



PLAN ESTRATÉGICO TERRITORIAL

LA MERCED

Provincia de Salta



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

Plan Estratégico para el
DESARROLLO TERRITORIAL de
LA MERCED

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 la Obra Pública
Lic. Fernando ÁLVAREZ DE CELIS

Director Nacional de Planificación Estratégica Territorial
Lic. Julián ÁLVAREZ INSÚA

AUTORIDADES PROVINCIALES

Gobernador de la Provincia de Salta
Dr. Juan Manuel Urtubey
Vicegobernador de la Provincia de Salta
Sr. Miguel Ángel Isa

AUTORIDADES MUNICIPALES

Intendente
Sr. Juan Angel Perez

EQUIPO TÉCNICO

Secretaría de Planificación Territorial
Y Coordinación de la Obra Pública

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

Equipo Técnico

Lic. Mariana CAMPI

Lic. Ma. Laura MOSCIARO

Ing. Rafael RODRÍGUEZ CASTRO

Prof. Micaela RAPISARDI

Lucas LENZI

Celina LOHEZIC

Dra. Arq. Constanza TOMMEI

Arq. Enriqueta SAGASTIZABAL

Arq. Samanta CATALDI

Lic. Gabriel LOSANO

Consultor

Arq. Nancy Guerrero.

Índice

MARCO INSTITUCIONAL	7	LA MERCED	42
INTRODUCCIÓN	8		52
ALCANCES	8	CAPÍTULO II	58
CONTENIDOS	9	DIMENSIONES DE ANÁLISIS	58
MARCO CONCEPTUAL	10	DIMENSIÓN FÍSICA	58
El Plan	10	Sistema urbano provincial	58
Para qué sirve	10	Sistema urbano microrregional	62
Características del Plan	10	Situación Metropolitana de LA MERCED	65
Componentes de un Plan	10	Fuente: Informe Final de Lineamiento	
Cómo se relaciona con otros planes	10	Metropolitanos del Valle de Lerma.	66
METODOLOGÍA	12	Redes de Telecomunicación	66
Fase de Diagnóstico	12	Telefonía y Comunicación Digital	66
Fase propositiva	12	Grandes Equipamientos	75
Fase de implementación	13	DIMENSIÓN SOCIAL	89
Fase de Monitoreo	13	CARACTERÍSTICAS SOCIO-DEMOGRÁFICAS	89
LA AGENDA 2030 PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE	14	SANEAMIENTO BÁSICO	89
OBJETIVO 11	14	EDUCACIÓN	98
PRIMERA PARTE	17	DIMENSIÓN ECONÓMICA	103
FASE DE DIAGNÓSTICO	17	ACTIVIDADES ECONÓMICAS LOCALES	103
CAPÍTULO I	19	OCUPACIÓN SEGÚN RAMA DE ACTIVIDAD	103
ANTECEDENTES	19	COMO SE PUEDE VER EN EL SIGUIENTE GRÁFICO LA	104
PLANES EXISTENTES	19	ACTIVIDAD PRINCIPAL DEL MUNICIPIO LA MERCED	
PLAN ESTRATÉGICO TERRITORIAL ARGENTINA 2016	19	SE ENCUENTRA ASOCIADA AL SECTOR PRIMARIO QUE	
PLAN BELGRANO	21	ABSORBE EL 42.6% DE LOS ASALARIADOS (1723)	
PLAN ESTRATÉGICO PROVINCIAL	25	SEGÚN EL CENSO 2010 (INDEC). SE DEBE	
PROYECTOS DINAMIZADORES DE LA ECONOMÍA		DESTACAR QUE EN ESTA RAMA ESTA CONTENIDA	
REGIONAL	28	TANTO LA AGRICULTURA Y GANADERÍA COMO LA	
PLANES EXISTENTES DE LA LOCALIDAD	29	ACTIVIDAD MINERA QUE ES FUERTE EN EL MUNICIPIO	
GRÁFICO DE RED VIAL DEL ÁREA METROPOLITANA DEL		CON LOS SITIOS DE EXTRACCIÓN DE CAL. MIENTRAS	
VALLE DE LERMA. FUENTE INFORME FINAL DE		QUE LA SEGUNDA RAMA DE ACTIVIDAD QUE MÁS	
LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS METROPOLITANOS DEL		EMPLEADOS CONTENÍA EN EL AÑO 2010 ERAN LOS	
ÁREA METROPOLITANA DEL VALLE DE LERMA.	30	SERVICIOS EMPRESARIOS CON EL 19,8%.	104
TERRITORIO	31		104
ESCALA NACIONAL	31	TASA DE DESOCUPACIÓN	104
PROVINCIA DE SALTA	31	DIMENSIÓN AMBIENTAL	107
ESCALA LOCAL	42	AMENAZAS DE ORIGEN ANTRÓPICO	111
		DIMENSIÓN INSTITUCIONAL	115
		Ámbito Nacional	115
		Ámbito Provincial	115
		Ámbito Local	116
		PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y GOBIERNO ABIERTO	116

MAPA DE SITUACIÓN ACTUAL 117

LOCALIDAD DE LA MERCED 123

CAPÍTULO III 126

PROBLEMAS Y OBJETIVOS 126

> DIMENSIÓN FÍSICA 127

> DIMENSIÓN ECONÓMICA 128

> DIMENSIÓN AMBIENTAL 130

> DIMENSIÓN SOCIAL 131

> DIMENSIÓN INSTITUCIONAL 132

FASE PROPOSITIVA 137

MODELO TERRITORIAL DESEADO 139

MODELO DESEADO 139

CRITERIOS DE ZONIFICACIÓN 139

MODELO DESEADO 142

VISIÓN ESTRATÉGICA 143

DEFINICIÓN DE ESCENARIOS 143

COMPARATIVO DE VARIABLES 144

MODELO DESEADO. SISTEMAS 158

158

MAPA SÍNTESIS 160

MODELO TERRITORIAL DESEADO 160

160

CAPÍTULO V 163

LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS, PROGRAMAS
Y PROYECTOS 163

PONDERACIÓN MULTICRITERIO DE PROYECTOS 164

DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE PARA LA INCLUSIÓN
SOCIAL Y LA ERRADICACIÓN DE LA POBREZA 166

PROSPERIDAD URBANA SOSTENIBLE E INCLUSIVA Y
OPORTUNIDADES PARA TODOS 169

DESARROLLO URBANO RESILIENTE Y SOSTENIBLE
AMBIENTALMENTE 172

PORTAFOLIO DE PROYECTOS SEGÚN
LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS 182

PROYECTOS ANIDADOS A PROGRAMAS
NACIONALES 183

PROGRESIÓN PROSPECTIVA DE INDICADORES
A 2030 184
MONITOREO 186

BIBLIOGRAFÍA 188



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 cuentan con recursos humanos y presupuestarios suficientes, creando así una “cultura de la planificación” con orientación al equilibrio territorial.

Bajo la premisa general del Gobierno Nacional de lograr el desarrollo humano incrementando

la competitividad territorial del país y mejorando la calidad de vida de sus habitantes, la asistencia técnica a los gobiernos locales tiene el objetivo de brindarles herramientas que faciliten su gestión y mejoren su desempeño.

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

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

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

Introducción

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

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

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

Objetivos

La planificación territorial se presenta como una herramienta que busca dar racionalidad a los procesos de decisión de acciones vinculadas al gobierno del territorio en sus tres niveles: nacional, provincial y municipal.

A su vez, es una herramienta de articulación horizontal, que busca superar la segmentación sectorial propia de las estructuras de gobierno

permitiendo priorizar carteras de proyectos y entender sus impactos cruzados. Para esto, la planificación ofrece una diversidad de instrumentos de gestión como planes de ordenamiento, normativas territoriales y urbanas, opciones de financiamiento, estrategias de comunicación y participación y procedimientos de monitoreo y evaluación de políticas.

Alcances

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

La información que aquí se presenta incluye una recopilación de los trabajos sectoriales elaborados por las diferentes instituciones intervinientes en dicho Plan conformando, así, una fuente de información local más actualizada. En este carácter, el documento servirá de punto de partida para la toma de decisiones en el proceso de estudios sectoriales específicos que se pudieran 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:** 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 consistente en el seguimiento del plan, a partir del cual se actualizan y ajustan las dos primeras etapas, retroalimentando el proceso de planificación.

Cómo se relaciona con otros planes

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

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

De qué depende el éxito del Plan

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

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

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

Quiénes participan de un Plan

En los procesos de planificación participan:

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

10 razones para planificar

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

Metodología

La metodología propuesta se divide en cuatro grandes fases:

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

Fase de Diagnóstico

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

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

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

En esta etapa se busca caracterizar una situación local determinada, considerando aspectos vinculados a la competitividad territorial (empleo, exportaciones, diversificación económica, producto bruto

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

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

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

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

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

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

Fase propositiva

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

Es deseable pensar la prospectiva enfocada en la innovación y el cambio institucional, ya que el plan requiere utilizar la prospectiva para

definir escenarios que permitan la observación de los cambios sociales en curso. A partir del modelo deseado, se desagregarán las propuestas de intervención en el territorio:

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

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

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

Fase de implementación

Monitoreo, Evaluación y Retroalimentación

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

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

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

Fase de Monitoreo

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

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

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

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

La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible

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

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

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

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

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

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

- Planificación Urbana y Diseño.
- Servicios básicos urbanos.

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

Objetivo 11

Conseguir que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos



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

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

Metas

Objetivos de Desarrollo Sostenible



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

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible

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



Primera Parte

FASE DE DIAGNÓSTICO

CAPÍTULO I

Antecedentes

Planes existentes

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

Plan Estratégico Territorial Argentina 2016

Objetivo del plan

Cumplir los lineamientos planteados en la política e cada de estado donduno 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.

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

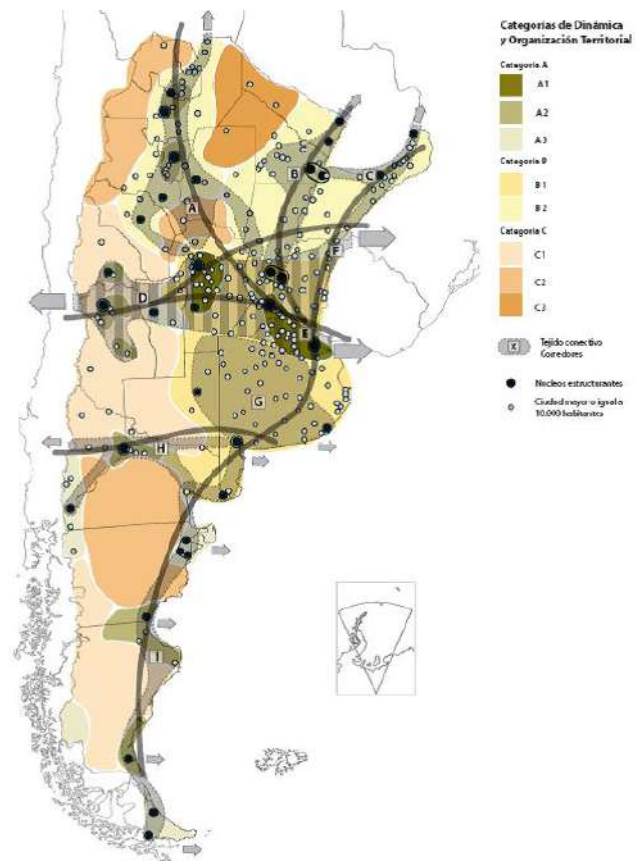
El patrón espacial de la red de los corredores de conectividad en la Argentina presenta como característica más relevante la existencia de unas pocas áreas en las que se concentran los flujos de cargas y pasajeros y el aislamiento de una gran parte del territorio nacional.

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.

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 Belgrano

El Plan Belgrano es una medida inédita que consiste en la creación de una Unidad Ministerial para coordinar acciones en provincias NOA y NEA con el propósito de planificar, controlar y priorizar las inversiones del Estado Nacional desde una visión estratégica REGIONAL que incluye lo *Social*, lo *Productivo* y la *Infraestructura* para fomentar el crecimiento del Norte Argentino.

Es un compromiso para saldar la deuda histórica que la Argentina tenía con las diez provincias del Norte y su gente para terminar con las desigualdades en el convencimiento de que no hay desarrollo posible con tantas diferencias entre las provincias. Como política de Estado, se tomó la decisión de supervisar la implementación del plan a través de la Unidad Plan Belgrano con el objetivo de que cada decisión que se tome, cada medida que se implemente, y cada obra que se haga sirva y tenga un impacto real y sostenible para todo el Norte.

- El Norte Argentino es una macro región que ha ido perdiendo relevancia económica y en consecuencia acumulando deudas sociales.
- El Producto Bruto Geográfico asciende a los 41.000 millones de dólares.
- Su población estimada a 2016: 9 millones de personas (21,6% del total de Argentina)
- Aproximadamente un 33% de la población de la zona se encuentra por debajo de la línea de pobreza y un 5,5 % por debajo del nivel de indigencia. Tanto por los indicadores de ingreso, como de desarrollo social y productivo, la región observa un retraso relativo en relación a la media del país.
- En cuanto a niveles educativos, el Norte Argentino tiene el peor desempeño de las regiones argentinas.
- Finalmente, en gran medida el futuro de Argentina depende del Norte: 25% de los niños menores de 10 años del país viven hoy allí.

Ejes Estratégicos

- Unir a los Argentinos.
- Pobreza Cero - Igualdad de Oportunidades.
- Infraestructura.
- Lucha contra el Narcotráfico.

Provincias integrantes del Plan Belgrano



Provincias integrantes del Plan Belgrano. Fuente: <https://www.argentina.gob.ar/planbelgrano>

Punto de partida

La región norte concentra la mayor cantidad de hogares pobres de la Argentina junto al conurbano bonaerense. En comparación con el total país, hay un 77% más de hogares con alguna necesidad básica insatisfecha.

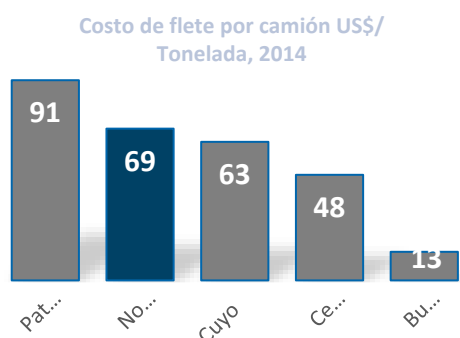
El porcentaje de niños pobres que reside en el NOA es más de cinco veces mayor al de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y casi el triple de la Patagonia. La Asignación Universal por Hijo (AUH) estaba llegando a menos de la mitad de los niños que la necesitaban. Además, las provincias del Norte registran algunas de las tasas de empleo más bajas del país.

Tampoco es fácil producir y exportar desde esas provincias. El costo logístico promedio para sus productores es entre 30% y un 40% más alto que en el resto del país. Por ejemplo, en Salta, en la campaña de maíz, de cada tres camiones que salían para el puerto de Rosario, uno iba para pagar el viaje de los otros dos.

Principales problemas

- Altos costos de flete.
- Obsolescencia de la red vial.
- Falta de mantenimiento.

Disminución de costos: 27% al pasar de tierra a pavimento y 15% al pasar de ripio a pavimento.



Razones que explican la baja tasa de inversión en el Norte:

- Marco Normativo inadecuado y presión tributaria elevada;
- Deficiente infraestructura logística y energética;

- Bajos niveles de penetración del crédito privado y acceso a bancarización;

Solucionar estos problemas requiere acciones de política concretas para atraer inversión privada y generar empleo de calidad. Para enfrentar estos desafíos, se necesita un trabajo coordinado, interministerial con visión regional.

Visión de largo plazo para la región

Se está construyendo una propuesta con visión a 10 años para el Norte Argentino que considere:

- Creación de valor a través del impulso de las cadenas productivas más importantes
- Identificación y financiamiento de impulsores de desarrollo (infraestructura, logística, capacitación, obstáculos institucionales, comunicación, energía, etc.)
- Promover bienestar de la población (servicios básicos agua y saneamiento, vivienda, educación, salud, etc.).

Sólo con mayor inversión se lograrán alcanzar los objetivos planteados y, a su vez, conseguir la reducción de manera gradual en las brechas hoy existentes del Norte Argentino.

Mesas de Trabajo

La Unidad Plan Belgrano depende de la Jefatura de Gabinete de Ministros y sus competencias están previstas en el decreto 435/2016.

La Unidad trabaja con los distintos Ministerios Nacionales en las diferentes Mesas de Trabajo establecidas dando seguimiento a los proyectos, acciones y obras llevadas adelante en toda la región según las prioridades de cada provincia.

Las cuatro mesas de trabajo son:

1. Mesa de Desarrollo Social

Presidencia de la Nación; Vicepresidencia de la Nación; Ministerio de Desarrollo Social; Ministerio de Salud; Ministerio de Educación; Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social; Ministerio de Modernización; Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda; Ministerio de Cultura.

2. Mesa de Desarrollo Productivo

Ministerio de Producción; Ministerio de Agroindustria; Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social; Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva; Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable; Ministerio de Turismo; Ministerio de Energía y Minería.

3. Mesa de Infraestructura

Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda; Ministerio de Transporte; Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social; Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable; Ministerio de Energía y Minería; Ministerio de Modernización.

4. Mesa de Integración Regional

Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto; Ministerio de Seguridad; Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

Por otro lado, el equipo del Plan Belgrano coordina, a través de las denominadas Unidades Ejecutoras de Organismos Nacionales, las acciones territoriales de todos los organismos nacionales que interactúan en las provincias de la región para potenciar las políticas implementadas por el gobierno nacional.

Las Unidades Ejecutoras de Organismos Nacionales en las Provincias están integradas por los coordinadores, directores o responsables en las provincias de ANSES, PAMI, Gerencia de Empleo, Desarrollo Social, Vialidad

Nacional, INADI, Ministerio de Trabajo, ENACOM, Radio Nacional, Salud y de otras dependencias.

DESARROLLO PRODUCTIVO

Criterios de priorización de cadenas/complejos productivos

- Desarrollo productivo de cada cadena/complejo sobre la base de su impacto regional / territorial (impacto en más de una provincia).
- Desarrollo equitativo de las regiones.
- Necesidad de Inversión en Infraestructura para la Producción: focalizada en Rutas, Ferrocarriles, Energía y Comunicaciones.
- Mecanismos fiscales definidos por cadena de valor y microrregión para sostener la rentabilidad y capitalizar las PyMEs.
- Provisión de recursos hídricos: en calidad, cantidad y oportunidad. Aumentar la eficiencia de captación y utilización.
- Generación y transferencia de tecnologías que lleven mejoras en la calidad de la producción y la ampliación de la escala.
- Regularización dominial para reducir las limitaciones a la inversión, el acceso a créditos y la aplicación de tecnologías apropiadas.

Articulación de las áreas de trabajo



Fuente: COFEPLAN Plan Belgrano 2017

- Necesidades materiales de la población para su desarrollo humano y social
- Fortalecimiento de modalidades asociativas entre productores para el desarrollo organizativo, la logística y la inserción internacional.
- Necesidades de capacitación y desarrollo de habilidades de la mano de obra
- Generación de valor agregado en la región/provincia.
- Generación de empleo
- Cadenas inclusivas, con algún eslabón de pequeños productores, que permita promover el desarrollo y el arraigo.

Mirada integral para cada cadena productiva

- Necesidad de Inversión en Infraestructura para la Producción: focalizada en Rutas, Ferrocarriles, Energía y Comunicaciones.
- Mecanismos fiscales definidos por cadena de valor y microrregión para sostener la rentabilidad y capitalizar las PyMES.
- Provisión de recursos hídricos: en calidad, cantidad y oportunidad. Aumentar la eficiencia de captación y utilización.
- Generación y transferencia de tecnologías que lleven mejoras en la calidad de la producción y la ampliación de la escala.
- Regularización dominial para reducir las limitaciones a la inversión, el acceso a créditos y la aplicación de tecnologías apropiadas.
- Necesidades materiales de la población para su desarrollo humano y social
- Fortalecimiento de modalidades asociativas entre productores para el desarrollo organizativo, la logística y la inserción internacional.

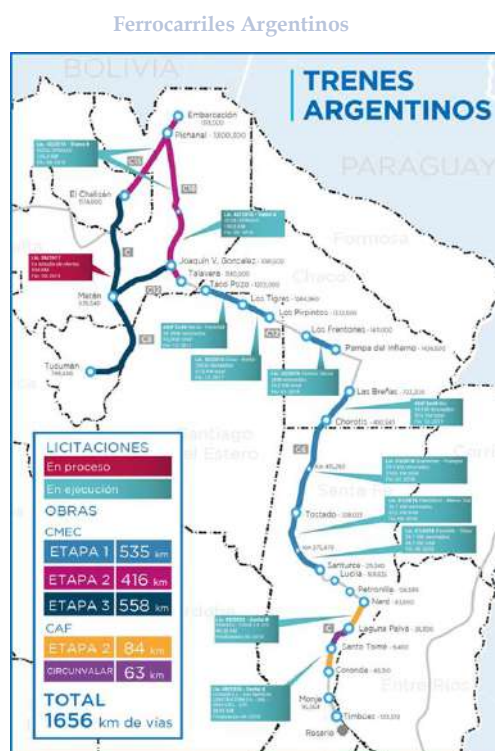
- Necesidades de capacitación y desarrollo de habilidades de la mano de obra

Vivienda

Construcción de viviendas (FONAVI) y mejoramiento de hábitat (PROMEBA) para miles de familias: Servicios básicos de agua, gas y cloacas, pavimentos, alumbrado veredas y lugares de encuentro para que disfruten de sus barrios.

Conectividad

- Universalizar el acceso fijo a internet
- Aumentar la velocidad promedio
- Extender la cobertura de servicios 4 G
- Impulsar el uso de banda ancha móvil
- 2000 escuelas rurales conectadas en forma satelital



Líneas de FFCC del Plan Belgrano. Fuente: COFEPLAN Plan Belgrano 2017

Datos de Presupuesto Nacional y Ejecución Presupuestaria del Congreso

Año	En millones \$ corrientes		Observaciones
	Pres Nac NOA/NEA	Inc (%)	
2015	146.797	100	Ejecutado
2016	202.368	38	Ejecutado
2017	308.958	110	Proyección de cierre: 277.834
2018	352.412	140	No incluye PPP, PIP ni devolución de 15 % a provincias

Presupuesto Nacional. Fuente: COFEPLAN Plan Belgrano 2017

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 Provincial

Plan Estratégico Provincial Salta 2030

A partir del Plan de Desarrollo Estratégico Salta 2030 se asume como objetivo general del Modelo Deseado lograr el pleno empleo y simétricamente desarrollar una infraestructura que facilite la integración de amplias zonas marginales que tienen excelentes posibilidades productivas. Busca erradicar la pobreza a partir del pleno empleo, promover las energías sociales positivas y crear una sinergia virtuosa que cambie el estatus actual.

Entre los proyectos principales se destacan el acceso a la vivienda digna, potenciación de los ramales ferroviarios, creación de parques industriales, pavimentación de rutas, diversificación de la actividad industrial, interconexión eléctrica entre Bolivia y Paraguay y el fortalecimiento de Salta como centro turístico. Se divide el territorio en las siguientes microrregiones: Centro, Chaco Norte, Chaco Sur, Los Andes, norte Andino, Chaco Sur, Valles Calchaquies, Yunga.

El Plan de Desarrollo Estratégico de Salta 2030 es un proceso integrador a través del cual se busca delinear, con la participación de todos los sectores de la comunidad, un proyecto de futuro para el desarrollo sustentable de la provincia y moldear así el tipo de sociedad al que se aspira, con un claro impacto sobre el bienestar general y en la sustentabilidad de la comunidad. Los pilares sobre los que se apoya este plan estratégico son la inclusión, aspecto que otorga sentido de pertenencia; la diversidad, que enriquece el contenido del

proyecto; la integración y la participación en el proceso, que legitiman el plan; y la comunicación, para lograr capilaridad y alcance.

El Plan Estratégico Provincial Salta 2030, tiene como meta insertar la idea del Plan en la comunidad, inculcando los conceptos fundamentales que fomenta dicho proyecto, entre otros, la necesidad de pensar más allá de la coyuntura actual y plantear entre toda la comunidad un objetivo en común para construir la Provincia que los salteños sueñan a largo plazo. Asimismo, se hizo hincapié en los conceptos de pensamiento estratégico y los beneficios de utilizar la herramienta de la planificación estratégica.

Se buscó alcanzar un diagnóstico consensuado donde se detectó un aumento poblacional considerado, nuevas variedades productivas debido a la innovación tecnológica, mayor crecimiento de la minería, industria vitivinícola y turismo, la reaparición importante de la ganadería y grandes cambios económicos como reflejo de fuertes modificaciones a nivel nacional y en la legislación.

A través del consenso con la comunidad se logró alcanzar una imagen de Salta a 20 años donde la Provincia alcanzará las siguientes metas tal como se enumera en el Plan:

- Inserción en el Eje central del comercio de la zona de la Zicosur y desarrollo del corredor bioceánico norte, que vincule la Provincia a los flujos de cargas y personas del Mercosur y Bolivia por la línea vial y ferroviaria.
- La Provincia será un centro de concentración y distribución de productos regionales que podrán ser almacenados en los grandes depósitos fiscales o industrializados.
- Desarrollo de un fuerte sector agroindustrial que agregará valor a los productos primarios salteños y regionales. Este proceso de industrialización se dará también en el ámbito minero, forestal y de los biocombustibles.
- Consolidación de los itinerarios internacionales turísticos, como el Camino del Inca, que abarca destinos en Perú, Cuzco y Machu Pichu.



Plan Logístico de la Provincia de Salta 2016.

Objetivos, organización y alcance del plan:

Los objetivos de los presentes lineamientos estratégicos del plan logístico provincial, impulsado por el Consejo Económico Social de la Provincia son definir la visión de futuro y orientar las estrategias de actuación pública y privada en el transporte de cargas y la logística en el marco del Plan de Desarrollo Estratégico Salta 2030 (PDES).

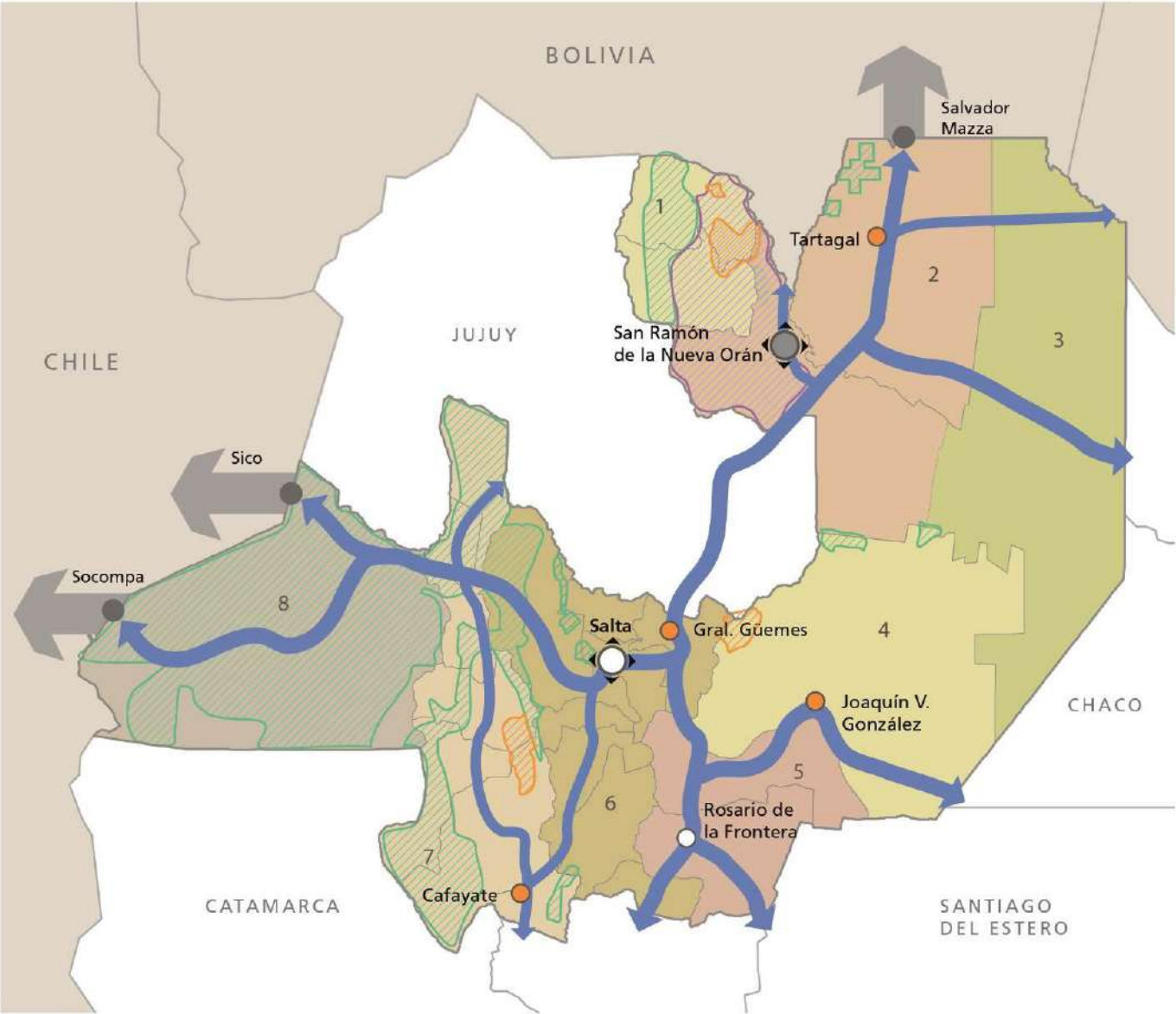
El documento se propone:

- Contar con un carácter estratégico, de largo plazo, con un horizonte temporal similar al del PDES, y que esté alineado con las políticas de estado que impulsa.
- Constituir un plan de Estado, no de Gobierno, que proponga una agenda que abarque las diversas actuaciones públicas (proyectos de infraestructura, cambios regulatorios, mejoras institucionales, etc.) y brinde un marco para el desarrollo de los actores privados.
- Proponer, a grandes rasgos, un proceso de planificación, insertando en forma permanente las herramientas de planeamiento logístico en la Provincia y previendo mecanismos para el monitoreo y la revalidación periódica de las acciones propuestas.
- Tener un carácter dinámico y participativo, brindando canales de expresión a los diversos actores involucrados.

Esta propuesta de un plan de logística para la Provincia de Salta se organiza en cinco secciones principales:

- La primera es de orden introductorio.
- La segunda describe el desempeño logístico de Salta; en ella se repasa la estructura demográfica y productiva de la provincia, sus redes y flujos de carga, sus principales cadenas y la demanda de servicios logísticos que plantean, culminando con una evaluación general del desempeño logístico provincial.
- La tercera sección se concentra en cuatro temas que resultan de interés fundamental para la Provincia, que han sido tradicionalmente vistos como las claves para mejorar el desempeño logístico.
- La cuarta retoma el Plan de Desarrollo Estratégico Salta 2030 para, a partir de él, determinar los desafíos logísticos que enfrenta la provincia y sugerir pilares de acción para el largo plazo.
- La quinta sección propone una agenda de actuación y avanza en organizar y priorizar las iniciativas, sugiriendo los próximos pasos para su implementación.

Modelo Territorial Deseado

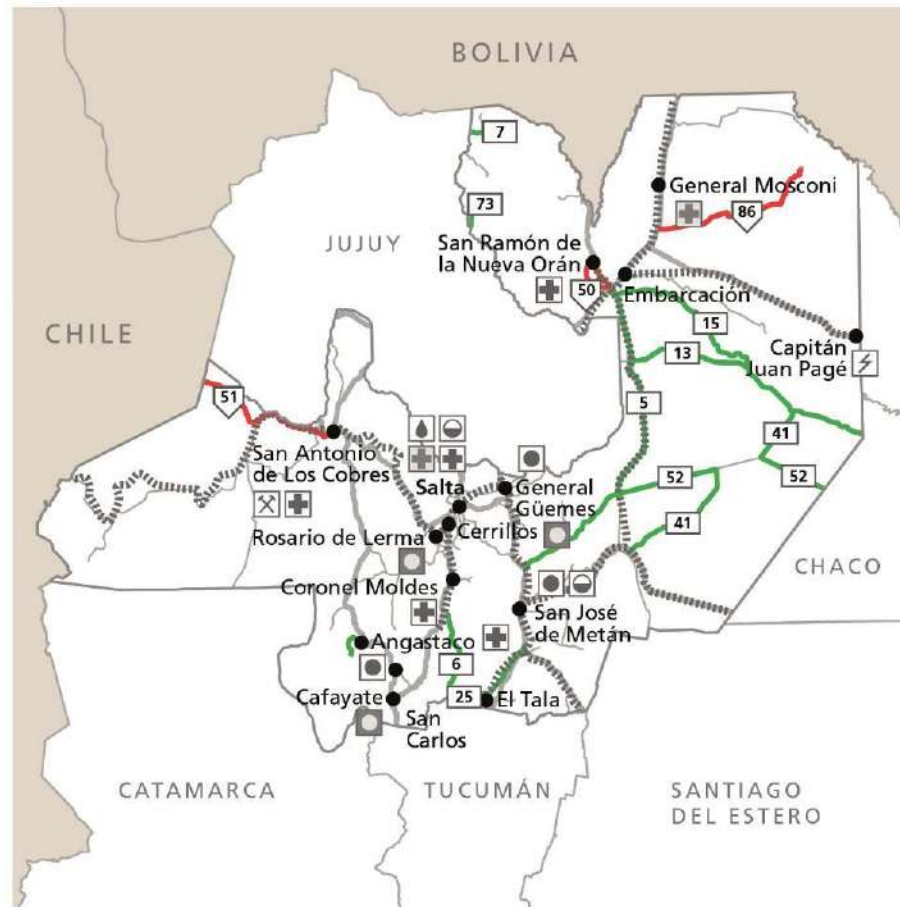


REFERENCIAS

	Nodo multimodal
	Nodo estructurante
	Núcleos urbanos a potenciar
	Paso de frontera
	Flujos de cargas y pasajeros (vial y FC)
	Áreas protegidas provinciales
	Áreas protegidas nacionales
	Reservas de biósfera

1	Norte Andino
2	Yunga
3	Chaco Norte
4	Chaco Sur
5	Cuenca del Río Juramento
6	Centro
7	Valles Calchaquíes
8	Los Andes

Proyectos Estratégicos Priorizados



REFERENCIAS

●	Centros urbanos
—	Rutas nacionales existentes
—	Rutas nacionales con requerimientos
—	Rutas provinciales existentes
—	Rutas provinciales con requerimientos
----	Tendido ferroviario con requerimientos
⚡	Proyectos para generación de energía eléctrica
●	Aprovechamientos múltiples hídricos
💧	Redes de distribución de agua potable
🚰	Redes de desagües cloacales
🚰	Redes mixtas de desagües cloacales, agua potable y/o pluviales
+	Hospital
+	Unidad sanitaria
■	Salón de usos múltiples (SUM)
X	Huellas mineras

Fuente: PET III 2015 - SSPTIP

Proyectos Dinamizadores de la Economía regional

Es importante destacar dentro de la gran cartera de programas y proyectos que tiene la Provincia de Salta, algunos que tienen la intención de potenciar las producciones locales tanto para el mercado interno como para la exportación a través de la innovación, la tecnología y la asociatividad. Podemos mencionar los siguientes proyectos para ser tomados como lineamientos bajo los cuales los municipios pueden encausar su perfil productivo entramándose y aliándose para su desarrollo:

1- Propuesta “SALTA EXPORTA”- Sub secretaría de Comercio de la Provincia: Conformar una estructura que permita fomentar y acompañar a los emprendedores salteños asociados, para posicionar productos de calidad con valor agregado en origen, en los mercados nacionales e internacionales.

Para este proyecto se han priorizado los siguientes 5 Sectores productivos:

- Apicultura
- Sector Textil

- Frutas tropicales (pulpa y deshidratados)
- Pimentón y otras aromáticas
- Vinos de Altura

2- “Marca Salta”- Sub secretaría de Comercio de la Provincia: Creación de la Marca Salta como marca oficial de la Provincia distinguiendo y difundiendo a nivel nacional e internacional los principales atributos de la producción, el turismo y la cultura salteña.

3- Circuito “Tren a las Nubes” - Sub secretaría de Comercio de la Provincia: Desarrollo productivo y turístico de los municipios pertenecientes al trayecto del paseo.

4- Mesa Gastronómica Provincial- Identidad como puesta en valor de los productos agro industriales Salteños.

5- Clúster de Frutas Tropicales de Salta- Secretaría de Asuntos Agrarios (Departamentos General San Martín y Orán, Salta): Generar estrategias conjuntas para fortalecer y potenciar una actividad frutícola tropical salteña competitiva y sustentable en el tiempo.

