda la provincia. El restante 29% se encuentra atendido por 18 cooperativas eléctricas a las que a su vez ENERSA también brinda servicio.

La Ley 10027 se modifica y amplía con la Ley 10082 del año 2011, que establece: "ARTÍCULO 4º: Los Municipios estarán gobernados por dos órganos: uno ejecutivo y otro deliberativo, cuyas autoridades serán designadas por elección popular y directa. Sólo tendrán jurisdicción sobre sus respectivos ejidos, la que se extenderá a todos los terrenos que por leyes posteriores sean expresamente incorporados a los actuales".

Para las Juntas de Gobierno la Ley de Juntas de Gobierno N° 7555 establece las diferentes categorías y estructura de gobierno. "Art. 1º Considerase centros rurales de población, a toda extensión territorial no declarada municipio, perimetralmente delimitada por el Poder Ejecutivo, con una población superior a los doscientos (200) habitantes.

Art. 2º: El gobierno de los centros rurales de población, en lo que se refiere a los intereses comunales, estará a cargo de una Junta de Gobierno, de conformidad con las disposiciones de la presente ley".

Ámbito Local

Junta de Gobierno de ESTACION RAICES: Es una Junta de Gobierno de segunda categoría que posee un presidente de Junta que es parte de siete vocales titulares y tres suplentes elegidos en elecciones ordinarias por la población.

Participación Ciudadana y Gobierno Abierto

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

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

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

En la localidad de ESTACIÓN RAÍCES se encuentra una sociedad civil débil, totalmente dependiente de un actor central que es el municipio, que al mismo tiempo posee una baja institucionalización por escasez de recursos humanos capacitados y recursos económicos suficientes propios.

Por último, debe destacarse la baja movilización e involucramiento ciudadano en la participación por los asuntos públicos.

Actualmente, se encuentra en tratamiento parlamentario la Ley de Comunas, la cual establece en su artículo 1º: "La presente ley tiene por objeto establecer las normas de organización, competencia, y funcionamiento de las comunas, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo N° 232º, 253º siguientes y concordantes de la Constitución de la Provincia de Entre Ríos". De aprobarse la Provincia gradualmente irá recategorizando cada una de las juntas de Gobierno. Tarea que deberá generar un proceso de ordenamiento territorial que impacte directamente en las dimensiones y estructuras de gobierno. Por un lado, desde lo legal/institucional deberán crearse y adaptarse las normativas vinculadas al uso, ocupación y subdivisión del suelo. Por otra parte, deberán

trabajarse las estructuras gubernamentales con relación a sus capacidades humanas, presupuestarias para una gestión democrática y equitativa a nivel socio-territorial.

Particularmente, los Municipios en la Provincia se rigen por su Ley Orgánica de los Municipios de Entre Ríos N° 10027/2011, aplicable a todo Municipio que no esté habilitado para dictar sus propias Cartas Orgánicas y a aquellos que no hayan dictado sus propias Cartas Orgánicas, estando habilitados para hacerlo por el Artículo 231º de la Constitución Provincial. La misma en su artículo 2º establece que “Todo centro de población estable que, en una superficie de setenta y cinco (75) kilómetros cuadrados, contenga más de mil quinientos (1.500) habitantes dentro de su ejido constituye un Municipio”.

Mapa de situación actual

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

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

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

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

Mapa Síntesis de ESTACION RAICES



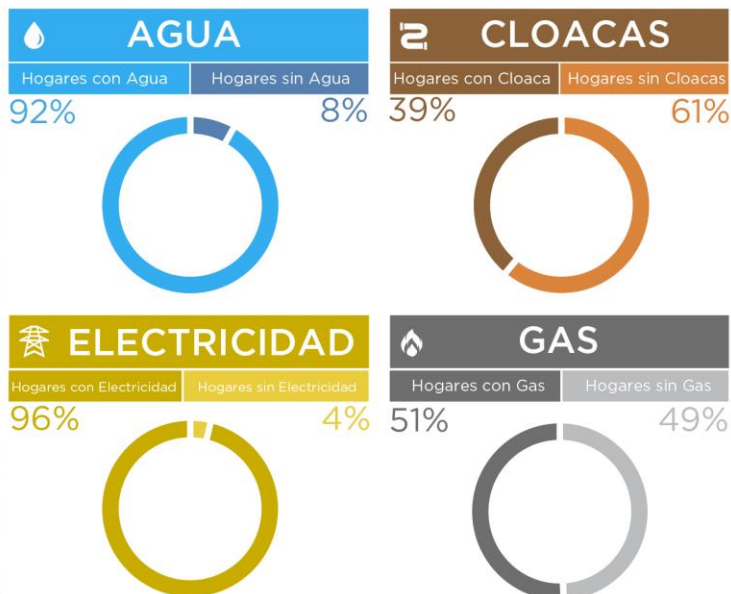
Mapa Síntesis - FUENTE: STPyCOP

Resumen de Indicadores

Localidad de ESTACION RAICES

Nombre de Localidad- Resumen de Indicadores

Provincia	ENTRE RÍOS
Localidad	XXXXXX
Código Localidad	XXXXXX
Población Localidad	XXXXXX
DATO	%
Hogares sin Agua	8,15
Hogares sin cloacas	61,00
Hogares sin electricidad	3,72
Hogares sin gas	49,31
Hogares con tenencia irregular de la vivienda	13,50
Viviendas irrecuperable	1,43
Viviendas con materiales inconvenientes	5,61
Desocupación general	5,86
Trabajo Infantil	8,45
Desempleo Juvenil	12,35
Desocupación Femenina	3,36
Tasa Analfabetismo	6,00
Población adulta sin educación superior	91,55
Mortalidad Infantil (%)	1,10

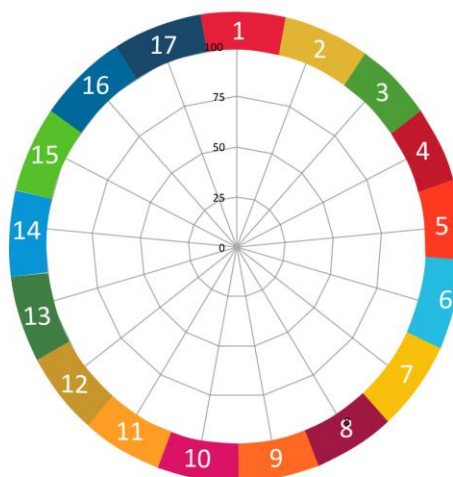


OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE AGENDA 2030 ONU-HÁBITAT

RESUMEN DE INDICADORES

REFERENCIAS EN PORCENTAJES

- 01- Fin de la Pobreza
- 02- Hambre Cero
- 03- Salud y Bienestar
- 04- Educación de Calidad
- 05- Igualdad de Género
- 06- Agua Limpia y Saneamiento
- 07- Energía Asequible y No Contaminante
- 08- Trabajo Decente y Crecimiento Económico
- 09- Industria, Innovación e Infraestructura
- 10- Reducción de Desigualdades
- 11- Ciudades y Comunidades Sostenibles
- 12- Producción y Consumos Responsables
- 13- Acción por el Clima
- 14- Vida Submarina
- 15- Vida de Ecosistemas Terrestres
- 16- Paz, Justicia e Instituciones Sólidas
- 17- Alianzas para lograr los Objetivos



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

CAPÍTULO III

Problemas y Objetivos

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

> Dimensión física

ESTACION RAICES es una localidad de pequeña escala y dispersa vinculada a la actividad rural que se accede desde la RN N°18 hacia el sur por un camino de tierra. En el límite sur de la localidad transcurre la RP N°43 de tierra, que la une con la RP N°6 al este.

La conectividad vial de la localidad es una de las mayores problemáticas que se presentan para el desarrollo de la misma y para la calidad de vida de sus habitantes.

Una de las debilidades esta determinada por sus accesos viales, por un lado, por su materialidad (se encuentran pavimentados) y por otro, el estado de conservación. Por lo que, ante cuestiones climáticas adversas se entorpece el ingreso y egreso tanto de sus habitantes como de quienes brindan servicios en la localidad. Asimismo, no cuentan con señalática adecuada que lo destaque, sin embargo, en la intersección de la RN N°18 se localiza la Escuela Secundaria que abastece a la localidad y su entorno rural.

Igualmente son insuficientes los servicios de transporte interurbano de pasajeros, por lo que la movilidad de los habitantes se encuentra restringida. Una oportunidad para resolver parte de lo anteriormente expresado es la transformación de la RN N°18 en autovía, actualmente en obra.

Estacion Raices presenta un patron de urbanización esencialmente residencial disperso

de baja densidad y ocupación de suelo, que no cuenta con un area central consolidada, sin embargo, se observa un sector relativamente compacto con ciertos equipamientos, salón de la Junta de Gobierno y el nuevo Centro Integrador Comunitario, que configuran una potencial centralidad. Esta condicion se fortalece por la presencia de un conjunto de vivienda social de baja densidad que determina lo que podríamos denominar el área de mayor concentración urbana. Esta área es la única dentro de la localidad que cuenta con veredas lo que pone de manifiesto su jerarquía, sin embargo, no se ha considerado la inclusión de arbolado urbano.

En términos generales, tanto esta área que se distingue por su mayor centralidad que no cuenta con espacios cualificados para tal fin; como la dispersión en términos urbanos denotan la carencia de instrumentos sobre la regulación y uso del suelo urbano, y el escaso desarrollo de proyectos urbanos que impactan directamente en estas comunidades pequeñas. Esta situación revela la necesidad de un marco normativo y regulatorio sobre el uso del suelo, tanto a escala local como regional.

ÁRBOL DE PROBLEMAS Y OBJETIVOS - Dimensión Física	
Causa	Débil conformación física del acceso con escasos elementos viales que lo identifiquen.
Problema	Escasa legibilidad físico-espacial de los accesos a la localidad
Efecto	Accidentes de tránsito
	Circulación confusa y sin precisiones de los circuitos posibles
Objetivo	Consolidar y otorgar legibilidad física, espacial y vial a los accesos de la localidad
Proyecto	Enripiado y obras de arte en el camino de acceso sobre la RNNº18 Proyecto de equipamiento vial en los accesos a la localidad
Causa	Consolidación de parajes por fuera de la planta urbana
Problema	Dispersión espacial de la planta urbana
Efecto	Desvinculación física y funcional entre los parajes y la planta urbana consolidada
	Débil consolidación funcional del área central
Objetivo	Consolidar la planta urbana de la localidad
Proyecto	Plan de integración territorial de Estación Raíces
Causa	Predio de antigua estación del ferrocarril en desuso
Problema	Gran vacío en plano centro de la localidad
Efecto	Barrera de crecimiento y segregación urbana.
Objetivo	Integrar suelo urbano a la localidad.
Proyecto	Plan Integral de Renovación urbana del cuadro de la Estación del Ferrocarril
Causa	Espacios públicos sin program de usos definidos Presencia de usos dispersos, de escala más barrial y con escasa vinculación con los espacios públicos
Problema	Área central débilmente consolidada funcional y espacialmente
Efecto	Área central con escasos espacios públicos y con equipamientos públicos degradados
	Escasa diversificación de usos dinamizadores del área central
Objetivo	Consolidar y promover el fortalecimiento funcional del área central
Proyecto	Programa de puesta en valor del área central y sus equipamientos
Causas	Escasos programas funcionales que integren los espacios y equipamientos públicos Escaso presupuesto para equipar y mantener espacios públicos
Problema	Espacios y equipamientos públicos sin usos definidos para el desarrollo de actividades sociales
Efecto	Escasos ámbitos urbanos de interacción y sociabilización
Objetivo	Mejorar y poner en valor los espacios y equipamientos públicos
Proyecto	Proyecto de diseño urbano, plan de obras en plaza principal y generación de nuevos espacios publicos.
Causa	Eventos climáticos extremos (precipitaciones) Escaso mantenimiento Red vial interna totalmente en tierra sin cordón cuneta.
Problema	Degradación de la red vial de tránsito interno de la localidad
Efecto	Difícil transitabilidad y conectividad interna
Objetivo	Mejorar la transitabilidad y condiciones espaciales de las calles urbanas
Proyecto	Mejoramiento de calles y cordones cunetas en área central

> Dimensión económica

Estacion Raices es una localidad de índole rural de pequeños productores que basan su economía en actividades productivas agrícolas. Las actividades económicas de la localidad son aquellas relacionadas con el sector primario y los servicios sociales, existiendo muy bajo porcentaje del sector secundario y terciario.

En base a los datos del censo 2010, puede afirmarse que el 57% de los ocupados se encuentran en el sector primario dedicado principalmente a actividades productivas agrícolas y ganaderas, el 21% en servicios sociales, siguiendo los sectores Construcción y Suministros y Servicios Empresariales con aproximadamente el 8% cada uno. El resto se divide mayoritariamente en salud y educación y comercios. Si bien el CPHyV 2010 expresa que la tasa de desocupación es del orden del 1,3%, del total de los asalariados el 47,8% se corresponde con trabajo Informal. A partir de las entrevistas con actores locales se ha identificado que actualmente prácticamente la totalidad de la población masculina se dedica a tareas agropecuarias de carácter informal y temporal. Con respecto a la población femenina se observa que no existen actualmente fuentes laborales, lo

que representa una problemática para la economía familiar.

Esta situación revela la necesidad de mejorar la productividad y competitividad del sector productivo local, fortaleciendo las economías regionales, estableciendo políticas que fomenten la creación de trabajos formales y emprendimientos que refuercen las potencialidades propias. Por lo que, es fundamental instaurar políticas integrales e inclusivas que generen desarrollo local como condición indispensable para el fortalecimiento de la localidad.

Para lo cual, es indispensable optimizar las condiciones de conectividad y articulación de la localidad con la región para favorecer el intercambio de servicios, flujos y personas. En las débiles condiciones de accesibilidad actuales es imposible lograr afianzar la economía local.

ÁRBOL DE PROBLEMAS Y OBJETIVOS - Dimensión Económica	
Causas	Débil integración socio-productiva en la región Desaprovechamiento de las capacidades locales
Problemas	Escasa oferta de trabajo
Efecto	Altas tasas de desempleo
Objetivos	Fortalecer las capacidades locales
Proyectos	Programas de capacitación e integración laboral local
Causas	Políticas de fomento de escasa presencia a nivel local Escasa promoción de actividades productivas desde la Provincia
Problema	Subexplotación de actividades locales potenciales
Efecto	Limitada oferta local de trabajo calificado
Objetivos	Fomentar y apoyar los emprendimientos locales
Proyectos	Proyecto de creación de micro-créditos para emprendedurismo Programa de fortalecimiento y promoción PyMES locales. Líneas de crédito para el sector productivo.

> Dimensión ambiental

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

Una de las problemáticas centrales de índole ambiental es que Estacion Raices cuenta con una cobertura en el servicio de Red de desagüe cloacal en un 16% de la población según el relevamiento en territorio. Las obras se realizaron luego del Censo 2010, por lo que no hay datos oficiales de la misma.

Este alto porcentaje de viviendas sin cobertura representa una disminución de la calidad del suelo y la contaminación de las napas freáticas, es por lo que, la Junta de Gobierno actualmente considera la intención de ampliación de la red, pero no tiene ninguna cartera de proyecto que lo garantice.

Otra de las problemáticas de índole ambiental se trata del tratamiento de residuos sólidos

urbanos, en este sentido, Estacion Raices por su pequeña escala debería formar parte de un plan integral de tratamiento de RSU de escala regional, y también se deberían establecer programas locales de concientización de separación en origen, recolección diferenciada y posterior tratamiento a nivel regional.

Por último, respecto al arbolado urbano, en el diagnóstico se evidencia la ausencia de una operación general que responda a esta problemática de forma integral. Ya que, se observa la escasez de diseño de arbolado en calles y plazas.

ÁRBOL DE PROBLEMAS Y OBJETIVOS - Dimensión Ambiental

Causas	Pozos absorbentes como único medio de tratamiento de líquidos cloacales.
Problemas	Saturación y contaminación de napas freáticas por pozos
Efecto	Contaminación urbano ambiental Enfermedades gastrointestinales Contaminación del suelo
Objetivos	Generar el saneamiento del sistema de líquidos cloacales urbanos
Proyectos	Proyecto de red de cloacas y su planta de tratamiento de efluentes
Causa	Escasa planificación y gestión de servicios públicos urbanos
Problema	Escasa calidad y cantidad de alumbrado y arbolado público
Efecto	Pérdida de calidad urbana de los espacios públicos Escasa seguridad en los espacios públicos
Objetivos	Ampliar y mejorar la calidad urbano ambiental de los espacios públicos - calles.
Proyectos	Plan de arbolado y alumbrado público.
Causa	Escasa planificación y gestión de servicios públicos urbanos
Problema	Contaminación urbana
Efecto	Basurales a cielo abierto Ausencia de tratamiento y disposición de residuos
Objetivos	Generar un saneamiento urbano ambiental
Proyectos	Programa GIRSU

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. 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.

Una de las principales problemáticas que posee ESTACION RAICES se refiere a que gran parte de la población no posee el dominio de la tierra, se evidencia que el proceso de urbanización se realizó de manera espontánea dando como resultado una configuración urbana desequilibrada y sin planificación. Una de las políticas que han contribuido a mejorar esta situación ha sido la ejecución de viviendas sociales, ya que por un lado dan respuesta a la demanda de viviendas principalmente a los sectores más vulnerables y por otro, definen un

patrón de suelo compacto, más equilibrado y con servicios e infraestructura.

Otra de las desventajas más sobresalientes recabadas en las entrevistas realizadas en territorio se refiere a la escasa disponibilidad de fuentes laborales en la localidad.

ÁRBOL DE PROBLEMAS Y OBJETIVOS - Dimensión Social

Causas	Escasa planificación del crecimiento de la mancha urbana. Irregularidad histórica de la tenencia de tierras.
Problemas	Barrios con escasa accesibilidad a obras y servicios públicos.
Efecto	Ocupación de tierras sin dominio por parte de las familias Ausencia de servicios públicos Limitación en el acceso a créditos
Objetivos	Mejorar las condiciones urbanas de los barrios de la localidad
Proyectos	Programa local de regularización dominial.
Causa	Escasos procesos de planificación urbana Escaso suelo urbano accesible para la vivienda urbana
Problema	Herramientas insuficientes para la generación de suelo urbano
Efecto	Hacinamiento poblacional
Objetivos	Crear un sistema de herramientas de gestión urbana
Proyectos	Creación de banco de tierras
Causas	Débil interacción entre el sistema de salud provincial, regional con la localidad
Problema	Débil sistema de salud
Efectos	Escaso acceso a tratamiento de enfermedades Escaso personal médico en la localidad Escasos espacios locales para la atención de la salud de los habitantes
Objetivos	Fortalecer el sistema local de acceso a la salud
Proyectos	Programa de equipamiento y ampliación de cobertura médica de sala de primeros auxilios. Compra de ambulancias para la rápida llegada a los centros regionales de salud
Causas	Escasa capacidad de gestión institucional local de programas educativos Escasa promoción de las capacidades locales y emprendimientos que involucren a las mujeres Bajos niveles de formación en la población femenina
Problemas	Alta tasa de desocupación femenina
Efecto	Población con escaso nivel de iniciativas laborales Población desocupada y subvalorada en sus capacidades
Objetivos	Generar un proceso integración y capacitación laboral con perspectiva de género
Proyectos	Programa de microemprendedores y capacitación en oficios. Programas fomento de microemprendimientos
Causas	Destacamento fuera del área urbana
Problemas	Difícil acceso a los servicios de seguridad
Efecto	Demora de respuestas en los servicios de seguridad (inseguridad y trámites)
Objetivos	Mejorar los servicios del sistema de control y seguridad urbana
Proyectos	Nuevo edificio para la comisaría local dentro de la planta urbana Nuevos equipamientos de traslado para la policía local Sistema de emergencias integrado

Dimensión institucional

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

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

La localidad de ESTACIÓN RAÍCES cuenta con una sociedad civil débil que posee una baja institucionalización, por un lado, por la escasez de recursos humanos capacitados y por otro, por la imposibilidad de generar recursos económicos suficientes propios, por lo que esto se traduce en una débil planificación. Una de las deficiencias más significativas del sistema de gobierno es que cada iniciativa local la ejecuta el gobierno provincial resultando un obstáculo para la toma de decisiones.

Otra debilidad refiere al escaso involucramiento ciudadano en la participación por los asuntos públicos, por lo que subyace la urgencia de al menos poseer un espacio físico administrativo que permita atender las necesidades de los vecinos, y propiciar el encuentro ciudadano y también poder brindar cierto marco institucional.

Una posibilidad para fortalecer el sistema institucional se trata de la implementación de la nueva Ley de Comunas que tiene por objeto establecer las normas de organización, competencia, y funcionamiento de las comunas, de aprobarse, la Provincia gradualmente irá recategorizando cada una de las juntas de Gobierno, lo cual deberá generar un proceso de ordenamiento territorial que impacte directamente en las dimensiones y estructuras de gobierno. Por un lado, desde lo legal/institucional deberán crearse y adaptarse las normativas vinculadas al uso, ocupación y subdivisión del suelo. Por otra parte, deberán trabajarse las estructuras gubernamentales con relación a sus capacidades humanas, presupuestarias para una gestión democrática y equitativa a nivel socio-territorial.