Planes existentes de la localidad

La localidad cuenta con un Plan de Desarrollo Urbano Ambiental, ejecutado desde el Gobierno de la Provincia de Salta, a través del Ministerio de Gobierno, por medio de la Subsecretaría de planeamiento Urbano, con el apoyo del Consejo Federal de Inversiones – CFI – y en conjunto con la Fundación del Colegio de Arquitectos de Salta - C.A.S. El mismo aun no fue aprobado como ordenanza pero presenta algunos lineamientos urbanos que fueron consensuados con el Municipio, pero que carece

de algunos sustentos urbanísticos-ambientales sobre todo en lo que respecta a la propuesta de crecimiento urbano futuro.

El plan describe que modelo espacial propuesto se basa en tres principios: Desarrollo Sostenible, Equidad Territorial y Gestión Territorial.

El plan contempla una clasificación u calificación del suelo, en el cual propone una importante ampliación de la mancha urbana. También contempla una propuesta vial resolviendo la circulación del tránsito pesado.



Plano de Clasificación de Suelo.

Fuente: Plan de Desarrollo Urbano del Municipio de La Merced

Por otra parte La Merced forma parte del área metropolitana del Valle de Lerma, y fue analizada en el marco de esta estructura de microrregión, a la vez que se encuentran en estudio los instrumentos a implementar para la regulación de los subsistemas del área metropolitana.

El estudio de los Lineamientos Estratégicos Metropolitanos, fue ejecutado por la Subsecretaría de Financiamiento Ministerio de Economía, Infraestructura y Servicios Públicos Gobierno de la Provincia de Salta a través de un Préstamo BID 2499/OC-AR – por intermedio del Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior –

En dicho estudio se contempla el comportamiento de la localidad desde una mirada metropolitana, pero aportando datos cualitativos y cuantitativos de relevancia de la ciudad en sí misma y en su relación con el resto de los Municipios que componen el área.

Este estudio plantea escenarios posibles sobre el modelo territorial, la gestión ambiental y la Dinámica Institucional. Se destaca que actualmente se encuentra en desarrollo la fase 2 del estudio en donde se profundiza en el desarrollo y puesta en marcha de los proyectos contemplado en la primera etapa.

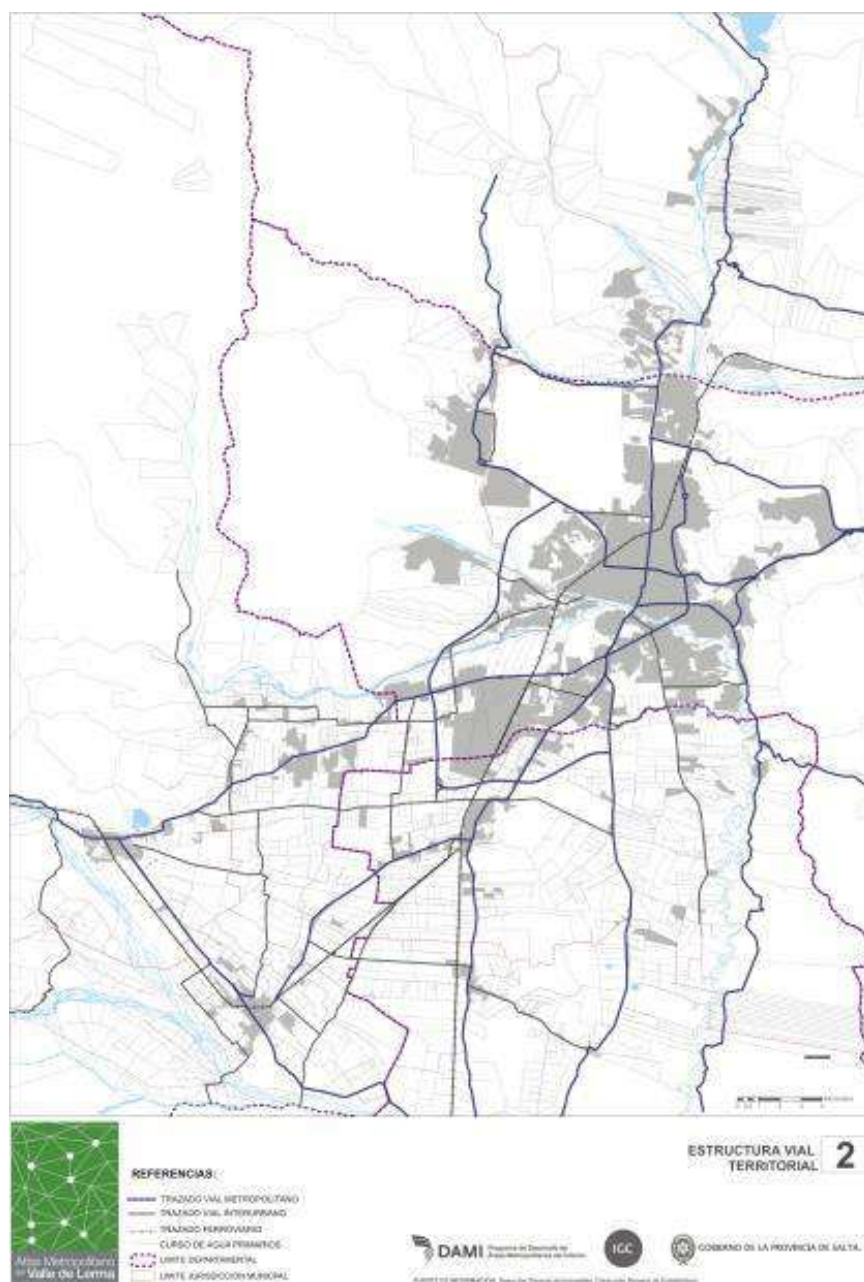


Gráfico de red vial del Área Metropolitana del Valle de Lerma. Fuente Informe Final de Lineamientos Estratégicos Metropolitanos del Área Metropolitana del Valle de Lerma.

Territorio

Escala Nacional

Sistema Jurídico-Administrativo

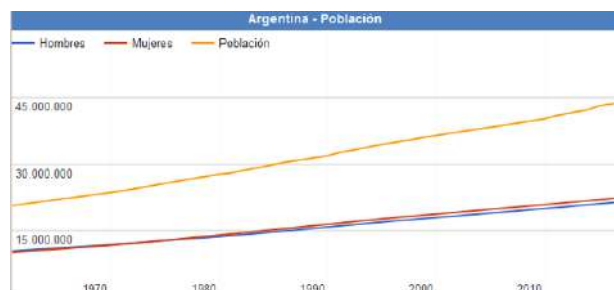
Población

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 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 (IDH) 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 Salta

Según el “Informe Nacional sobre Desarrollo Humano 2013 Argentina en un mundo incierto: Asegurar el Desarrollo humanos en el siglo XXI”, del Programa Naciones Unidas para el Desarrollo PNUD, 2013,¹ cuando se considera la tendencia del IDH entre 1996 y 2011, se observa en todas las jurisdicciones una evolución positiva.

Es así como Jujuy, Córdoba, La Pampa, Santa Cruz, **Salta** y Entre Ríos registraron el mayor incremento de desarrollo humano entre 1996 y 2011 (del 10% o más). Sin embargo, según datos suministrados por el estudio sobre la evolución de la sustentabilidad del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo en Argentina que realizó con miras al 2030 indican que Salta está ubicada entre las cuatro provincias menos

¹

<http://www.ar.undp.org/content/dam/argentina/Publications/Desarrollo%20Humano/ARGentina-PNUD-INDH%202013.pdf>

sustentables. Además, el IDH ostenta un retroceso entre 2011 y 2016.

En el índice actual de desarrollo en el país, Salta está en el puesto 21, sobre 24. La provincia ocupaba en 2011 el puesto 13 en el índice que promediaba la esperanza de vida distribuida, la distribución de la educación y la distribución de ingresos. En 2016 pasó a ocupar el puesto 19. El factor que disparó este retroceso fue, principalmente, la distribución de los ingresos. En 2011 era de 0,644, y en 2016 de 0,627.

Provincia de Salta

Sistema Jurídico-Administrativo

El artículo 121 de la Constitución de la Nación Argentina considera la autonomía de las provincias argentinas, conservando todo el poder no delegado por la Constitución al gobierno federal, y el que expresamente se haya reservado por actos especiales al tiempo de su incorporación.



Palacio Legislativo de Salta. Fuente: www.senadosalta.gob.ar

La constitución de Salta² sancionada el 2 de junio de 1986; reformada parcialmente, concordada y sancionada por la Convención Constituyente el día 7 de abril de 1998, y jurada el día 8 del mismo año, sostiene que la provincia de Salta, como parte integrante de la República Argentina, organiza su gobierno bajo el sistema republicano y representativo.



Bandera y Escudo de la Provincia de Salta Fuente:



www.salta.gov.ar

Salta reafirma su inquebrantable unidad de destino con las demás provincias, territorios nacionales y tierras aún irredentas, en el marco del federalismo.

Entre la normativa provincial que afecta directamente al funcionamiento, territorio y ambiente de cada localidad se puede enumerar:

- Ley 1349 Orgánica de Municipalidades.
- Ley 7070 de Medio Ambiente.
- Ley 7322 de Creación de la Región Metropolitana de Transporte.
- Ley 7418 de Patrimonio Arquitectónico y Urbanístico de la Provincia de Salta.
- Ley 7543 de Ordenamiento Territorial de los Bosques Nativos.

² Fuente: Información Oficial Gobierno de Salta:
<http://www.cmagistraturasalta.gov.ar/images/uploads/constitucion-provincial.pdf>

- Ley 7107 del Sistema Provincial de Áreas Protegidas.
- Resolución 453/2005 de la Secretaría de Ambiente del Ministerio de Ambiente y Producción Sustentable. Prohíbe el uso de agrotóxicos.

Profundizando en la competencia de cada una de las leyes provinciales enlistadas, se podrían ordenar y describir las competencias de cada una de la siguiente manera:

- Desarrollo y ordenamiento territorial de los Municipios está regulada por la Ley Provincial N° 1349 que da la competencia a los municipios regular el desarrollo urbanístico de sus territorios, así lo establece en el art. N° 21 que el municipio debe: *“Dictar el reglamento general de edificación y ordenarla apertura y ensanche de calles, la formación de plazas, parques y avenidas, construcción de mercados y hospitales demás obras de carácter municipal que estiman conveniente, imponiéndoles nombres o designaciones adecuadas.”* (Art. N°21 Ley Provincial N°1349)

A su vez esta ley establece como una de las competencias de los Concejos Deliberantes de los municipios la regulación de las actividades productivas en el marco de la promoción del cuidado del Medio Ambiente e incorpora el cuidado del paisaje y el sistema ecológico como premisas de la planificación urbana y ordenamiento territorial.

- Gestión Ambiental del territorio esta regulada por tres leyes, la Ley Provincial N° 7070 de Medio Ambiente, que regula las actividades de los actores públicos y/o privados evaluando su impacto sobre el medio ambiente en vistas a garantizar el desarrollo sustentable y la conservación de los recursos naturales. Complementan a ésta, la ley N° 7107 del Sistema Provincial de Áreas Protegidas y la Ley N° 7543 de Ordenamiento Territorial de Bosques Nativos. Estas leyes provinciales complementan e instrumentan las disposiciones nacionales e internacionales en materia de cuidado y protección del Medio Ambiente.

La ley N° 7070 también establece que el cuidado, protección y conservación de los

recursos naturales es competencia de la Provincia de Salta quedando establecida como autoridad de aplicación el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Provincia, a través de la Secretaría de Política Ambiental. Este organismo se encarga de evaluar los proyectos e iniciativas del sector público o privado considerando el impacto de las mismas sobre el medio ambiente y los recursos naturales.

Por otro lado, la misma Ley en el Art. 105 establece que el tratamiento y gestión de los residuos es competencia de los municipios: *“El tratamiento de los residuos y/o sustancias, excluyendo los peligros patológicos y radioactivos, son de competencia de los municipios correspondientes, mientras que los provenientes de la actividad minera se regirán por el Código Minero Nacional”.* (Art. 105 de la Ley 7070 de Medio Ambiente)

- En relación al sistema de transporte, los municipios tienen competencia sobre los servicios de transporte dentro del ejido urbano según lo establece la Ley de Municipalidades en su Art 21, inciso 14: es competencia de los concejos deliberantes de los Municipios *“Reglamentar la vialidad vecinal, el transporte urbano, las tarifas para automotores, el uso de calles, suelo y subsuelo en concordancia a las Leyes vigentes”.* (Art. N°21 inciso 14 de la Ley Provincial N°1349). En el mismo sentido se expresan las cartas orgánicas de los Municipios de Salta, Rosario de Lerma y Cerrillos.

Estas competencias han sido delegadas por los municipios del Área Metropolitana en función de la creación de la Autoridad Metropolitana de Transporte (AMT) creada por la Ley Provincial N° 7322 en noviembre de 2004. La AMT es un ente autárquico, que se vincula con el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de la Producción y el Empleo de la Provincia de Salta. Le compete la regulación y monitoreo de todos los Servicios de transporte de pasajeros de carácter urbano e interurbano de la Región Metropolitana de Salta.

- En relación a la prestación de servicios el Art. N° 176 de la Constitución Provincial establece que es competencia de los

municipios la prestación de servicios locales (barrido, limpieza, eliminación de residuos, alumbrado público, provisión de agua potable, gas, electricidad, entre otros) por sí mismos o por concesión. Así también se expresan las Cartas Orgánicas de los municipios de Salta, Cerrillos y Rosario de Lerma estableciendo que es competencia de los municipios la provisión de todos aquellos servicios primordiales para satisfacer las necesidades y garantizar el bienestar de la comunidad. También les compete la cooperación con otros niveles de gobierno en temas como salud, educación, asistencia social, hábitat y vivienda, etc.

Asimismo, el municipio debe fomentar el desarrollo de la cultura, el deporte, la recreación y promover el desarrollo económico local a partir de la realización de obras públicas, la integración regional y el fomento al turismo.

Superficie y Ubicación



Provincia de Salta en la República Argentina. Fuente: SPTyCOP

Salta es una de las 23 provincias que, junto con el Distrito Federal, componen la República Argentina. Su territorio posee una superficie de 155.488 km² (el 4,1 % del total nacional) y abarca todo tipo de paisajes: desde la aridez del desierto puneño, al Oeste; hasta el verde exuberante de la selva, al Este, pasando por Valles y Quebradas pronunciadas en el centro de la Provincia.

Limita con tres países: Chile, Bolivia y Paraguay; con todos tiene conexión a través de rutas terrestres transitables con cualquier vehículo.

Situada a 1.616 Km. de la Ciudad de Buenos Aires (capital de la República Argentina), limita con seis Provincias Argentinas: Jujuy, Formosa, Chaco, Santiago del Estero, Tucumán y Catamarca; por su ubicación, conectividad aérea y terrestre, la diversidad y calidad de sus servicios, es considerada central en la Región.

Relieve y Ecosistemas

Flora: Su diversidad climática se refleja en la multiplicidad de la flora. Las especies arbóreas como el, el timbó, el cebil, el viraró y el palo borracho crecen al pie de las cumbres. Por encima de los 1.200 metros predominan la tipa, el laurel, el cedro y el ceibo salteño. Las lianas y epifitas van disminuyendo a medida que la

altura es mayor. Por encima de los 1.500 metros de altura aflora el aliso y la quinoa.



Fuente: <http://turismo.salta.gov.ar/>

En las zonas llanas del noreste, con rasgos climáticos tropicales, las precipitaciones sólo se dan en verano y los inviernos son secos, se extiende una selva que se identifica con la selva formoseña en el Norte y con el bosque chaqueño en el Sur. En ella aparecen viraros, quebrachos colorados, lapachos, palos blancos, laureles y cebiles, en las riberas de los ríos es común encontrar abundancia en especies como el sauce, palmeras pindó y yatay. Próximo al Chaco es menos rico en especies, en él predominan el palo santo, el guayacán, el laurel amarillo, el viraró, el palo borracho, el palo mataco, el algarrobo, el tala, el ñandubay y el jacarandá.

El Algarrobo es el árbol más característico del Noroeste Argentino. En quechua se lo llama taco, que significa árbol. Alcanza los 10 m de altura, y tiene un tronco que puede llegar a medir un metro de diámetro. Florece en primavera. Su fruto es una vaina de color marrón, de unos 20 cm de largo y forma encorvada, rica en azúcar, almidón, proteínas y celulosa. Es utilizada como forraje para alimentar al ganado y con la harina de sus semillas se preparan el patay y la aloja. Las semillas además son utilizadas en medicina popular y como sucedáneo del café. La madera, dura y de color rojizo es muy utilizada en mueblería.

Las cactáceas de gran talla, el ucle y el quimil, están presentes mientras que en los espacios abiertos proliferan los matorrales de caraguatá.



El Cardón es una cactácea que se desarrolla entre los 2.000 y 3.500 m de altitud. Florece a los 40 años de edad, durante los meses de octubre y noviembre y sus flores son de color blanco en forma de penacho. El fruto llamado pasacana es comestible. La pasacana formaba parte de la alimentación de los indígenas y actualmente se utiliza como alimento para el ganado. La particularidad de sus frutos es que tienen cada uno unas 8.000 semillas de las cuales solo unas cuantas germinarán, el crecimiento de la planta es muy lento, crece de uno a cinco centímetros anuales, siempre que pueda hacerlo bajo la protección de una planta nodriza debajo de la que crece al amparo del sol y las heladas. La madera del cardón fue utilizada para echar las habitaciones prehispánicas y las capillas jesuitas, donde también se la usó para la construcción de bancos, confesionarios y pisos. Del cardón ahuecado se hacen tambores. El cardón se encuentra en peligro de extinción en el Noroeste Argentino, por lo cual se ha creado el Parque Nacional Los Cardones para su protección.

La yunga o nuboselva es una selva subtropical sustentada por las abundantes lluvias que los vientos provenientes del Atlántico que atraviesan la llanura chaqueña y descargan la humedad en las laderas orientales de las sierras subandinas que ocupan una franja que cruza las provincias de Jujuy, Salta, Tucumán y Catamarca.

Fauna: En las zonas altas de la cordillera Oriental y en la Puna el suelo, - árido - erosionado por los fuertes vientos, sólo permite el desarrollo de cactáceas, xerófilas y pastos duros. La vida animal se reduce a aquellos

grupos que pueden sobrevivir en las condiciones duras del ambiente. Tiene una fauna pobre, representada por algunas especies de gran valor por su pelaje: llama, vicuña, alpaca y guanaco, prácticamente extinguidos. El cóndor domina las alturas andinas; son muy escasas otras aves en la zona, siendo las más comunes las rapaces como el águila y el halcón.

En la región de los valles la fauna avícola es amplia y diversa: perdices del monte, martineta, parasal monte, charatas, chuñas, teros, picaflors, chorlos, lechuzas, gorriónes, etc. Entre los mamíferos podemos nombrar zorros, comadrejas, vizcachas, tatúes carreta, hurones, osos hormigueros y como animales de pieles finas a nutrias y chinchillas.



Tapir. Fuente: www.salta.gob.ar

En la región chaqueña habitan monos, pumas, corzuelas tortugas, caraguayes, suris (ñandúes), pavos reales, garzas, antas o tapires, osos hormigueros, mayoatos, lagartijas y murciélagos vampiros.

Parques Naturales

Actualmente, existen cinco Parques Nacionales: Baritú, El Rey, Pizarro, El Nogalar de Los Toldos y Los Cardones en la Provincia de Salta y Reservas Provinciales que protegen los recursos naturales de la Provincia.

El Parque Nacional Baritú está atravesado por los ríos Lipeo al norte, y Porongal y Pescado que desaguan en el río Bermejo, que en un pequeño tramo forma el límite noreste del Parque.

El Parque Nacional Baritú fue creado mediante Ley Nacional Nº 20.656 en el año 1974. Ubicado en el noroeste de la provincia de Salta, protege 72.439 hectáreas y es un valioso enclave para la conservación de una de las ecoregiones de mayor diversidad de la Argentina: la selva de montaña o yungas.



Parque Nacional Baritú. Fuente: www.parquesnacionales.com.ar

El aislamiento geográfico, las escasas vías de tránsito y la ausencia de grandes explotaciones productivas, permite que sus ambientes naturales permanezcan casi intactos, proveyendo de hábitat a numerosas especies de alto valor de conservación. Dentro de las especies vegetales se encuentra el cedro salteño, de preciada madera, que en este parque alcanza dimensiones gigantescas, helechos arborescentes y maroma. Esta especie tiene la particularidad, al igual que el higuérón, de que puede germinar sobre otro árbol, en forma epífita, hasta que sus raíces llegan al suelo.

El Parque Nacional El Rey tiene una extensión de 44.162 hectáreas que contienen muestras de las ecoregiones de Yungas y Chaco Seco. Está ubicado a 200 kilómetros al Este de la ciudad de Salta capital y fue creado el 24 de Junio de 1948. El paisaje predominante es el de los cerros de los que bajan numerosos arroyos para confluir en el Río Popayán. Los ambientes protegidos se corresponden con las ecoregiones de las yungas del noroeste argentino y chaco seco.



Parque Nacional El Rey. Fuente: www.parquesnacionales.com.ar

El área estuvo ocupada desde tiempos remotos por grupos indígenas agricultores. Los materiales arqueológicos hallados en el Parque están representados por piezas cerámicas de color gris y naranja, con asas de motivos zoomorfos y hachas de piedra pulida. Aún hoy, en toda esta región habitan comunidades indígenas descendientes de dichos grupos.

La Reserva Nacional El Nogalar de Los Toldos fue creada mediante Ley Nacional Nº 26.129 en el año 2006. Se encuentra ubicada en la localidad de Los Toldos, en el Departamento de Santa Victoria, en la provincia de Salta. Su superficie aproximada es de 3.275 hectáreas, las cuales conforman una gran cuenca hídrica en la que se encuentran las nacientes del río Huaico Grande. Este abastece de energía hidroeléctrica, agua para consumo y riego a Los Toldos, es el principal afluente del río Toldos y posteriormente del Bermejo.

Si bien la ecorregión presente en esta Reserva corresponde a la Yungas o Selva de altura, el Nogalar de los Toldos adquiere singular importancia porque conserva dos de los ambientes yungueños: el Pastizal Montano o de neblina, en los sectores más elevados, y el Bosque Montano en las zonas de menor altura.

La Reserva Nacional Pizarro se ubica en la localidad de General Pizarro, departamento Anta, provincia de Salta. Fue creada el 14 de octubre de 2005, el Estado Nacional y la provincia de Salta acordaron el establecimiento de un Área Protegida de Jurisdicción Nacional en lo que antiguamente fue parte de los Lotes 32 y 33 donde había una Reserva Provincial. El Estado Nacional cumplió los compromisos que

contrajo en dicha oportunidad mediante la compra de 7.837 hectáreas y la cesión de 800 de ellas a la Comunidad Wichí de Pizarro. Tiene un clima subtropical semiárido. Las temperaturas medias son de 8° C en invierno y 21° C en verano (con máximas absolutas que superan los 45° C). Las precipitaciones van de los 550 a 700 mm anuales, concentrados entre octubre y marzo.

El Parque Nacional Los Cardones se ubica en Payogasta, centro oeste de la provincia de Salta. Abarca una superficie de 64.117 hectáreas que albergan ambientes de las ecorregiones Altos Andes, Puna, Monte de Sierras y Bolsones y Yungas.



Parque Nacional Los Cardones Fuente: www.turismo.salta.gov.ar

El Parque posee muestras de ambientes naturales de diferentes ecorregiones: los Altos Andes, la Puna, el Monte de sierras y bolsones donde se desarrolla el cardonal; y hasta un sector con pastizal de neblina, propio de la región de las Yungas. El clima es árido en gran porcentaje del Área, con gran amplitud térmica; temperaturas medias: 11° C en invierno (con mínimas bajo cero) y 18° C en verano (con máximas de 30° C); hasta 150 mm anuales de lluvias, concentrados entre noviembre y marzo; nevadas excepcionales en las zonas bajas.

Este Parque Nacional conserva una densa muestra de cardón o pasacana (*Trichocereus pasacana*). Si bien en nuestro país hay otras especies, esta es la típica, aquella que nos viene a la memoria cuando se menciona al cardón, ese

enorme cactus de porte arbóreo y forma de candelero. Su utilización por parte del hombre en los Andes ha sido de especial importancia para distintas culturas que habitan y habitaron la región.

Además, el Parque posee muestras de ambientes naturales de diferentes ecorregiones: los Altos Andes, la Puna, el Monte de sierras y bolsones (en donde se desarrolla el cardonal); y hasta un sector con pastizal de neblina, propio de la región de las Yungas.

En cuanto a la fauna, también habitan el Parque especies amenazadas como el gato del pajonal, la monterita serrana (*Poospiza baeri*) o el zorro colorado. Algunos ejemplos de fauna típica de sus ambientes son el tuco tuco puneño, el carpintero andino, la culebra andina y la ranita de las piedras. Además, caben mencionar al guanaco, Cóndor andino, el zorro gris, zorrino, guaipo y el chinchillón. Se resalta la presencia del “yasto” o “carpintero de las piedras”, ave emblemática del Parque.

Clima

Su clima se define como Subtropical Serrano con estación seca. En la zona tropical posee clima cálido, aunque con variaciones bastante marcadas en sus distintas regiones, en función de lo variado de su relieve.

La orientación de sus cordones montañosos influye en la distribución de las precipitaciones: En la región Este predomina el clima semiárido con estación seca, con un promedio anual de lluvias del orden de los 500 mm y temperaturas medias del orden de los 20° C, habiéndose registrado temperaturas mayores a 35°C en verano y de -5° C en invierno, marcada amplitud térmica propia de los territorios continentales. El altiplano, Puna, se caracteriza por bruscas oscilaciones térmicas y escasas precipitaciones, que mayormente no superan los 200 mm anuales, y temperaturas medias anuales del orden de los 10° C, que corresponden al clima árido andino.

Mapa climático de la Provincia de Salta



Fuente: mapoteca.educ.ar

En intenso contraste con las anteriores zonas, los valles, las quebradas y las sierras cuentan con un clima más benigno, lo que hace que en ellos se concentren las principales actividades agrícolas y el grueso de la población. Allí los promedios anuales de precipitaciones alcanzan los 1000 mm. Los promedios de temperaturas en época estival superan los 20° C, y en época invernal, las medias son inferiores a los 14° C.

Economía

Las actividades económicas de la Provincia representan, en conjunto, aproximadamente el 1,5 % del PBI de la Argentina. La Provincia de Salta, rica en potencialidades económicas primarias, cuenta con una agricultura muy diversificada, debido a la heterogeneidad de ambientes productivos.

- a) La zona norte de la provincia, se caracteriza por altas temperaturas y abundantes precipitaciones, en la que se desarrollan principalmente los cultivos industriales como la caña de azúcar, algodón, poroto y frutales tales como banana, cítricos y hortalizas de

primicia. La ganadería no es importante dado que fue desplazada por la actividad agrícola aunque tiene excelentes posibilidades dada la enorme potencialidad en la producción forrajera.

- b) En la zona de quebradas, valles áridos y de altura, como los Valles Calchaquíes, registra precipitaciones menores a 200 mm anuales. Las prácticas agrícolas deben realizarse exclusivamente bajo riego, desarrollándose cultivos hortícolas como el ajo, cebolla, comino y pimentón, y también agricultura de tipo empresarial dedicada al cultivo de la vid y a la producción de vinos de excelente calidad y de renombradas marcas internacionales. En esta zona se destaca el ganado caprino y ovino.
- c) La “región de los valles”, que es una zona templada, registra precipitaciones que varían entre 400 y 1000 mm en los meses de noviembre a abril. En los valles de Lerma y Sianca se destaca la “explotación intensiva” de la tierra principalmente con los cultivos de tabaco Virginia y hortalizas de primicia y de época ubicándose en los “cinturones verdes” la producción de hortalizas de hoja. En el Valle de Sianca se destaca el cultivo de

la caña de azúcar. En ganadería, “el tambo” es una importante actividad como así también los productos de granja.

- d) En la zona próxima a las sierras se registran precipitaciones entre 700 y 900 mm. Es óptima para los cultivos de secano como soja, poroto y maíz siendo principalmente zona granífera. La ganadería bovina consiste en la cría y también invernada en aquellas zonas que tienen disponibilidad de riego.

Salta posee una enorme riqueza minera. Una gran parte de su desarrollo está íntimamente ligada a yacimientos del petróleo y gas.

En la región cordillerana se encuentran yacimientos de azufre, boratos, mármol, baritina, perlita, cobre, zinc, plomo, plata y manganeso.

En la región de los valles existe uranio, cobre, baritina, hierro, cuarzo y rocas calcáreas. En Tolombón, departamento de Cafayate, se encuentra el único yacimiento de mica. La

actividad industrial es muy diversificada y se localiza en todo el territorio provincial. Entre las más destacadas puede citarse: refinería de petróleo, azúcar, empaque de frutas y hortalizas, procesamiento de maderas, manufactura de tabaco, desmotadoras de algodón, elaboración de bebidas, selección de leguminosas, industria metal – mecánicas (pesadas y livianas).

En la Provincia es importante la industria artesanal: se realizan verdaderas obras de arte en cueros, hierro, plata, tejidos a telar y alfarería. Los grupos indígenas del Chaco realizan tejidos, cinturones y vinchas trenzando las fibras de hojas de “chaguar”, una planta del lugar.

Con respecto al movimiento turístico, la cantidad de turistas en el año 2014 que arribaron a la provincia fue de 1.706.703 personas, cifra superior a la de 2013 en que arribaron 1.679.023 turistas.

Mapa económico de la Provincia de Salta



Fuente: mapoteca.educ.ar

Comercio Exterior: Al analizar los datos disponibles para el año 2015, se observa que las exportaciones más significativas de la provincia las componen: Legumbres (23,0%), Tabaco (16,1%), Cereales (15,2%) y Oleaginosas (12,1%), luego le siguen las exportaciones de Producto Químicos Inorgánicos (6,1%) y Combustibles (6,0%).

El valor de las exportaciones para ese mismo período fue de 820,3 millones de dólares FOB y los principales países destinatarios de las exportaciones salteñas fueron: China con el 15,1 %; Brasil el 11,9 %; Estados Unidos el 7,3 %; Argelia con el 4,5 % y 4,0 % para Venezuela. Según los últimos datos de productos salteños exportados, los más importantes fueron: Maíz con 14,9 %; Soja el 9,7 %; Tabaco en hojas del tipo Virginia 9,5 %, Poroto Blanco Secos el 9,2 %; luego en orden de importancia le siguió: Poroto Negros Secos con el 8,3 %; Tabaco Burley en hojas secas 5,7 %; Naftas 4,0 %. El valor de estos productos, representan el 61,4 % del total de las exportaciones de la provincia (Anuario Estadístico de la Provincia de Salta, Dirección General de Estadísticas, Año 2015, Avance 2016).

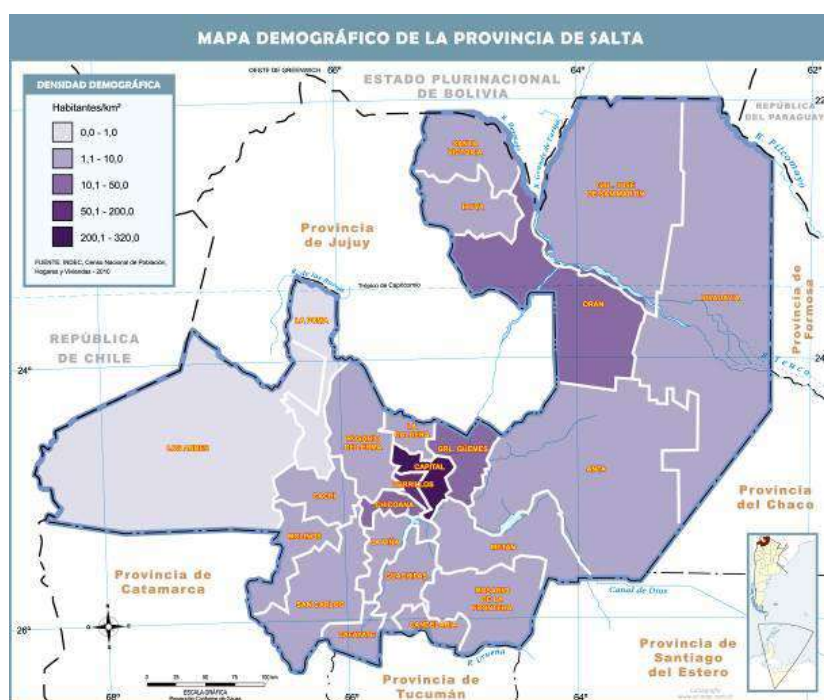
Población

De acuerdo con los datos obtenidos en el Censo Nacional de Población Hogares y Vivienda realizado en 2001, la población total de la provincia era de 1.079.051 habitantes, de los cuales el 83,4% procedía de zona urbana. Según resultados definitivos informados por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC) en el año 2010 la población en la provincia de Salta asciende a 1.214.441 habitantes, lo que representa una variación relativa del 12,5 % con respecto al Censo anterior.

Según los últimos datos censales, la densidad de población es de 7,8 hab./km² para la Provincia, pero en el departamento Capital alcanzó el valor más alto con 311,3 hab./km², mientras que el departamento Los Andes presentó la menor densidad, cuyo valor fue de 0,2 hab./km².

La esperanza de vida al nacer, para el año 2020, se calcula en 74,7 años para los hombres y 81,1 para las mujeres. La población indígena o descendiente de pueblos indígenas u originarios registrada según datos del último Censo Nacional asciende a 79.204 en la Provincia.

Mapa demográfico de la Provincia de Salta



Fuente: mapoteca.educ.ar

Las últimas cifras disponibles del año 2014 informan que las tasas brutas de mortalidad y de natalidad fueron 5,52 por mil y 21,39 por mil respectivamente, y la tasa de mortalidad infantil de 12,19 por mil nacidos vivos. Las enfermedades del sistema circulatorio son las principales causas de muerte en mayores de un año en la provincia y afecciones originadas en período perinatal en los menores de un año.

Según información obtenida de la Encuesta Permanente de Hogares continua (E.P.H.) en el 2° trimestre de 2016, en la ciudad de Salta, la tasa de actividad fue de 41,9 y la tasa de desocupación abierta fue del 8,9%.

El indicador de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) para los hogares en la provincia de Salta, refleja, una situación de mejoría ya que en 2001 fue de 27,5 % y 19,4 % en 2010. La situación más desfavorable se presenta en el departamento de Rivadavia con el 49,1 % de hogares con NBI, según datos definitivos del Censo Nacional de Población Hogares y Viviendas 2010.

El 3,1% de la población de 10 años y más es analfabeta, porcentaje que descendió con respecto a la cifra de 2001 que fue de 4,7 %. Los valores extremos se presentan en el departamento Capital con el menor porcentaje de 1,3 % de analfabetos y el mayor en el departamento de Santa Victoria en 14,5 % (Anuario Estadístico de la Provincia de Salta, Dirección General de Estadísticas, Año 2015, Avance 2016).

Escala Local LA MERCED

Sistema Jurídico-Administrativo

LA MERCED es un Municipio de Segunda Categoría del Departamento Cerrillos, no posee Carta Orgánica Municipal.

Es importante resaltar una particularidad normativa sobre los municipios que conforman el Área Metropolitana en lo que refiere al sistema de transporte y es la creación de la Autoridad Metropolitana de Transporte (AMT) creada por la ley Provincial Nº 7322 en noviembre de 2004. La AMT es un ente autárquico, que se vincula con el Poder

Ejecutivo a través del Ministerio de la Producción y el Empleo de la Provincia de Salta. Le compete la regulación y monitoreo de todos los Servicios de transporte de pasajeros de carácter urbano e interurbano de la Región Metropolitana de Salta.

³En el año 2004, la preocupación del Gobierno de la Provincia por la emergencia del servicio público de transporte automotor de pasajeros de la ciudad de Salta, dio lugar a la sanción de la Ley 7322/04 que establece lo siguiente:

- *La definición en el Art.1° de la Región Metropolitana de Salta en relación a los servicios de transporte por automotor de pasajeros propios e impropios de carácter urbano e interurbano, la que estará integrada por los Municipios de Salta, San Lorenzo, Vaqueros, Cerrillos, Rosario de Lerma, Campo Quijano, La Merced y La Caldera, así como por aquellos que el Poder Ejecutivo, a instancia de la Autoridad Metropolitana del Transporte (ATM), incorpore en el futuro.*
- *La creación de la Autoridad Metropolitana del Transporte (AMT), la que revestirá el carácter de ente autárquico que tendrá a su cargo potestades de planificación, organización, actuación, regulación, fiscalización y control,*
- *La creación de la Sociedad Anónima de Transporte Automotor (SAETA), cuyo paquete accionario original pertenecerá en un noventa por ciento (90%) a la provincia de Salta y un diez por ciento (10%) al Municipio Capital. El objeto social de SAETA consistirá en la prestación del servicio de transporte automotor de pasajeros en la Región Metropolitana de Salta, a cuyo fin, deberá generar las condiciones idóneas para la prestación eficaz y eficiente del servicio público regular masivo de transporte automotor metropolitano de pasajeros que*

³ PUA San Lorenzo. Año 2015. – Pag. 49 - El transporte metropolitano de la ciudad de Salta.

compone el Sistema Integrado de Transporte por Unidad de Red (SITUR)

Sistema Natural

Superficie de la localidad

La Provincia de Salta cuenta con una superficie de 155.488 Km² (el 4,1% del total nacional). Mientras que el Dpto. Cerrillos posee una Sup. de 640 Km², y el Municipio de La Merced 301 Km² (30100 Ha.)