ÁRBOL DE PROBLEMAS Y OBJETIVOS - Dimensión Institucional	
Causas	Débil sistema de intercambio y gestión con los organismos provinciales de referencia Bajo interés en cuestiones públicas por parte de la población
Problemas	Débil capacidad de gestión local
Efecto	Escasas posibilidades para resolver las demandas e intereses de la población.
Objetivos	Implementar de un sistema de modernización institucional
Proyectos	Proyectos de capacitación para la captación de recurso humanos y económicos
Causas	Escaso presupuesto disponible para la gestión de la estructura de gobierno local Imposibilidad de acceder a mecanismos de financiación de manera directa
Problema	Dificultad para la contratación de personal propio por parte de la Junta de Gobierno
Efecto	Escasa resolución de las demandas de la población
Objetivos	Generar de un equipo de personal local para la captación de fondos para la realización de proyectos
Proyectos	Proyectos de capacitación de recursos humanos según áreas de actuación
Causas	Imposibilidad de realizar trámites locales
Problema	Débil capacidad de gestión institucional local
Efecto	Necesidad de largos desplazamientos para la realización de trámites y gestiones
Objetivos	Implementar de un sistema de modernización institucional
Proyectos	Creación de un sistema para la realización de trámites locales y provinciales
Causas	Escasa presencia de instituciones intermedias. Débil involucramiento de la población a los problemas de la comunidad
Problema	Debilidad en el entramado de instituciones sociales.
Efecto	Escasa participación ciudadana
Objetivos	Fomentar programas de integración socio / cultural
Proyectos	Programa de apoyo para las instituciones locales con generación de acciones específicas culturales, deportivas, emprendimientos según el tipo de producción local)

SEGUNDA PARTE

Fase Propositiva

Segunda Parte

FASE PROPOSITIVA

Fase Propositiva

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

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

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

Al definir los lineamientos estratégicos locales se procede respetando siempre los lineamientos de

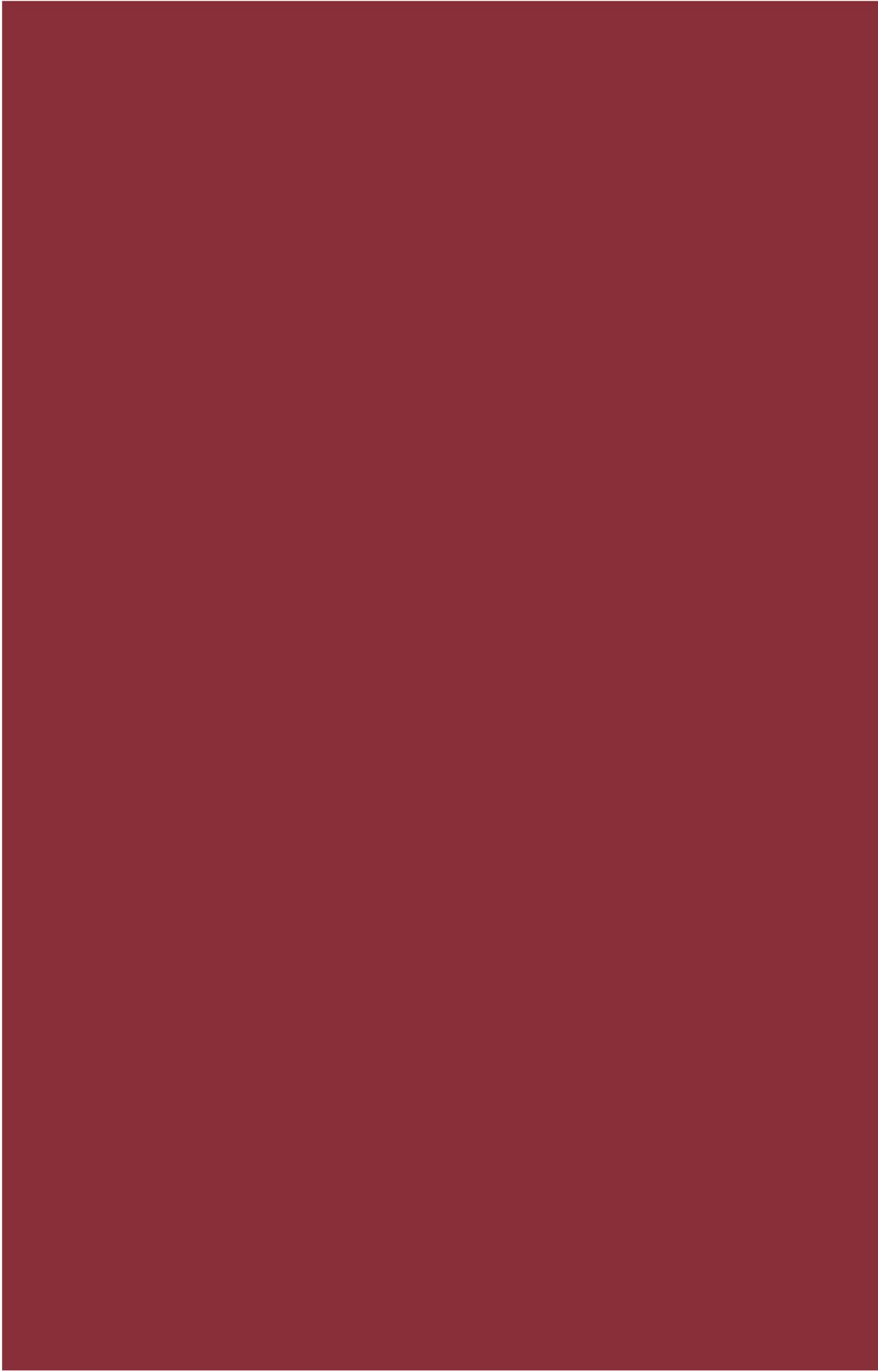
escala nacional publicados por el Consejo Federal de Planificación, así como los de escala provincial correspondientes y los que se desprenden de planes territoriales a escala regional o micro-regional que abarcan al municipio. Dichos lineamientos actúan como premisas básicas que deben armonizarse a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

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

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

- **Los lineamientos estratégicos** responden a los ejes problemáticos identificados. Deberán estar constituidos por una serie de programas de actuación, que involucren un conjunto de proyectos específicos y la definición de la normativa que permita soportar al Modelo Deseado definido.
- **Los Ejes de Acción** recopilan los programas

- **Los programas** como conjuntos de proyectos abordando los procesos detectados en el diagnóstico.
- **Los proyectos específicos** implican acciones concretas que impactarán en la realidad cotidiana, eliminando o transformando las situaciones problemáticas identificadas. Deberá percibirse una mejora en las condiciones territoriales y, por ende, en la calidad de vida de la población.



CAPÍTULO IV

Modelo Territorial Deseado

Modelo Deseado

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

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

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

El modelo deseado requiere de la visión transversal y la mirada integral para alcanzar el equilibrio entre las dimensiones físicas, ambientales, económicas, institucionales y sociales.

Desde la perspectiva local, es prioritario mejorar la accesibilidad para garantizar la movilidad y el acceso de los habitantes en el corto plazo.

Además, en el corto y mediano plazo se deberá trabajar para fomentar y apoyar los emprendimientos productivos locales, en este sentido es prioritario asistir a la población con programas de capacitación laboral local.

Asimismo, se establece como imprescindible mejorar y consolidar las pocas cuerdas con las que cuenta la localidad concentrando el crecimiento en este sector desalentando la dispersión. En el mismo orden se propone la consolidación de la centralidad incipiente completándola con equipamientos necesarios e integrando los equipamientos dispersos.

Es de vital importancia para Estación Raíces, consolidar el casco urbano de la localidad y mejorar la vinculación y accesibilidad de este con el resto de los agrupamientos del distrito.

Por todo lo expresado, se considera que la sistematización de estas líneas estratégicas de actuación nos proporcionan una serie de herramientas que se establecen como líneas de base para las futuras toma de decisiones y servirán como instrumento de referencia técnica para la Elaboración de un futuro Plan de Ordenamiento Territorial para la localidad.

Visión Estratégica

En la localidad de Estación Raíces se pretende lograr un crecimiento sostenible, equilibrado y compacto, revalorizando la identidad de la localidad favoreciendo el desarrollo de actividades productivas que recuperen las capacidades locales.

La visión en el corto y mediano plazo se establece con el fin de garantizar la conectividad, la accesibilidad y reconocimiento de la localidad en el departamento y la región, por lo cual se establece al acceso y la conectividad vial como estrategia fundamental para el desarrollo de la localidad.

Definición de Escenarios

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

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

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

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

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

- Aplicar principios bioclimáticos a todas las actividades que en ellos se desarrollen empezando por los espacios públicos, escenarios principales de la vida urbana.
- Tomar en consideración los vientos dominantes en el trazado y la orientación de las calles, situando los edificios de manera que protejan los espacios públicos permitiendo a la vez dispersar los contaminantes atmosféricos.
- Fomentar la accesibilidad a los servicios para todos los ciudadanos, con independencia de

sus capacidades físicas o económicas, una menor dependencia del automóvil frente al uso del transporte público, la bicicleta y la peatonalidad.

- Crear zonas verdes a distintas escalas, desde zonas de juegos y pequeños parques a nivel de barrio que moderen el microclima local hasta grandes zonas verdes periféricas adecuadas para el desarrollo de la flora y fauna que reduzcan la contaminación y permitan el contacto con el campo.
- Planificar una correcta gestión de los residuos que evite la contaminación de las aguas e incluso la disminución de su calidad, así como la máxima reutilización de los mismos.
- Reducir al máximo la producción de residuos sólidos y el uso del agua, evitando elementos paisajísticos que utilicen agua procedente de los suministros de agua potable.
- Promover la eficiencia energética de los edificios públicos y residenciales, utilizando el bioclimatismo pasivo, aprovechando las energías renovables y usando de forma más eficiente las fuentes de energía convencionales.

La planificación urbana sostenible no es sino un planeamiento más respetuoso con el medio ambiente que impone una nueva racionalidad y contribuye a mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos.¹

El enfoque de planificación de desarrollo territorial estratégico y sostenible visualiza un modelo territorial futuro o deseado en un horizonte temporal dado y plantea escenarios o situaciones que pueden presentarse, se trata de

imaginar escenarios futuros posibles, denominados *futuribles* y, en ocasiones, de determinar su probabilidad, con el fin último de planificar las acciones necesarias para evitar o acelerar su ocurrencia.

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

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

Enfoque de acondicionamiento territorial sostenible: Competitividad territorial, equidad social, identidad cultural, funcionalidad territorial, sustentabilidad ambiental, gestión de riesgo de desastres y gobernabilidad territorial.