El Dpto. de Cerrillos se ubica al sur del Valle de Lerma y representa el 0,4% de la superficie de la Provincia. El Municipio La Merced se ubica al sur del mencionado departamento y representa solo un 47% de la superficie del mismo.

El municipio está conformado por las localidades de La Merced y San Agustín, tiene una superficie total de 301km² con una población de 10.907 habitantes según datos del censo 2010 – INDEC.

El suelo urbano en el periodo comprendido entre el año 2002 a 2014 se ha incrementado en un 40% (68has) contando actualmente con 237 Ha urbanizadas. En la actualidad, el distrito presenta un alto porcentaje de bajo nivel de ocupación 60% (140 Ha.), sólo el 30% (73 Ha.) del suelo urbanizado tiene un alto grado de ocupación; el restante 10% (24 Ha.) presenta una ocupación media ⁴

Relieve

El Valle de Lerma, representa una de las depresiones de mayor dimensión dentro de la faja plegada y corrida de Cordillera Oriental en el norte de Argentina. La topografía del valle, y de los cordones montañosos que lo rodean y circunscriben, es muy diversa; la prueba esta, en la gran variabilidad de elevaciones presentes,

desde los 900 msm hasta los 5.400 msm, aproximadamente.

Para clasificar las pendientes del Valle de Lerma se tomo la siguiente tabla realizada por las ingenieras Baumgartner y Cozzi en el año 1998.

Clase	Relieve	Pendientes
1	Plano a casi plano	0 - 2 %
2	Suavemente inclinado	2,01 - 6 %
3	Inclinado	6,01 - 13 %
4	Moderadamente inclinado	13,01 - 25 %
5	Empinado	25,01 - 55 %
6	Muy empinado	Mayor 55 %

Clasificación del relieve según la pendiente. Fuente: Tesina planificación territorial del valle de Lerma orientada al sector agropecuario mediante el usos de Sitemas de Información Geográfica. Baumgartner y Cozzi (1998).

Alrededor de 48.500 Ha del Valle pueden considerarse de relieve plano o casi plano, mientras que, aproximadamente, un 46 % de la superficie total corresponde a relieves empinados o muy empinados.

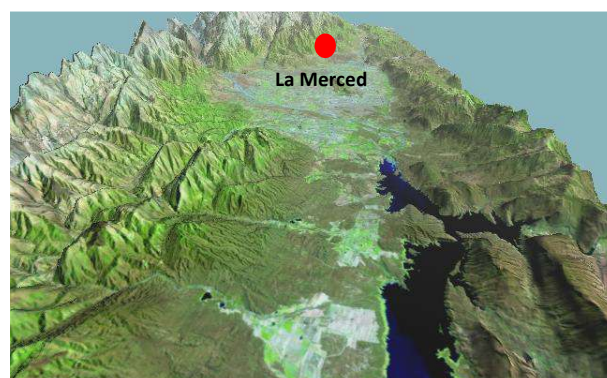
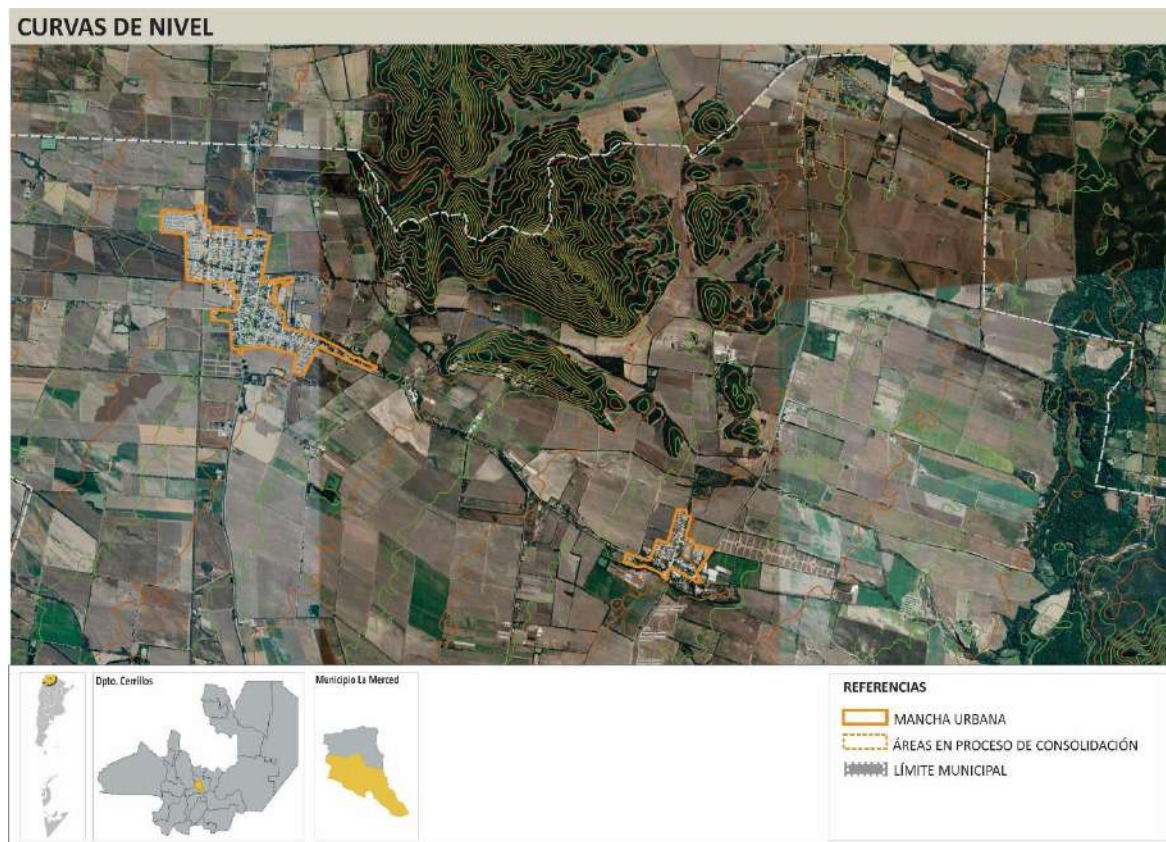


Imagen del relieve del Valle de Lerma extraída del Modelo Digital de Terreno.

La imagen anterior, se presenta una vista en tres dimensiones obtenida a partir de un Modelo Digital de Terreno (MDT); la perspectiva tiene el punto de visual en el extremo sur del valle. Aquella imagen es de lo más elocuente respecto de la topografía del Valle de Lerma en toda su extensión.

El Departamento de Cerrillos posee dos tercios de su superficie en llanura, con serranías en el lado este y sudeste, y la excepción de los cerros de San Miguel en el centro, sobre cuyas laderas del oeste se recuesta la Ciudad cabecera.

⁴ Informe Final de Lineamientos Metropolitanos del Valle de Lerma



Curvas de Nivel del Municipio La Merced. Gráfico elaboración propia.

En el este del Departamento haciendo límite con el Dpto. Capital se encuentra el cordón de Velarde, destacándose los cerros Aspero, El Ceibalito (2007), las cumbres de Castillejo, y el cerro Negro. En el sudeste con límites al Dpto. de Chicoana se ubica la serranía de Sancha con los cerros Loma Ociosa y Huaicondo.

El río más importante es el Arias, que cruza el Departamento de norte a sur, recibiendo a los afluentes río Ancho por el límite norte, y río Rosario o Toro por el límite sur.

Hydrografía

La zona urbana del municipio de La Merced pertenece a la Alta Cuenca del río Juramento, Cuenca Arias-Arenales.

Aunque se destaca que el sector sur del territorio forma parte de la Cuenca del río Toro-Rosario.

Aguas subterráneas

En cuanto a la hidrogeología, pertenece al Sistema Acuífero Arenales y se encuentra a 60 metros de profundidad aproximadamente en la

zona de estudio (Baudino, 1996). El área de estudio corresponde a una zona de conducción y posee baja a moderada vulnerabilidad de contaminación hídrica por estar cubierta por capas de arcillas impermeables (Sastre, 2000).

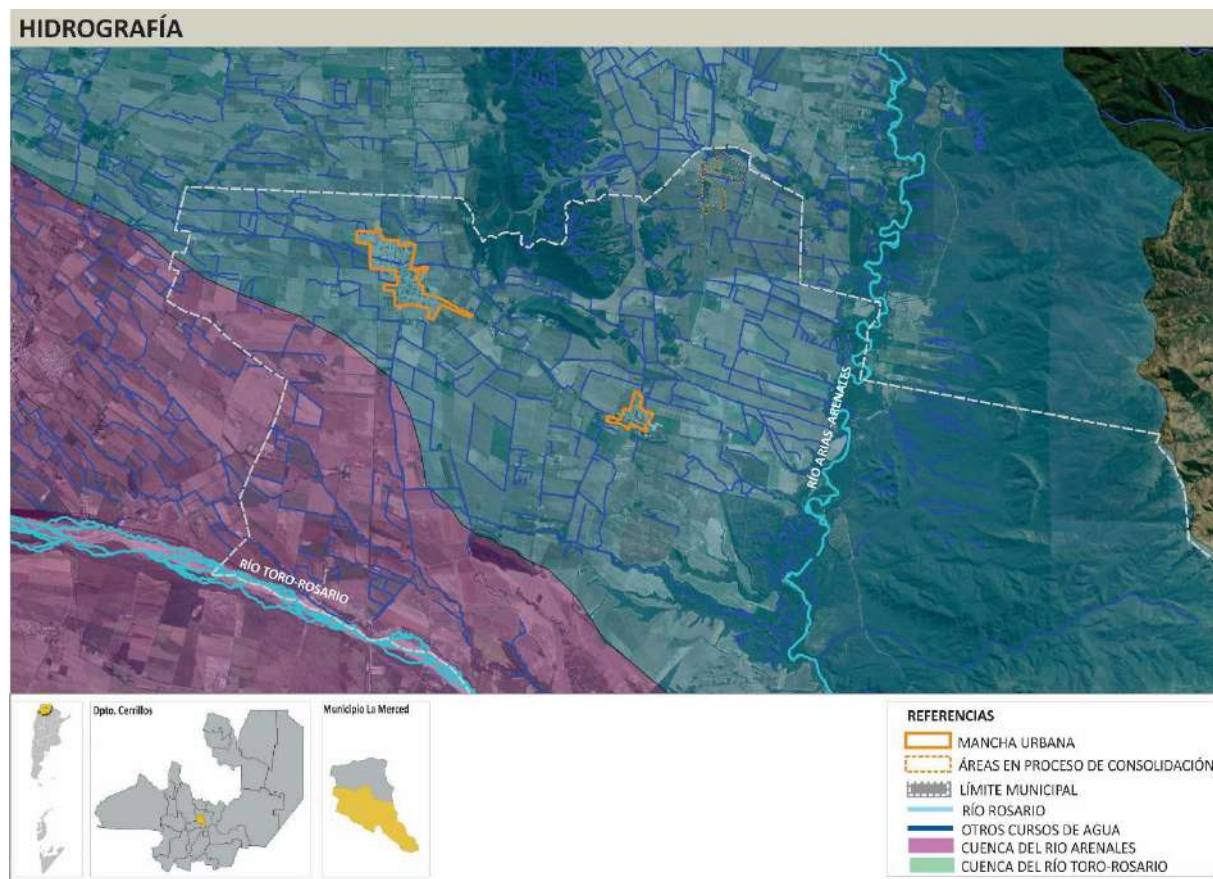
El Sistema Acuífero Arenales se ubica en el noroeste del Valle de Lerma; el área que colecta los caudales superficiales que aportan a la recarga comprende las subcuencas del río Potrero-Arenales, La Silleta y La Banda.

La zona de recarga se sitúa entre el quiebre de pendiente y el río Arenales y la localidad de La Silleta. La zona de conducción se extiende a lo ancho del valle y se divide en dos debido a la presencia de los afloramientos de roca de los Cerrillos de San Miguel. El flujo hídrico subterráneo está principalmente dirigido hacia el sudeste. La descarga del sistema se produce en dos comarcas: al norte de los Cerrillos es subterránea y alimenta al Sistema Acuífero La Isla; al sur de los afloramientos se manifiesta a través de manantiales, pero su relación con el Sistema Acuífero La Isla se desconoce por la

A map of the study area in northern Mexico. The map shows several towns: El Prado, Aeropuerto El Aybal, La Silla, Campo Quijano, Cerillos, La Merced, La Isla, and Arenales. A red dot marks the location of Cerillos. Major roads are shown with route numbers: 51, 24, 23, 68, 21, and 26. Geographical features include Río Arriba, Río Manzano, Rancho, Sierra de Mojotero, and Cerro de San Miguel. Different hatched patterns represent various land ownership or management zones.

	Ciudad de Salta		Zonas de recarga	Loteo Cerrillos
	Calles y caminos		Zona de conducción	
	Rutas Nacionales		Zona de descarga subterránea	
	Rutas Provinciales		Cuerpos de agua	
	Ferrocarril		Ríos principales	
	Límites de cuencas hidrologicas		Afloramientos precuaternarios	
	Áreas de aporte a la recarga		Sedimentos modernos	

45



Hidrografía del Municipio La Merced. Gráfico elaboración propia.

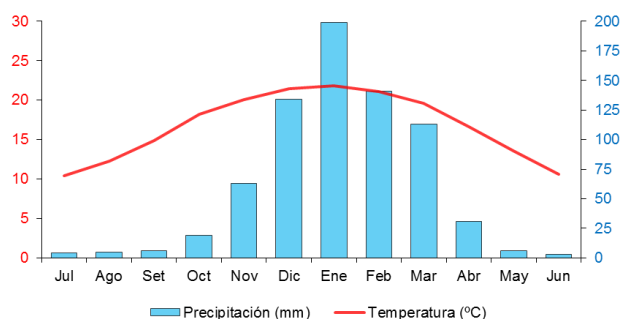
Clima

Con respecto al clima, para el área de estudio se tomaron los datos climáticos de la Estación Experimental INTA Cerrillos, por ser la más cercana al área de estudio y porque las condiciones ambientales son casi similares. Según la clasificación climática de Thornthwaite, el tipo climático es Subhúmedo – seco con nulo o pequeño exceso de agua, Mesotermal con concentración estival entre 39,20%.

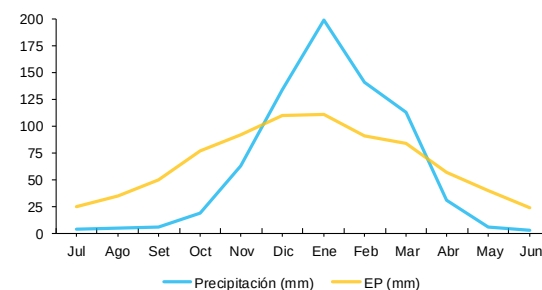
Las precipitaciones son de régimen estival con una media de 724 mm anuales, concentrados en el 80% de las mismas en los meses cálidos desde diciembre a marzo.

El mes más lluvioso es enero, con 199 mm (27,5% del total anual), seguido de febrero con 141 mm (19,5% del total anual). En este sentido, se registra un exceso de agua en los meses de diciembre a marzo y el resto del año presenta un déficit hídrico.

La temperatura media anual es de 16,7 °C, con una media máxima de 21,8 °C en el mes de enero y una media mínima de 10,4 °C para el mes de julio.



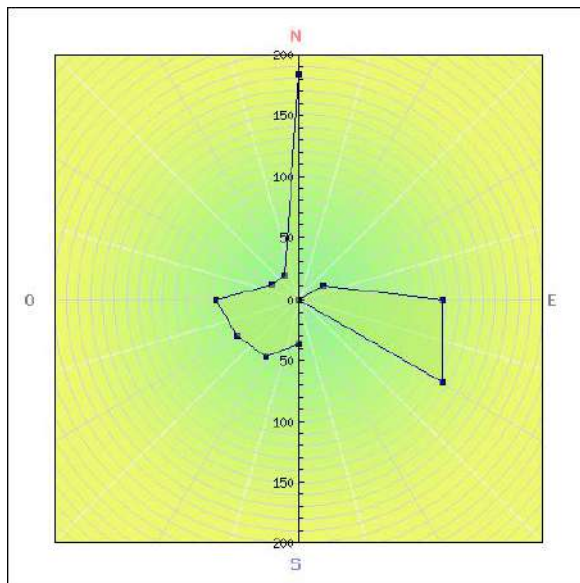
Climograma de la localidad de Cerrillos. Fuente: INTA, 2009.



Comparación entre la Precipitación y la Evapotranspiración Potencial en la localidad de Cerrillos. Fuente: INTA, 2009.

En cuanto a la velocidad del viento, según el SIG EÓLICO (2006), el área de estudio presenta una velocidad media de 1,65 m/seg a 35 metros

de altura de medición, siendo una brisa muy débil según la escala de Escala de Beaufort de Fuerza de Vientos. La dirección predominante de los vientos corresponde al cuadrante E-SE.



Rosa de los vientos para el área de estudio. Fuente: SIG EÓLICO, 2006.

Áreas Protegidas

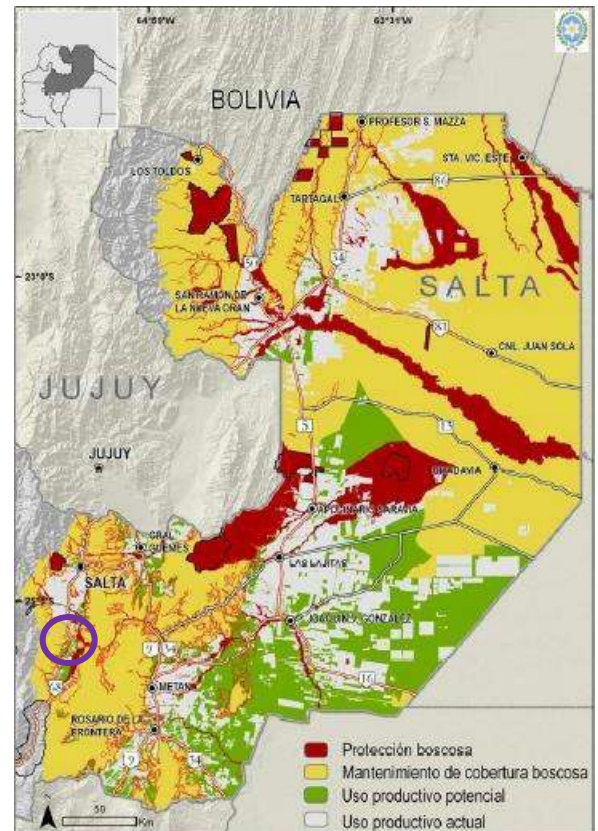
La Ley Nº 26.331 de Presupuestos Mínimos de Protección Ambiental de los Bosques Nativos sancionada en el año 2007 establece “los presupuestos mínimos de protección ambiental para el enriquecimiento, la restauración, conservación, aprovechamiento y manejo sostenible de los bosques nativos, y de los servicios ambientales que éstos brindan a la sociedad”.

Esta ley determina que cada provincia debe realizar su OTBN, mediante un proceso participativo, y de acuerdo con una decena de criterios de sustentabilidad ambiental establecidos para definir diferentes categorías de conservación y manejo de los bosques. Según esta ley, las tres categorías de conservación definidas para la zonificación son:

- 1) Categoría I (rojo): sectores de muy alto valor de conservación que no deben transformarse;
- 2) Categoría II (amarillo): sectores de mediano valor de conservación, que pueden estar degradados pero que a juicio de la autoridad de aplicación jurisdiccional, con la implementación de actividades de restauración, pueden tener un valor alto de conservación y que podrán ser sometidos a los siguientes usos:

aprovechamiento sostenible, turismo, recolección e investigación científica;

3) Categoría III (verde): sectores de bajo valor de conservación que pueden transformarse parcialmente o en su totalidad aunque dentro de los criterios de la ley.



Mapa de Áreas de Conservación e los Bosque nativos en Salta.

Fuente: https://www.geograficando.fahce.unlp.edu.ar/article/view/Geov10n02a05/html_22

La ley nacional constituye el marco de referencia en el cual las provincias realizaron sus Planes de Ordenamiento Territorial de las áreas boscosas. En el caso de Salta, el mismo fue aprobado en 2009, por la Ley Provincial Nº 7543/09. y el Decreto Reglamentario Nº 2785/09.

Este ordenamiento territorial debe ser revisado periódicamente. En la actualidad se está trabajando a nivel provincial en la articulación con los diferentes actores sociales para avanzar con la revisión del OTBN. Sin embargo, hasta que una nueva norma provincial actualice, permanece vigente el ordenamiento de 2009.

En el caso particular de las áreas urbanas, el artículo 40 de la ley provincial establece que “las zonas ubicadas dentro de las áreas urbanas de la provincia de Salta, serán motivo de

ordenamiento territorial y ambiental en la normativa de ordenamiento territorial urbano que oportunamente dicten los Municipios y la Provincia, en el marco de sus atribuciones". Así, el nivel municipal es clave para contribuir a la conservación de los bosques nativos en la interfase entre urbano y bosque nativo.

En el caso del Municipio de La Merced, el cual se encuentra en el área de influencia del ordenamiento territorial de los bosques nativos, podemos observar que: los cursos de los ríos Rosario y Arenales se encuentran en rojo, mientras que el sector de las serranías del este y los Cerros de San Miguel al norte se encuentran en amarillo correspondiendo a zonas de máxima y media protección boscosa.

Sistema Económico

El municipio de La Merced tiene una fuerte actividad del sector primario a través de la producción agrícola, ganadera, y minera a través de la extracción de cal y secundaria con el procesamiento de la cal. Por otra parte el mercado inmobiliario con nuevos desarrollos de loteos privados en la zona de San Agustín también empieza a ocupar un lugar dentro del sistema económico de la localidad.

1- AGRICULTURA

1.1 Tabaco

Su principal fuente económica es la producción de tabaco Virginia, ya que constituye la actividad que demanda mayor cantidad de mano de obra y asimismo genera la mayor cantidad de ingresos. Esa actividad tiene sus orígenes por la década del 40, cuando comienzan los primeros cultivos en la zona. Los primeros establecimientos productores de tabaco, fueron las fincas La Cañadita, de Miguel Ángel Martínez Saravia, finca Santa Ana, de la familia Juncosa y luego de Juan Ortiz Vargas, finca Seminario de la familia García, entre otros.

En la actualidad, la producción tabacalera sigue siendo el eje económico fundamental de los mercedinos. Lamentablemente la situación actual dista mucho de la de hace décadas atrás. El precio internacional impuesto por las multinacionales condiciona la actividad, llevándola a disminuir notablemente, incidiendo esto de manera determinante en los ingresos de

los productores como de los asalariados. Los principales productores que persisten en este cultivo son: Héctor Lazarte, Agustín Pandolfi, Antonio Yelamo Resina, Francis Laconi, Manuel Giménez Cabrerizo, Mario Calíope, familia Berrueto.

1.2 Poroto

La producción porotera en la zona, es también importante fuente de ingresos económicos para La Merced. Esta actividad creció debido a la crisis del sector tabacalero y la necesidad de reconvertir la producción local. Hoy Salta es exportadora de porotos a nivel internacional y los productores mercedinos realizan la actividad no solo en esta zona, sino que se expandieron a otras zonas como ser el norte salteño y Anta. Podemos citar entre los principales productores a la Sucesión Collado Núñez en la finca La Capilla, Oscar García en San Agustín, Héctor Lazarte, Victorio Pagliarani.

2- GANADERÍA

El municipio de La Merced cuenta con un matadero municipal ubicado sobre el camino al cementario.

Producción avícola

Existen importantes complejos de granjas avícolas tanto en La Merced como en San Agustín. En San Agustín se ubican algunos dedicados a la cría de pollos, entre ellos, el **complejo productivo de la marca Sofía**.



Complejos avícolas en San Agustín. Gráfico elaboración propia.



Complejos avícolas en La Merced. Gráfico elaboración propia

3- MINERÍA: Extracción y Procesamiento de Cal

Ya entre los años 1830 al 1850 aproximadamente, existían algunas caleras funcionando. Los primeros hornos comunes en actividad fueron en Finca La Cañadita. Se llamó Horno La Cruz, porque en el cerro había una gran cruz, a la que la gente la veneraba todos los años. Otros hornos son el horno “Las Maravillas”, el horno “Las Higueras”, etc.



Calera sobre Ruta Provincial N°21 entre La Merced y San Agustín.
Gráfico elaboración propia

Los primeros propietarios de La Calera hoy llamada Santa Elena, fueron los Sres. Juan y Santos Lobos.

El propietario de la Calera “El Algarrobal” era Fortunato Torres, de la Calera “Bermejo”, Adolfo Schubert.

Actualmente podemos citar la Calera “La Cañadita”, explotada por Simón Agustín Hoyos, La Calera Santa Elena, por los hermanos Villagras, los Pinos de Juan Carlos Schubert. Existen otros hornos de fundición de piedra caliza, explotados por pequeños arrendatarios.

La cal que se produce en la Localidad de La Merced, es de gran calidad y se comercializa en toda la provincia y en provincias vecinas, siendo esta actividad de vital importancia para la economía local.

Población

El municipio está conformado por las localidades de La Merced y San Agustín. Tiene una superficie total de 301km² con una población de 10.907 habitantes según Censo 2010 - INDEC.

La tasa de crecimiento se mantiene constante desde el año 1991.

Año	2010	2001	1991
Población	10907	8686	7116
%	26%	22%	

Comparación crecimiento poblacional intercensal. Tabla elaboración propia

En el año 1991 tenía 7116 habitantes y en 2001 La Merced contaba con 8686 habitantes, es decir un 22% más, mientras que en 2010 llega a los 10.907 habitantes, ascendiendo el crecimiento porcentual un 26%.

Desarrollo Humano

No existe información sobre el desarrollo humano del Municipio de La Merced, por lo que se citan datos a nivel provincial.

Según información extraída del Atlas ID – Subsecretaría de Planificación Territorial para la Inversión Pública, Salta se ubica en el N°4 con un coeficiente de 0,43, siendo una de las provincias con mayor desigualdad, según datos del año 2013.

El Índice de Desarrollo Humano, calculado por el PNUD Argentina para el año 2016, muestra a Salta en la posición 21° dentro de las 24 jurisdicciones argentinas, con un coeficiente de 0,46 inferior al promedio nacional.

El Índice de Desarrollo Sostenible por Provincia se compone de variables que apuntan a capturar la dimensión del crecimiento económico (ingreso per cápita y capital humano), la inclusión social (pobreza relativa, empleo formal e informal, salud y educación) y la sostenibilidad ambiental (emisiones de gases de efecto invernadero, y generación y disposición de residuos).

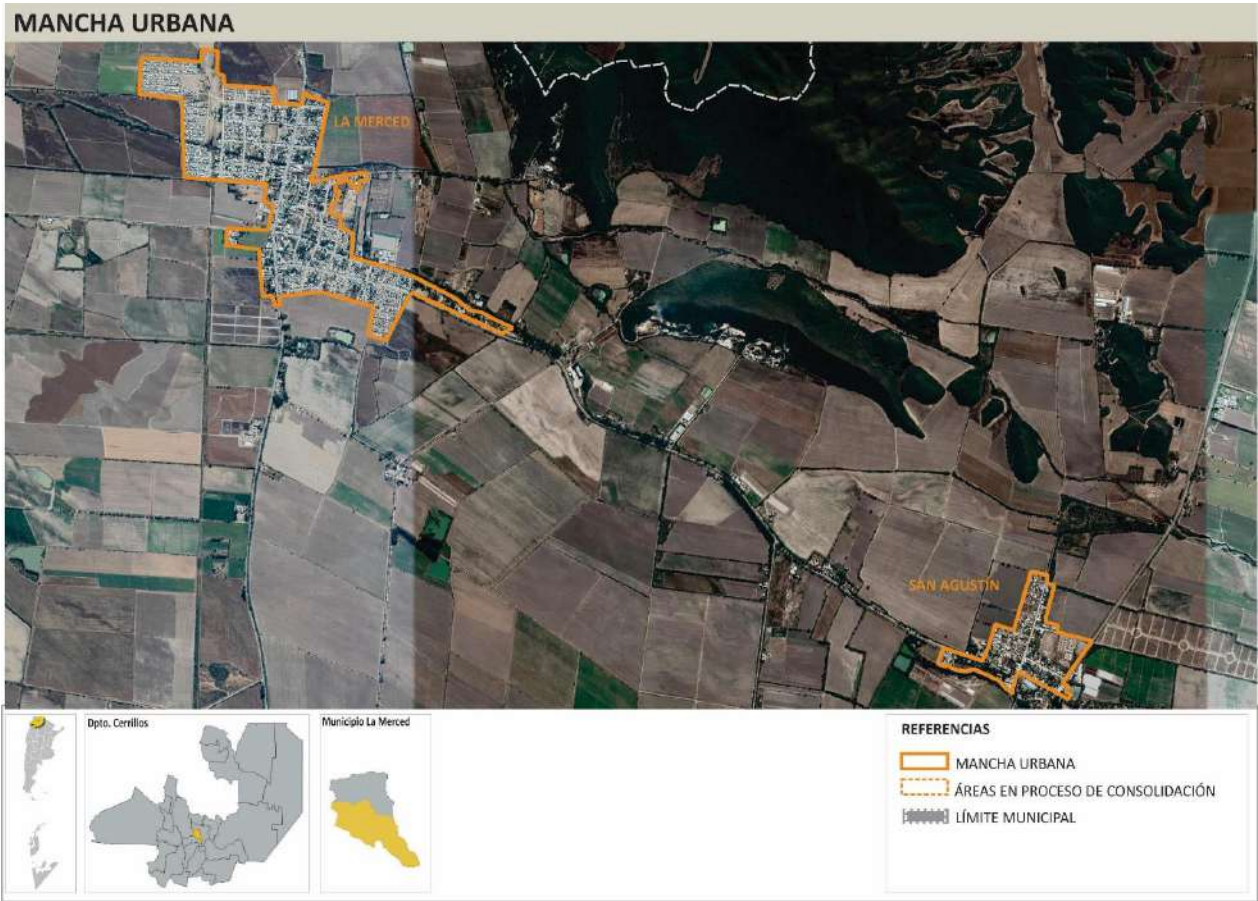
El IDSP puede tomar valores entre 0 y 1. Cuanto más cercanos a 1, mayor es el nivel de desarrollo sostenible. Por su fórmula de cómputo, el IDSP penaliza el desbalance en el desarrollo y captura la idea de integralidad entre las dimensiones del desarrollo sostenible. (<http://www.ar.undp.org/content/argentina/es/home.html>)



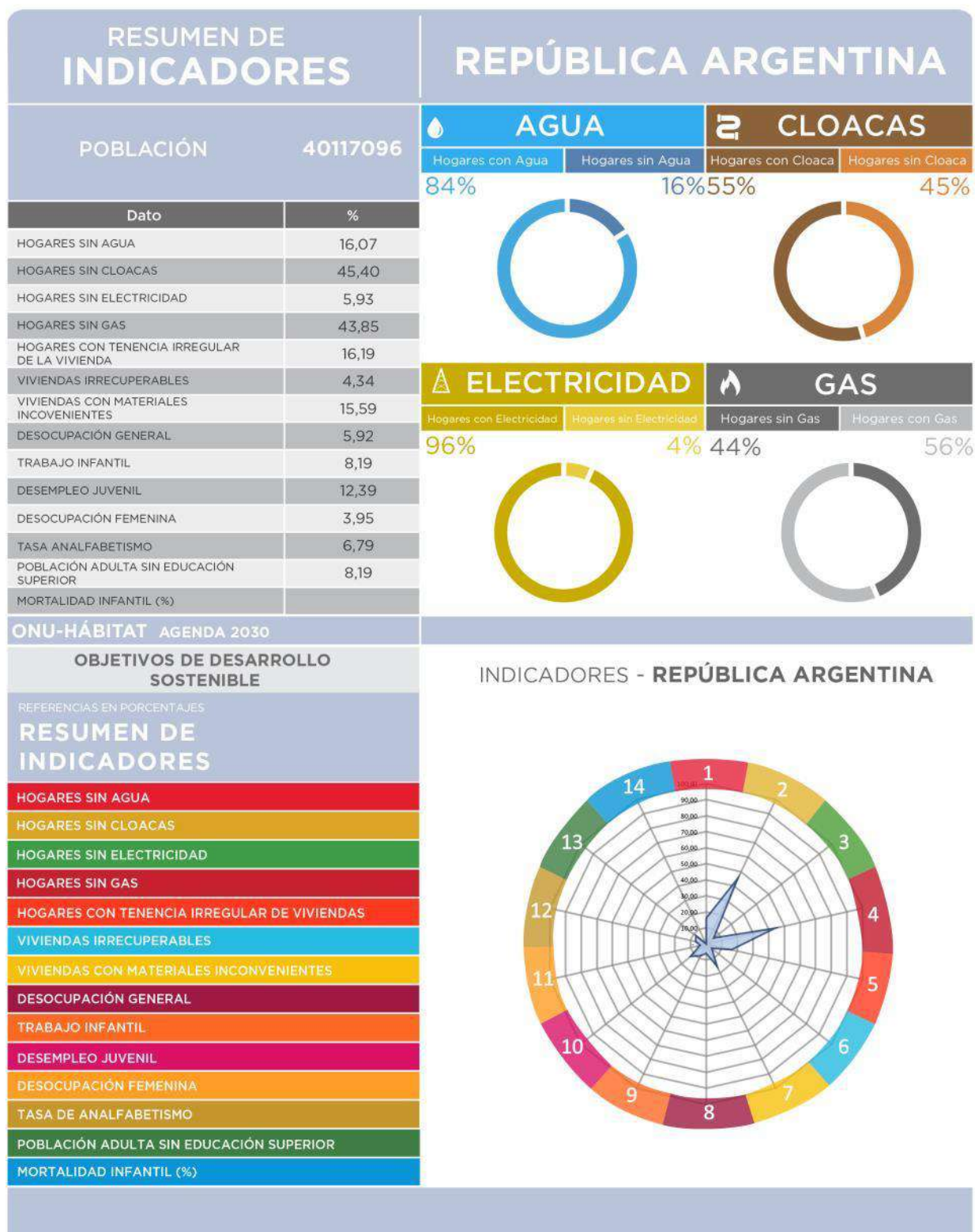
Iglesia de La Merced - FUENTE: <https://mapio.net/pic/p-121048690/>



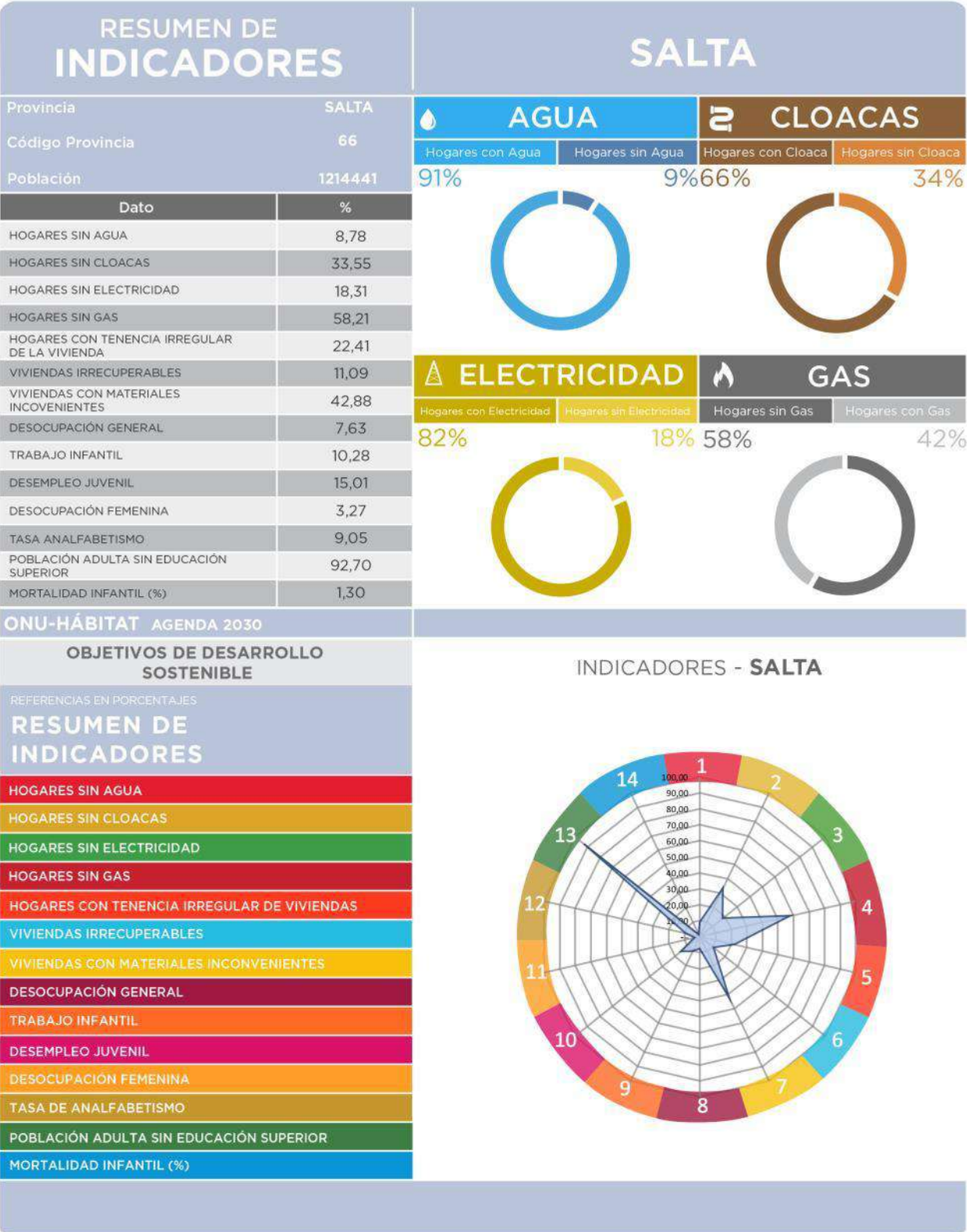
Plaza San Martín, principal de la localidad FUENTE



Mancha Urbana del Municipio La Merced. Gráfico elaboración propia.



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



Comparativo de indicadores en múltiples escalas territoriales

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

Se trata de 17 objetivos basados en la experiencia, lecciones y logros de los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM), pero incluyen nuevas esferas como el cambio climático, la desigualdad económica, la perspectiva de género, la innovación, el consumo sostenible, la paz y la justicia, entre otras prioridades.

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

Ante esta situación, este ejercicio busca en primer lugar encontrar y construir indicadores a partir de la información disponible mientras se avanza en el armado de las métricas a nivel nacional. Otro de los avances de este trabajo es contar con información territorial, demográfica y estadística en distintas escalas territoriales: municipio, departamento, provincia y país, lo cual permite contextualizar la unidad territorial de análisis. Por último, también se han agregado datos de tipo cualitativo contruados a partir del análisis de especialistas locales. Cabe destacar que si bien esta información permite obtener indicadores indirectos, sin duda son una fuente descriptiva interesante para comenzar con el trabajo de planificación.

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

- Datos censales a nivel localidad, departamento, provincia y país. Se trata de una elaboración propia en base a datos del INDEC del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010, procesado con Redatam. La mayoría de los datos son expresados en porcentaje de déficit por lo que se realiza la debida transformación aritmética para expresarlo inversamente.

- Información de carácter cualitativo proporcionada por el consultor que realiza el diagnóstico urbano, como parte del proceso de Planificación Territorial.

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

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

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

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

- *Tasa de Mortalidad Infantil*

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

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

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

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

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

- *Porcentaje de Desempleo Femenino*

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

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

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

- *Porcentaje 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 (10) a Alta Expansión (100). Se le asigna el valor 100 a los más cercanos a la Alta expansión y en forma lineal para el resto de los valores asignados.

- >**14.** Conservar y utilizar en forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible. No se cuenta con datos a nivel localidad, municipal y departamental sobre el cual armar un indicador relativo al objetivo 14.
- >**15.** Proteger, restablecer y promover el uso sostenible de los ecosistemas terrestres, efectuar una ordenación sostenible de los bosques, luchar contra la desertificación, detener y revertir la degradación de las tierras y poner freno a la pérdida de diversidad biológica. Se trata de un indicador de carácter cualitativo. El consultor deberá calificar del 10 al 100 el desempeño del municipio con respecto a éste objetivo (siendo 100 el más favorable).
- >**16.** Promover sociedades pacíficas e inclusivas para el desarrollo sostenible, facilitar el acceso a la justicia para todos y crear instituciones

eficaces, responsables e inclusivas a todos los niveles. Se trata de un indicador de carácter cualitativo. El consultor deberá calificar del 10 al 100 el desempeño del municipio con respecto a éste objetivo (siendo 100 el más favorable).

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

Del análisis del cuadro Comparativo Multiescala, se desprende que la situación de LA MERCED se acerca a la media de la provincia, superando en algunos aspectos a la media del departamento, en este sentido se destacan los indicadores sociales de Igualdad de Género, Seguridad Alimentaria y salud y bienestar.

En cobertura de infraestructura, se observa una situación en parte deficitaria, ya que se ubica por de bajo de la media provincial, sobre todo en lo relacionado a agua y saneamiento rasaltando que La Merced carece de redes de cloacas.

COMPARATIVO MULTIESCALA	LA MERCED			
INDICADORES	Municipio	Departamento	Provincia	País
	La Merced	Cerrillos	Salta	Argentina
POBLACIÓN CENSO 2010	10.907	35.789	1.214.441	40.117.096
1. REDUCCIÓN DE POBREZA ESTRUCTURAL	67,4	80,6	79,1	86,9
2. SEGURIDAD ALIMENTARIA	100	99,6	98,7	98,8
3. SALUD Y BIENESTAR	95	93,8	90,9	91,8
4. EDUCACIÓN INCLUSIVA	48	51,1	49,1	50,7
5. IGUALDAD DE GÉNERO	98	91,8	89,7	91,8
6. AGUA Y SANEAMIENTO	39	38,4	78,8	69,3
7. ENERGÍA ELÉCTRICA Y GAS	46	44,1	61,7	75,1
8. CRECIMIENTO ECONÓMICO Y EMPLEO	96	94,8	92,4	94,1
9. INFRAESTRUCTURA E INDUSTRIA	5	4,9	7,3	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				

CAPÍTULO II

Dimensiones de Análisis

Dimensión Física

Sistema Urbano

Sistema Urbano

“El sistema urbano es concebido como un conjunto de centros de distintos niveles, vinculados entre sí por medio de flujos”.⁵

El análisis y la comprensión de cómo funciona y se estructura el sistema urbano, tanto el regional o al interior de la provincia radica en comprender las dinámicas poblacionales y económicas que se dan entre las distintas 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.

Sistema urbano provincial

La Provincia de Salta ha experimentado un proceso creciente de urbanización muy marcado en los últimos treinta años. La población urbana creció de un 83% en 2001 a un 87% en el 2010.

Sin embargo, la distribución entre población urbana-rural por departamento muestra variaciones muy marcadas; por ejemplo, el departamento Capital tiene 99% de población urbana.

⁵ Bailly, A. citado por Roccatagliata, J. y Beguiristain, S.

Los principales centros urbanos de Salta muestran fuertes variaciones en su escala y conviven con numerosas localidades pequeñas, dispersas en el territorio de la provincia.

El Modelo Territorial Deseado del PET para la Provincia evidencia los grados de jerarquía actuales y proyectados de sus centros urbanos, pudiéndose observar la preeminencia de la ciudad Capital, que alberga a un 44 % de la población.

En su estado actual de evolución física y demográfica y de interacción con los municipios vecinos, asume ya claramente el carácter de Área Metropolitana, con alto grado de concentración de población y actividades económicas y de servicios, además de las mejores condiciones de conectividad.

Ámbito rural-urbano	Año			
	2001	%	2010	%
Total	1.079.051		1.214.441	
Urbana (1)	900171	83	1.057.951	87
Rural	178880	17	156490	13

(1) Se considera población urbana a la que habita en localidades de 2.000 y más habitantes
Fuente: INDEC – Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda 2001 y 2010

Modelo Territorial Deseado – PET Salta

En escalas siguientes de importancia, aunque sustancialmente menores, las ciudades norteñas de San Ramón de la Nueva Orán y Tartagal, ambas en el orden de los 60.000 a 80.000 habitantes, adquieren una importancia singular en una región clave por su peso demográfico, potencial económico y situación de área de frontera.

Sobre el mismo eje de la Ruta Nacional N°34, pero mucho más al sur, el Eje Güemes – Rosario de la Frontera es de gran relevancia por sus condiciones de conectividad vial y ferroviaria actual y potencial, además de constituir los núcleos urbanos principales de áreas rurales productivas, entre las más importantes de la Provincia.

La ciudad de Joaquín V. González es el centro urbano de mayor escala entre los ubicados sobre la Ruta Nacional N°16, que vincula a la provincia con la región NEA, mientras Cafayate

se destaca singularmente en el sudoeste de la provincia.

Si bien las localidades mencionadas anteriormente pueden considerarse como las de mayor importancia estratégica en este Modelo Territorial Deseado, existe un siguiente nivel de jerarquía de centros urbanos, considerados a los fines de este trabajo como relevantes, tanto en términos demográficos, económico – productivos, como de situación en el sistema de interconexiones viales y ferroviarias de la Provincia de Salta con la región y países vecinos.

Esto incluye a las siguientes localidades:

- Metán (Departamento Metán).
- Pichanal (Departamento Orán).
- Embarcación (Departamento San Martín).
- Salvador Mazza (Departamento San Martín)
- San Antonio de los Cobres (Departamento Los Andes).

Los siete mayores centros urbanos de la provincia aglutinan más del 60 % de la población provincial, dando cuenta de un proceso de urbanización en continuo crecimiento.

Por su posición geográfica, la vecina provincia de Jujuy se encuentra estrechamente vinculada con Salta desde la perspectiva del transporte y participa en la conformación de un corredor de ciudades de orientación norte-sur en ambas provincias, donde se asienta el 80% de la población de ambas provincias con algo más de un millón y medio de habitantes.

Asimismo la provincia se vincula con Chile a través del camino internacional Salta – Antofagasta, materializado en territorio argentino en la Ruta Nacional N° 51, a través de los Pasos de Sico y de Socompa.

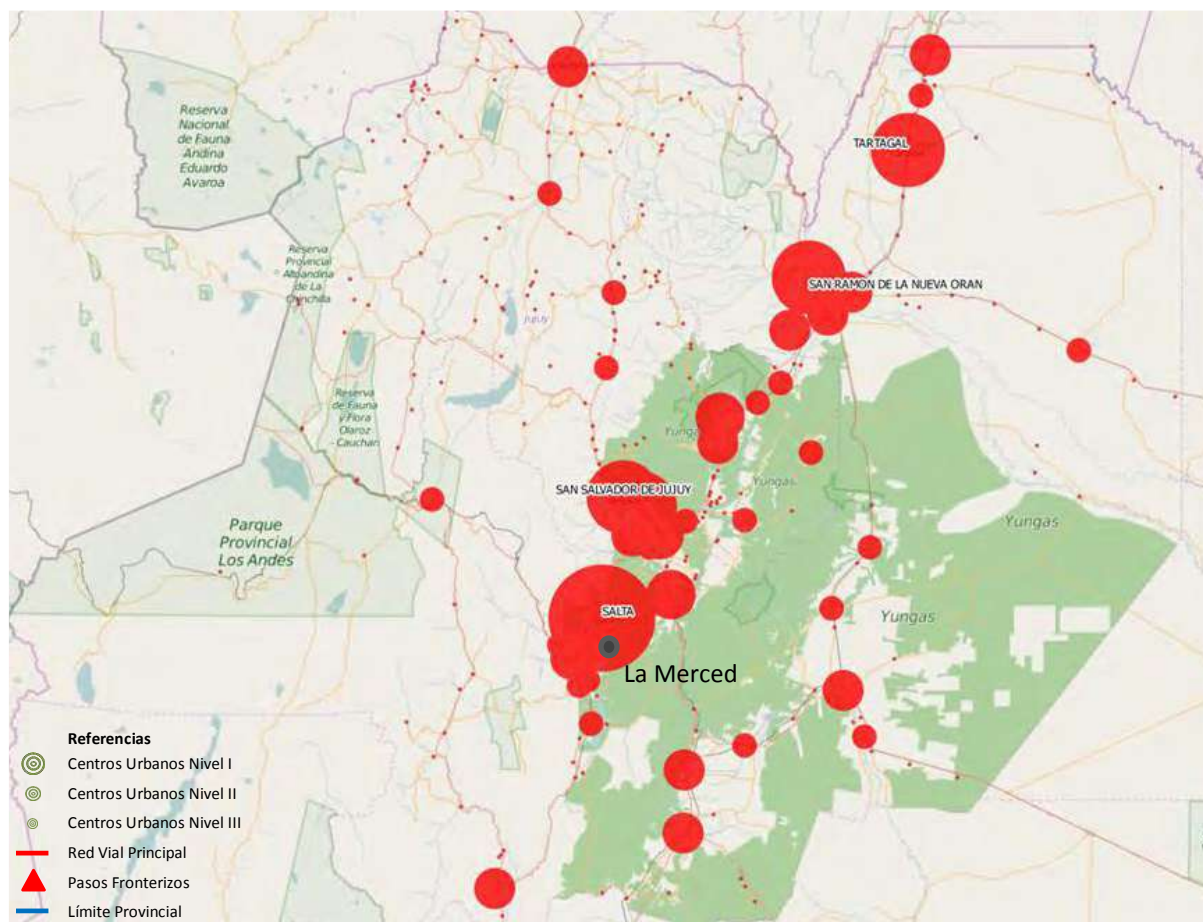
La conexión con Bolivia se realiza a través de las Rutas Nacionales N° 9, 50 y 34 por los pasos de Salvador Mazza y Aguas Blancas; y con Paraguay (y luego Brasil), a través de las Rutas Nacionales N°81 y 86 por el puente en la localidad de Misión La Paz. A estos circuitos se suman los corredores que vinculan a Salta con la zona central del país, las Rutas Nacionales N° 9 y 34, y la red ferroviaria de trocha angosta operada por el ferrocarril Belgrano Cargas y Logística.

Sistema Urbano Provincial.



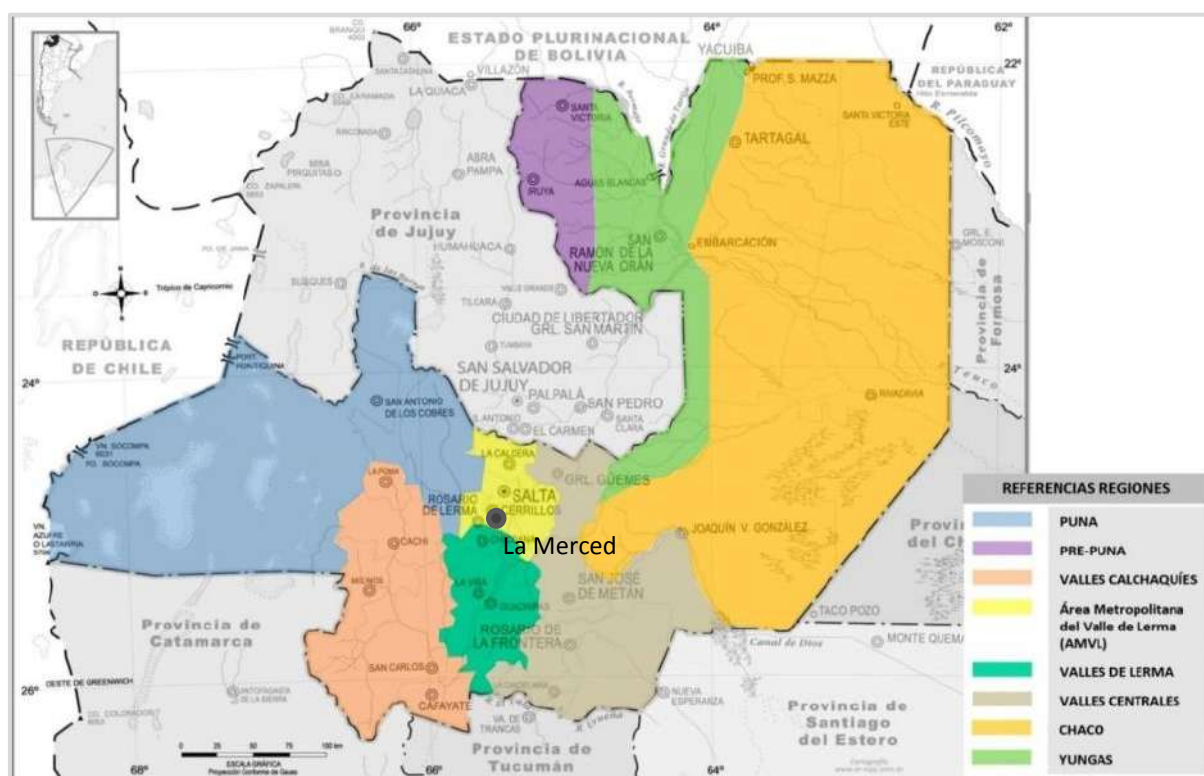
Gráfico elaboración propia.

Mapa: sistema de ciudades provincia de Salta.



Fuente: plan de logística Salta 2016.

Regiones PDES 2030:



Fuente: Actualización 2017 de PDES 2030

Regiones

A los fines de la descripción ampliada del Sistema Urbano Provincial de Salta, y para una mayor claridad, resulta necesario referenciarlo al esquema de Regionalización de la Provincia, tal como ha sido definido en la reciente actualización 2017 del Plan de Desarrollo Estratégico Salta 2030 (PDES 2030).

Ese esquema pretende constituir una síntesis entre los aspectos ecosistémicos, socio-culturales y productivos, además de considerar las dinámicas de interrelación de las redes de centros urbanos, y la estructuración jurisdiccional de la provincia determinada por la organización política en Departamentos y Municipios.

En relación a este último punto, la regionalización definida ha intentado el mayor nivel de coincidencia posible con este esquema jurisdiccional, ya que en general los datos estadísticos están relacionados a localidades, municipios y departamentos.

Se describen a continuación las 8 regiones en las que se ha sido estructurada la Provincia de Salta a los efectos PDES 2030, y los sub-sistemas urbanos que contiene cada una de ellas:

Puna: Comprende la totalidad del Departamento de los Andes; el territorio Municipal de Campo Quijano (Departamento de Rosario de Lerma), exceptuando el pueblo del mismo nombre y el área sub-urbana al sudeste del mismo (ubicados dentro del AMVL); y el sector del Departamento de La Poma ubicado al norte del pueblo del mismo nombre.

Pre-Puna: Comprende el área ubicada al norte de la provincia, entre la Quebrada de Humahuaca (Jujuy) por el oeste y la región salteña de Yungas, por el este. Involucra la mayor parte (hacia el oeste) de los Departamentos de Iruya y Santa Victoria.

Valles Calchaquíes: Región de alto grado de homogeneidad y perfil identitario, ubicada en el centro – oeste de la Provincia, estructurada por el Río Calchaquí y la Ruta Nacional N°40, y por las cadenas montañosas del sistema de

Precordillera que bordean la región por el este y oeste.

Comprende la totalidad de los departamentos de Cafayate, San Carlos, Molinos y Cachi, y el sector sur del Departamento la Poma hasta el pueblo del mismo nombre, que constituye el límite norte de la región.

Área Metropolitana del Valle de Lerma (AMVL)

Región que puede caracterizarse como el área predominantemente urbana del Valle de Lerma, incluyendo a la ciudad de Salta, aunque coexistiendo todavía con un fuerte componente rural - productivo.

Involucra a la totalidad de los departamentos de Capital, La Caldera, Cerrillos, el Municipio de Rosario de Lerma, y el área urbana y sub-urbana del Municipio de Campo Quijano (Departamento de Rosario de Lerma).

Valle de Lerma: Comprende el sector central y sur de dicho Valle, es decir excluyendo el área afectada por el fenómeno metropolitano. Se trata de una región que aún conserva en forma marcada un perfil rural y productivo. Abarca la totalidad de los Departamentos de Chicoana, La Viña y Guachipas.

Valles Centrales: Esta región comprende el Valle de Siancas al norte, hasta el límite con la Provincia de Jujuy, y su continuidad hacia el sur en el Valle de Metán y la transición a la región chaqueña, hasta el límite con la Provincia de Tucumán. Está estructurada por el eje de las Rutas Nacionales N° 9 y 34 e involucra la totalidad de los Departamentos de General Güemes, Metán, Rosario de la Frontera y La Candelaria.

Chaco: Se trata de la región más extensa entre las definidas en este esquema de regionalización de la provincia, con una fuerte impronta étnica determinada por la extensa y variada población de pueblos originarios que habitan la región, especialmente en su sector norte. Comprende la totalidad de los Departamentos de Rivadavia y Anta (exceptuando el área de este último ubicada al

oeste de la Ruta Provincial N°5), el sector del Departamento San Martín ubicado hacia el este de la Ruta Nacional N°34, y el sector del Departamento Orán ubicado al este de la Ruta Provincial N°5.

Yungas: Esta región, cuya zonificación incluye la zona de transición hacia la Región Chaco ubicada en el entorno de las Rutas Nacionales N°34 y 50 y Ruta Provincial N°5, se ubica hacia el norte de la provincia, siguiendo una angosta franja que bordea el límite este de la Provincia de Jujuy y se extiende hasta la frontera con Bolivia.

Abarca el sector este del Departamento de Santa Victoria, el área del Departamento de Orán ubicada al Oeste de la Ruta Provincial N°5 y Ruta Nacional N°34, y el sector del Departamento de Anta ubicado al noroeste de la Ruta Provincial N°5.

Sistema urbano microrregional

La localidad de La Merced forma parte del Área Metropolitana del Valle de Lerma, siendo el centro urbano más importante del Dpto. La Caldera.

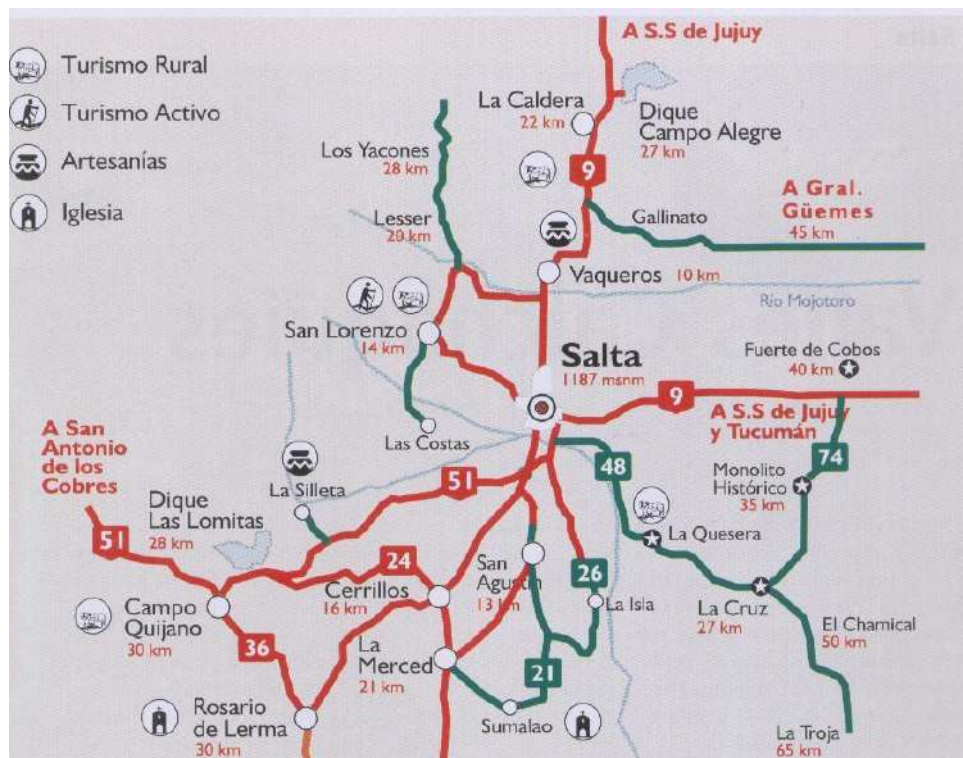
El Área Metropolitana del Valle de Lerma (AMVL) comprende la Ciudad de Salta, capital de la Provincia, y los 7 municipios con los cuales ésta tiene una interrelación espacial, vial y funcional más estrecha.

La justificación de su inclusión como Región dentro de la provincia, determinada a partir de la actualización 2017 del Plan de Desarrollo Estratégico 2030 de la Provincia de Salta, obedece precisamente a las múltiples interrelaciones que el fenómeno urbano - metropolitano genera, y al hecho de que se encuentra en pleno desarrollo un proceso de planificación estratégica para el área, impulsado por la provincia (Proyecto DAMI: Lineamientos Estratégicos Metropolitanos del Área Metropolitana del Valle de Lerma).

Su sistema de centros urbanos, que alberga a más de la mitad de la población de la Provincia, se estructura claramente alrededor de la ciudad de **Salta**, capital de la provincia, con creciente articulación con el resto de núcleos urbanos

(San Lorenzo, Vaqueros, Cerrillos, Rosario de Lerma, La Merced, Campo Quijano, La Caldera).

Red vial Área Metropolitana



Fuente: Secretaría de Turismo de Salta

La estructura espacial puede caracterizarse, de un modo simplificado, como radial respecto a este principal centro de referencia.

La distribución demográfica es extremadamente centralizada en la ciudad capital, que reúne más del 85 % de la población del AMVL, pero el último censo revela una dramática diferenciación en las velocidades de crecimiento, observándose una ralentización en la ciudad de Salta y una expansión física y demográfica extremadamente vigorosa en los municipios más directamente vinculados a ella (Cerrillos, San Lorenzo, Vaqueros).

Es la región donde la red vial alcanza su mayor densidad y complejidad. Las principales vías que conectan esta región son las siguientes:

- Ruta Nacional N°9: proporciona acceso a la región desde el Este (Autopista de Acceso a la Ciudad de Salta desde RN34) y desde el Norte (Camino de Cornisa a S.S. de Jujuy y Quebrada de Humahuaca).

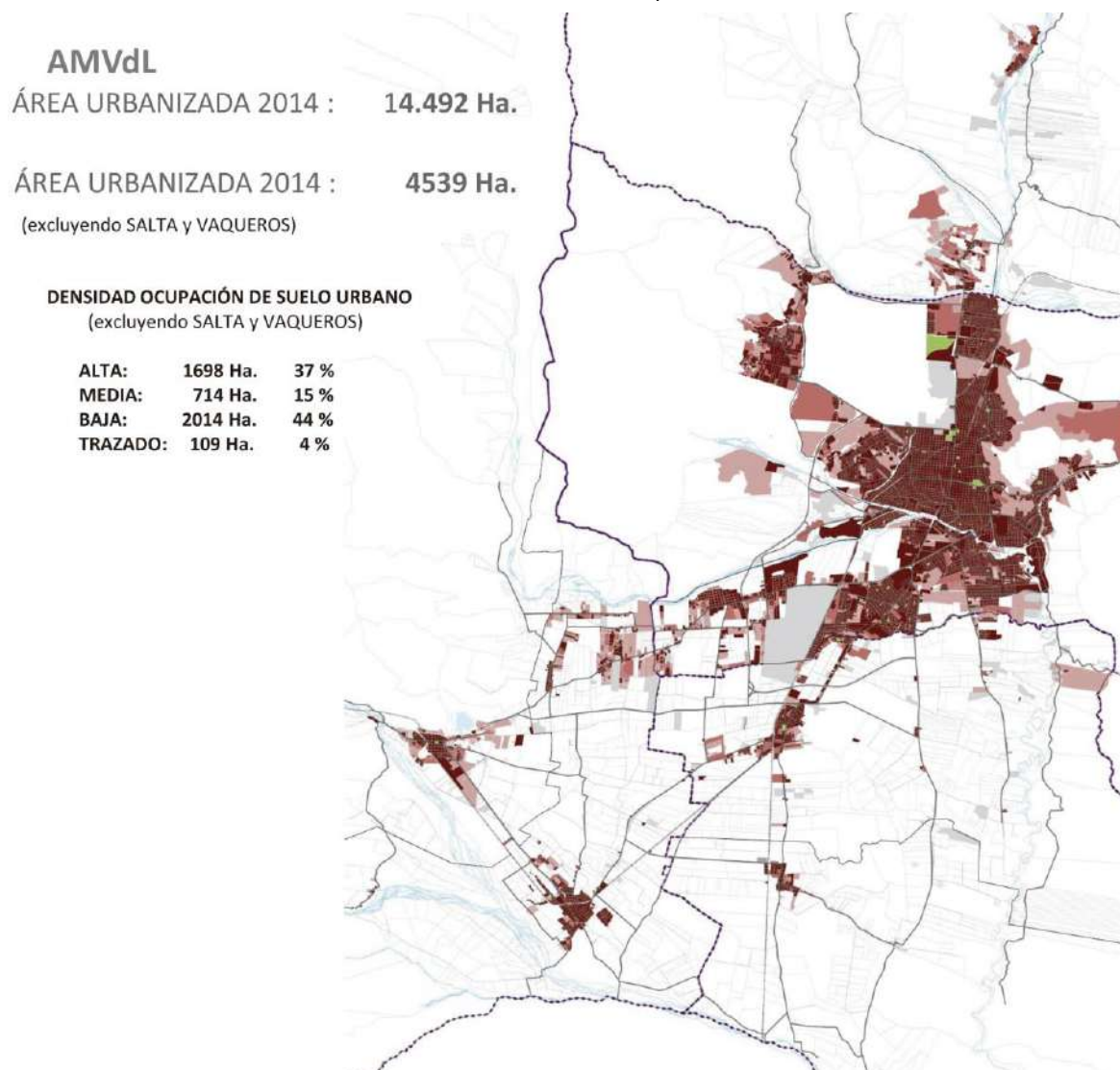
- Ruta Nacional N°68: Vincula el sur metropolitano con el Valle de Lerma y Valles Calchaquies.
- Ruta Nacional N°51: Proporciona acceso al AMVL desde el Oeste, vinculando a la microrregión con la Quebrada del Toro y Puna.
- Circunvalación: sus dos tramos (oeste y sur), facilitan el acceso a los municipios de Cerrillos, Rosario de Lerma y Campo Quijano. Está contemplada una ampliación al sur de su tramo Oeste, que constituiría una alternativa paralela y superadora de la Ruta Nacional N°68.

La red vial se completa, con distintas rutas provinciales. Entre ellas se destacan las siguientes:

- Ruta Provincial N°28: Vincula Salta con San Lorenzo y Vaqueros.
- Ruta Provincial N°23: Vincula Cerrillos con Rosario de Lerma.
- Ruta Provincial N°24: Vincula Cerrillos con Campo Quijano.

- Ruta Provincial N°36: Vincula Rosario de Lerma con Campo Quijano.

Áreas urbanizadas del Área Metropolitana hasta 2014.



Fuente: Informe Final de Lineamiento Metropolitanos del Valle de Lerma

- Ruta Provincial N°26: Vincula Salta con La Isla.
- Ruta Provincial N°21: Vincula Salta con San Agustín.
- Ruta Provincial N°48: Vincula Salta con La Troja (no pavimentada).

La ciudad de Salta concentra de manera casi excluyente todas las infraestructuras logísticas, energéticas, institucionales, de salud y de transporte de la Región Metropolitana, incluyendo el principal vertedero de residuos de la región, la Planta de San Javier, al sudeste del territorio municipal capitalino, donde también se disponen los residuos del resto de los municipios metropolitanos.

También cuenta con el mayor Parque Industrial de la Provincia y las principales terminales de transporte aéreo, terrestre automotor y ferroviario, este último con muy bajo nivel de utilización.

No obstante esta concentración de infraestructuras, los LEM del AMVL, actualmente en su 2° fase de desarrollo, promueven una fuerte estrategia de descentralización de equipamientos clave, con el objetivo de tender a un desarrollo territorial más equilibrado y policéntrico, lo cual se refleja en la cartera de proyectos aprobados por los actores institucionales y técnicos involucrados.

Como resulta habitual en los ámbitos metropolitanos, la concentración de oferta de servicios en las áreas centrales de la ciudad cabecera, y la creciente dispersión y perifерización de la población residente, impone problemáticas y dinámicas de movilidad intra e interurbanas complejas.

Resulta evidente, en este caso, una marcada segmentación y segregación socio-espacial entre las distintas periferias, adquiriendo un perfil socioeconómico elevado hacia el noroeste del territorio, y de clases bajas y medias – bajas hacia el sudeste, para mencionar las áreas más contrastantes.

El Municipio La Merced se encuentra sobre la Ruta Nacional N°68 a una distancia de 16 km al sur de la ciudad de Salta, y a 6Km del Municipio Cerrillos cabecera de departamento.

La Merced cuenta con sectores urbanos claramente definidos y de distinta jerarquía. La localidad de La Merced es el centro urbano más importante. El conglomerado rural de San Agustín, es parte del Municipio y se ubica al este de La Merced por Ruta Provincial N°22, y se vincula directamente con Salta capital a través de la Ruta Provincial N°21.

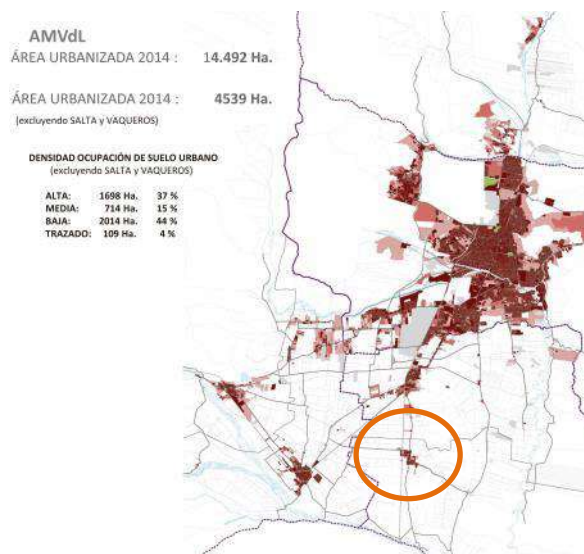
“La Merced presenta crecimiento moderado de sus áreas urbanizadas en un 40% (68 Ha.) durante el período 2002-2014.

Se puede observar un crecimiento más ordenado y, en principio, más controlado ya que tiene lugar en forma contigua a la planta urbana, preferentemente, o en torno al núcleo poblado de San Agustín. En menor medida, se encuentran subdivisiones a lo largo de la ruta provincial N° 22 (La Merced – San Agustín).” (Lineamientos metropolitanos del Valle de Lerma. Informe I. Año 2015)

En este sentido, desde el año 2015 (en el que fuera formulado el Informe final de los Lineamientos Metropolitanos), a la fecha, se observan nuevos desarrollos inmobiliarios en la zona principalmente sobre la Ruta Provincial N°21, algunos de los cuales duplican la superficie del pueblo de San Agustín. Se observa que la tendencia es fortalecer los ejes de vinculación directa del municipio con Salta Capital, más que buscar la conexión con el municipio cabecera (Cerrillos)

“En la actualidad, el distrito presenta 237 Ha. urbanizadas, de las cuales un alto porcentaje presenta un bajo nivel de ocupación (60% con 140 Ha.), sólo el 30% (73 Ha.) del suelo urbanizado tiene un alto grado de ocupación; el restante 10% (24 Ha.) presenta una ocupación media. Esto está indicando que existe disponibilidad de suelo urbanizado suficiente para responder a la demanda que surge del crecimiento demográfico local. (Lineamientos metropolitanos del Valle de Lerma. Informe I. Año 2015)”

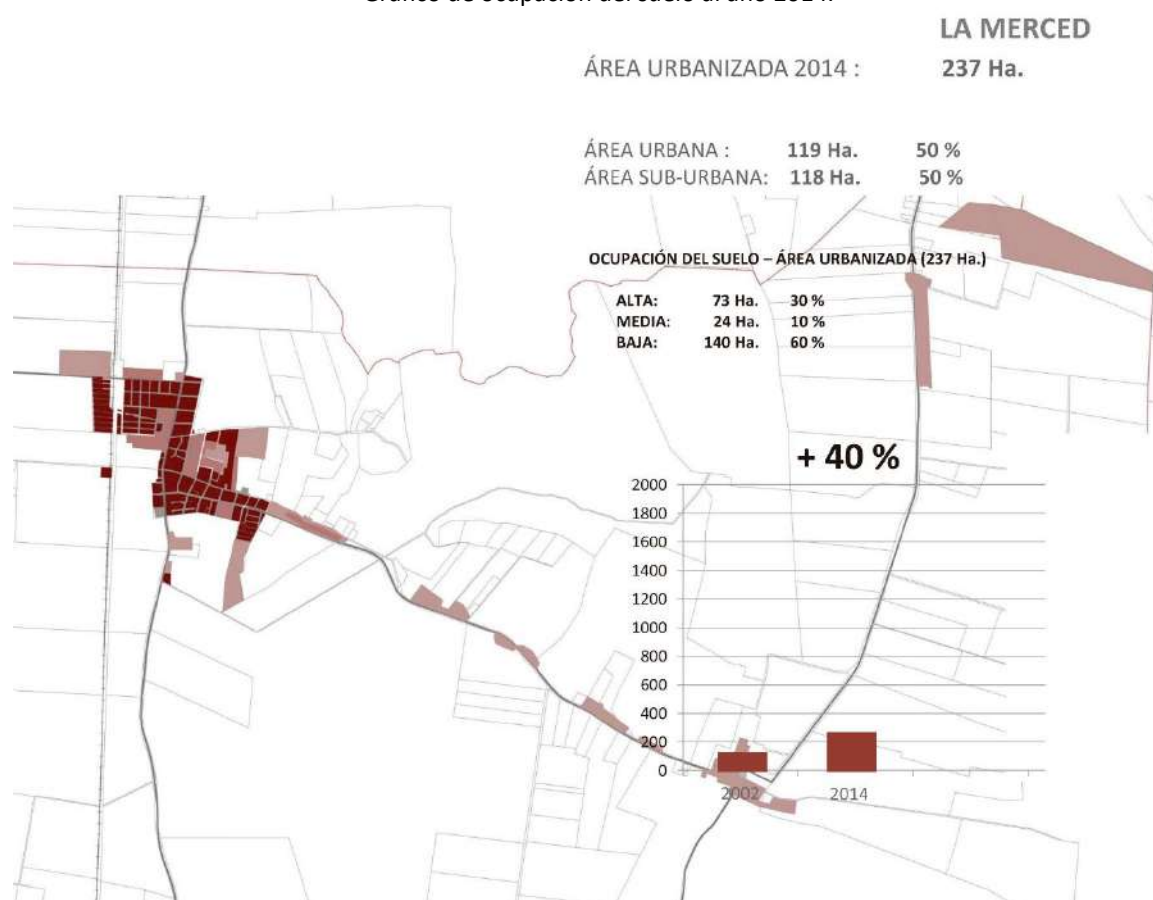
Situación Metropolitana de LA MERCED



(Fuente: Informe Final de Lineamiento Metropolitanos del Valle de Lerma)

Como fuera mencionado en apartados anteriores, La Merced forma parte del área metropolitana y merece un análisis de la situación del municipio en relación a esta estructura territorial y administrativa en consolidación.