Es por esto mismo que, si planteamos en la localidad de Estación Raíces las siguientes líneas estratégicas de acción:

- Consolidar y otorgar legibilidad física, espacial y vial a los accesos de la localidad.
- Consolidar la planta urbana de la localidad.
- Integrar suelo urbano a la localidad, priorizando la densificación de la misma

¹ <http://www.greenbarcelona.com>

- Consolidar y promover el fortalecimiento funcional del área central.
- Mejorar y poner en valor los espacios y equipamientos públicos.
- Mejorar la transitabilidad y condiciones espaciales de las calles urbanas, y la vinculación de E. Raíces con su entorno y la microrregión de pertenencia
- Fortalecer las capacidades locales.
- Fomentar y apoyar los emprendimientos locales.
- Generar el saneamiento del sistema de líquidos cloacales urbanos.
- Ampliar y mejorar la calidad urbano ambiental de los espacios públicos - calles.
- Generar un saneamiento urbano ambiental.
- Implementación de Programa GIRSU (convenios regionales)
- Mejorar las condiciones urbanas de los barrios de la localidad.
- Crear un sistema de herramientas de gestión urbana.
- Fortalecer el sistema local de acceso a la salud.
- Generar un proceso integración y capacitación laboral con perspectiva de género.
- Mejorar los servicios del sistema de control y seguridad urbana.
- Implementar de un sistema de modernización institucional.
- Generar de un equipo de personal local para la captación de fondos para la realización de proyectos.
- Implementar de un sistema de modernización institucional.
- Fomentar programas de integración socio / cultural y participación

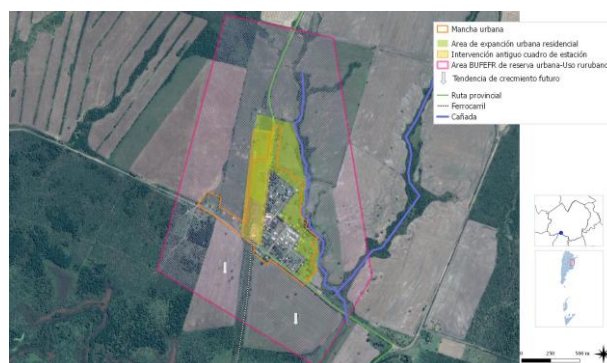
Comparativo de variables

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

Situación Actual



Situación Deseada



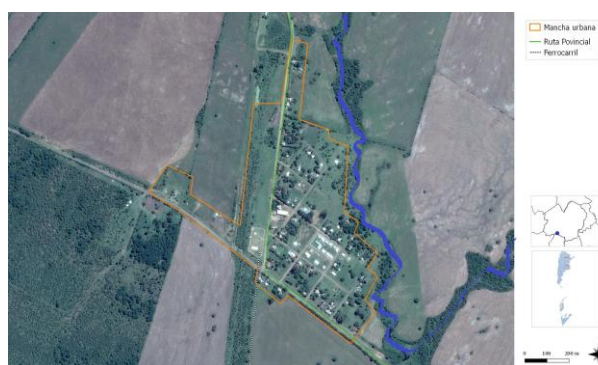
Mancha urbana

Si bien la localidad de Estación Raíces no está inmersa en un fenómeno de expansión urbana, se establece a partir de este plan medidas para controlar el crecimiento de la planta urbana a fin de lograr un crecimiento urbano ordenado y equilibrado. Asimismo, se considera prioritario propiciar medidas para fomentar el completamiento de la mancha actual, favoreciendo un esquema compacto frente a cualquier tipo de dispersión. Para tal fin, se considera lo que manifiestan distintos autores sobre el urbanismo contemporáneo cuando definen que para las principales propuestas de actuación para los modelos urbanos sostenibles se establecen en torno a tres conceptos claves: la compacidad, la complejidad y la proximidad a servicios básicos. Asimismo, esta condición debe monitorearse constantemente para que el crecimiento alcanzado de manera sostenible, para que no afecte el equilibrio ambiental considerando que la prioridad es consolidar y completar la planta urbana existente desalentando cualquier tipo de dispersión posible, que genera mayores costos en servicios e infraestructura y por consiguiente en consumo del recurso suelo.

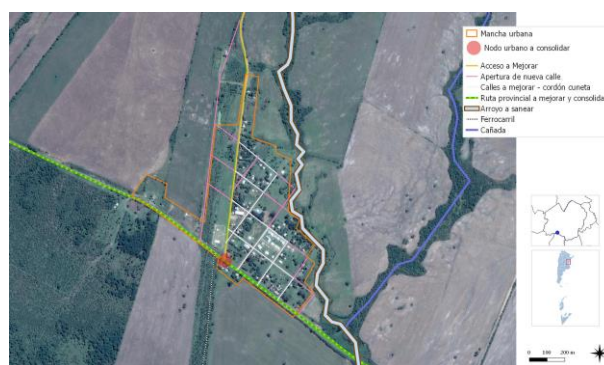
Esto se expresa a fin de configurar de manera prioritaria el límite de crecimiento deseado en coincidencia con las capacidades del suelo y la extensión de las redes de servicios básicos, así como también de la cantidad de espacios verdes y equipamientos comunitarios.

Para tal fin se establece el completamiento y la consolidación de la mancha urbana existente, lo que se traduce en fortalecer el proceso de urbanización en áreas vacantes, la conformación y consolidación de la incipiente área central, la puesta en valor y renovación urbana del cuadro de la Estación del Ferrocarril, la generación de equipamientos públicos y la recualificación de públicos.

Situación Actual



Situación Deseada



Red Vial

La movilidad urbana entendida como la necesidad y el deseo de libre desplazamiento de los ciudadanos de moverse es, por lo tanto, un derecho social que es necesario preservar y garantizar de forma igualitaria. Desde este enfoque se proyecta la necesidad de mejorar la accesibilidad a la localidad, la recualificación vial, espacial y la morfológica del acceso. En este sentido, las ciudades sostenibles se destacan por tener como prioridad la implementación de una serie de políticas públicas que favorezcan los modos de transporte no motorizados, la mixtura de usos urbanísticos para aplicar la proximidad de servicios y la proximidad en los nuevos procesos de urbanización. Cabe destacar que la escala de Estación Raíces ofrece ventajas para favorecer estas acciones de este tipo.

Para tal fin, se proyectan una serie de acciones para favorecer no solo la movilidad, sino también la accesibilidad de los habitantes de la localidad. Como principal acción, se establece la consolidación y mejorado del camino de acceso desde la RN N°18, como así también desde la RP N°6, este proyecto contempla, no solo el mejorado de estas vías, sino también intervenciones sobre los equipamientos y señaléticas, como en las obras de arte de estas vías.

En el mismo sentido se plantea la consolidación de la red vial de la localidad, mediante la ejecución de cordón cunetas en las calles del área central para favorecer la transitabilidad, la apertura y consolidación de nuevas calles en la planta urbana y la cualificación de las calles y nodos que vinculan e integran a los principales equipamientos urbanos.

Situación Actual



Situación Deseada



Espacios Verdes

Como se explica anteriormente, la clave del ordenamiento equilibrado y ordenado se centra en la sostenibilidad del sistema, por lo que los espacios verdes dispuestos estratégicamente y articulados entre sí se configuran como elementos distintivos de la ciudad que brindan la captación de agua pluvial, la generación de oxígeno, la disminución de los niveles de contaminantes en el aire, la amortiguación de los niveles de ruido, además de representar sitios de refugio, protección, alimentación de la fauna silvestre y las personas. La Organización de las Naciones Unidas recomienda a los países que las ciudades deben tener por lo menos 16 metros cuadrados de áreas verdes por persona. La Organización Mundial de la Salud, recomendando al menos nueve. Algunos estudios muestran la mala distribución de los espacios verdes en nuestras ciudades como símbolo de inequidad.

Para Estación Raíces se contempla, en lo referido a este aspecto una serie de intervenciones, que buscan dotar a la localidad de espacios públicos verdes de calidad e integrados, que doten a la localidad de espacios que potencien en el cimiento de la ciudadanía.

Por tal motivo, se plantea un proyecto de diseño urbano y plan de obras para inclusión de mobiliarios en plaza principal, como también en la plazoleta próxima a la escuela. En el mismo sentido se establecen dos intervenciones sobre el espacio público a modo de puerta urbana y se proyecta un espacio para un parque de manejo urbano ambiental sobre el arroyo que cruza la localidad.

Estos se encuadran dentro de una intervención general que delinea las acciones generales sobre el predio que antiguamente ocupara el cuadro de estación del Ferrocarril.

Situación Actual



Situación Deseada



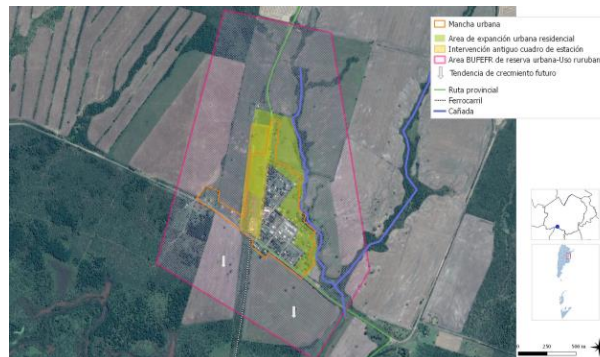
Consolidación del Área Central

El área Central ha sido siempre foco de interés para los habitantes, ya que se trata del lugar donde se concentra la esencia misma de la vida social urbana. En este sentido, en Estación Raíces el desafío consiste en "consolidar la incipiente centralidad", aprovechando sus potencialidades, incorporando nuevos equipamientos, incluyendo nuevos atractivos. En este sentido, se destaca la puesta en valor del espacio public del área central para favorecer esta intencia de encuentro social, como así tambien la decision de concentrar la construcción de nuevos equipamientos como la comiseria en esta incipient centralidad para reforzar el carácter de la misma. En el mismo sentido, se apunta a consolidar la situación de centralidad de Estación Raíces para el resto de los asentamientos que conforman la jurisdicción.

Situación Actual



Situación Deseada



Usos del Suelo

Si bien en la planta urbana de Estación Raíces no se presentan usos incompatibles. Este plan estratégico determina las condiciones para que estos casos no se configuren en escenarios de desarrollo futuro en la localidad. Es por esto que se define, un área de expansión residencial futura para la mancha urbana, al mismo tiempo que se delimita un área denominada Bufer, como reserva de suelo urbano conforme con actividades económicas que guarden compatibilidad con el uso residencial, estableciendo condiciones de ocupación productiva que guarden relación con las buenas prácticas ambientales.

Riesgo ambiental

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

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

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

Una de las amenazas más significativas identificadas en la localidad de Estación Raíces es aquella relacionada a la utilización de productos fitosanitarios en las inmediaciones al casco urbano, debido a que la localidad se encuentra asentada en un ámbito rural, y las actividades agrícolas implican la utilización, en mayor o en menor medida, de agroquímicos. Por lo que la exposición a estos productos constituye un riesgo para población existente dentro del casco urbano.

Por lo que, resulta fundamental delimitar y respetar la línea agronómica, además de hacer cumplir las exigencias establecidas en las normativas de la Provincia de Entre Ríos. Se

considera necesario evaluar y definir una zona periurbana en donde se puedan realizar otras actividades que no impliquen la utilización de productos fitosanitarios. Esta propuesta consiste en un generar área de amortiguación, un buffer a modo de cinturón verde en donde se desarrollen actividades rururbanas de muy baja densidad.

Respecto a las problemáticas ambientales relacionadas a la contaminación en napas freáticas se profundiza debido a la ausencia del sistema de desagües y de tratamiento de líquidos cloacales manifestándose como una prioridad para la salud de los pobladores locales.

Asimismo, se releva una escasa planificación y gestión de residuos sólidos urbanos por lo que, desde la propuesta se trata de generar un saneamiento urbano ambiental a través de la implementación de un Programa GIRSU. Esta iniciativa se asocia directamente a generación de alianzas estratégicas con localidades de referencia en el departamento a fin de lograr una gestión eficiente de los residuos sólidos urbanos.

Es por todo lo expresado que se evidencia la necesidad de implementar medidas o un sistema integral de gestión de riesgo, que implique, entre otras cuestiones, la generación de capacidades en la comunidad para afrontar tales eventos.

Incompatibilidad de usos de suelo

Si bien en la localidad de Estación Raíces no se presentan usos incompatibles debido a la presencia de residencias mezcladas con usos primarios, este plan establece condiciones para que estos casos no se configuren en escenarios de desarrollo futuro en la localidad

Es por esto que se define, un área de amortiguación, denominada bufer a modo de cinturón verde donde sea posible agrupar y desarrollar actividad residencial futura para la mancha urbana, al mismo tiempo que se delimita un área denominada Bufer, como reserva de suelo urbano conforme con actividades económicas productiva que guarden relación con las buenas prácticas ambientales, garantizando la compatibilidad con el uso residencial.