Gráfico de ocupación del suelo al año 2014.



Fuente: Informe Final de Lineamiento Metropolitanos del Valle de Lerma.

Redes de Telecomunicación

Telefonía y Comunicación Digital

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

Relevancia

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

Metodología

La tenencia de computadora se mide por la cantidad de hogares que poseen al menos una, según datos del Censo Nacional de Población y

Vivienda 2001 y 2010. El acceso a Internet se mide con dos fuentes distintas, ambas encuestas realizadas por el INDEC.

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

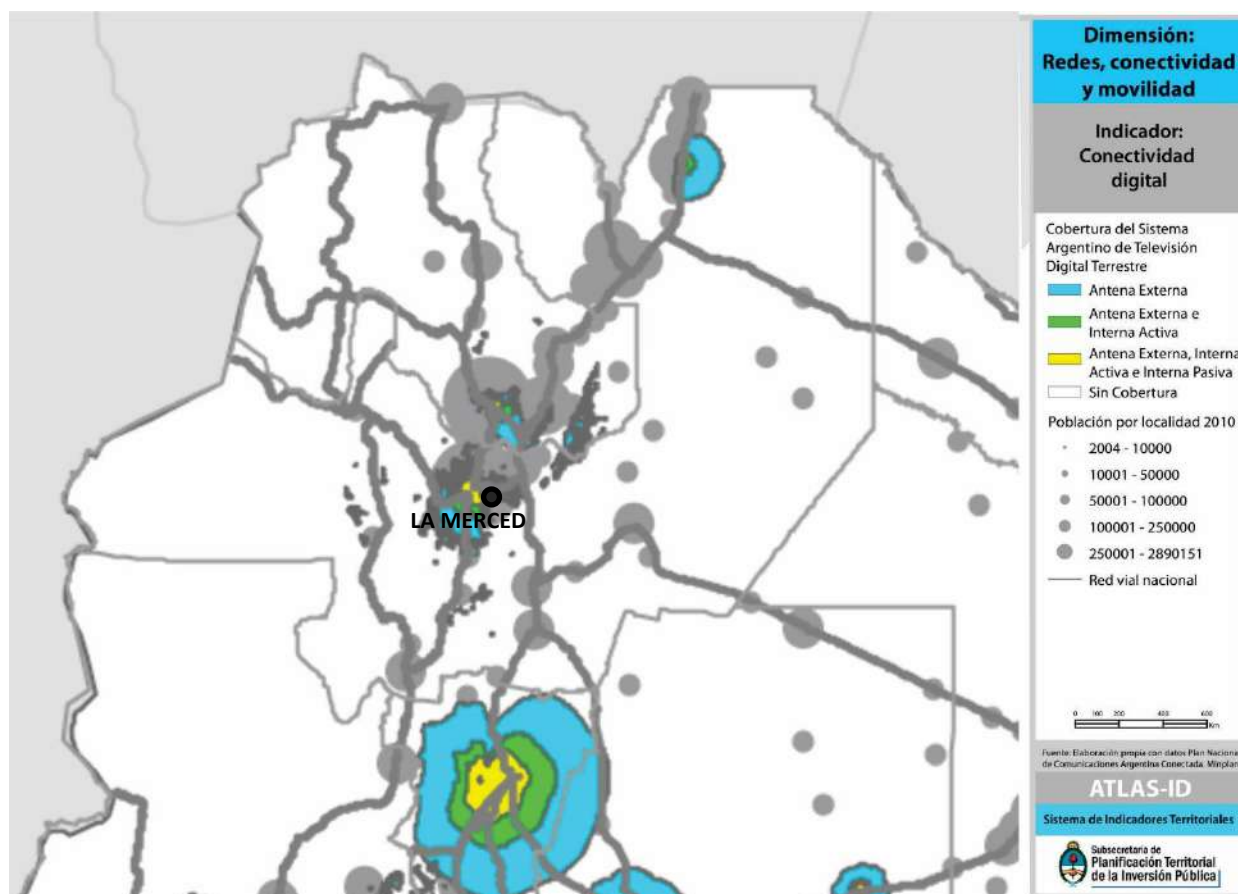
La segunda es la ENTIC (Encuesta Nacional sobre Acceso y Uso de Tecnologías de la Información y la Comunicación) realizada en el año 2011.

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

función de la jerarquía urbana de las localidades donde se ubican.

Municipio de LA MERCED

Conectividad del Sist. Argentino de Televisión Digital Terrestre

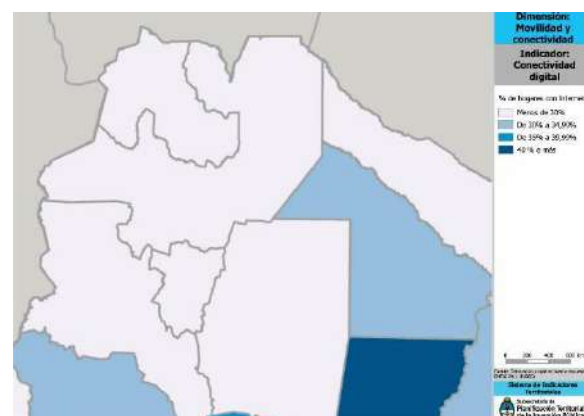


Fuente: Adaptación de Gráfico Atlas ID de la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública

En la imagen anterior se observa que la mayor cobertura del sistema argentino de televisión digital terrestre, en la provincia se ubica en la zona del Valle de Lerma y Área Metropolitana, sector donde se ubica el Municipio de La Merced.

La Provincia de Salta cuenta con un 55% de conectividad Servida por antenas de TDA, según datos obtenidos del Atlas ID de la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública.

Por otra parte se observa que menos del 30% de los hogares de la Provincia de Salta tiene acceso a internet (dato obtenido del mapa de penetración de internet por provincia, basado en los datos de encuesta ENTIC 2011 - INDEC).



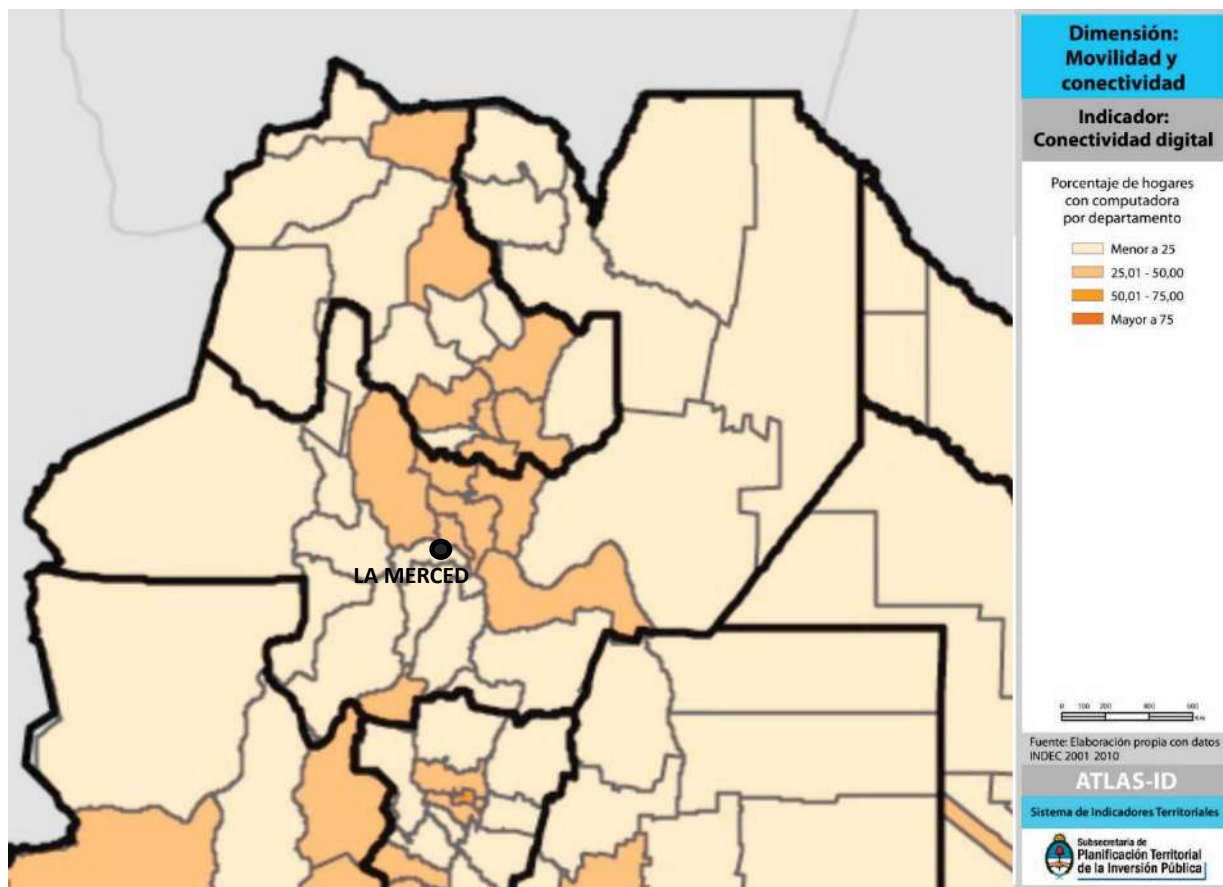
Adaptación de Gráfico Atlas ID de la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública

Se observa en el plano a continuación que el área central de la provincia, coincidente con los

departamentos que forman parte del área metropolitana, son los que cuentan con el

porcentaje más alto, entre el 25% y el 50%, de hogares con computadoras.

Hogares con computadoras por departamento



Fuente: Adaptación de Gráfico Atlas ID de la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública

En este sentido el Municipio de La Merced tiene solo un 19 % de hogares con computadoras.

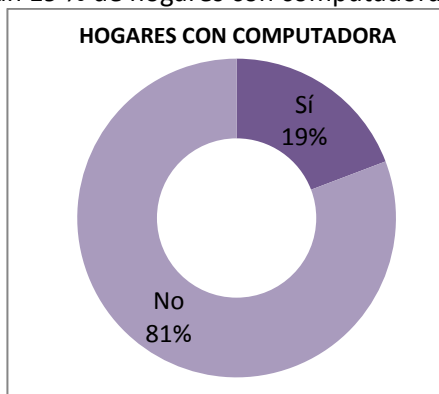


Gráfico de elaboración propia con datos del Censo 2010. INDEC

Pero se debe destacar que el porcentaje de población que posee teléfono celular, ya en el censo 2010 era elevado alcanzando para el municipio La Merced el 80%.

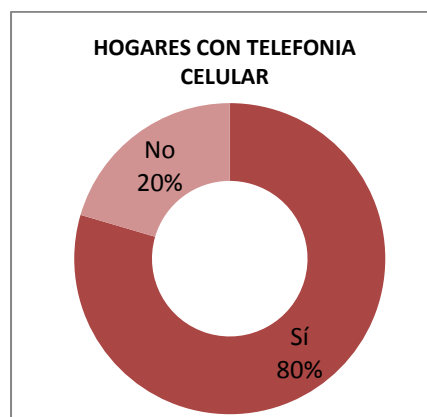


Gráfico de elaboración propia con datos del Censo 2010. INDEC

Redes de Infraestructura de Transporte

El mapa con el trazado de los ramales ferroviarios existentes evidencia hasta qué punto el mismo permitiría potenciar un desarrollo económico integral y abarcativo de todo el territorio provincial en caso de su recuperación y puesta en funcionamiento.



Red Ferroviaria de la Prov. de Salta.

Fuente: <http://www.saltainternacional.com/el-ramal-c-15-y-la-vinculacion-ferroviaria-internacional-desde-salta/>

La localidad de La Merced es bordeada y atravesada por el ramal C13, el cual no tiene movimiento de cargas, vincula el sector con la localidad de Gral. Güemes hacia el noreste, un centro logístico de importancia provincial y regional.

La Merced se ubica a 20 km. del Aeropuerto Martin Miguel de Güemes, ubicado al sur del Municipio Capital sobre la Ruta Nacional N°51. Se accede a través de dos caminos, por Circunvalación Oeste o travesando la ciudad de Salta, por arterias norte-sur.



Rutas aéreas desde el Aeropuerto M. M. de Güemes

Fuentes: Productos y Circuitos Innovadores

Manual de ventas de Salta y el Norte Argentino

El aeropuerto cuenta con conexiones nacionales a varias ciudades argentinas e internacionales (Lima, Perú, y San Cruz Bolivia), el aeropuerto de Salta es el más importante del noroeste andino. Está ubicado a 7 km hacia el sudoeste de la capital provincial.

Según datos oficiales, en 2017 el volumen de pasajeros aéreos que transitó por Salta ascendió a 1.200.000, lo cual consolida a esta terminal aeroportuaria como la más transitada de la región Noroeste y una de las de mayor importancia del país.

El aeropuerto se encuentra junto a la Ruta Nacional 51 km 5 y sus coordenadas son latitud 24° 50' 40" S y longitud 65° 28' 43" O.

Infraestructura Vial

Desde el punto de vista macro, la provincia de Salta cuenta con una importancia estratégica significativa como punto de paso de los crecientes flujos comerciales entre los puertos del Pacífico del Norte Chileno hacia la zona económicamente más potente del Brasil, previo paso por el Paraguay.

En tal sentido, la Provincia contiene una de las variantes del llamado Corredor Bioceánico del Capricornio, que a partir del Paso de Sico, y siguiendo los trazados de las Rutas Nacionales Nº 51, 9, 34 y 16, facilita esos flujos hacia el noreste del país.



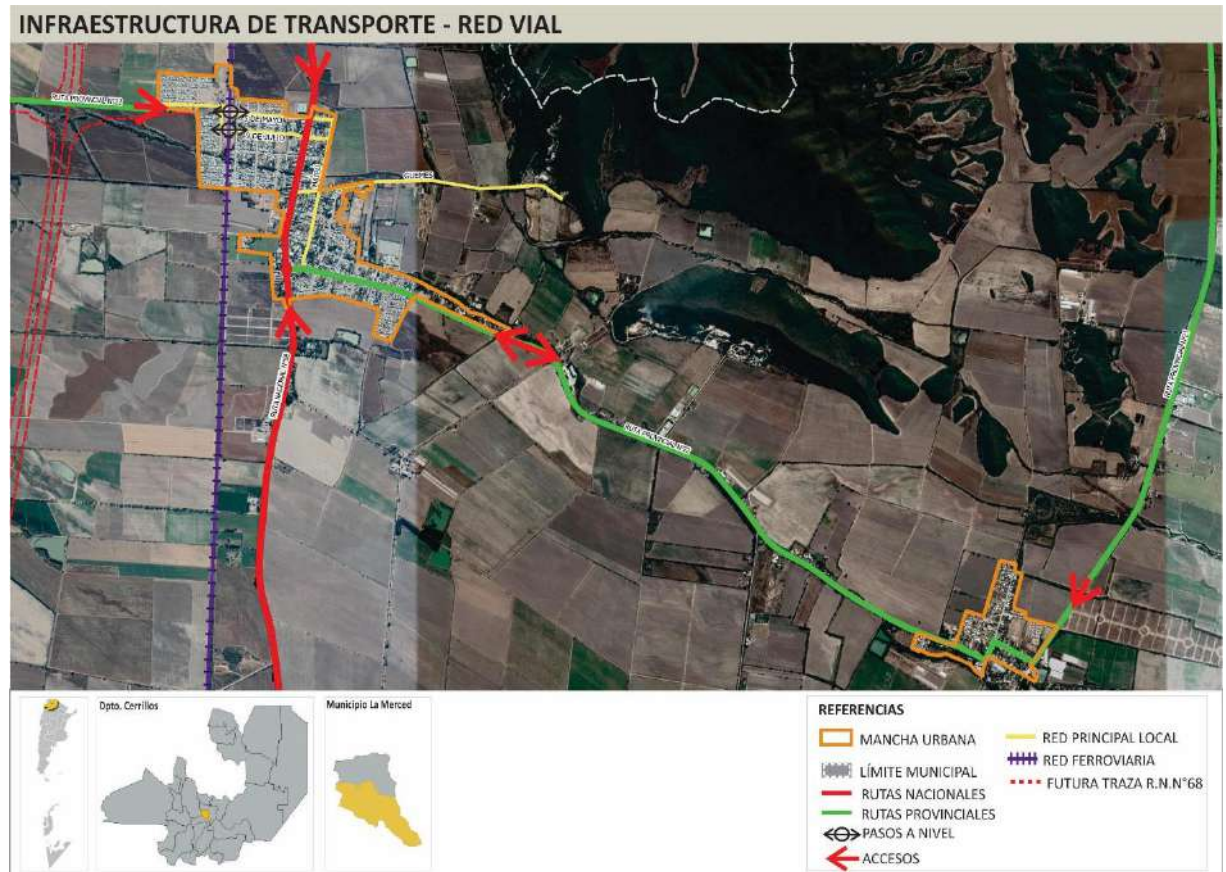
Corredor Bioceánico viales.
Fuente: www.romerojuancarlos.com.ar

Dada la situación actual de preeminencia del Paso de Jama, ubicado en la Provincia de Jujuy y conectado a la Ruta Nacional Nº52, esta otra variante también es usufrutuada por la Provincia de Salta, superponiéndose con el circuito antes descripto a la altura del cruce vial de General Güemes.

La localidad de Cerrillos está atravesada por la Ruta Nacional Nº68 que vincula la ciudad de Salta con Cafayate, y recorre parte del Valle de Lerma y de los Valles Calchaquíes. Es estratégica no solo para el turismo, sino para la comunicación entre un gran número de poblados entre sí y con la capital salteña. Atiende el movimiento de la producción vitivinícola de los Valles Calchaquíes y la producción agropecuaria del Valle de Lerma tanto hacia el norte como hacia el sur.

Por otro lado, constituye parte del principal circuito turístico provincial, vinculando la ciudad Capital con la localidad de Cafayate en los Valles Calchaquíes, al sur de la provincia.

Por otra parte desde el sur de la localidad se desprende el eje de la Ruta Provincial Nº21 que conecta la localidad de la Merced con el pueblo de San Agustín.



Infraestructura de Transporte-Red Vial del Municipio La Merced. Gráfico elaboración propia.

Gráfico Corredor Bioceánico.



Fuente: www.romerojuancarlos.com.ar

Infraestructura Fluvial/Marítima

Si bien la localidad no cuenta con este tipo de infraestructura la localidad, se destaca la existencia de ejes viales y ferroviarios que de mejorar sus condiciones permitirían la consolidación de los corredores bioceánicos.

La cercanía del municipio con el Departamento Capital, acerca las ventajas con respecto a las conexiones viales y ferroviarias potenciales que tiene la provincia, como refuncionalizar y fortalecer ejes como el Ramal C14 y la Ruta Nacional N°51, ya que esto se consolidarían dos pasos de frontera con Chile, y posibilitando la vinculación el puerto de Mejillones

Infraestructura Pasos de Frontera

Salta cuenta con cinco pasos de frontera terrestres que la vinculan con Chile, Bolivia y Paraguay; los pasos con Bolivia son los más transitados.

La localidad no cuenta directamente con pasos fronterizos sin embargo a través de la Ruta Provincial N°36 atravesando Rosario de Lerma, se empalma con la Ruta Nacional N°51, sobre la que se ubica uno de los pasos fronterizos de la región (el Paso de Sico). Con respecto a la potencial articulación supranacional por el ramal C14 a través del Paso de Socompa se resalta la cercanía de la localidad con Cerrillos al norte, ciudad bordeada por el eje ferroviario mencionado.

El pasó de Sico, ubicado 4.000 msnm, vincula Salta con la región de Antofagasta en Chile. Se accede al mismo a través de la Ruta Nacional N° 51, de ripio consolidado, y se encuentra a una distancia de 280 km de la ciudad de Salta. El tráfico anual por el paso de Sico es bajo: solo alcanza 1.000 vehículos al año.

El otro vínculo con Chile es a través del paso de Socompa: ubicado a 3.800 metros de altura, une a provincia con la Región de Antofagasta a través del ramal C14 del ferrocarril Belgrano; por carretera se accede por la Ruta Nacional N° 51 y las Rutas Provinciales N° 27 y 163. Es de gran importancia para Salta, ya que asegura el acceso al puerto de Mejillones.

Recientemente, se inauguró un centro de atención unificada argentino-chileno en el paso de Sico, que sin embargo aún enfrenta importantes retos en sus accesos y servicios

respecto del paso de Jama, en Jujuy. Si bien el centro de atención migratoria cuenta con muy buena infraestructura edilicia, existen carencias estructurales importantes que limitan su funcionamiento. La principal es la falta de energía eléctrica: actualmente la provisión se realiza con equipos de generación alimentados a gas y diésel que llegan hasta el paso fronterizo en camiones. El paso tampoco cuenta con agua potable, saneamiento ni instalaciones para tratamiento de residuos. Solo se dispone de un teléfono público y ninguna de las reparticiones posee teléfono, además de que las señales de telefonía celular no existen en el lugar. La falta de atención sanitaria constituye una restricción adicional. El Paso de Jama, por el contrario, cuenta con variedad de servicios, incluida una ambulancia permanente.

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.

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 LA MERCED

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

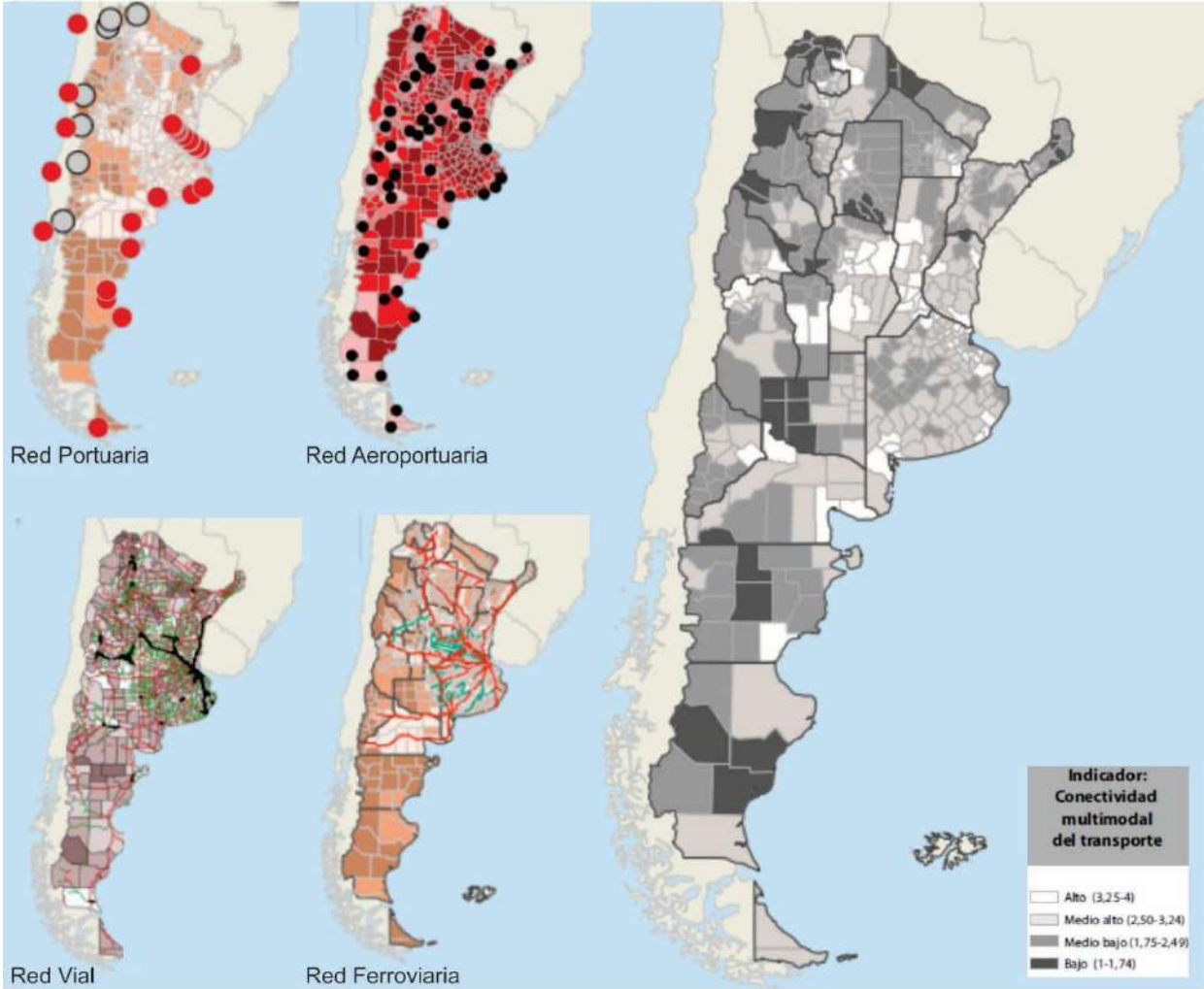
a. Red Vial: Ruta Nacional N°68, Ruta Provincial N°21 (camino a San Agustín)

b. Red ferroviaria: localidad atravesada por el Ramal C13, Belgrano Cargas.

c. Puertos: no existen puertos.

d. Aeropuertos: a 16 km. del Aeropuerto Martín Miguel de Güemes, ubicado sobre la Ruta Nacional N°51 en el Municipio Capital

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	SALTA
Departamento	CERRILLOS
Aeropuerto	4
Ferrocarril	4
Puerto	1
Indice Vial	4
Indice de Conectividad de Transporte	3,25

FUENTE: Atlas ID - SSPTIP

Grandes Equipamientos

Centrales Energéticas

No corresponde a la localidad.

Centros de Logística

No corresponde a la localidad.

Redes energéticas

Cobertura de red de Gas

El Municipio de La Merced cuenta con una cobertura de servicio del 13% según datos del último Censo 2010, uno de los barrio estatales del núcleo urbano de La Merced tiene un 19% de los hogares con servicio, mientras que el resto del municipio carece de gas.

El porcentaje restante de la población utiliza gas en tubo, garrafa, electricidad, leña, carbón, etc. como resultado de la carencia del servicio.

Es importante el dato comparativo con la provincia de Salta y la totalidad el

departamento, ya que la población salteña posee un 42% de cobertura de red de gas, mientras que el Municipio La Merced se encuentra muy por debajo con el 13%.

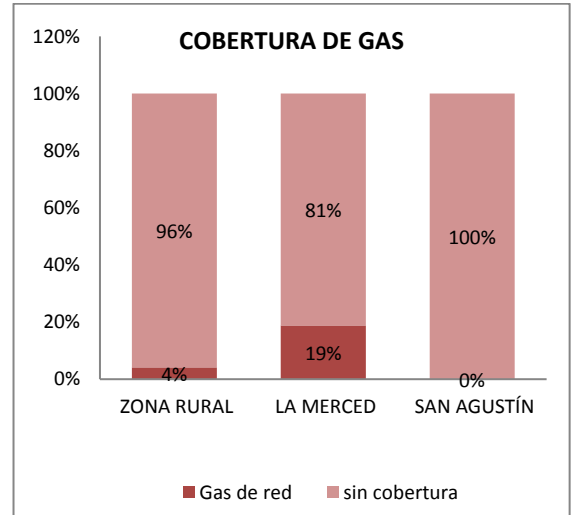
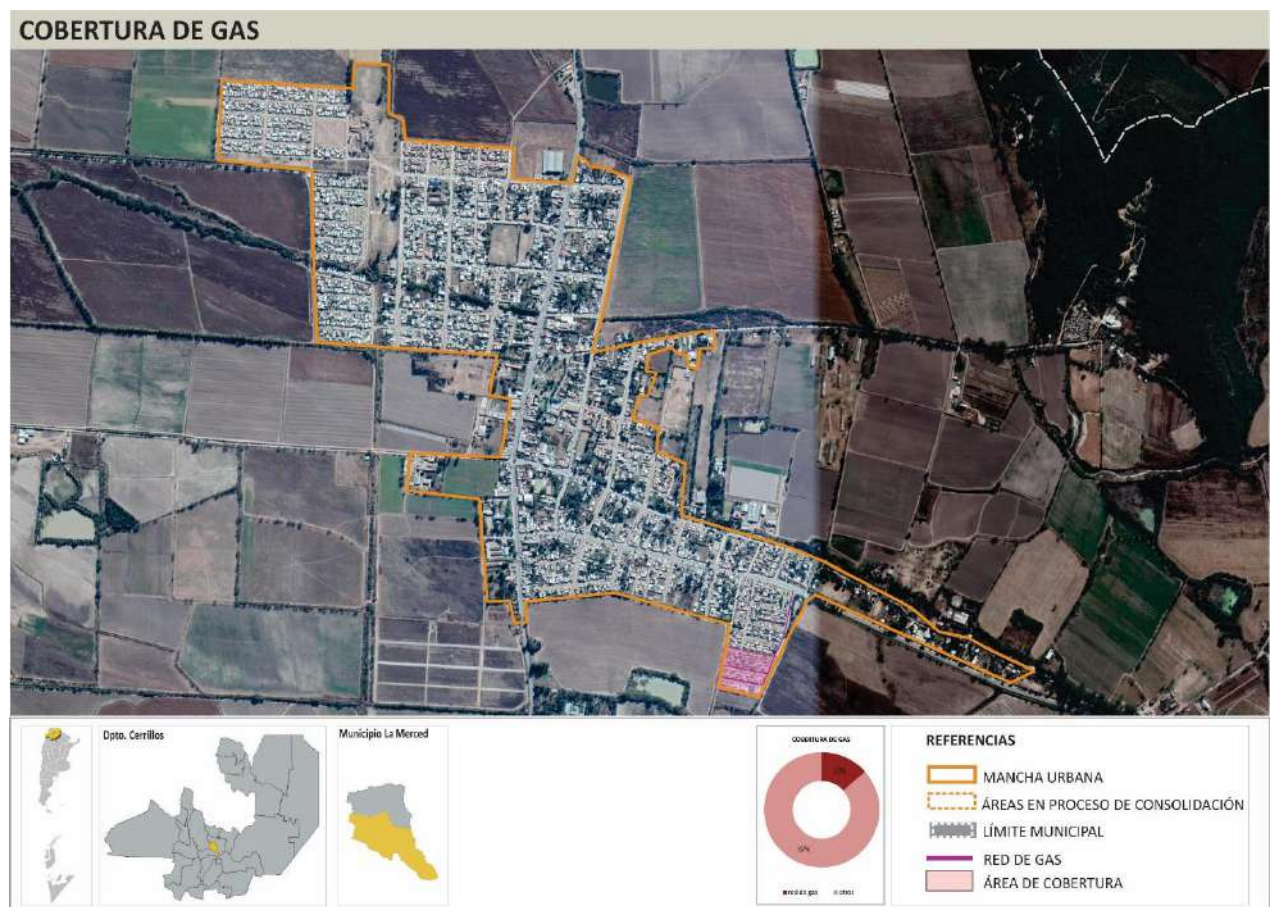
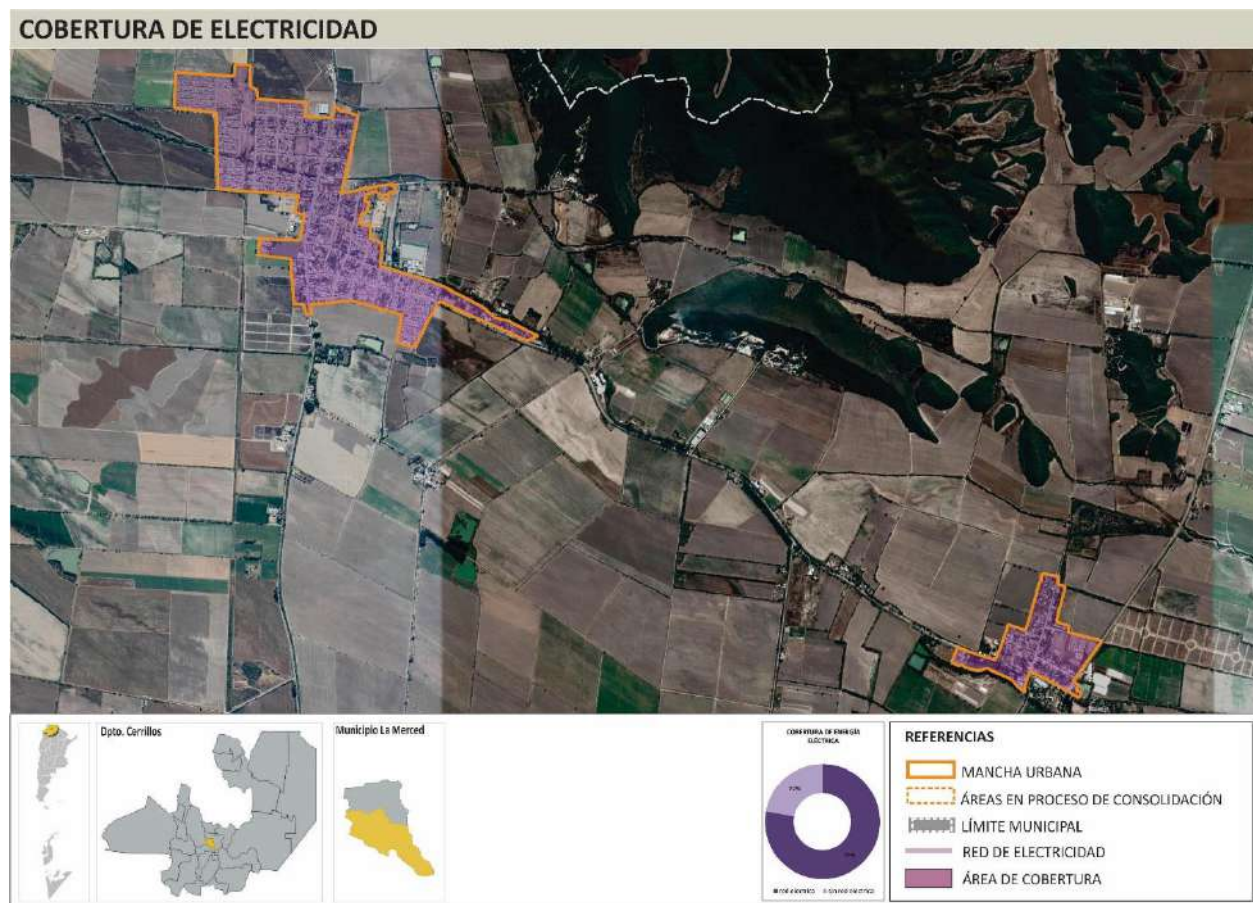


Gráfico elaboración propia con datos del INDEC Censo 2010.



Cobertura de Gas. Gráfico elaboración propia.



Cobertura de energía eléctrica La Merced. Gráfico elaboración propia.

Cobertura de red de Energía Eléctrica

El Municipio de La Merced registra un 78% de cobertura de servicio de energía eléctrica.

Se debe resaltar que la carencia del servicio se da sobre todo en la zona rural donde la cobertura es del 68%, mientras que se destaca el dato de San Agustín que tiene una cobertura por encima de la media del municipio con el 89%.

Por otra parte es importante mencionar que el municipio presenta un porcentaje de cobertura inferior al del departamento que registra un 82% de cobertura.

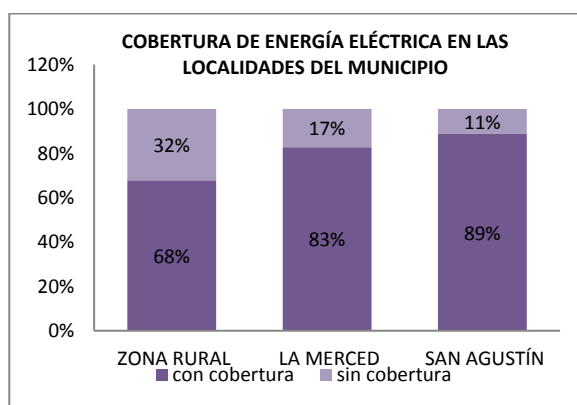


Gráfico elaboración propia con datos del INDEC Censo 2010.

Estructura Urbana

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

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

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

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

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

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

El Municipio de **LA MERCED**, tiene una mancha urbana fragmentada en dos partes: la primera coincide con el núcleo urbano primitivo original de la localidad de La Merced, el cual se desarrolla a lo largo de la Ruta Nacional N°68 con fuerte crecimiento hacia el noroeste y sureste de la misma; por otra parte se desarrolla parte de la mancha urbana en antiguo conglomerado rural de San Agustín, hacia el sureste sobre la Ruta Provincial N°21.

Así se observan claras diferencias entre estos dos sectores:

1. **La Merced:** es el centro urbano más importante del municipio, presenta una trama

bastante compacta, que se desarrolla principalmente sobre dos arterias la Ruta Nacional N°68 y la Ruta Provincial N°21 (camino a San Agustín), extendiéndose diagonalmente hacia el noroeste y sureste de la Ruta Nacional N°68. Se destaca que hacia el noroeste la trama urbana superó la barrera urbana del ferrocarril que contenía el crecimiento urbano de la localidad.

Existen algunos elementos estructurantes de la trama urbana de la localidad:

- **Ruta Nacional N°68:** esta arteria regional atraviesa la ciudad e norte a sur, articulando el tejido urbano y la red vial de la localidad, a vez que fue durante mucho tiempo un eje de crecimiento.
- **Ruta Provincial N°22:** es una de las arterias a nivel localidad que vincula el núcleo urbano principal de La Merced con el conglomerado de San Agustín al este, evidenciando una clara tendencia de crecimiento sobre este eje, acercando físicamente el pueblo rural.
- **Eje del Ferrocarril:** es una de las barreras urbanas de la localidad que durante mucho tiempo contuvo el crecimiento urbano de esta hacia el oeste, hasta que una intervención de Tierra y Hábitat al noroeste, supero este cordón, ampliando la mancha urbana con una importante área intersticial correspondiente al predio de la estación del ferrocarril.
- **Borde agroproductivo:** la localidad está rodeada por tierras agroproductivas.
- **Trama consolidada:** se resalta de esta localidad el importante nivel de consolidación en su tejido, si bien es una trama de desarrollo irregular en sus bordes y con escasa continuidad vial entre el este y oeste se destaca que carece de vacíos urbanos. Además como fuera mencionado en el apartado del área metropolitana es la localidad que menos expansión urbana registro en la última década.

2. **San Agustín:** el pueblo se ubica en el cruce de dos arterias, la Ruta Provincial N°22 que une San Agustín con La Merced y la Ruta Provincial N°21 que vincula directamente San Agustín con Salta Capital, esta es una de las principales razones de la explosión urbana en este sector. Así, si bien presenta una definida

pero irregular mancha urbana se destaca que en esta zona se ubican la mayoría de los nuevos emprendimientos inmobiliarios. En este sentido se destaca la localización anexada a la trama de un loteo privado que llega a duplicar la superficie de San Agustín, a la vez que existen otros loteos desarticulados sobre la Ruta Provincial N°21. Se destaca que en las inmediaciones de San Agustín se ubican las caleras de producción de cal y los criaderos de pollos, que forman parte de la estructura productiva del municipio.

Accesibilidad al transporte público

Es un descriptor general de las condiciones de accesibilidad y conectividad de la población de cada aglomerado

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

LA MERCED posee un doble acceso, uno principal a través de la Ruta Nacional N°68 y uno secundario a través de San Agustín por la Ruta Provincial N°21, este último de conexión directa con Salta Capital, mientras que el primero vincula la localidad de La Merced con Cerrillos, cabecera de departamento.

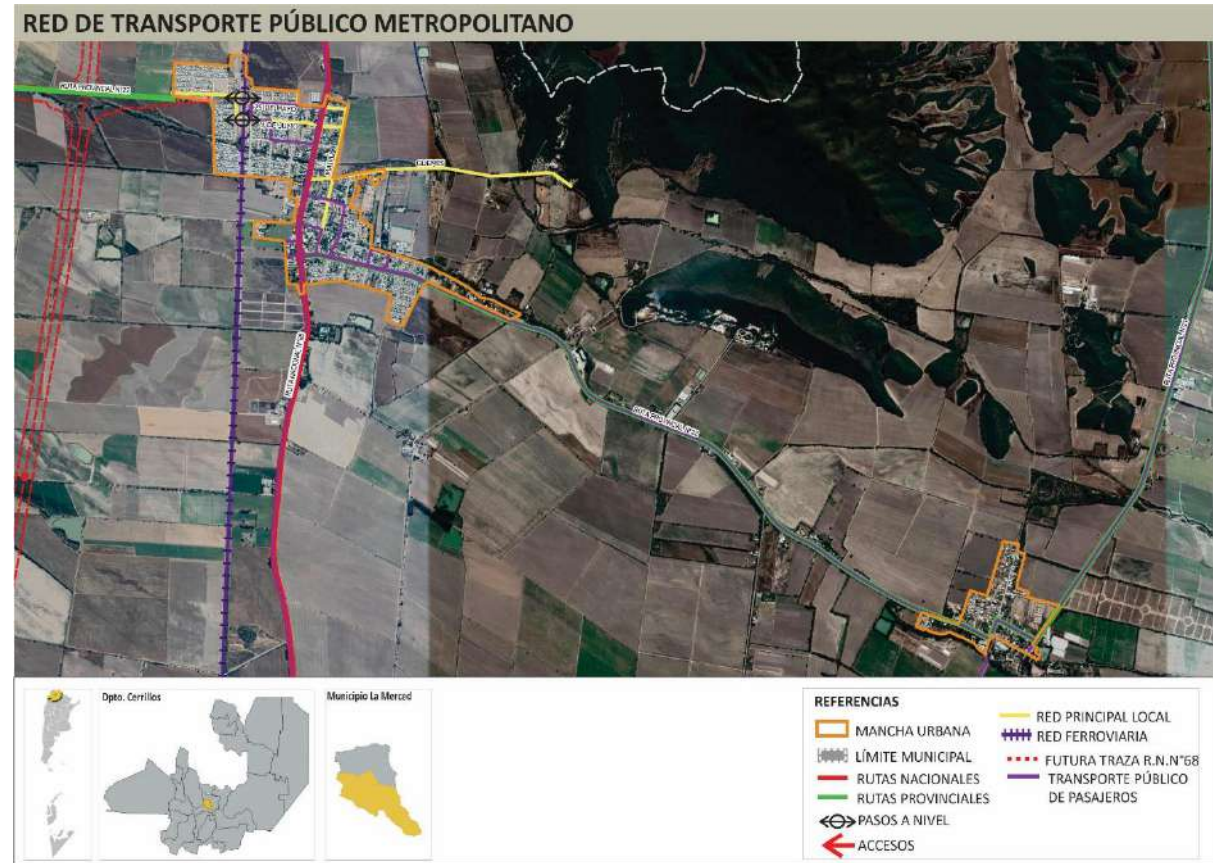
A San Agustín se accede por la Ruta Provincial N°21, conectándose hacia el norte directamente con Salta Capital y hacia el oeste con La Merced. Se destaca que la primera vinculación es la razón de la implantación de nuevo loteos en la zona.

La localidad en estudio forma parte del sistema de movilidad que depende de la Autoridad Metropolitana de Transporte que depende de la empresa SAETA. Este organismo es el encargado de ordenar el transporte públicos metropolitano cubriendo las necesidades del sector.

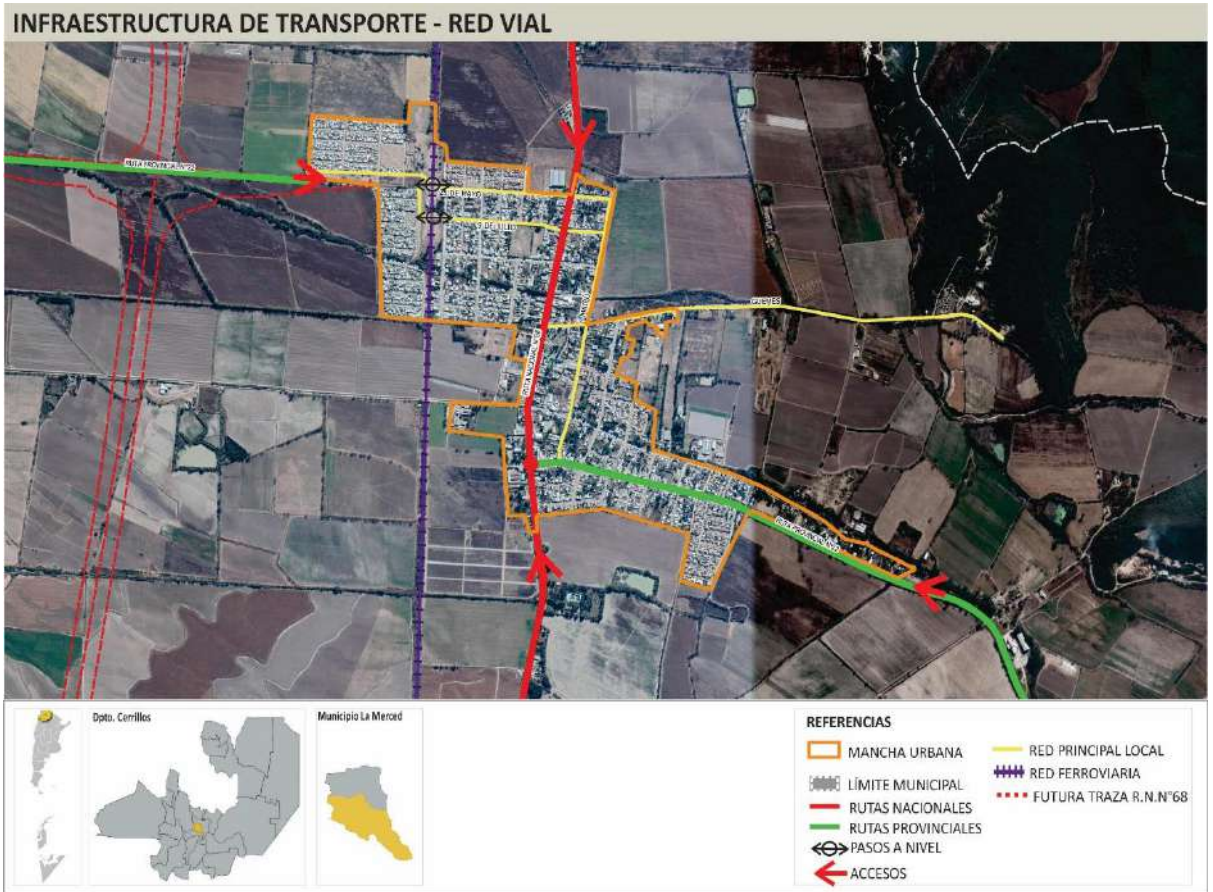
Así La Merced se encuentra cubierto por 5 corredores:

- 5 La Merced: vincula directamente el área central de Salta Capital con la localidad de La Merced.
- 5 Chicoana: atraviesa la localidad de La Merced por la Ruta Nacional N°68, vinculando también el sector por con Salta Capital por esta arteria.
- 7 San Agustín 68: Vincula el pueblo de San Agustín con La Merced y Salta Capital a través de la Ruta Nacional N°68.
- 7 San Agustín 21: Vincula el pueblo de San Agustín directamente con Salta Capital a través de la Ruta Provincial N°21, finalizando el recorrido en la localidad de La Merced.
- 7 San Agustín 26: vincula La Merced y San Agustín con Salta Capital a través de la Ruta Provincial N°26, (camino a La Isla) empalmando con la Ruta provincial N°21, resaltando un importa desarrollo sobre dicho empalme.

Los desplazamientos se realizan principalmente desde La Merced y San Agustín hacia Salta Capital. Esto se debe a la dependencia de los mismos con la ciudad más importante de la región y la provincia. En este sentido se debe resaltar que en la zona de San Agustín y sobre las Rutas Provinciales N°21 y 26, se localizaron varios loteos privados, explotando las ventajas de conexión directa de estos ejes con la ciudad de Salta.



Red transporte público de pasajeros metropolitana. Gráfico elaboración propia.



Accesos. Gráfico elaboración propia.

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

El municipio de **La MERCED** cuenta con tres accesos, dos que permiten el acceso desde el norte y el sur al núcleo urbano primitivo de La Merced y uno que permite la conexión con el sector de San Agustín:

- Ruta Nacional N° 68: permite el acceso a la localidad desde el norte vinculando La Merced con Cerrillos y Salta Capital, y desde el sur con el circuito turístico de los Valles Calchaquies. Se destaca que al ser, la arteria principal de la localidad coincidente con un eje de articulación regional, posee un importante flujo vehicular, el cual se potencia durante la temporada alta del turismo por la concurrencia de los desplazamientos de los habitantes de la zona y los flujos vehiculares de turistas que atraviesan la localidad en su paso hacia los valles.
- Ruta Provincial N°21: es el único acceso a la zona de San Agustín, desde Salta Capital al norte. Se destaca sobre este acceso que el flujo desde el norte como acceso desde Salta Capital tiende a fortalecerse con la localización en la zona de nuevos loteos privados.
- Ruta Provincial N°22: es el eje de conexión entre La Merced y San Agustín, desarrollándose a lo largo de este eje en distintos sectores accesos a las caleras de la zona.
Por otra parte desde el noroeste de la localidad de La Merced esta ruta permitirá la conexión con la nueva traza de la ruta Provincial N°68.

Área Central

Los centros tienen una importancia fundamental para la estructura urbana y como lugar de identidad y concentración de actividades económicas y de servicios, 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 mayor dinamismo 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.

Es necesario 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.

LA MERCED cuenta con un centro urbano principal de actividades y servicios, que se desarrolla de forma lineal sobre la Ruta Nacional N°68, si bien existen sectores que presentan mayor centralidad dentro del mismo eje, como la zona de la plaza principal en el centro y hacia el sur un nodo institucional conformado por equipamientos educativos y el Hospital de La Merced.

Se pueden mencionar los siguientes nodos:

- **Nodo Principal:** se desarrolla sobre la Ruta Nacional N°68 – Av. Hipólito Yrigoyen, de forma lineal desde la plaza principal al centro hasta los equipamientos educativo y de salud al sur, resaltando la ubicación de la iglesia de la localidad sobre esta arteria, uno de los atractivos que tiene la ciudad.
- **Nodo Institucional y recreativo Norte:** se desarrolla al noroeste de la localidad y este de las vías del ferrocarril junto a un barrio de 100 viviendas FONAVI, está conformada por dos escuelas, dos plazas y un espacio deportivo.
- **Nodo recreativo norte:** se desarrolla junto al Barrio Islas Malvinas (de Tierra y Hábitat) al oeste de las vías del ferrocarril, dentro del predio del ferrocarril, se ubican dos canchas de fútbol.



Municipalidad La Merced.

Fuente: <https://mapio.net/pic/p-121048690/>



Plaza atrio de la Iglesia de La Merced.

Fuente: <https://mapio.net/pic/p-121048690/>



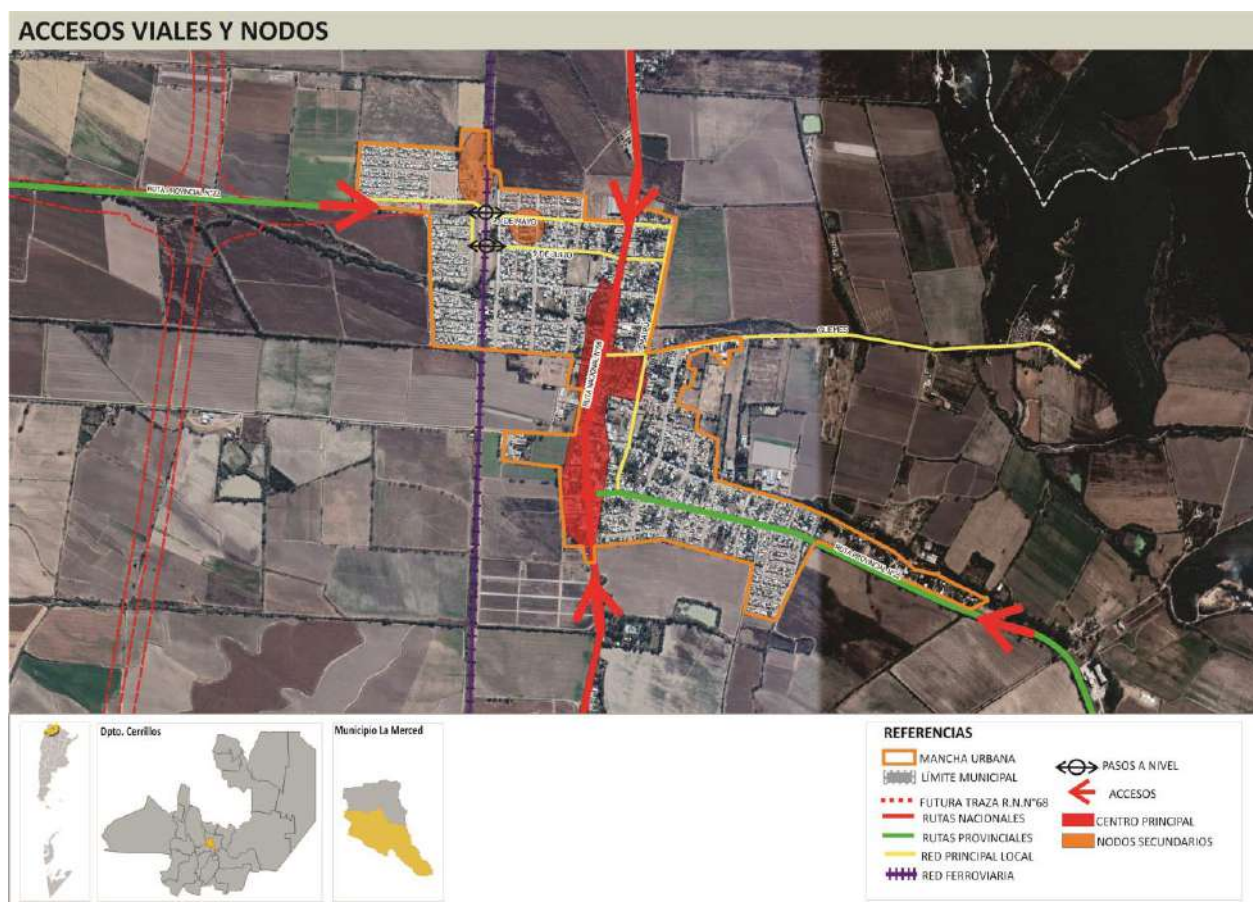
Vista de las recovas que aun se conservan sobre la Ruta Nacional N°68 – Av. Hipólito Yrigoyen FUENTE: <https://mapio.net/pic/p-121048690/>



Plaza Principal de La Merced.
Fuente: <https://mapio.net/pic/p-121048690/>



Nodo Norte Institucional-Recreativo Barrio 100 Viviendas.
Fuente: <https://mapio.net/pic/p-121048690/>



Nodos. Gráfico elaboración propia.



Predio del ferrocarril al norte donde se desarrolla el Nodo Norte Recreativo Junto al barrio islas Malvinas.
Fuente: <https://mapio.net/pic/p-121048690/>

Movilidad. Integración, articulación vial y de transporte Red de transporte público:

Como fue mencionado en apartados anteriores, LA MERCED forma parte de la red de transporte

público del área Metropolitana del Valle de Lerma, servicio controlado y administrado por la Autoridad Metropolitana de Transporte y brindado por la empresa SAETA.

Esta cobertura se realiza con 5 corredores: dos que articulan directamente La Merced con la ciudad de Salta y 3 que vinculan el conglomerado de San Agustín con La Merced y la capital provincial a través de diferentes rutas que cubren la demanda de transporte de los nuevos loteos del área metropolitana. El número de corredores que cubre la zona denota la importante dependencia con el transporte público lo que refleja también un nivel socioeconómico más bajo en comparación a otras localidades.

TIPO DE CALLES - Av. Hipólito Yrigoyen						
Tierra	Ripio	Adoquín granítico	Adoquín Premoldeado	Pavimento asfáltico	Pavimento Hormigón	Otro
NO	NO	NO	NO	SI	SI	NO
Ancho de vía existente (m):		20M				

TIPO DE CALLES - Av. Sarmiento						
Tierra	Ripio	Adoquín granítico	Adoquín Premoldeado	Pavimento asfáltico	Pavimento Hormigón	Otro
NO	NO	NO	NO	NO	SI	NO
Ancho de vía existente (m):		20M				

TIPO DE CALLES - calles secundarias						
Tierra	Ripio	Adoquín granítico	Adoquín Premoldeado	Pavimento asfáltico	Pavimento Hormigón	Otro
NO	NO	NO	NO	NO	SI	NO
Ancho de vía existente (m):		16M				

TIPO DE VEREDAS EN Av. Hipólito Yrigoyen						
Calcárea	Granítica	Adoquín	Hormigón	Asfalto	No existe	Otro
SI	NO	NO	SI	NO	NO	NO
Ancho de vereda (m):		3				

TIPO DE VEREDAS EN Av. Sarmiento						
Calcárea	Granítica	Adoquín	Hormigón	Asfalto	No existe	Otro
SI	NO	NO	SI	NO	NO	NO
Ancho de vereda (m):		2				

TIPO DE VEREDAS RESTO DE LOCALIDAD						
Calcárea	Granítica	Adoquín	Hormigón	Asfalto	No existe	Otro
SI	NO	NO	SI	NO	NO	NO
Ancho de vereda (m):		2				

ILUMINACION						
Descripción del espacio a iluminar	Tipo de vía					
Rondas de circulación y vías urbanas con tráfico rápido/Autopistas	Vías principales de la ciudad con zonas comerciales y vías de distribución de barrios	Vías de unión de zonas residenciales con las vías urbanas	Caminos peatonales	Plazas / Parques	Calles en zonas históricas	Vías con ciclovías
SI	SI	SI	NO	SI	SI	SI

Tipo y disposición de soporte de luminarias - COLUMNAS DE ALUMBRADO EN AV. HIPÓLITO YRIGOYEN									
Vapor de Sodio Alta Presión	NO	Unidades (n°)	Columna	Suspendido	Brazo mural	Otro (especificar)			
Vapor de Mercurio	SI	Altura (m)	250						
Tungsteno - Halógena	NO	Interdistancia (m)	5						
Tecnologías LED	NO		25						
Otro (especificar)	NO	Disposición	Unilateral	NO	Tresbolillo	SI	Oposición	NO	Otro NO

Tipo y disposición de soporte de luminarias - ILUMINACIÓN AV. SARMIENTO									
Vapor de Sodio Alta Presión	NO	Unidades (n°)	Columna	Suspendido	Brazo mural	Otro (especificar)			
Vapor de Mercurio	SI	Altura (m)		180					
Tungsteno - Halógena	NO	Interdistancia (m)		4					
Tecnologías LED	NO			25			central con doble brazo		
Otro (especificar)	NO	Disposición	Unilateral	NO	Tresbolillo	NO	Oposición	NO	Otro SI

Tipo y disposición de soporte de luminarias - ILUMINACIÓN RESTO DE LA LOCALIDAD									
Vapor de Sodio Alta Presión	NO	Unidades (n°)	Columna	Suspendido	Brazo mural	Otro (especificar)			
Vapor de Mercurio	SI	Altura (m)		-					
Tungsteno - Halógena	NO	Interdistancia (m)		4					
Tecnologías LED	NO			30					
Otro (especificar)	NO	Disposición	Unilateral	SI	Tresbolillo	NO	Oposición	NO	Otro NO

Relevamiento y ponderación de la iluminación urbana

La mayoría de las calles de la localidad cuentan con alumbrado público a través de columnas de

alumbrado, o postes de madera u hormigón con artefactos suspendidos. En la avenida principal la iluminación del área pública se da a través de postes de hormigón con artefactos en los extremos superiores.



Iluminación de la Av. Hipólito Yrigoyen – Ruta Nacional N°68.
Fotografía propia.

Existen calles secundarias que cuentan con columnas de alumbrado, sobre todo en inmediaciones de la plaza.



Iluminación calles de borde de la Plaza Principal. Fotografía propia.

La Ruta Provincial N°22 que conecta con san Agustín en el tramo urbano se encuentra iluminada desde las platandas con columnas de alumbrado dobles.



Iluminación Av. Sarmiento – Ruta Provincial N°22.
Fotografía propia.

Por otra parte las rutas de conexión con las principales localidades Cerrillos y San Agustín, cabecera de departamento y segunda localidad del municipio respectivamente, se encuentran en todo su largo iluminadas por luminarias suspendidas desde postes del hormigón.



Iluminación Ruta Provincial N°22. Fotografía propia.

Relevamiento y ponderación del arbolado urbano existente

El arbolado en la localidad es escaso, la avenida principal carece de arbolado y solo se puede destacar el arbolado de palmeras de la platanda de la Av. Sarmiento – Ruta Provincial N°22.



Av. Hipólito Yrigoye – Ruta Nacional N°68 carece de arbolado.
Fotografía propia.



Calle lateral de la plaza principal, tiene alguno arboles bajos.
Fotografía propia.



Av. Sarmiento – Ruta Provincial N°22 palmeras en platanda.
Fotografía propia.



Av. Sarmiento – Ruta Provincial N°22 palmeras en platanda.
Fotografía propia.

Conformación urbana y usos de suelo

LA MERCED presenta un centro Principal de actividades y servicios que como fue antes descripto, se desarrolla de forma lineal en torno a la Ruta Nacional N°68.

El municipio de LA MERCED presenta dos sectores claramente definidos:

- **La Merced**, que se desarrolla sobre la Ruta Nacional N°68 a ambos lados, con tejido bastante compacto y un crecimiento diagonal hacia el noroeste y sureste de la localidad.
- **San Agustín**: corresponde a un antiguo conglomerado rural que ubicado al este de La Merced en el cruce de las rutas provinciales N°21 y N°22, la primera conecta San Agustín con Salta Capital de forma directa, mientras que la segunda une el pueblo al centro administrativo del municipio. Se destaca que en el entorno mediano e inmediato de esta localidad se ubican diferentes complejos productivos que forman parte del sistema productivo del Municipio: Caleras y Granjas avícolas.

Se destaca que existe una tendencia de crecimiento de la localidad de La Merced hacia San Agustín, existiendo algunas edificaciones dispersas sobre este eje que se comporta como una avenida que articula ambas manchas urbanas. Además también se registra una tendencia de urbanización creciente de San Agustín a partir de las ventajas de conexión directa con Salta Capital.



Iglesia del pueblo de San Agustín. Fotografía propia.



Ruta Provincial N°22 borde de la plaza principal del pueblo.
Fotografía propia.



Escuela sobre Ruta Provincial N°22 en las cercanías de San Agustín
Fotografía propia.

El municipio de La Merced cuenta con tres áreas claramente definidas:

- Zona de comercios y servicios: se desarrolla sobre la ruta nacional N°68 atravesando la localidad de La Merced, allí se ubica el equipamiento institucional, religioso, comercial, educativo y de salud más importante.
- Zona residencial: gran parte de la mancha urbana de La Merced corresponde a uso residencial como así también en todo el centro urbano de San Agustín.
- Zona Productiva – rural: La Merced y San Agustín se encuentran rodeadas por un borde agroproductivo, destacando la localización de las caleras entre ambas localidades sobre la Ruta Provincial N°21 y un importante conjunto de criaderos de pollos en inmediaciones de conglomerado de san Agustín.

El núcleo urbano de mayor importancia por funciones y dimensiones corresponde a la localidad de La Merced, la cual presenta ciertas particularidades en su conformación que fueron en parte descriptas en el apartado estructura urbana, pero que vale resaltar y profundizar:

- Ruta Nacional N°68: esta arteria, contiene los accesos a la localidad, es eje principal

de actividades, articula la conectividad con los distintos sectores del pueblo, y es eje del circuito turístico de los Valles Calchaquíes, por lo que sobre todo temporada alta de turismo y los fines de semana largos, se encuentra saturada en su capacidad de carga, presentando una importante congestión vehicular.



Ruta Nacional N°68 –Av. Hipólito Yrigoyen. FUENTE: propia.

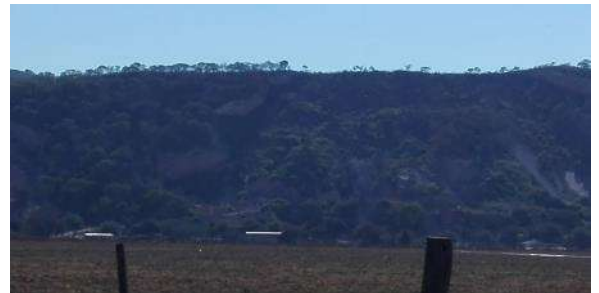
- Eje del ferrocarril: durante mucho tiempo el eje del ferrocarril perteneciente al ramal C13, actualmente en desuso, fue una barrera urbana de contención del crecimiento de la localidad, desde hace más de 20 años. Esta barrera fue superada a través de intervenciones de la provincia primero con el Barrio Martín Miguel de Güemes y luego con el Barrio Islas Malvinas, proyecto de la dependencia de Tierra y Hábitat de la provincia de Salta.
- Ruta Provincial N°22: corresponde a uno de los accesos a la localidad, que vincula La Merced con San Agustín.
- Acequia: existe una acequia aparentemente de riego de importante caudal que atraviesa el sector centro norte de La Merced.
- Predio del Hogar escuela: corresponde un predio de importantes dimensiones que contiene el avance de la mancha urbana del noroeste hacia el sureste, se destaca que existe un proyecto de Tierra y Hábitat de urbanización de una importante fracción de este predio.
- Trama de crecimiento irregular: la localidad de La Merced presenta un desarrollo primitivo lineal sobre la Ruta Nacional N° 68 – Av. Hipólito Yrigoyen, el cual se fue desviando hacia el noroeste con diferentes intervenciones estatales (Instituto Provincial de Vivienda y Tierra y Hábitat) incluso superando el eje del ferrocarril y hacia el

sureste sobre la Ruta Provincial N°21 (camino a San Agustín).

Por otra parte se debe mencionar que una de las principales actividades económicas del municipio de La Merced, está transformado el paisaje natural de la zona, se trata de la extracción de piedra caliza de las serranías de San Miguel, esta situación sobre todo se evidencia en el camino a San Agustín - Ruta Provincial N°22.



Vista de sitios de extracción de piedras calizas en las serranías de San Miguel, camino a San Agustín. Fotografía propia.

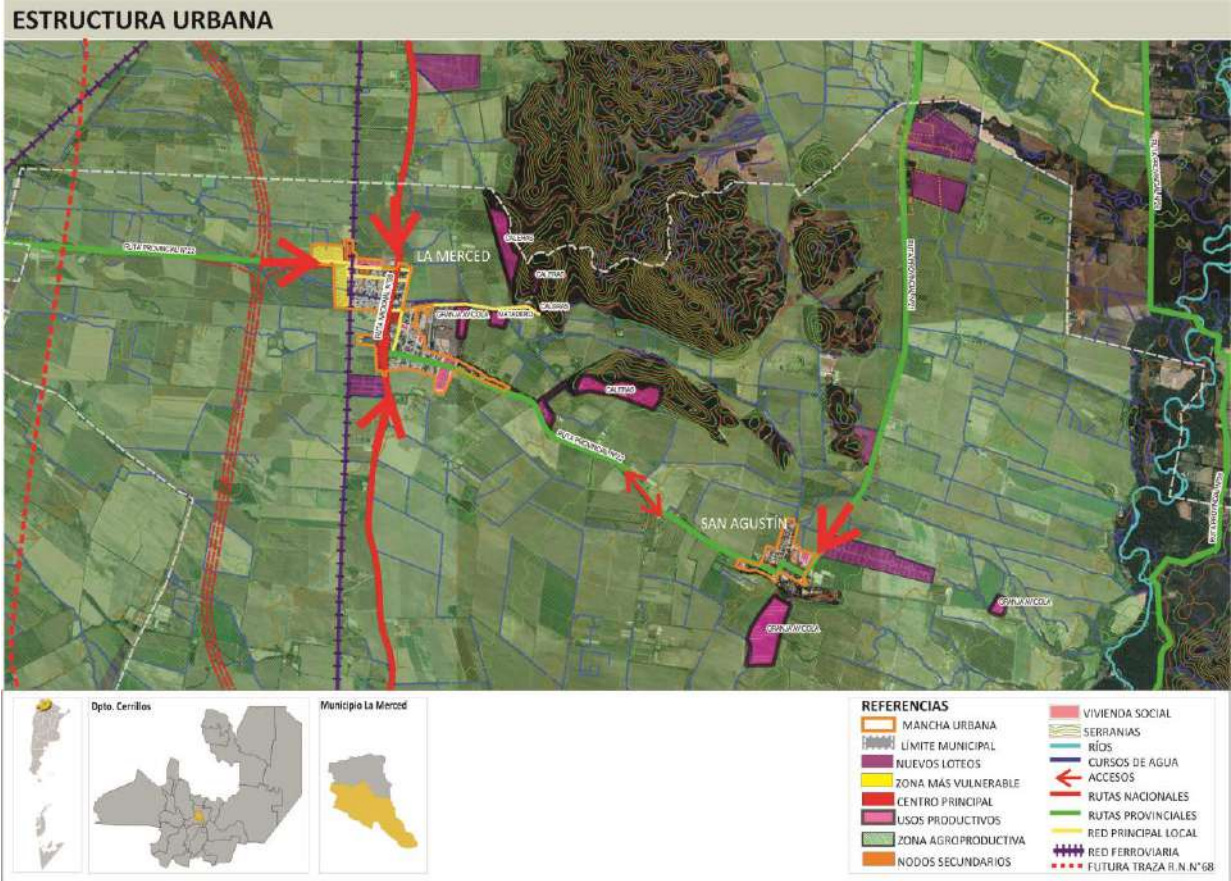


Vista de sitios de extracción de piedras calizas en las serranías de San Miguel, camino a San Agustín. Fotografía propia.

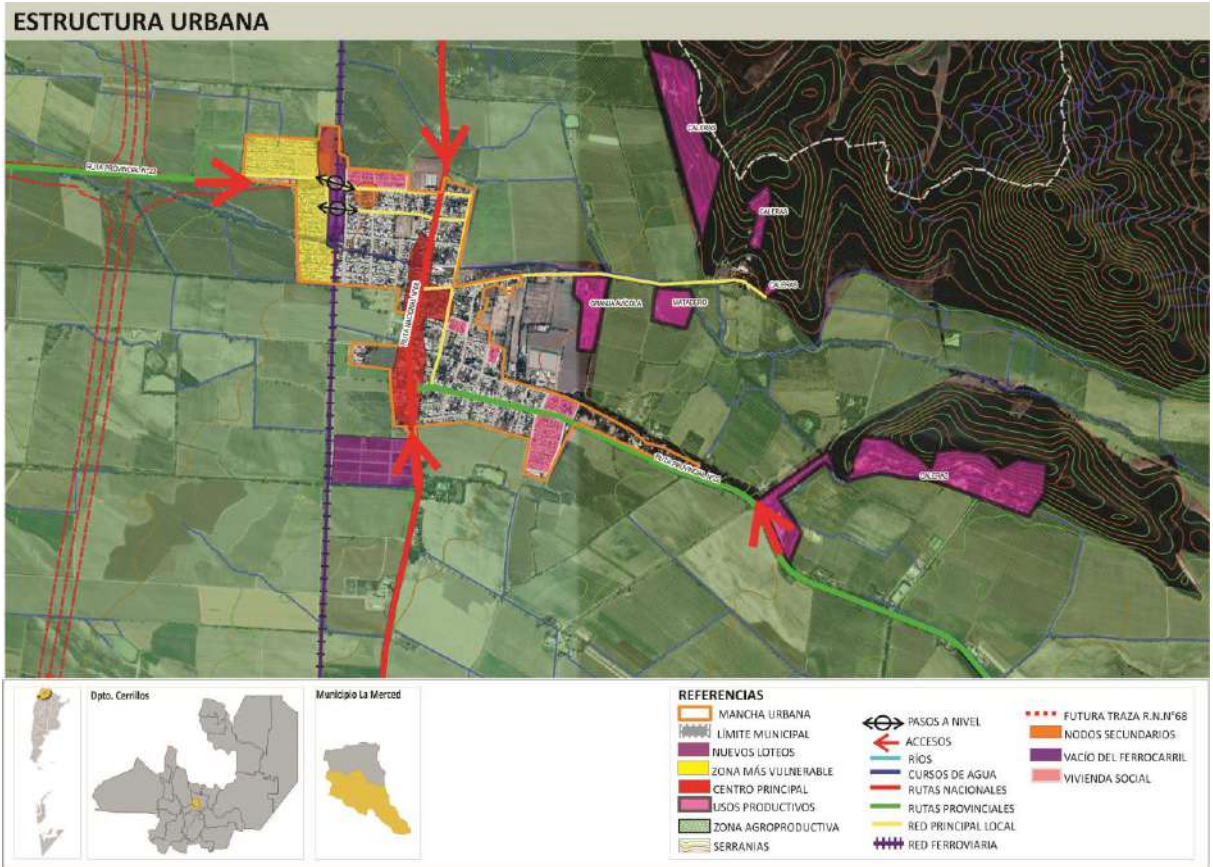


Vista de sitios de extracción de piedras calizas en las serranías de San Miguel, camino a San Agustín. Fotografía propia.