Mejoramiento del hábitat

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

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

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

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

Una de las desventajas prepominantes de Estación Raíces se presenta respecto a la gran cantidad de habitantes con tenencia irregular de la tierra, en este sentido el desafío se centra en

dar respuesta a esta situación mediante la implementación de distintos programas de regularización dominial que permitan mejorar las condiciones tenencia de los habitantes. En este sentido es imprescindible crear un sistema de herramientas de gestión urbana para poder avanzar con la resolución de esta problemática y fomentar la creación de un banco de tierras local.

Por otro lado, como se explica previamente en el apartado de recualificación del área central, se evidencia un gran vacío urbano, el cual se constituye como una oportunidad para la cualificación y consolidación de la insipiente centralidad, a partir de la incorporación de nuevos equipamientos, principalmente de índole que permitan fortalecer la vida comunitaria y avanzar hacia espacios que promuevan la integración y la equidad de la sociedad local.

Respecto a mejoras del hábitat resulta prioritario avanzar en el desarrollo de un sistema de desagües cloacales y su respectiva laguna de tratamientos, ya que esta situación revela se también, como una amenaza para la salud de los pobladores.

Viviendas construidas por el Estado

En Estación Raíces se han realizado una serie de viviendas sociales de baja densidad y baja ocupación de suelo que se enclavan en el área central de localidad. No obstante, esto se verifica la necesidad de nuevas viviendas, para futuros planes habitacionales, se deberá considerar el planteo de ordenamiento de la mancha urbana a fin de evitar futuras dispersiones.

Una de las desventajas para la implementación de programas de hábitat es la irregularidad dominial que impide iniciar gestiones y avanzar con la creación de nuevas viviendas.

En este sentido es imprescindible crear un sistema de herramientas de gestión urbana para generar un banco de tierras.

Estructura vial jerarquizada

Debido a la débil e insuficiente conectividad con la que cuenta Estación Raíces, como ya se ha expresado, en la escala territorial, se piensa en el reconocimiento de la misma en la región con el desarrollo de proyectos para la mejora de la conectividad, la accesibilidad, vinculando también intervenciones que doten de calidad física y espacial de los accesos a la localidad.

En la escala urbana, se pretenden las siguientes acciones:

- Proyecto de enripiado y obras de arte sobre los Caminos de Acceso a la Localidad, tanto desde la RN N°18 como desde la RP N°6.
- Mejoramiento de los caminos que fomenten la conectividad e integración de Estación Raíces con el resto de los asentamientos que conforman la jurisdicción de la Junta de Gobierno.
- Mejoramiento de la transitabilidad y condiciones espaciales de las calles urbanas
- Mejoramiento de calles y cordones cunetas en área central

Área central

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

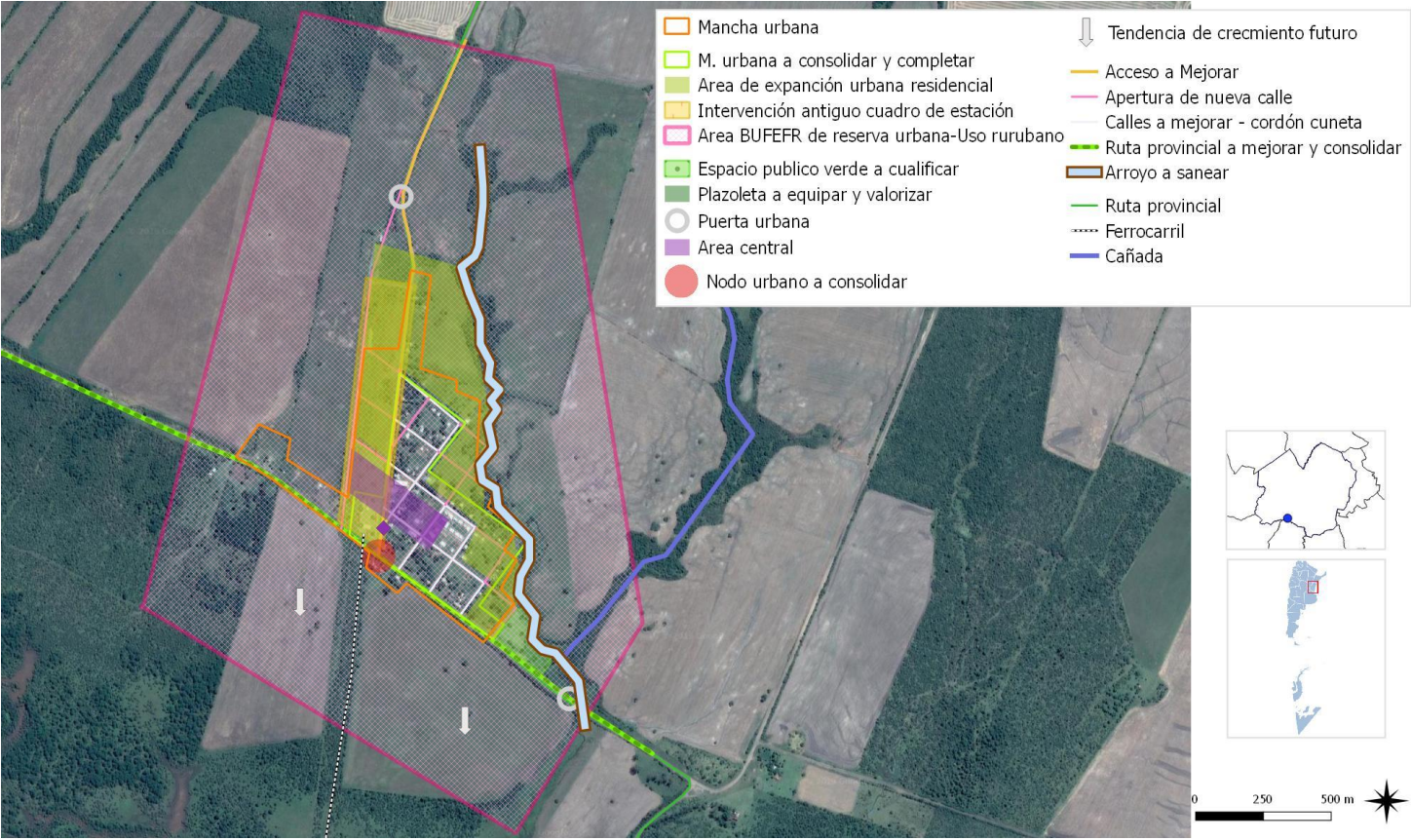
Muchas áreas céntricas pueden tener problemas, con espacios públicos degradados y con pérdida en su atracción de actividades, lo cual impulsa a la expansión urbana.

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

En la escala urbana el reconocimiento del área Central es fundamental para el desarrollo de la equidad social, la identidad y la pertenencia.

En este sentido, en Estación Raíces presenta el desafío de "consolidar la incipiente centralidad", aprovechando sus potencialidades, como se explica previamente en el apartado de recualificación del área central, donde se evidencian espacios vacíos de importancia y algunos equipamientos públicos sin conexión ni vínculos urbanos entre ellos y también se requiere de la incorporación de nuevos equipamientos que favorezcan el fortalecimiento la vida comunitaria y avancen hacia la integración y la igualdad.

Mapa Sintesis Situación Deseada



FUENTE: SPTyCOP

Modelo territorial deseado

En la escala regional, es importante reconocer la vocación de Estación Raíces dentro del sistema regional para poder vincularse con localidades próximas para establecer articulaciones y políticas comunes a fin de lograr mayor desarrollo territorial.

En términos de ordenamiento urbano, es importante controlar el crecimiento de la mancha urbana a fin de lograr un crecimiento urbano ordenado y equilibrado, estableciendo como prioridad el completamiento y la consolidación de la planta urbana evitando la dispersión porque determina mayores costos en servicios e infraestructura y por consiguiente en consumo del recurso suelo.

Para tal fin, se determina la consolidación y el completamiento de las áreas residenciales urbanas existente, también es primordial fomentar el fortalecimiento de la incipiente área central, proyectando los nuevos equipamientos y espacios públicos como verdaderos faros que promuevan esta centralidad, tanto para la localidad como para el resto de asentamientos que conforman la Junta de gobierno.

En la intersección del camino de acceso desde RN N°18 y el acceso desde la RP N°6 se proyecta la conformación de un nodo urbano de servicios y por ultimo, un área buffer perimetral de reserva con características rururbanas de muy baja densidad, por lo que, resulta fundamental delimitar y respetar la línea agronómica, además de hacer cumplir las exigencias establecidas en las normativas ambientales de la Provincia de Entre Ríos.

A nivel local, sobre la planta urbana de Estación Raíces se pretende establecer mayores jerarquías en las vías principales, las cuales se intersectarán en un nodo urbano, a su vez, se trazarán nuevas calles paralelas al ex cuadro de estación del ff cc y se realizarán aperturas de nuevas calles y consolidación de calles existentes a fin de mejorar la fluidez de los desplazamientos y fomentar el completamiento del tejido urbano. Asimismo,

se trabajará en el mejoramiento en las vías secundarias y de estructuración interna adicionando ripio y cordón cuneta. También se piensa en la apertura de nuevas vías en el área de completamiento urbano.

Y por último, es imprescindible crear un sistema de herramientas de gestión urbana para generar un banco de tierras, que permita abordar la problemática de la vivienda y el crecimiento urbano.

CAPÍTULO V

Lineamientos Estratégicos, Programas y Proyectos

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

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

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

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

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

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

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

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

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

» Programas que tienen que ver con la solución de problemas ambientales, cuyos proyectos pueden estar relacionados con: la relocalización de ciertos usos, la construcción de la planta de clasificación de residuos, creación de servicios de recolección de residuos sólidos urbanos y de separación de residuos en origen, creación de un sistema de monitoreo de recursos hídricos y edáficos, delimitación de líneas de ribera en ríos y arroyos, y sensibilización sobre colapsos de suelos por anegamiento, el uso responsable de agroquímicos y las ocupaciones en áreas inundables.

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

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

La consideración de sinergias

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

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

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

Ponderación Multicriterio de Proyectos

Metodología

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

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

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

En función de las preferencias en los pesos asignados a los criterios y de la contribución que cada proyecto aporta a la consecución de

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

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

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

Ciclo de vida de los Proyectos



Fuente: Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública

> **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.

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

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

LINEAMIENTO ESTRATÉGICO

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

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

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

1.1. PROGRAMA DE PUESTA EN VALOR DEL ÁREA CENTRAL Y SUS EQUIPAMIENTOS.

Descripción de la Situación:

Considerando los conceptos expuestos anteriormente, también se deberán realizar un mejoramiento en los espacios públicos y equipamientos existentes ya que, la gran mayoría de estos no disponen del suficiente mantenimiento, ni posee el mobiliario necesario para su correcto funcionamiento.

Solución propuesta:

Se propone equipar y mejorar las condiciones edilicias, constructivas y de diseño de los espacios públicos y equipamientos urbanos.