También se debe resaltar un proyecto importante para la zona que afectaría radicalmente el funcionamiento de la localidad y es la modificación de la traza de la Ruta Nacional N°68, la cual se desplazaría hacia el oeste desde el nodo de la circunvalación oeste a la altura del cruce con la Ruta Provincial N°24 en Cerrillos y retomando su traza actual luego de la localidad de El Carril.



Estructura urbana La Merced. Gráfico elaboración propia.



Estructura urbana La Merced. Gráfico elaboración propia.

Dimensión Social

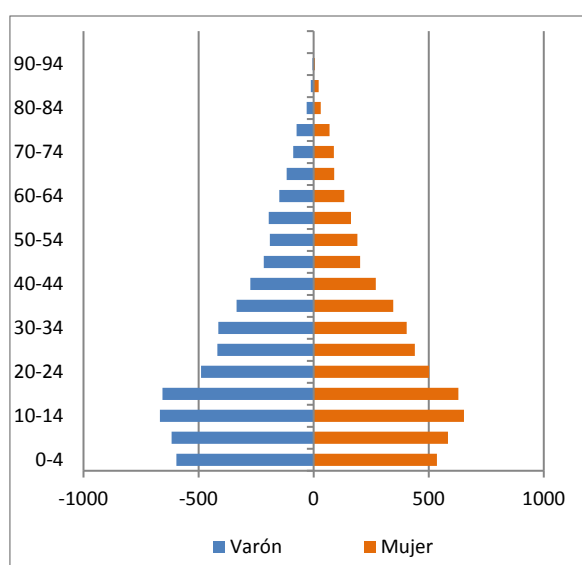
Población

Características socio-demográficas

CENSOS	2010	2001	1991
Población	10907	8686	7116
%	26%	22%	

Gráfico elaboración propia con datos del CENSO 2010 INDEC.

El último censo registra un crecimiento demográfico del 26%, contando la localidad con una población de 10.907 habitantes, siendo una de las localidades del área metropolitana de crecimiento demográfico medio a bajo según el último Censo 2010.



Pirámide poblacional. Gráfico elaboración propia con datos del CENSO 2010 INDEC.

Se observa que la pirámide población tiene una base ancha pero los niveles de fecundidad tienden al descenso. Los adultos representan el 61% de la población y los niños y adolescentes el 34%. Se evidencia una población poco envejecida, así la población entre 60 y 95 años 6% del total de la localidad.

Población	10.907
Superficie en Km2	366
Densidad hab/has	0,06
Hombres	5549
Mujeres	5358

Gráfico elaboración propia con datos del CENSO 2010 INDEC.

Como se puede ver en la tabla precedente la localidad tiene un extenso territorio pero el área urbanizada se corresponde con los dos núcleos urbanos la localidad de La Merced y

San Agustín donde se ubica el 77% de la población que lo habita, esta es la razón de la baja densidad 0,29 hab./has.

Saneamiento Básico

Cobertura de red de Saneamiento y Cloaca

LA MERCED carece de red de cloacas, la mayoría de las viviendas, como resultado de la carencia del servicio, utilizan sistemas estancos de Cámara séptica y Pozo absorbente, mientras que un porcentaje importante de la población el 34% utiliza solo pozo absorbente. (Fuente: CENSO 2010 INDEC).

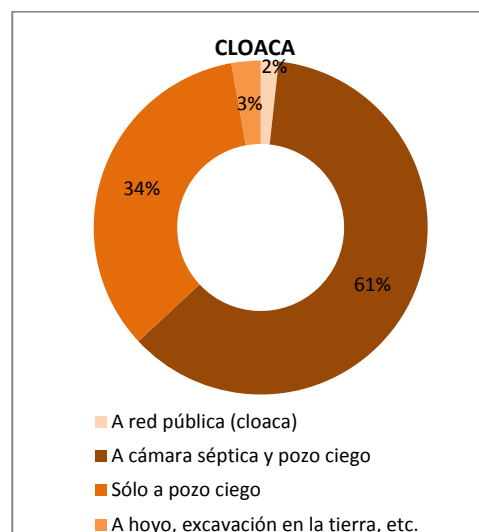


Gráfico elaboración propia con datos del CENSO 2010 INDEC.

Acceso al Agua Potable

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

- | | | | |
|-----|--|--|-----|
| 01. | Elevar la conciencia sobre los problemas de agua y saneamiento, así como fomentar la aplicación de los documentos guía, normas, estándares y herramientas por parte del sector de agua y saneamiento, y socios de ONU-Hábitat. | En el año 2000, los estados miembros de la Asamblea General de la ONU se comprometieron con los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM). Este compromiso incluye el objetivo de reducir el número de personas sin acceso al agua potable en un 50% en 2015. | .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

El 76% de la población de LA MERCED cuenta con servicio de Agua Potable de red, según el Censo de Población, Hogares y Vivienda, año 2010.

Pero se debe resaltar que el núcleo urbano de La Merced presenta una cobertura de servicio del 91%, existiendo una carencia del mismo principalmente en el área rural.

Cabe destacar que la gran mayoría de los loteos en la zona se entregan con servicio de Agua Potable, a través de la ejecución de perforaciones para el aprovisionamiento del mismo.

Actualmente la Empresa prestadora del servicio es Aguas del Norte Salta.

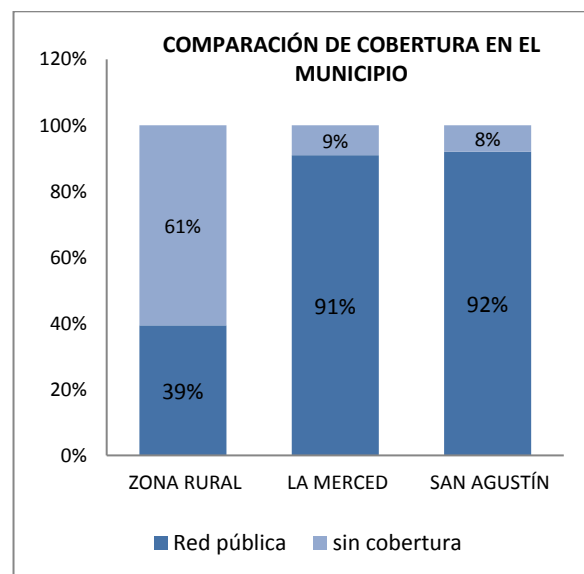
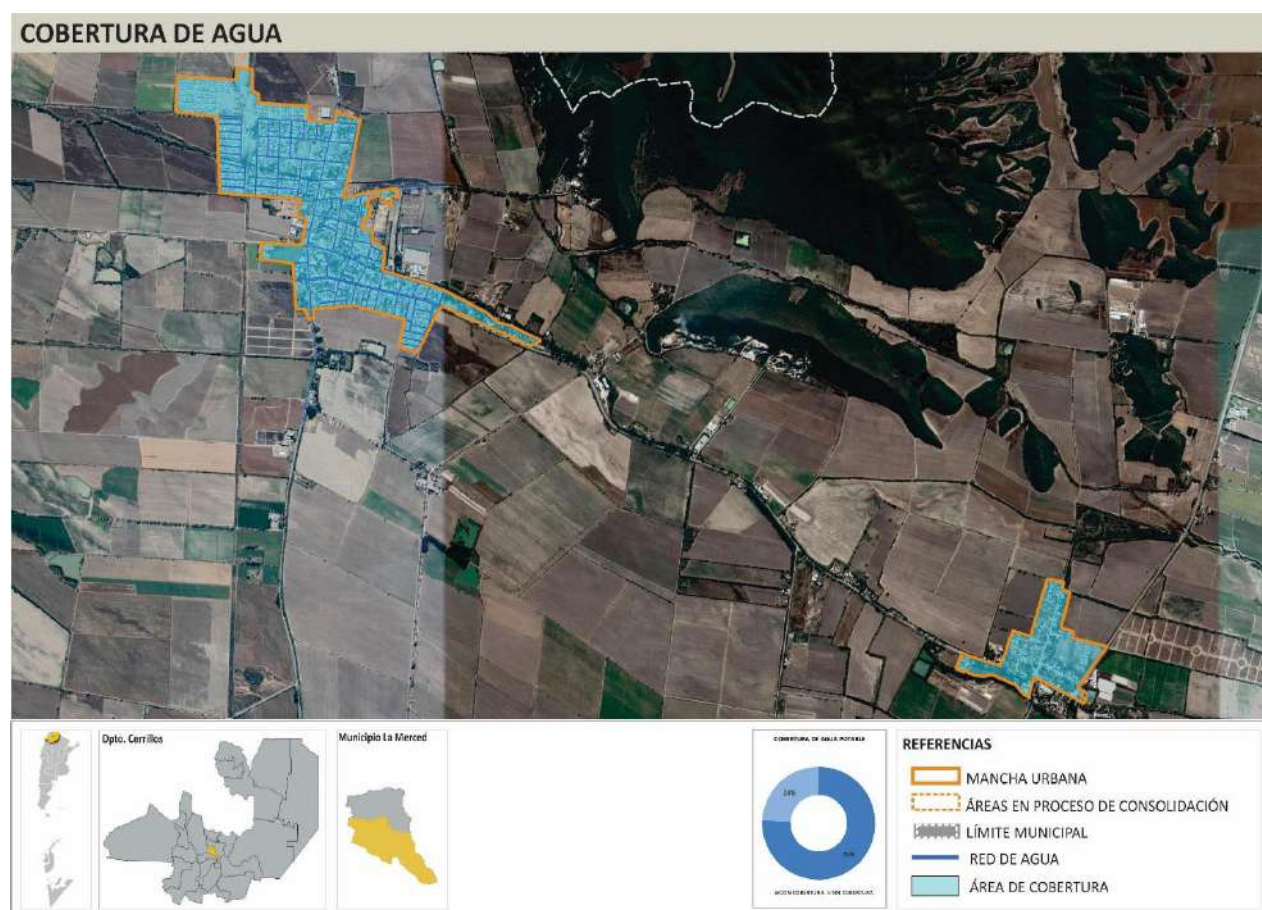


Gráfico elaboración propia con datos del CENSO 2010 INDEC.



Cobertura de Agua Potable. Gráfico elaboración propia.

Vivienda

Viviendas y mejoramiento de asentamientos precarios

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

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

Derecho a la vivienda

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

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

Posteriormente, la Comisión de Asentamientos Humanos (hoy conocida como

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

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

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

Desarrollo de estándares y lineamientos.
Elaboración de instrumental legales internacionales existentes y apoyo al cumplimiento de los mismo por parte del gobierno.
Desarrollo de un sistema que monitoree y evalúe el progreso de la implementación del derecho a la vivienda.

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.

El 67% de los hogares del Municipio de la Merced se ubican en la localidad de La Merced, así el municipio tiene un total de 2596 hogares y 2276 viviendas, mientras que el centro urbano cuenta con un total de 1745 hogares y 1547 viviendas.

Del total de hogares del municipio el 7% son viviendas irrecuperables (hogares en ranchos, casillas y locales no habitables). (Fuente: Censo 2010 INDEC)

- **Vivienda Aceptable:** 1162 hogares (45%)
- **Vivienda Recuperable:** 1080 hogares (41%)
- **Viviendas Irrecuperables:** 354 hogares (14%)

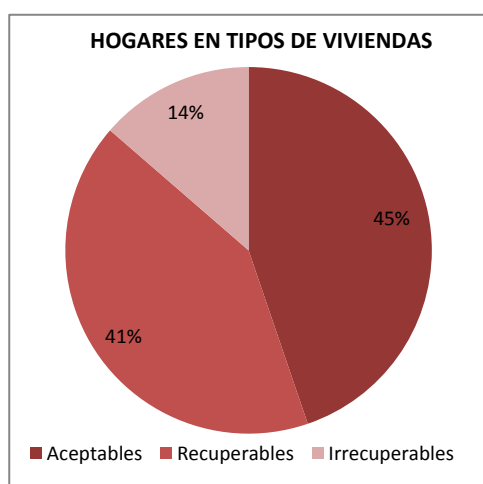


Gráfico de elaboración propia con datos de Censo 2010 INDEC

Si observa en el municipio una relativa uniformidad en la tipología de vivienda entre ambas localidades, La merced y San Agustín.

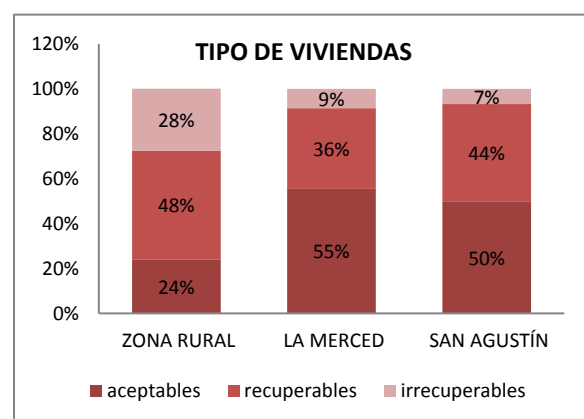


Gráfico de elaboración propia con datos de Censo 2010 - INDEC

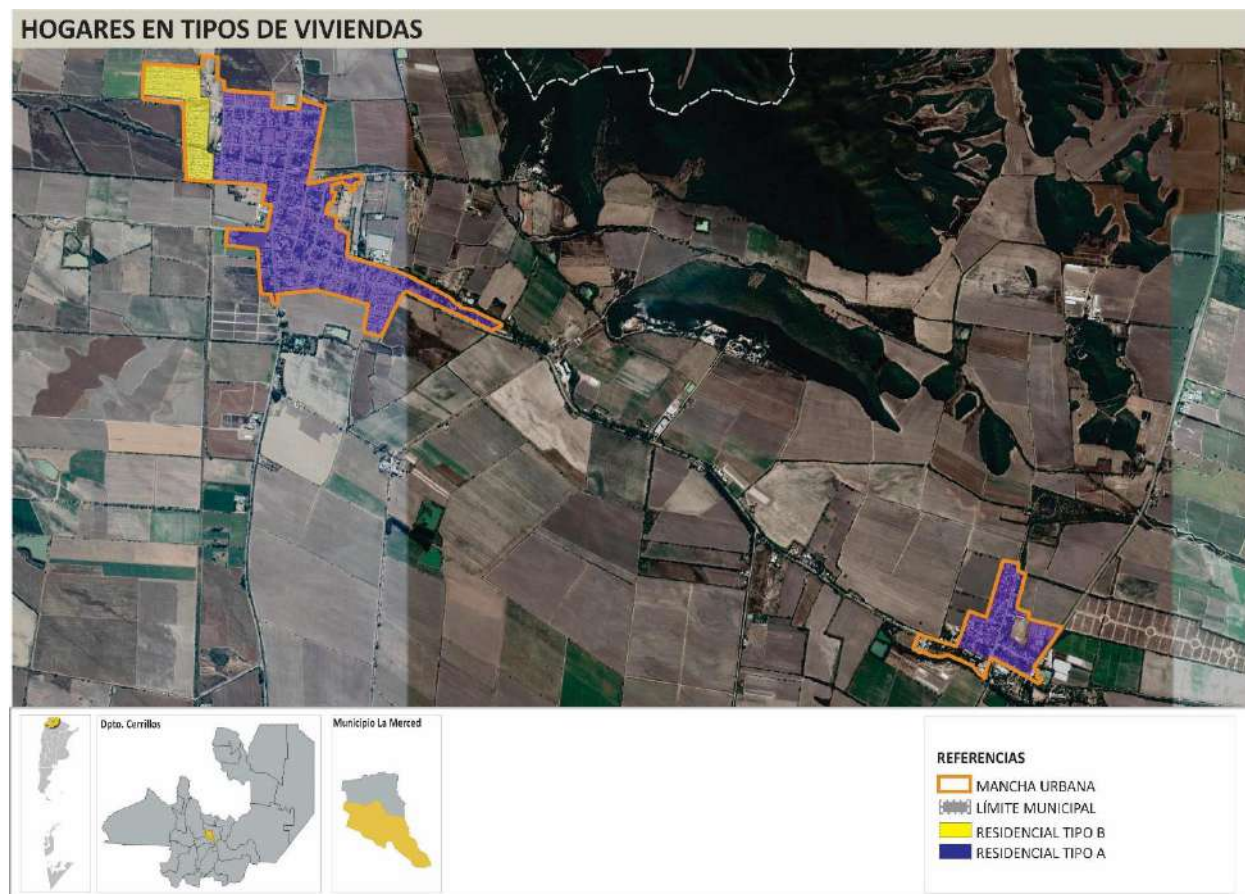
Se observa una correspondencia entre la cantidad de viviendas irrecuperables y la cantidad de inscriptos en el Instituto provincial de Viviendas, el cual registraba una demanda de 179 familias para la localidad de la Merced y 70 familias en el pueblo de san Agustín, en el año 2016.

Se realizaron numerosas intervenciones del IPV tanto en la Merced como en San Agustín.

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.



Hogares en tipos de viviendas. Gráfico elaboración propia.

Según el Censo 2010 en La Merced existen:

- Ranchos: 62
- Casillas: 115
- Locales no construidos para habitación: 6
- Piezas en Inquilinato: 89

Esto representa un 14% de los hogares del municipio, siendo más importante la cantidad de viviendas recuperables 41% (1080 hogares), aunque se observa en comparación a otras localidades del área metropolitana bajos niveles de viviendas aceptables.

Actualmente el Instituto Provincial de Vivienda, maneja diferentes líneas de financiamiento definidas, algunas con Fondos Nacionales y Provinciales (línea 1: Vivienda rural-urbana, Lotes con servicios, etc.) y los nuevos programas de articulación público - privados, a través de la línea 2, en sus dos variantes Convenios urbanísticos Integrados y Entidades Intermedias.

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.

LA MERCED tiene un total 1080 hogares en Casas Tipo B, lo que representa un 41% de los hogares del municipio, mientras que registra un nivel de hacinamiento del 39% uno de los más altos del área metropolitana.

Se resalta que el Instituto Provincial de Viviendas a través de la Unidad Ejecutoria de Programas descentralizados, cuenta con distintas líneas de crédito para mejoramiento de viviendas a través de programas nacionales y provinciales.

Entre los programas Nacionales se puede mencionar: Mejor Vivir y Prog. Federal de Viviendas y Mejoramientos del Hábitat de Pueblos Originarios y Rurales.

Entre los programas Provinciales: Programa Mi Casa, Nuevo Hogar, Recuperación y Núcleos Húmedos.

A través de estas líneas de financiamiento, las familias pueden mejorar las condiciones de las viviendas dotándolas de baños, cocina y dormitorio agrupados en distintas tipologías de módulos, como así también finalizar o mejorar las edificaciones existentes.

Régimen de propiedad y tenencia

Se observa en el municipio un 54% de Propietarios vivienda y Terreno (1410 hogares), lo cual es un porcentaje bajo de situación regular de propiedad de la tierra, en comparación a otros municipios del área metropolitana, existiendo solo un 1% de Propietarios de solo Vivienda (30 hogares). Por otra parte existe un 10% de inquilinos, y un 10% de ocupantes a préstamo y un importante porcentaje de ocupantes por trabajo 22% esto se debe a que existen un gran número de trabajados rurales que viven en las fincas. (Fuente: Censo 2010 INDEC)

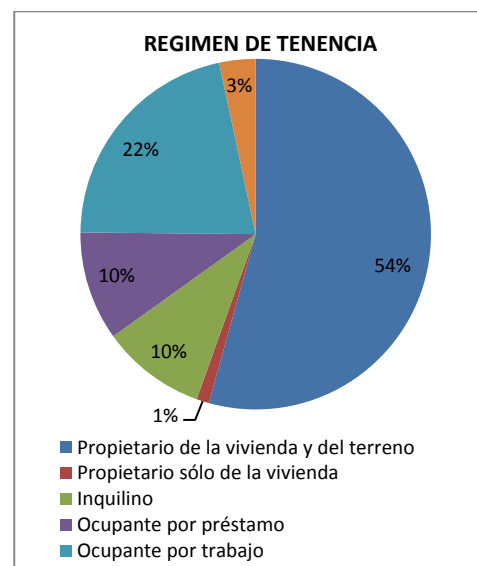


Gráfico de elaboración propia con datos de Censo 2010 INDEC

Villas y Asentamientos

El municipio cuenta algunos indicadores que lo definen en términos generales con importantes carencias sociales, lo que se refleja en un número importante de hogares a recuperar e irrecuperables, a esto se suma la cantidad de hogares con NBI, que es importante para La Merced, encontrándose el municipio muy por debajo de la media provincial con el 19,4% y de la del departamento con el 23,7%.

Así se observa un asentamiento en las antiguas edificaciones del ferrocarril.



Asentados en predio del ferrocarril. Fuente: <https://mapio.net/pic/p-121048690/>

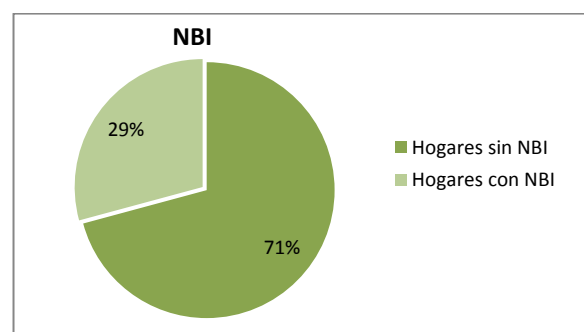
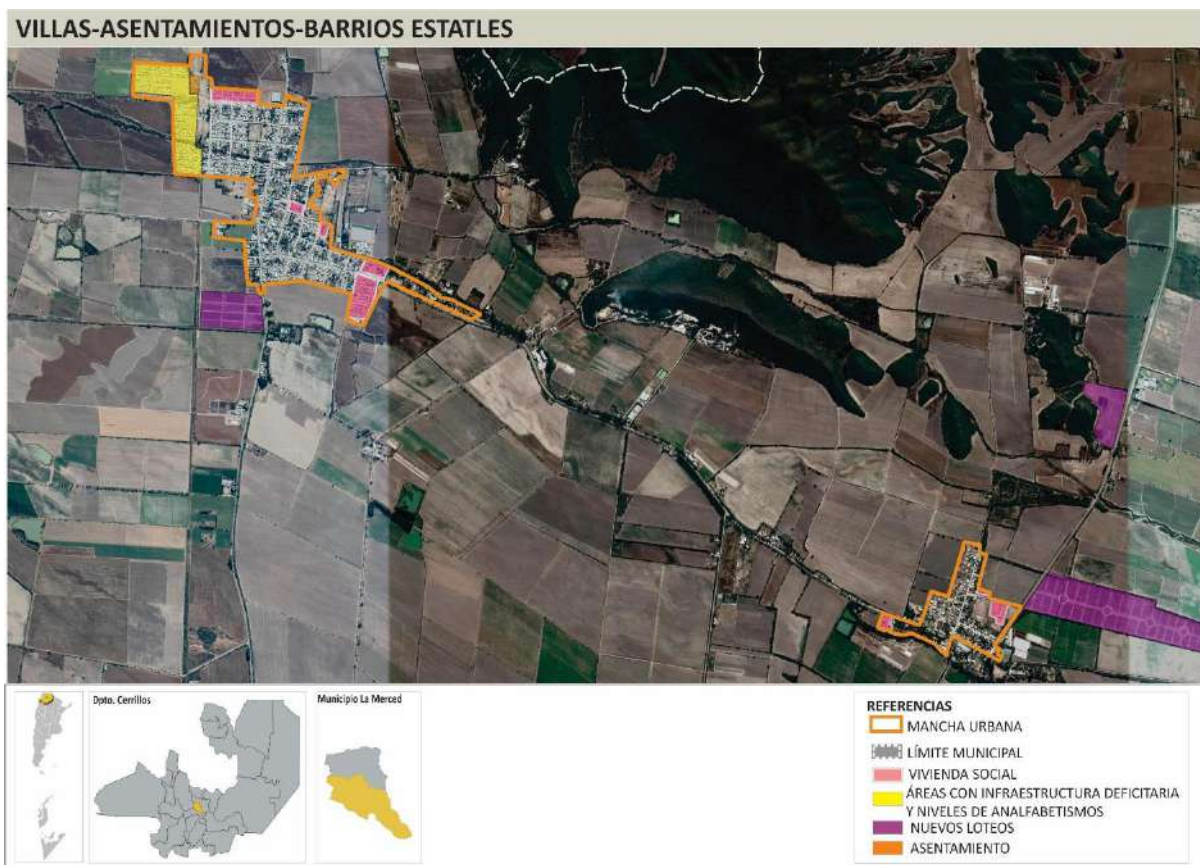


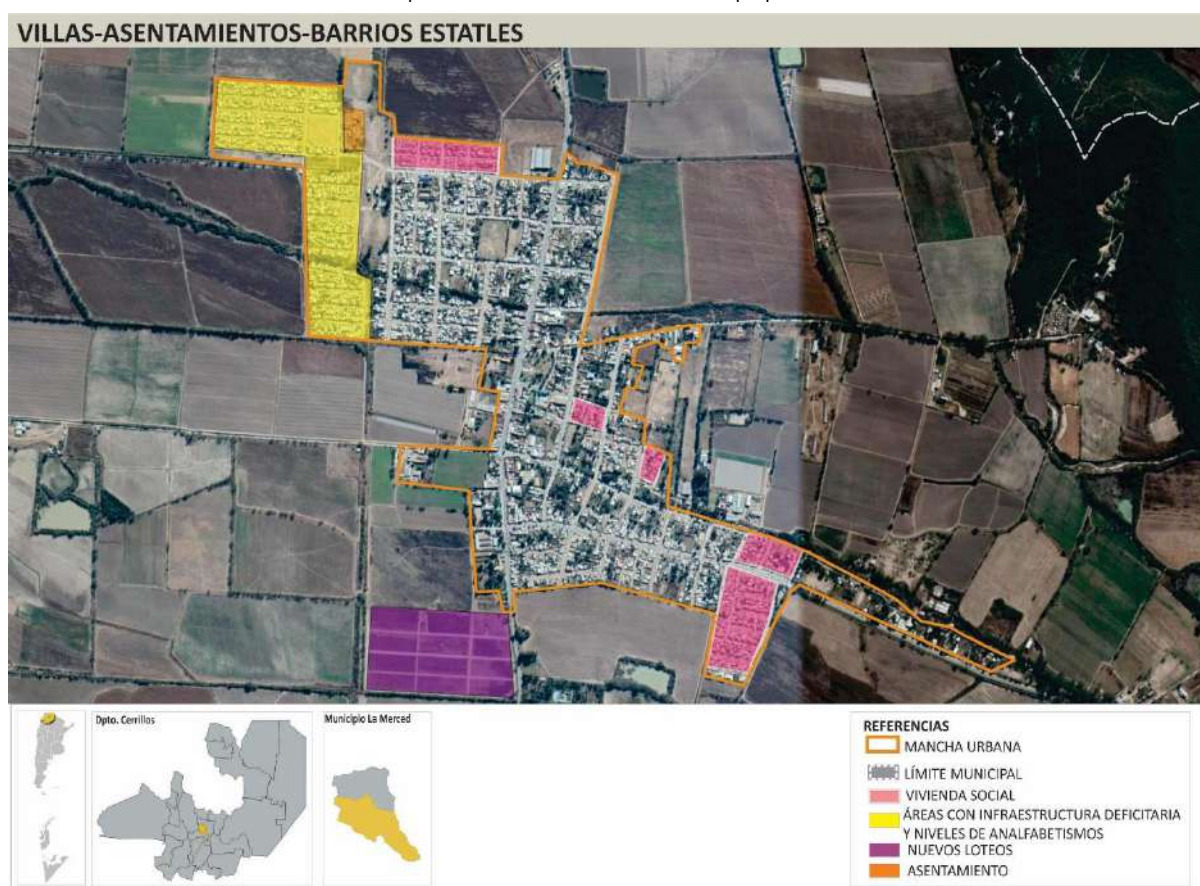
Gráfico de elaboración propia con datos de Censo 2010 INDEC



Vista de edificaciones dentro del predio del ferrocarril.FUENTE:
<https://mapio.net/pic/p-121048690/>



Tipos de viviendas. Gráfico elaboración propia.



Tipos de viviendas. Gráfico elaboración propia.

La margen oeste de la Ruta Nacional N°68 es el área con mayores indicadores de negativos, sector en el que se observan viviendas con mayor necesidad de mejoramientos, resaltando que la zona noroeste separada por las vías del ferrocarril, se observa un mayor nivel de precariedad.

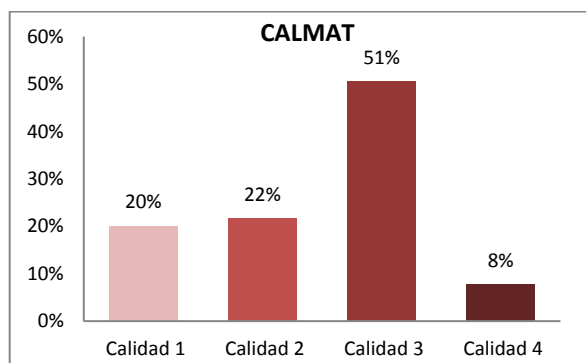


Gráfico de elaboración propia con datos del Censo 2010. INDEC.

La calidad de los materiales pone en evidencia la situación antes descrita, que La Merced cuenta con el 59% de viviendas con calidad 3 y 4 de materiales (según Censo 2010 INDEC) lo que pone en evidencia el nivel de precariedad de los hogares del municipio, siendo un poco más del 40% las viviendas en condiciones admisibles.

La Merced presenta una relativa uniformidad en las características constructivas de las diferentes viviendas en cuanto a niveles de precariedad en las distintas localidades del municipio.

Hacinamiento Crítico

El Municipio de La Merced registra un alto nivel de hacinamiento crítico con el 12%, contando el 39% de los hogares relevados con más de 2 personas por habitación, siendo uno de los municipios del área metropolitana con el mayor porcentaje de hogares con hacinamiento del área metropolitana. (datos extraídos del Censo 2010 INDEC).

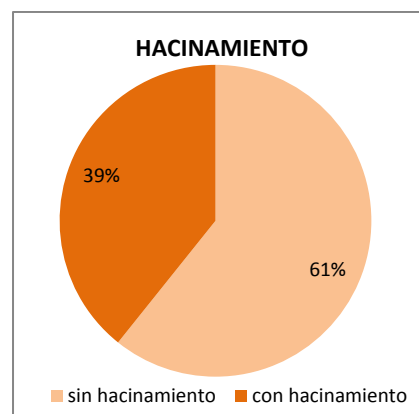


Gráfico de elaboración a partir de datos del Censo 2010 INDEC

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.

Como se puede evidenciar en el siguiente gráfico existe un bajo nivel de analfabetismo, siendo solo del 8%.

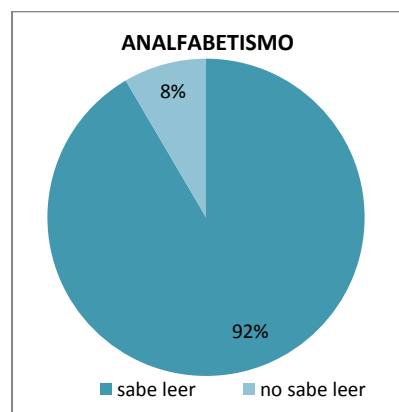


Gráfico de elaboración propia con datos del Censo 2010. INDEC.

Asimismo la Condición de asistencia escolar tiene correspondencia con el nivel de analfabetismo, al registra que un 38% asiste a la

escuela, un 58% asistió y solo un 4% nunca asistió.

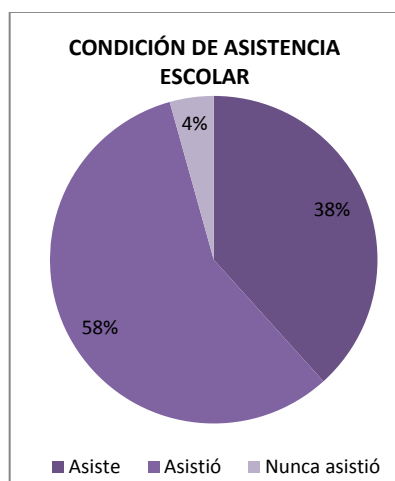


Gráfico de elaboración propia con datos del Censo 2010. INDEC.

En relación al nivel educativo alcanzado el 56% de la población finalizó el nivel primario y EGB, mientras que solo un 32% finalizó el secundario y polimodal, un 6% alcanzó un nivel superior no universitario y un 2% el nivel universitario.

Existen dos nodos educativos, uno en torno al centro principal de servicios de la localidad y otro de gran importancia ya que contiene tres niveles educativos (primarios, secundarios y técnicos) en tres establecimientos distintos y agrupados, el mismo se ubica en el Barrio Portan al sureste de la localidad.

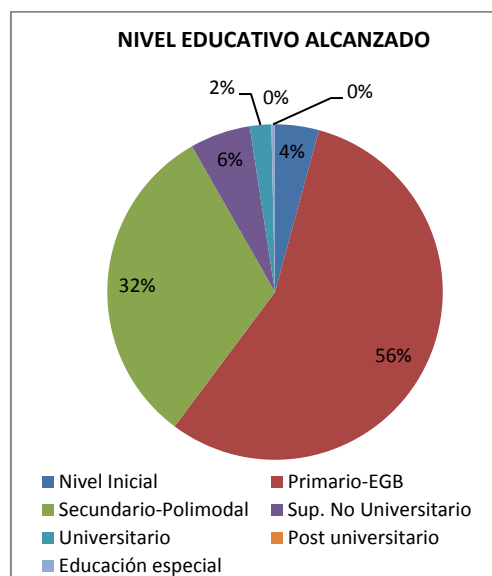


Gráfico de elaboración propia con datos del Censo 2010. INDEC.

La Merced cuenta con 3 establecimientos educativos de nivel primario, uno de nivel secundario, un B.S.P.A. y un terciario de profesorado de educación física.

Una de las escuelas primarias se ubica al suroeste de la localidad de la Merced, cubriendo las necesidades de una de las zonas más carenciadas.

Establecimientos:

- Doctor Mariano Boedo Ex N° 129: Sarmiento 490
- Escuela 4742: Catamarca S/N.
- Nuestra.Sra.De La Merced Ex N° 50 : Hipólito Yrigoyen 813 - (Ruta Nacional N°68)
- Subsede B.S.P.A. N° 7069 "Señor Del Sumalao" de la Merced: Hipólito Yrigoyen S/N - (Ruta Nacional N°68)
- Instituto Superior de Educación Física La Merced: Mariano Moreno 691.

Salud y Seguridad

Existe en La Merced un Hospital público "Hospital Dr. Nicolás Lozano" en la Av. Hipólito Yrigoyen 1070 (Ruta Nacional N°68)

También en el noroeste de La Merced existe un Centro de Salud sobre la calle Tucumán y 9 de Julio.

En materia de seguridad el municipio cuenta con la Comisaría N°105 en Hipólito Yrigoyen N°841 (Ruta Nacional N°68) y un control policial en San Agustín.