De igual manera, se propone la revitalización de los espacios públicos y los equipamientos públicos y en este sentido, se manifiesta la

importancia de la elaboración de programas de preservación del patrimonio cultural local.

Este proyecto se enmarca dentro del programa PUESTA EN VALOR DE CASCOS URBANOS del Ministerio del Interior.

ODS vinculado:



1.2. MEJORAMIENTO DE CALLES Y CORDONES CUNETAS EN ÁREA CENTRAL.

Descripción de la Situación:

La localidad de Estación Raíces presenta una gran desvinculación física respecto a su sistema vial, uno de los factores se presenta por la escasa legibilidad físico-espacial de todas sus calles, lo que se traduce en una indefinida e imprecisa configuración físico espacial ya que no presenta los respectivos elementos viales que lo identifiquen ni la materialidad que se requiere para los desplazamientos.

Se puede decir que esta situación genera una circulación confusa e indeterminada de los circuitos posibles.

Solución propuesta:

En este sentido se pretende otorgar legibilidad física y espacial al sistema vial.

Se proyecta lograr una significativa mejora en el drenaje superficial de aguas pluviales, mejorando además el tránsito vehicular y peatonal. Se destaca la solución que brinda la obra de cordón cuneta específicamente en el área central para establecer un principio de urbanización que da líneas y niveles definitivos, asegura los desagües, permite la construcción de veredas con carácter permanente, brindando un

mayor grado de consolidación de la urbanización existente y su costo es substancialmente inferior al que debe afrontarse por el pavimento completo.

Este proyecto del programa de apoyo a la infraestructura municipal del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda de la Nación.

ODS vinculado:



1.3. PROYECTO DE RED DE CLOACAS Y SU PLANTA DE TRATAMIENTO DE EFLUENTES

Descripción de la Situación:

Una de las desventajas mas importantes de Estación Raíces se trata de la ausencia de un sistema de desagües cloacales, en gran parte de la planta urbana de la localidad. Esta situación, asimismo, afecta directamente a la contaminación de las napas freáticas.

Solución propuesta:

En este sentido, se plantea el diseño de la red de cloacas y una planta de tratamiento de efluentes para la localidad, que amplie y complemente la pequeña red existente en la localidad.

ODS vinculado:



1.4. PROGRAMA DE REGULARIZACIÓN DOMINIAL

Descripción de la Situación:

Una de las desventajas predominantes de Estación Raíces se presenta respecto a la gran cantidad de habitantes con tenencia irregular de la tierra.

Solución propuesta:

En este sentido el desafío se centra en dar respuesta a esta situación mediante la implementación de distintos programas de regularización dominial que permitan mejorar las condiciones de dominio de las viviendas.

Este proyecto se enmarca dentro del Programa Habitat del Min. del Interior, Obras Públicas Este proyecto se enmarca dentro y Vivienda

ODS vinculado:



1.5. INSTRUMENTOS DE GESTIÓN Y FINANCIAMIENTO PARA LA GENERACIÓN DE ACCESO AL SUELO URBANO. BANCO DE TIERRAS.

Descripción de la Situación:

La Junta de Gobierno de Estación Raíces no cuenta con un registro del suelo accesible para la vivienda urbana y equipamiento.

Solución propuesta:

Es imprescindible crear un sistema de herramientas de gestión urbana para poder avanzar con esta temática y generar un banco de tierras.

Este proyecto se enmarca dentro del Programa Habitat del Min. del Interior, Obras Públicas y Vivienda



ODS vinculado:

1.6. INSTRUMENTOS DE GESTIÓN Y FINANCIAMIENTO PARA LA GENERACIÓN DE ACCESO AL SUELO URBANO. BANCO DE TIERRAS.

Descripción de la Situación:

Una de las desventajas locales es la escasa capacidad de espacios locales para la atención de la salud de los habitantes e insuficiente acceso a tratamiento de enfermedades.

Solución propuesta:

Es imprescindible fortalecer el sistema local de acceso a la salud y para tal fin se propone, la adquisición de instrumental, la amplitud horaria en la atención y la adquisición de una ambulancia para poder trasladar a unidades de salud que atiendan mayores complejidades.

Este proyecto se enmarca dentro de diversos programas del Ministerio de Planeamiento, Infraestructura y Servicios de la Provincia de Entre Ríos.

ODS vinculado:



LINEAMIENTO ESTRATÉGICO

Prosperidad urbana sostenible e inclusiva y oportunidades para todos

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

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

Descripción de la Situación:

Debido al tipo de mercado de trabajo, caracterizado por la segregación y precariedad, la capacitación relacionados con las actividades locales es considerada una herramienta cada vez más necesaria que incide en los procesos de oportunidades laborales

Solución propuesta:

Dictar cursos de capacitación, actualización y perfeccionamiento para trabajadores locales

Este proyecto se enmarca dentro de diversos programas del Ministerio de Producción y Trabajo.

ODS vinculado:



2.1. PROGRAMA DE CAPACITACION E INTEGRACION LABORAL LOCAL

2.2 PROGRAMA DE FORTALECIMIENTO Y PROMOCIÓN PyMES LOCALES. LÍNEAS DE CRÉDITO PARA EL SECTOR PRODUCTIVO.

Descripción de la Situación:

Se deben generar programas de fortalecimiento e incentivo para fomentar la generación de Pymes locales para renovar el modelo de negocio de micro y pequeñas empresas mediante atención empresarial integral para el mejoramiento de su capacidad productiva y su relación con el mercado.

Solución propuesta:

Debido al tipo de mercado de trabajo, caracterizado por la segregación y precariedad, fomentar las capacidades productivas para el progreso de microemprendimientos incide directamente en los procesos de desarrollo local.

Este proyecto se enmarca dentro del programa de acción de fomento del emprendedurismo e innovación del Ministerio de Producción y Trabajo, como también en el programa de fortalecimiento de la competitividad de las PYMES y creación de empleo en Argentina.

ODS vinculado:



En la localidad de Estación Raíces se evidencia una escasa capacidad de gestión institucional local de programas educativos, principalmente se reconoce un bajo nivel educativo en la población femenina.

Debido al tipo de mercado de trabajo, caracterizado por la segregación y precariedad, la capacitación relacionados con las actividades locales es considerada una herramienta cada vez más necesaria que incide en los procesos de oportunidades laborales

Solución propuesta:

Generar un proceso integración y capacitación laboral con perspectiva de género de grupos vulnerables, a través de la implementación de programas de microemprendedores y capacitación en oficios.

Se pretende que se realicen cursos de capacitación, actualización y perfeccionamiento. Este proyecto se enmarca dentro de diversos programas del Ministerio de Producción y Trabajo.

ODS vinculado:



2.3 PROGRAMA DE MICROEMPREENDEDORES Y

3. LINEAMIENTO ESTRATÉGICO

Desarrollo urbano resiliente y sostenible ambientalmente

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

3.1 PLAN DE ARBOLADO Y ALUMBRADO PÚBLICO.

Descripción de la Situación:

Escasa planificación y gestión de servicios públicos urbanos generando una pérdida de calidad urbana de los espacios públicos de Estación Raíces.

Solución propuesta:

Ampliar y mejorar la calidad urbano ambiental de los espacios públicos y calles para lo que se

propone el desarrollo de un Plan de arbolado y alumbrado público.

Este proyecto se enmarca dentro del Plan de arbolado urbano del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

ODS vinculado:



Lineamiento Estratégico 04

Fortaleci
de

LINEAMIENTO ESTRATÉGICO

Fortalecimiento de la estructura de gobernanza urbana

Mayor coordinación, articulación y cooperación entre los gobiernos nacionales, subnacionales y locales. Adoptando medidas para el debate y establecimiento de marco jurídico y normativo desde un abordaje participativo, involucrando a todos los sectores de la sociedad.

4.1. PLAN DE INTEGRACIÓN TERRITORIAL DE ESTACIÓN RAÍCES.

Descripción de la Situación:

Actualmente Estación Raíces presenta una situación desarticulada en relación al resto de los asentamientos que disperses en el territorio conforman la Junta de Gobierno.

Solución propuesta:

Se propone articular el territorio a escala local a fin de poder integrar los distintos asentamientos que integran la jurisdicción, mediante el mejoramiento de caminos vecinales que tengan la infraestructura necesaria para poder ser

3.2 PROGRAMA GIRSU

Descripción de la Situación:

Se observa una escasa planificación y gestión de servicios públicos, sumados a la falta de gestión de los residuos sólidos urbanos por parte de la junta de gobierno de Estación Raíces.

Solución propuesta:

Generar un saneamiento urbano ambiental a través de la implementación de un Programa GIRSU. Esta iniciativa se asocia directamente a generación de alianzas estratégicas con otras localidades cercanas a fin de lograr una gestión eficiente de los residuos.

Este proyecto se enmarca dentro del programa basura cero del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación.

ODS vinculado:

transitados durante los distintos períodos del año, sin depender de las condiciones climáticas.

Este proyecto se enmarca dentro del Programa de apoyo a la infraestructura municipal (Programa 86) del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

ODS vinculado:



4.2. NUEVO EDIFICIO PARA LA COMISARÍA LOCAL DENTRO DE LA PLANTA URBANA. MEJORA DE EQUIPAMIENTO DE MOVILIDAD POLICIAL.

Descripción de la Situación:

Actualmente el destacamento policial de Estación Raíces se encuentra en las afueras de la localidad a unos 300 mts aproximadamente, lo cual dificulta el libre acceso y la movilidad de los

efectivos policiales en períodos de lluvias intensas.

Solución propuesta:

Se propone la creación de un Nuevo edificio para la comisaría local, el cual se enclave en el centro de la localidad y que permita el rápido acceso de los efectivos policiales frente a necesidades de la comunidad local. Asimismo, el Nuevo edificio contará con todos los espacios necesarios para cubrir la demanda de población local, a la vez, que reforzará la definición del área central de la Estación Raíces.

Este proyecto se enmarca dentro de diversos Programas de la Subsecretaría de Innovación Pública y gobierno abierto de la Nación

ODS vinculado:



4.3. PROYECTOS DE CAPACITACIÓN PARA LA CAPTACIÓN DE RECURSOS HUMANOS Y ECONÓMICOS

Descripción de la Situación:

La localidad de Estación Raíces no posee un buen sistema de intercambio y gestión con los

organismos provinciales de referencia, esto se traduce en una débil capacidad de gestión local. Por otro lado, también existe un bajo interés en cuestiones públicas por parte de la población.

Solución propuesta:

Es imprescindible Implementar de un sistema de modernización institucional para impulsar la elaboración de un Proyectos de capacitación para la captación de recurso humanosy económicos.

Este proyecto se enmarca dentro de diversos programas de la SubSecretaría de Innovación Pública y Gobierno Abierto de la Nación.

ODS vinculado:



4.4. PROYECTOS DE CAPACITACIÓN DE RECURSOS HUMANOS SEGÚN ÁREAS DE ACTUACIÓN

Descripción de la Situación:

Estación Raíces no cuenta con el suficiente presupuesto disponible para la gestión de la estructura de gobiernno local, tampoco cuentan con la posibilidad de acceder a mecanismos de financiación de manera directa. Esto se traduce en una dificultad para la contratación de personal propio por parte de la Junta de Gobierno.

Solución propuesta:

Resulta prioritario formar un equipo de personal local para la captación de fondos para la realización de proyectos por lo que se deberá desarrollar un Proyecto de capacitación de recursos humanos según áreas de actuación.

Este proyecto se enmarca dentro del programade Fortalecimiento Institucional del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

ODS vinculado:



4.5. CREACIÓN DE UN SISTEMA PARA LA REALIZACIÓN DE TRÁMITES LOCALES Y PROVINCIALES

Descripción de la Situación:

Estación Raíces no cuenta con la capacidad de gestión ni la posibilidad de realización de trámites locales y provinciales. Esto se traduce en una débil capacidad de gestión institucional local.

Solución propuesta:

Es imprescindible Implementar de un sistema de modernización institucional para impulsar la creación de un sistema para la realización de trámites locales y provinciales

Este proyecto se enmarca dentro de diversos programas de la SubSecretaría de Innovación Pública y Gobierno Abierto de la Nación.

ODS vinculado:



Lineamiento Estratégico 05

Planificación y Gestión del desarrollo espacial urbano

LINEAMIENTO ESTRATÉGICO

Planificación y gestión del desarrollo espacial urbano

Propiciar la planificación integrada que concilie las necesidades a corto plazo con los resultados esperados a largo plazo respecto a la calidad de vida, a una economía competitiva y la sostenibilidad del medio ambiente.

La ejecución de los planes debe ser flexible para que puedan adaptarse a la evolución de las condiciones socioeconómicas.

La aplicación de estos planes y evaluación deberá sostenerse de manera sistemática, incorporando las innovaciones tecnológicas y apoyando la permanente formación a los planificadores urbanos a nivel nacional, subnacional y local.

5.1. ENRIPIADO Y OBRAS DE ARTE EN EL CAMINO DE ACCESO SOBRE LA RNN°18. PROYECTO DE EQUIPAMIENTO VIAL EN LOS ACCESOS A LA LOCALIDAD.

Descripción de la Situación:

La localidad de Estación Raíces presenta una gran desvinculación física y socio-productiva de la red provincial por distintos factores ya explicados. Uno de los factores se presenta por la escasa legibilidad físico-espacial del acceso a la localidad, lo que se traduce en una indefinida e imprecisa configuración física del acceso ya que no presenta los respectivos elementos viales que lo identifiquen.

Se puede decir que esta situación genera una circulación confusa e indeterminada de los circuitos posibles. Esto se traduce en una insuficiente transitabilidad y accesibilidad a la localidad y se refleja en una gran carencia en términos de conectividad física y vial.

Solución propuesta:

En este sentido se pretende consolidar la conectividad a nivel físico-espacial por lo que se deben realizar mejoras sustanciales en el sistema vial local.

En la escala territorial, se piensa en el reconocimiento de la misma en la región con el desarrollo de proyectos para la mejora de la calidad física y espacial de los accesos, y se pretenden las siguientes acciones:

- Proyecto de enripiado y obras de arte sobre el Camino de Acceso a la Localidad, tanto desde RNN°18 y RPN°6.
- Mejoramiento de la transitabilidad y condiciones espaciales de las calles urbanas

Asimismo, en la intersección de los caminos, de acceso tanto desde RNN°18 y RPN°6 se proyecta la conformación de un nodo de servicios.

A nivel local, en la planta urbana se pretende establecer mayores jerarquías en las vías principales y generar vías transversales para optimizar la fluidez de los desplazamientos, mejoramientos en las vías secundarias y de estructuración interna adicionando ripio y cordón cuneta. También se piensa en la apertura de nuevas vías en el área de completamiento urbano.

Este proyecto del programa de apoyo a la infraestructura municipal del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda de la Nación.

ODS Vinculado:



torno a integrar cada uno de estos espacios entre si a la vez de vincularlos espacialmente a los principales equipamientos urbanos.

Este proyecto se enmarca dentro del Programa de apoyo a la infraestructura municipal del Min. del Interior, Obras públicas y Vivienda

ODS Vinculado:



5.1. PROYECTO DE DISEÑO URBANO, PLAN DE OBRAS EN PLAZA PRINCIPAL Y GENERACIÓN DE NUEVOS ESPACIOS PUBLICOS.

Descripción de la Situación:

Estación Raíces actualmente cuenta con un único espacio público, el cual se desarrolló espontáneamente por los habitantes de la localidad con algunas acciones de acompañamiento por parte de la gestión de la junta de gobierno.

Solución propuesta:

Se propone ejecutar un plan integral de espacios publicos que intervenga de manera integral sobre estos espacios y la generación de nuevos, esta intervención pretende lograr acciones en

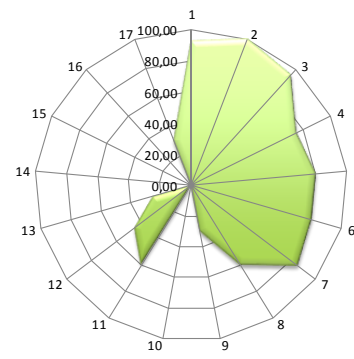
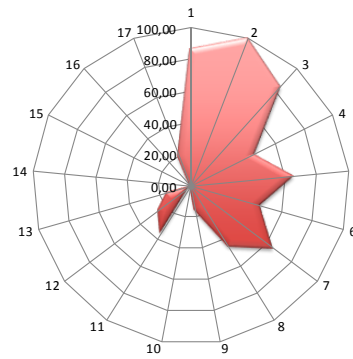
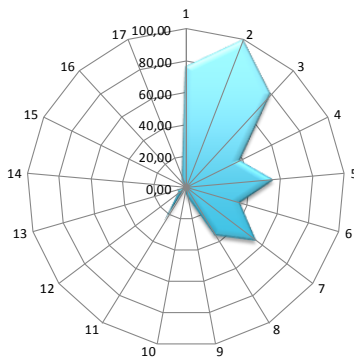
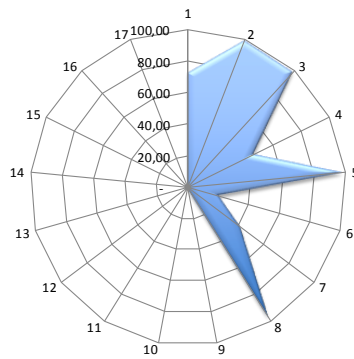
Portafolio de proyectos según Lineamientos Estratégicos

Proyectos anidados a Programas Nacionales

[illegible]

Progresión prospectiva de indicadores a 2030

	Provincia	Departamento / Partido	Municipio	COD_MUNICIPAL	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	% Población Urbana	Población 2010	Población 2025	Población 2010-2025	Variación 2010-2025 (%)	Prioridad	Rank_prior
					1. Poner fin a la pobreza en todas sus formas en todo el mundo	2. Poner fin al hambre, lograr la seguridad alimentaria y la mejora de la nutrición y promover la agricultura sostenible	3. Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades	4. Garantizar una educación inclusiva, equitativa y de calidad y promover oportunidades de aprendizaje durante toda la vida para todos	5. Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y niñas	6. Garantizar la disponibilidad de agua y su gestión sostenible y el saneamiento para todos	7. Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos	8. Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos	9. Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación	10. Reducir la desigualdad en y entre los países	11. Consegui que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles	12. Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles	13. Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos	14. Conservar y utilizar en forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible	15. Proteger, restaurar y promover el uso sostenible de los ecosistemas terrestres, efectuar una ordenación sostenible de los bosques, luchar contra la desertificación, detener e invertir la degradación de las tierras y combatir la contaminación del suelo	16. Promover sociedades pacíficas e inclusivas para el desarrollo sostenible, facilitar el acceso a la justicia para todos y crear instituciones eficaces, responsables y transparentes	17. Fortalecer los medios de ejecución y revitalizar la alianza mundial para el desarrollo sostenible							
2010	Entre Ríos				72,20	99,00	98,00	46,0	98,00	20,0	41,00	97,00	1,00	0	100	0	0	-	0	0	0	100,0				17,2		
2020	Entre Ríos	0,00	0,00	0	75,50	99,50	79,00	38,00	55,00	35,00	55,0	35,00	5,00	0,0	25,00	5,00	5,00	0,0	0,00	0,00	5,00	100,0						
2025	Entre Ríos	0,00	0,00	0	86,00	99,80	84,00	45,00	65,00	45,00	65,00	45,00	15,00	0,00	35,00	25,00	15,00	0,00	5,00	0,00	20,00	100,0						
2030	Entre Ríos	0,00	0,00	0	92,00	99,90	95,00	75,00	80,00	80,00	85,0	60,00	30,00	0,00	60,00	45,00	25,00	0,0	10,00	0,00	30,00	100,0						



CAPÍTULO VI

Monitoreo

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

Seguimiento, evaluación y retroalimentación

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

Es necesario establecer indicadores, que se refieren tanto a la forma de implementación del plan como a su impacto, respecto de las metas y objetivos que se miden a través del tiempo para lograr conocer los impactos.

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

Indicadores de Monitoreo

Lineament	Temática	Indicador	Unidad de Medida	Datos de referencia / Metodología	Fuentes
Desarrollo urbano resiliente y sostenible ambientalmente	Potencialidades ambientales	Conservación de la biodiversidad y uso sustentable de recursos	Porcentaje de superficie por departamento	Porcentaje de superficie cubierta por áreas protegidas sobre la superficie total del país - 7,7 (2005); 8,34 (2010); 10,7 (2014)	Fuente: Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable (2015)
	Agentes contaminantes	Cantidad de agentes contaminantes	Cantidad de bsurales por superficie	Localización y extensión física del bsural	
	Amenazas (de origen natural)	Exposición de viviendas a tormentas severas	Escala de 1 a 4 que sintetiza la ponderación de las áreas de riesgo de tormentas severas y las viviendas expuestas.	Viviendas (recuperables y habitables) 604.559; porcentaje de viviendas (recuperables habitables sobre total país: 62,2 % (2001) - viviendas (recuperables 480.846; porcentaje de viviendas recuperables sobre total país: 4,53% 2010	Atlas de Riesgos Agroclimáticos en el Área Agrícola Argentina 2001/2010. Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca. http://www.ora.gov.ar
		Índice máximo de magnitud de inundaciones	Escala numérica de 1 a 30.	La magnitud se calcula a partir de datos relativos a daños materiales, personas evacuadas y duración de cada evento registrado	Destiempo. Sistema de Inventario de Desastres Red de Estudios Sociales en Prevención de Desastres en América Latina. Corporación OSSO.
		Exposición de viviendas a peligrosidad sísmica	Escala de 1 a 4 que sintetiza la ponderación de las áreas de peligrosidad sísmica y las características de las viviendas expuestas.	Se asignan valores de 1 a 4 a las zonas sísmicas definidas por INPRES, señalando niveles crecientes de amenaza. Este valor se multiplica por el porcentaje de hogares en viviendas con baja calidad de materiales: índice QUAMAT III, IV y V (Censo 2001) e INMAAT 3 y 4 (Censo 2010), en relación a total de hogares en viviendas particulares habitadas. A partir de la obtención de este resultado, se definen 4 categorías de exposición (suma de las viviendas)	http://www.inpres.gov.ar http://www.int.gov.ar/grsoc
	Distribución de la población	Urbanización y ruralidad	El porcentaje de población urbana, que da cuenta de la aglomeración de la población y del peso relativo de la población rural	Total País: 89,2% 2001; 90,9% 2010 INDEC	
		Jerarquía urbana	Niveles de centralidad de 1 a 7 categorizados según combinación de datos cuantitativos y cualitativos		http://avisus.planificacion.gub.ayr/indexar/pa-pride-89
		Tejidos residenciales en áreas de expansión urbana	Porcentaje de superficie ocupada por cada tejido residencial	Orden formal: trama urbana regular, grandes parcelas residenciales, vivienda social, villas y asentamientos, Varedos urbanos http://avisus.planificacion.gub.ayr/donload.aspx?id=432&indicador=57	
	Pautas de crecimiento	Densidades de población	Porcentaje de variación de habitantes por hectárea	Variación relativa del periodo 1991 a 2010	http://avisus.planificacion.gub.ayr/indexar/pa-pride-57
		Consumo de suelo por habitante	Unidad de medida: metros cuadrados urbanizados por habitante (m2/hab)	promedio del consumo de suelo por habitante (21 casos) 1991: 167 m2/hab; 2001: 194 m2/94; 2010: 241 m2/hab	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
Planificación y gestión del desarrollo espacial urbano - rural	Consolidación urbana	Superficie servida por infraestructuras	Porcentaje de superficie de cobertura de infraestructuras básicas de redes.	promedio de superficie con cobertura de infraestructuras básicas ponderado (21 casos), 2001: alta cobertura: 45%; Baja cobertura: 11%; y 2010: alta cobertura 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: 59% Baja cobertura: 55% y 2010: Alta cobertura 63%; Baja cobertura 2%	INDEC, Censos 2001 y 2010.
		Índice de accesibilidad al suelo	Ingresos familiares mensuales necesarios para adquirir una parcela tipo.		EPH (INDEC).
	Redes de conectividad	Oferta anual de suelo como porcentaje del área urbana	Oferta anual de suelo como porcentaje del área urbana		http://avisus.planificacion.gub.ayr/indexar/pa-pride-55
		Conectividad multimodal de transporte	Categorías basadas en la combinación de datos cuantitativos. Escala del 1 al 4.		http://avisus.planificacion.gub.ayr/indexar/pa-pride-53
		Densidad vial	km lineal de red cada 100 km2 de superficie	40,198 km de red vial nacional (2013); 198,289 km de red provincial (2013); densidad vial: 8,6 Argentina; Chile: 10; EEUU: 67; Francia: 192 (Barro Mundial	Comisep Vial Federal y de Dirección Nacional de Vialidad.
	Acceso a telefonía	Conectividad digital	Red de fibra óptica; km lineales de extensión; Acceso a Banda Ancha; porcentaje de variación de incremento de usuarios; Televisión Digital Abierta; porcentaje de cobertura de población; Internet: % de hogares con internet; Núcleos de acceso al conocimiento; cantidad instalada	Se registraron 13.332.071 de accesos residenciales a Internet de Banda Ancha en el año 2014 en todo el país. El 82% de la población del país está incluido en el área de cobertura de las antenas de Televisión Digital Abierta.	http://www.indec.gov.ar/ftp/cuadros/menusuperior/enf/encic_dts_registro.pdf
		Conectividad de transporte de pasajeros en rutas nacionales	Servicios semanales de Transporte Automotor Interurbano de Pasajeros de Jurisdicción Nacional sobre rutas nacionales pavimentadas.	El resultado se clasifica en 4 niveles de conectividad: -Bajo: <200 servicios/semana - Medio: de 100 a 400 servicios/semana - Alto: de 400 a 1.000 servicios /semana - Muy Alto: >1.000 servicios /semana	Comisión Nacional de Regulación del Transporte. (CMT)
		Acceso a telefonía	% de hogares con teléfono fijo, % de hogares con teléfono celular	En 2010 en Argentina había 42,1 líneas telefónicas fijas cada 100 habitantes. A su vez, en 2012, la cantidad de líneas telefónicas fijas era 398.994. (Fuente: International Telecommunication Union Key Global Telecom Indicators, 2014)	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
	Subutilización de la red de transporte público	Porcentaje de kilómetros lineales	Porcentaje de kilómetros lineales	Promedio de subutilización de la red de transporte público en 150 casos de estudios: 2,9%	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
		Accesibilidad al transporte público	Porcentaje de población servida por transporte público	El dato del INDEC establece que el 78% de la población del país cuenta con, al menos, un servicio de transporte público a 300 metros de su vivienda	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
		Cobertura de transporte público urbano	Porcentaje de superficie cubierta	La fórmula del indicadores: área servida por transporte urbano / área total	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
El desarrollo urbano sostenible para la inclusión social y la erradicación de la pobreza	Población	Índice de dependencia potencial	Porcentaje de población.	2001: 62% 2010: 55%	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
		Saldo migratorio	Personas		INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
		Variación de población y de hogares	Cantidad de hogares y cantidad de población	Población migrante dentro del país (2005-2010) = 6% de la población total. INDEC	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
	Salud	Camas hospitalarias cada mil habitantes	Camas cada mil habitantes	Varían (Inecsa 1991 - 2001: 11,2 (población 128 hogares) 2001 - 2010: 10,6 (población) 20,6 (hogares)	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.	total país: 2001: 4,2; 2010: 4,6 % de variación: 9,8 INDEC	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
		Tasa de escolarización secundaria	Nº de personas de 13 a 17 años que asisten a algún establecimiento educativo formal	2001: 16,3 (1000-2010: 11,1 (1000 Ministerio de Salud - Chile 8 (1000; Brasil: 15 (1000 Banco Mundial	Ministerio de Salud - Banco Mundial
	Educación	Mayor nivel alcanzado población mayor a 30	Población mayor de 30 años con estudios superiores completos	A total Personas 13 a 17 años: 8 Personas de 13 a 17 que asisten a un establecimiento educativo. Tasa de escolarización (B/M) 100	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
		Analfabetismo	Total personas que no leen ni escriben / población total *100	tasa de analfabetismo Argentina: 7,31% 2010	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
		Deficit habitacional cualitativo	Porcentaje de hogares.	Resumen de la fórmula: (a + b + c + d) / e Surge de la observación de cinco series de datos: a) Hogares en departamentos y casas tipo A sin red de agua ni red de cloacas; b) Hogares en departamentos y casas tipo A con funcionamiento cñico; c) Hogares en casas tipo B (recuperables); d) Hogares en departamentos y casas tipo A sin agua de red ni red de cloacas y a la vez, con funcionamiento cñico; e) Número total de hogares del ámbito geográfico analizado; total país: 586.200 (1.722 % hogares 2010 INDEC	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
	Condiciones habitacionales	Deficit habitacional cuantitativo compuesto	Hogares	Se calcula en dos pasos: 1º: Deficit Habitacional Simple= Total de hogares - Total de Viviendas Particulares 2º: Deficit habitacional cuantitativo compuesto= Deficit Habitacional Simple + Viviendas recuperables habitadas	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
Prosperidad urbana sostenible e inclusiva y oportunidades para	Diferenciación regional	Diversificación productiva	Categorías basadas en la combinación de datos cuantitativos: - Industrial - Industrial/primaria - Primaria/Industrial - Primaria	Porcentaje de ocupados según rama de actividad agrupada	http://avisus.planificacion.gub.ayr/indexar/pa-pride-55
		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.
		Ocupados según rama de actividad	Porcentaje de ocupados según rama de actividad agrupada	Sector Primario: Industria manufacturera, Construcción y Suministros; Comercio, Hogariles y Recreación; Servicios empresariales; Salud y educación; Servicios sociales y Administración pública.	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
	Trabajo e ingresos	Coefficiente de Gini	Escala del 0 al 1. El cero sería la distribución ideal, perfecta, 100 % equitativa.	Año 2012 Total País: 0,42; Uruguay: 0,42; Chile: 0,52; Brasil: 0,53; Colombia: 0,55 BID	EPH (INDEC).
		Participación del impuesto inmobiliario en la recaudación provincial	Porcentaje del total de los recursos	En Argentina en el año 2012, la recaudación del impuesto inmobiliario representó el 0,55% del PIB. En los países de América Latina ronda el 0,6%.	http://www.zmcon.gub.ayr/indexar/index.php
		Fortaleza fiscal	Razón entre deuda e ingresos corrientes (ratio)	El total nacional es 0,32 en 2013.	http://www.zmcon.gub.ayr/indexar/index.php
	Situación económico financiera	Autonomía tributaria	Porcentaje del total de los recursos	El promedio de autonomía provincial es de 38%.	Constituciones provinciales y Leyes Orgánicas Municipales
		Presencia de principios de acceso al suelo urbano y rural en las Constituciones Provinciales	Presencia o ausencia del artículo		
		Competencias tributarias en los municipios	Presencia o ausencia de cobro de impuestos (inmobiliario, patentes e ingresos brutos).		
Fortalecimiento de la estructura de la gobernanza urbana	Autonomía municipal	Presencia de principios de acceso al suelo urbano y rural en las Constituciones Provinciales	Presencia o ausencia del artículo		
		Competencias tributarias en los municipios	Presencia o ausencia de cobro de impuestos (inmobiliario, patentes e ingresos brutos).		
		Presencia de principios de acceso al suelo urbano y rural en las Constituciones Provinciales	Presencia o ausencia del artículo		
	Legislación provincial	Presencia de principios de acceso al suelo urbano y rural en las Constituciones Provinciales	Presencia o ausencia del artículo		
		Competencias tributarias en los municipios	Presencia o ausencia de cobro de impuestos (inmobiliario, patentes e ingresos brutos).		
		Presencia de principios de acceso al suelo urbano y rural en las Constituciones Provinciales	Presencia o ausencia del artículo		
	Situación económico financiera	Autonomía tributaria	Porcentaje del total de los recursos	El promedio de autonomía provincial es de 38%.	Constituciones provinciales y Leyes Orgánicas Municipales
		Presencia de principios de acceso al suelo urbano y rural en las Constituciones Provinciales	Presencia o ausencia del artículo		
		Competencias tributarias en los municipios	Presencia o ausencia de cobro de impuestos (inmobiliario, patentes e ingresos brutos).		
		Presencia de principios de acceso al suelo urbano y rural en las Constituciones Provinciales	Presencia o ausencia del artículo		

Bibliografía

INDEC (2010). Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010. Recuperado de:

Provincia de Entre Ríos (2018, 7 de septiembre) Pagina Oficial de l Provincia de Entre Rios. Recuperado de:
<https://www.elentrerios.com/actualidad/aen-qua-puesto-se-ubica-entre-raos-en-el-ranking-del-desarrollo.htm>

Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública (SSPTIP, 2015). ATLAS ID.

Torchia Natalia, Seminario de Evaluación de Riesgo Ambiental. UNLu. 2015.



Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda

25 de Mayo 101 • C1002ABC

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, República Argentina

www.mininterior.gov.ar

Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de Obra Pública

Paseo Colón 189 piso 11 oficina 1108 • C1063ACB

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, República Argentina

(54-11) 4349-7615 / 7672 / 7732

www.mininterior.gov.ar/planificacion/planificacion.php