Escuela Mariano Boedo
FUENTE: <https://mapio.net/pic/p-121048690/>



Centro de Salud 25 de mayo en zona noroeste
FUENTE: <https://mapio.net/pic/p-121048690/>



Policia de La Merced
FUENTE: <https://mapio.net/pic/p-121048690/>



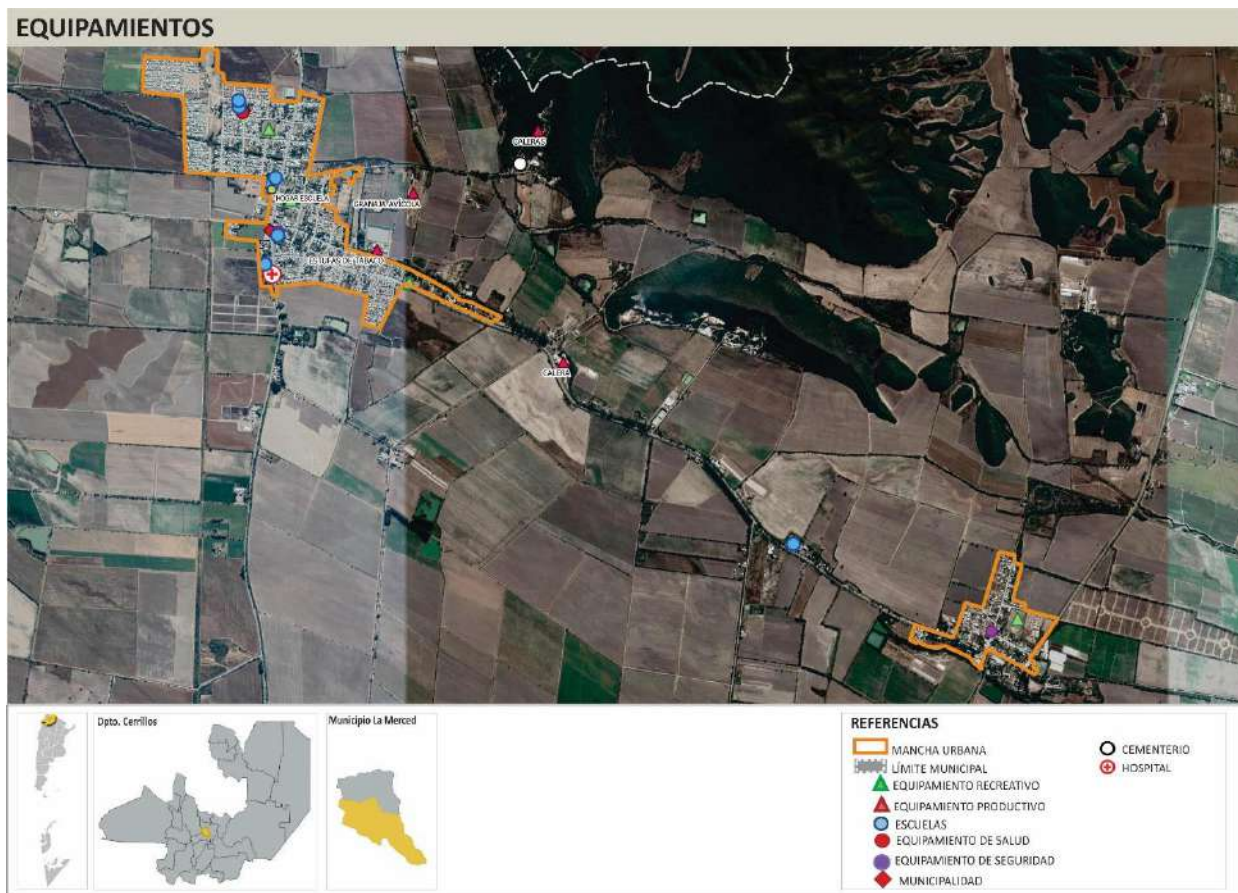
Escuela de Nivel inicial en sector noroeste
FUENTE: <https://mapio.net/pic/p-121048690/>



Complejo deportivo Municipal
FUENTE: <https://mapio.net/pic/p-121048690/>



Hospital Dr. Nicolas Lozano
FUENTE: <https://mapio.net/pic/p-121048690/>



Equipamientos La Merced y San Agustín. Gráfico elaboración propia.



Equipamientos La Merced. Gráfico elaboración propia.

Economía

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Resultados a esperar:

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

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



Dimensión Económica

Actividades económicas locales

La principal fuente económica del Municipio es la producción de tabaco Virginia, ya que constituye la actividad que demanda mayor cantidad de mano de obra y asimismo genera la mayor cantidad de ingresos.

La producción porotera en la zona, es también importante fuente de ingresos económicos para La Merced.

La cal que se produce en la Localidad de La Merced, es de gran calidad y se comercializa en toda la provincia y en provincias vecinas, siendo esta actividad de vital importancia para la economía local.



Calera sobre Ruta Provincial N°22 (camino a San Agustín).
Fotografía propia.



Calera sobre Ruta Provincial N°22 (camino a San Agustín).
Fotografía propia.

En el departamento de Cerrillos la población en edad de trabajar constituye el 61% del total, considerando a aquellos que se encuentran entre los 15 y los 65 años de edad. En la franja inferior (0 a 14) está representando el 34% de la población y en la franja superior (65 años o más) se ubica el 6% restante, esta distribución hace que el índice de dependencia potencial de los jóvenes sea particularmente elevado en la zona.

En lo referido a la condición de actividad, el municipio presenta un porcentaje mayor de inactivos de mujeres 61%, encontrándose 10 puntos arriba de la media provincial. La tasa del municipio es comparativamente igual que la de la provincia con el 55% de población ocupada.

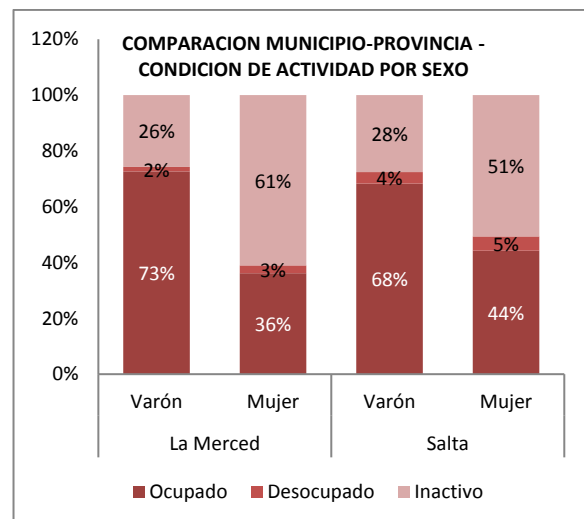


Gráfico de elaboración propia con datos del Censo 2010. INDEC

Ocupación según rama de actividad

Los trabajadores ejercen su actividad en alguna de las 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.

La provincia de Salta evidencia una fuerte dependencia de la actividad primaria, esto lo evidencia el 19% de asalariados en el sector de Agricultura, ganadería y caza.

Luego le siguen cuatro actividades de importancia, el comercio por mayor y menor con el 17%, la industria manufacturera con 13% y la construcción y servicios inmobiliarios con el 10%.

Así si bien la actividad minera es importante en el municipio, representa solo el 1% de los asalariados de la provincia, porcentaje que se redujo en los últimos 5 años pasando de 2009 asalariados a 1478, bajando un 1%.

Rama de Actividad	2015	%
A. Agricultura, Ganadería, Caza y Silvicultura	23.925	19%
C. Explotación de Minas y Canteras	1.478	1%
D. Industria Manufacturera	16.097	13%
E. Electricidad, Gas y Agua	922	1%
F. Construcción	12.625	10%
G. Comercio al por Mayor y al por Menor	21.481	17%
H. Hotelería y Restaurantes	5.279	4%
I. Servicios de Transporte, de Almacenamiento y de Comunicaciones	8.399	7%
J. Intermediación Financiera y Otros Servicios Financieros	2.768	2%
K. Servicios Inmobiliarios, Empresariales y de Alquiler	11.967	10%
M. Enseñanza	8.616	7%
N. Servicios Sociales y de Salud	4.393	4%
O. Servicios Comunitarios, Sociales y Personales N.C.P.	6.146	5%
Total	125.281	

Tabla elaboración propia a partir de datos de la Encuesta del año 2015 realizada por la Dirección General de estadísticas de la Prov. de Salta.

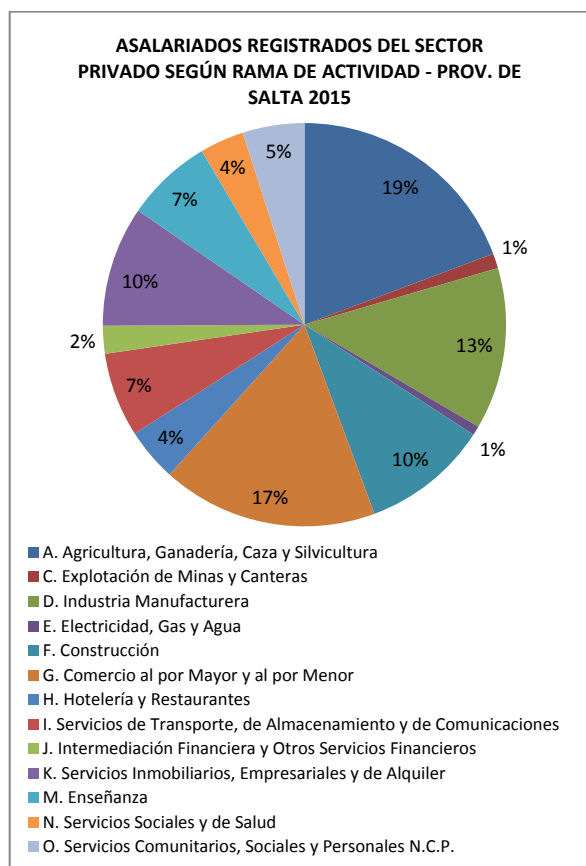
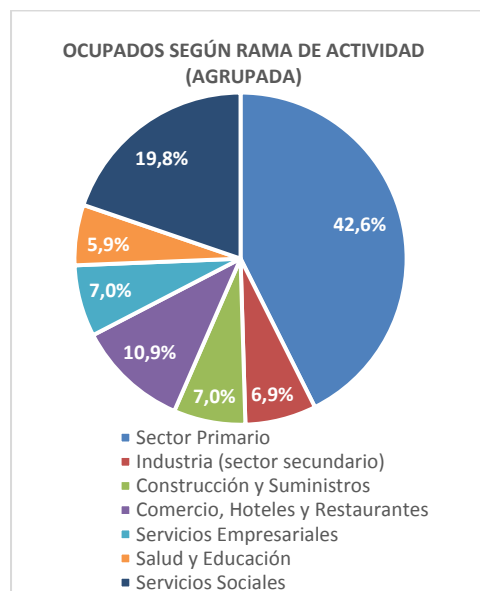


Gráfico elaboración propia a partir de datos de la Encuesta del año 2015 realizada por la Dirección General de estadísticas de la Prov. de Salta.

Como se puede ver en el siguiente gráfico la actividad principal del Municipio La Merced se encuentra asociada al sector primario que absorbe el 42.6% de los asalariados (1723) según el censo 2010 (INDEC). Se debe destacar que en esta rama esta contenida tanto la agricultura y ganadería como la actividad minera que es fuerte en el municipio con los sitios de extracción de cal. Mientras que la segunda rama de actividad que más empleados contenía en el año 2010 eran los servicios empresariales con el 19,8%.

INDICADOR	DATO ABSOLUTO	PORCENTUAL
Sector Primario	1723	42,6%
Industria (sector secundario)	280	6,9%
Construcción y Suministros	283	7,0%
Comercio, Hoteles y Restaurantes	439	10,9%
Servicios Empresariales	282	7,0%
Salud y Educación	238	5,9%
Servicios Sociales	799	19,8%

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



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

Tasa de desocupación

No existen datos actualizados para el Municipio de La Merced, pero vale hacer referencia a un informe realizado por la Dirección de Estadísticas de la Prov. de Salta en el primer trimestre del año 2017 para el aglomerado de Salta que da una referencia de la situación de empleo en la provincia.

Para el primer trimestre del año 2017 la Población Total del Aglomerado Salta era de 610.089 habitantes, de los cuales 281.155 es Población Económicamente Activa (PEA), y 225.329 es Población Económicamente Inactiva (PEI). De la PEA, 260.690 están ocupados y 20.465 están desocupados.

Si se compara con el 4º trimestre de 2016, la Población Total se incrementó en 1.978 habitantes, la PEA lo hizo en 24.397 y la PEI disminuyó en 18.931 personas. La Población Ocupada aumentó en 22.214 personas y la Población Desocupada se incrementó en 2183 personas. Se puede inferir que la mayor parte de las personas que se incorporaron al mercado laboral, lograron conseguir empleo.

Mercado Laboral Salta	2º Trim 16	3º Trim 16	4º Trim 16	1º Trim 17
Población Total	604.120	606.152	608.111	610.089
Población Económicamente Activa	253.333	252.864	256.758	281.155
Población Ocupada	230.683	233.392	238.476	260.690
Población Desocupada	20.017	18.972	18.282	20.465
Población Económicamente Inactiva	350.787	256.124	244.260	225.329

Fuente: http://estadisticas.salta.gov.ar/web/archivos/partes-de-prensa/trabajo/EPH_inf_1trim17.pdf

En cuanto a las tasas que representan el mercado laboral, el 1º trimestre de 2017 muestra una Tasa de Actividad de 46,1%, representando un aumento de 3,9 puntos respecto del trimestre anterior.

En cuanto a la Tasa de Empleo, se ubica este trimestre en 42,7%, 3,5 puntos por arriba del trimestre anterior.

Por último, la Tasa de Desempleo muestra un leve crecimiento de 0,2 puntos respecto del trimestre anterior, ubicándose en este trimestre en 7,3%.

Desde el 2º trimestre de 2016, 30.007 personas encontraron trabajo.

Mercado Laboral Salta	2º Trim 16	3º Trim 16	4º Trim 16	1º Trim 17
Tasa de Actividad	41,9%	41,7%	42,2%	46,1%
Tasa de Empleo	38,2%	38,6%	39,2%	42,7%
Tasa de Desempleo	8,9%	7,5%	7,1%	7,3%

Fuente: http://estadisticas.salta.gov.ar/web/archivos/partes-de-prensa/trabajo/EPH_inf_1trim17.pdf

Si comparamos estos datos con respecto al trimestre anterior, se puede evidenciar un flujo de personas inactivas a una participación activa en el mercado laboral, algo típico en el primer trimestre del año, destacándose que la tasa de desempleo se mantuvo estable, algo notablemente positivo.

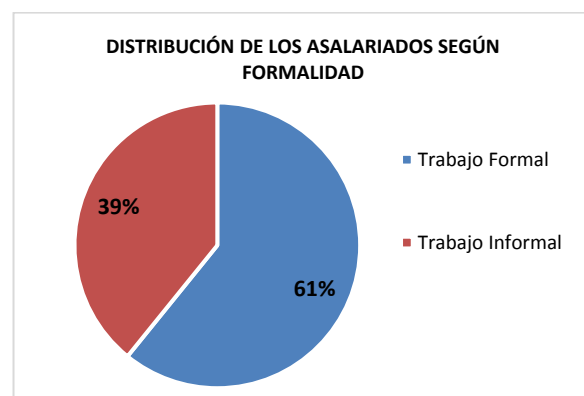
En Salta se mantienen niveles de actividad y empleo similares a los de Nación, aunque superior al NOA. En cuanto a la tasa de desempleo, en Salta es mayor a la del NOA, pero por debajo de la Nacional. (Dirección General de Estadísticas – Gob. De la Prov. De Salta)

Mercado Laboral	Salta	NOA	Argentina
Tasa de Actividad	46,1%	42,6%	45,5%
Tasa de Empleo	42,7%	39,8%	41,3%
Tasa de Desempleo	7,3%	6,5%	9,2%

Fuente: http://estadisticas.salta.gov.ar/web/archivos/partes-de-prensa/trabajo/EPH_inf_1trim17.pdf

Según el último Censo 2010 la tasa de desempleo del Departamento Cerrillos era del 5%.

En relación al trabajo formal el municipio tiene un 61% de los asalariados dentro de la formalidad (2154), lo cual es un porcentaje bajo si consideramos que el 39% de trabajo informal corresponde a 1387 asalariados bajo esta situación.



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

Ingresos familiares mensuales

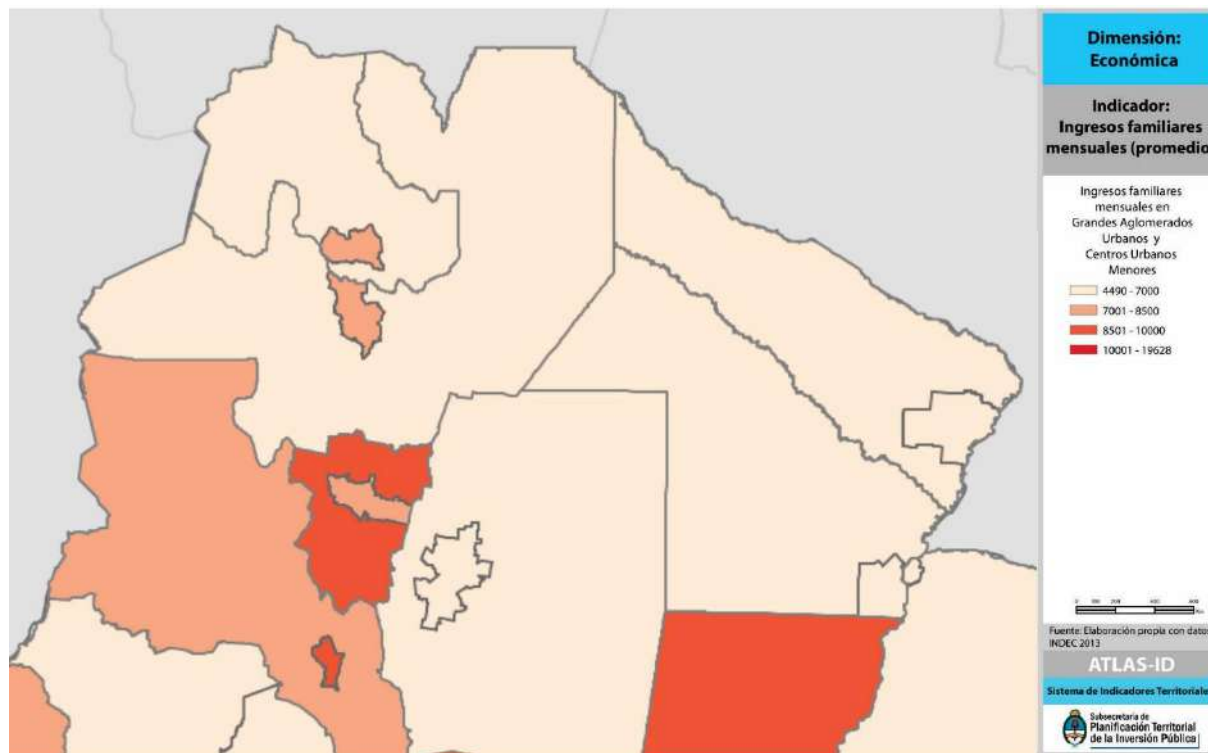
Mide los niveles de ingresos mensuales medios de hogares urbanos según diferentes unidades territoriales. El cálculo del indicador surge de promediar el ingreso total por hogar en un territorio o jurisdicción determinado.

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.

Según datos del año 2013, el ingreso promedio en la Provincia de Salta era de \$5992, mientras que se observa en parte de la zona del área metropolitana (sector centro, norte de la provincia), niveles de ingresos más altos, que en el mismo años promediaban los \$8324.

Ingresos familiares mensuales (promedio)



Adaptación de Gráfico Atlas ID de la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública

Dimensión Ambiental

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

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

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

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

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 Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública promueve que los municipios tengan su plan de ordenamiento o su plan urbano contemplando las amenazas de origen natural y antrópico así como las condiciones de vulnerabilidad de manera que tanto la obra pública como la privada al momento de su localización y diseño incorporen los riesgos preexistentes para minimizarlos o incluyan acciones para prevenir riesgos futuros 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

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

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.

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.

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 de origen geológico:

Entre las amenazas de origen geológico se puede mencionar la peligrosidad sísmica. De acuerdo con el Instituto Nacional de Prevención Sísmica, La Merced se encuentra en zona 3 de moderado riesgo o peligrosidad sísmica.

Diario El Intra.com /www.elintra.com.ar/.
06 de octubre de 2011.

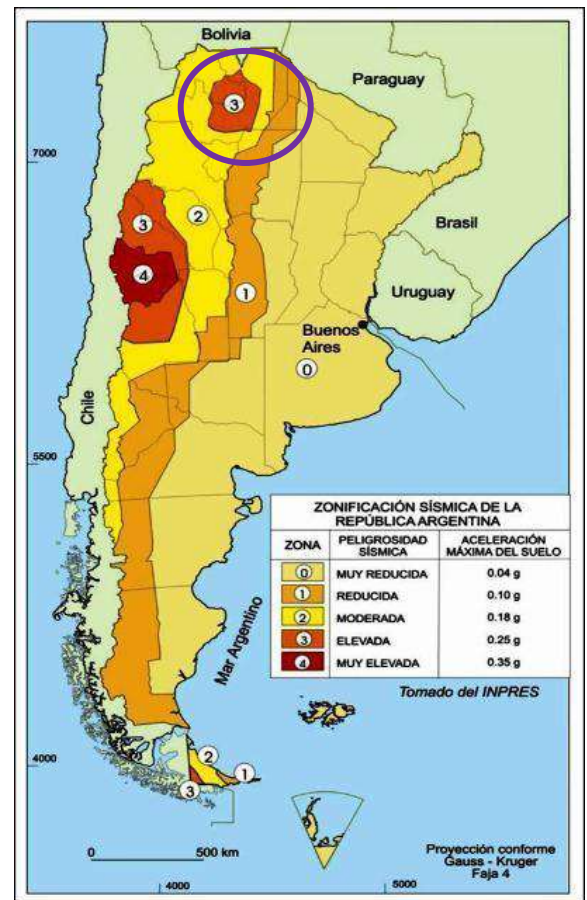
El 27 de febrero de 2010, con epicentro a 15 km al suroeste de la ciudad de Salta, en la cercanías de la Sierra de Los Cerrillos, y a 80 km al suroeste de la ciudad de San Salvador de Jujuy.

Tuvo una magnitud de 6.1 grados en la escala de Richter y una profundidad de 10 km; en la escala Mercalli Modificada alcanzó el grado IV a V en la ciudad de Salta y IV en la ciudad de San Salvador de Jujuy, según informó el INPRES, mientras que el USGS informó de una intensidad máxima de grado VI en la ciudad de Salta.

A causa del movimiento sísmico fallecieron dos personas, en las localidades salteñas de La Merced y La Silleta, mientras que los daños materiales fueron menores. Sin embargo, la ciudad de Salta quedó incomunicada por espacio de 40 minutos, sin señal de celular y, en algunos barrios periféricos, sin teléfonos.

El sismo fue el de mayor intensidad producido en la provincia desde 1948, y afectó de manera fuerte una zona habitada por cerca de un millón de habitantes. Se originó en una falla de la placa Sudamericana, por lo que no tuvo relación

directa con el grave terremoto que afectó ese mismo día a la región centro-sur de Chile



Fuente:<http://universobservado.blogspot.com.ar/2012/05/terremoto.html>

Amenazas hidrometeorológicas:

En época estival, de fuertes e intensas lluvias, el municipio La Merced padece inundaciones, esto se debe fundamentalmente a dos razones: por un lado la zona recibe las aguas de Rosario de Lerma y Campo Quijano, y por otra parte los productores rurales de la zona desvían los excedentes de agua de las acequias que traen importante caudal a los caminos vecinales.

También existe una situación de antaño sobre la Ruta Nacional N°68, la cual tiene 13 cortes luego de fuertes lluvias, dejando la localidad aislada. (Información extraída de los Diario El Intra.com e Informate Salta Febrero 2018).

Se destaca que el problema de las inundaciones de la Ruta Nacional N°68 entre los Km 88 y 177 es un problema recurrente desde hace décadas, y en este tramo la arteria atraviesa la localidad, por lo que la deja totalmente aislada además de ser necesaria la evacuación de la población damnificada.



La Merced luego de las intensas lluvias de febrero de este año.
Fuente: Diario El Intra.com – Febrero 2018



La Merced luego de las intensas lluvias de febrero de este año
Diario Informato Salta – Febrero 2018

Amenazas vinculadas a la atmósfera:

Son comunes en la zona del Valle de Lerma las precipitaciones intensas con granizo. Se destaca que las precipitaciones intensas se dan entre octubre y marzo, alcanzando picos máximos en Enero, según datos del Servicio Meteorológico Nacional.

Se destaca que existen en los diarios locales registro de fuertes precipitaciones con granizos y vientos en la última década en todo el valle de Lerma.

Además, en época estival, coincidente con la disminución de las precipitaciones, se presenta la volatilización de tierra que, además de movilizar volúmenes por erosión, genera contaminación por partículas de polvo en suspensión, agitada por vientos y automóviles.

AMENAZAS



Amenazas. Gráfico elaboración propia.

Amenazas de origen antrópico

Amenazas por sistema de saneamiento deficitario.

En este sentido se destaca que La Merced no cuenta con cobertura de servicio de cloacas, la carencia del servicio representa un serio problema ante el crecimiento urbano del municipio.

Amenazas Fumigación con agroquímicos:

El uso de agroquímicos clorados y fosforados sumada a importantes dosis de fertilizantes NPK, ponen en riesgo la calidad del agua superficial y subterránea, con riesgo potencial de disparar procesos de eutrofización en los cuerpos y cursos de agua con menor resiliencia. Así las extensas superficies destinadas al cultivo donde se aplican una variedad importante de agroquímicos (plaguicidas y fertilizantes) como fuente de contaminación difusa y donde, además, las recurrentes inundaciones de algunos sectores, por los desbordes de canales de riego, aumentan la capacidad de lixiviación y movilidad de los agentes contaminantes, agravando la magnitud de la situación.

Amenazas de actividad minera –Explotación y Procesamiento de Cal

La actividad minera de extracción de cal conlleva la eliminación de la cobertura vegetal lo que deriva en un proceso erosivo del suelo.

A su vez todo el proceso de minado, transporte, trituración y cibrado genera polvos que deben ser tratados mediante colectores de polvo y aspersores de agua.



Vista de calera en actividad en las Serranías de San Miguel.
FUENTE: propia.



Vista del pasivo de un antiguo sitio de extracción de piedra caliza.
FUENTE: propia.



Vista del pasivo de un antiguo sitio de extracción de piedra caliza.
FUENTE: propia.

Amenazas por producción avícola cercana a centros urbanos

Hacia el este del departamento Cerrillos, en las zonas de La Isla y San Agustín se ubican varios centros de producción avícola que representan una actividad incompatible con el crecimiento urbano en cuando a los malos olores y plagas de por ejemplo moscas que atraen este tipo de producción. Se resalta la existencia de un complejo al noreste de la localidad de La Merced, sobre el camino al cementerio que podría representar una amenaza seria para la población de este sector.



Vista granja avícola en inmediaciones de la localidad de La Merced. FUENTE: propia.



Vista granja avícola en inmediaciones de la localidad de La Merced. FUENTE: propia.

VULNERABILIDADES



APROXIMACIÓN AL MAPA DE VULNERABILIDADES. Elaboración propia

Identificación de vulnerabilidades

Las vulnerabilidades ambientales de la localidad de La Merced están asociadas a la falta mínima infraestructura para hacer frente a eventos climáticos y a la actividad sísmica.

La principal vulnerabilidad está vinculada a las inundaciones en épocas de fuertes lluvias que deriva en el aislamiento de la zona y la necesidad e evacuación de la población afectada.

La Merced carece de cloacas por lo que representa una amenaza que vulnera por un lado a los mismos habitantes de la localidad.

También se debe resaltar el impacto de las fumigaciones de las áreas rurales sobre las

poblaciones urbanas, ya que no existen fuelles entre un uso y otro.

A su vez la población sobre todo de San Agustín es vulnerable a las plagas y malos olores que genera la actividad avícola en la zona.

Por otra parte la actividad minera de las caleras actualmente no genera un población vulnerable importante ya que se encuentra relativamente alejada de los centros urbanos consolidados, sin embargo se debe tener en cuenta estos equipamientos ante el inminente avance urbano sobre la Ruta Provincial N°21 entre las localidades de La Merced y San Agustín.

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.

No existen en la localidad organismos gubernamentales encargados de la gestión integral del riesgo.

La comunidad no cuenta con conocimientos de preparación y prevención en caso de que la amenaza se concrete. No existe un plan de contingencia para casos de emergencia.

La localidad no cuenta con organismos que actúen en la emergencia, y el municipio no cuenta con recursos financieros para implementar la gestión del riesgo de desastres.

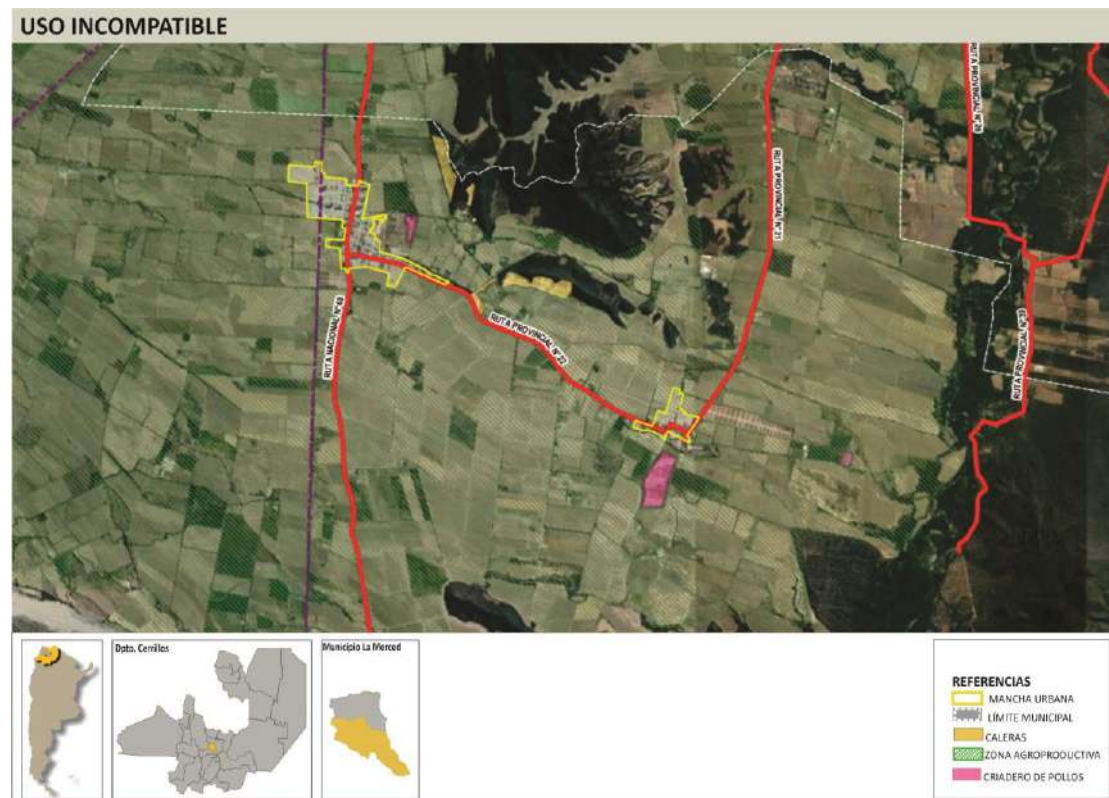
Si bien la localidad se ubica cercana a Salta Capital, la principal amenaza que representa el problema de las inundaciones en épocas de fuertes lluvias, deja aislado al municipio.

“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

Vulnerabilidad SOCIO-AMBIENTAL



Usos Incompatibles. Gráfico elaboración propia.

Potencialidades ambientales



Espacios Verdes. Graficos elaboración propia

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 la 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 Salta: Dr. Juan Manuel Urtubey

Otros Organismos Provinciales Competentes:

- La Autoridad Metropolitana Transporte será dirigida y administrada por un Directorio, el que estará integrado por un número no menor de tres y no mayor de cinco miembros, los que serán designados y podrán ser removidos por el Poder Ejecutivo, quien podrá recibir propuestas no vinculantes de los Municipios que componen la Región

Metropolitana de Salta, de la entidad gremial con mayor representación del sector y de las asociaciones de usuarios.

Asociaciones de la Sociedad Civil: -

Ámbito Local

Intendencia de la Municipalidad de La

Merced: Sr. Juan Angel Perez

Otros Organismos Municipales Competentes:

Secretaría de Gobierno, Secretaría de Acción Social, Secretaría de Hacienda, Dirección de Deportes, Dirección de la mujer y juventud, Dirección de Comunicación y Prensa, Dirección de Obras "públicas, Dirección de Ceremonial y Protocolo.

Instituciones Públicas: Instituto Superior de Educación Profesional Nº 8155. Biblioteca Popular Francisco Alsina.

Organizaciones de base: Cooperativa de Créditos, Cooperativa textil, Cooperativa de Trabajo La Merced.

Instituciones privadas: -

Organizaciones Mixtas: empresas prestadoras de servicios públicos Edesa, Gasnor y Aguas del Norte.

Organizaciones No Gubernamentales Locales y Organizaciones de base: -

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 La Merced se encuentra una sociedad civil débil, totalmente dependiente de un actor central que es el municipio. La municipalidad ofrece como medio de comunicación permanente la atención a los ciudadanos todos los días hábiles y trabaja con redes sociales. El intendente atiende 2 veces x semana a los vecinos en forma personal.

En la zona de estudio, se han registrado escasas intervenciones sociales. Esto llama la atención si lo comparamos con otras zonas de la provincia con similares porcentajes de población rural o campesinos y con parecidas problemáticas sociales, en las que intervienen diversas ONGs.

Mapa de situación actual

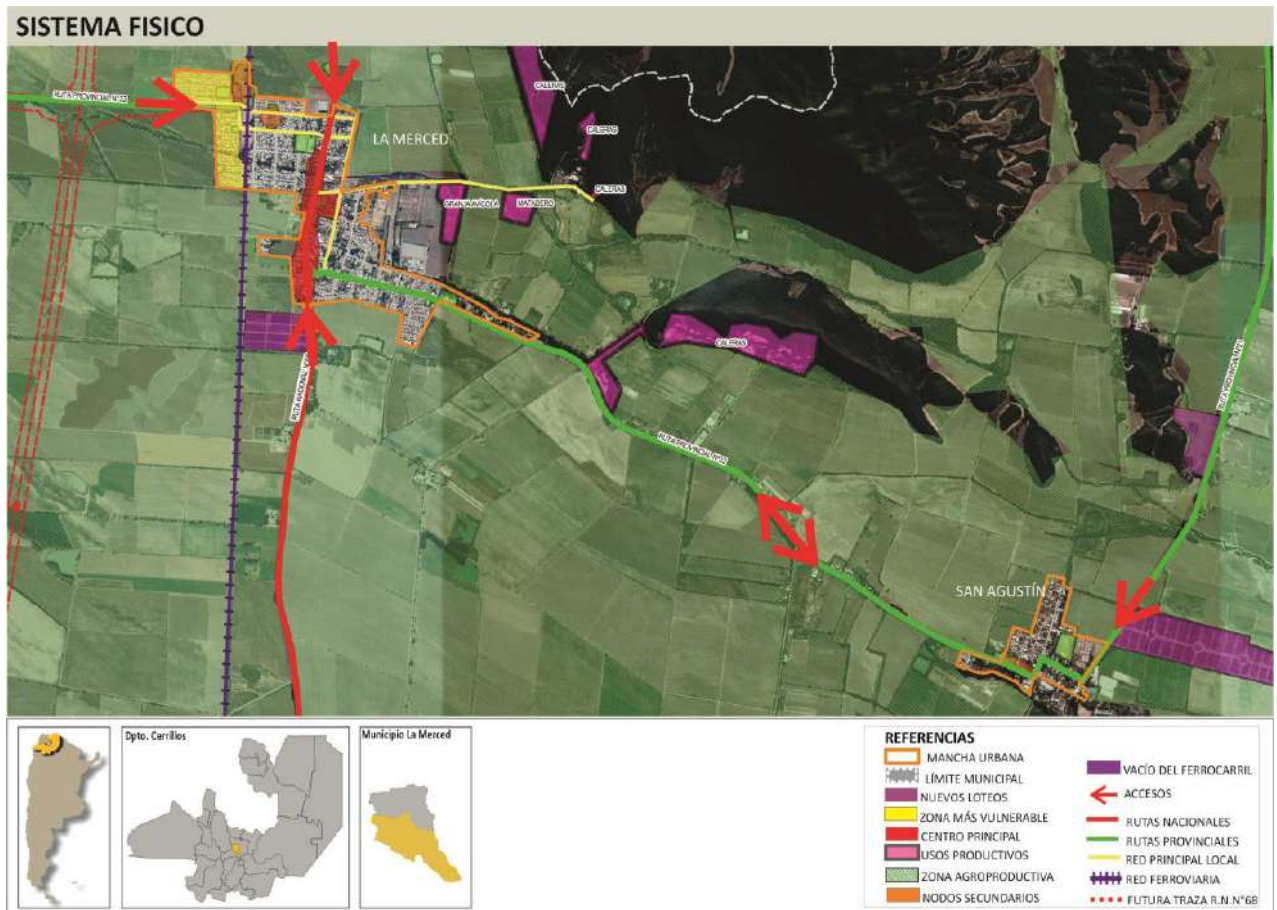
El mapa de situación actual, síntesis del diagnóstico previo, pone en evidencia los problemas preponderantes del municipio sobre los que será clave enfocar los programas y proyectos.

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

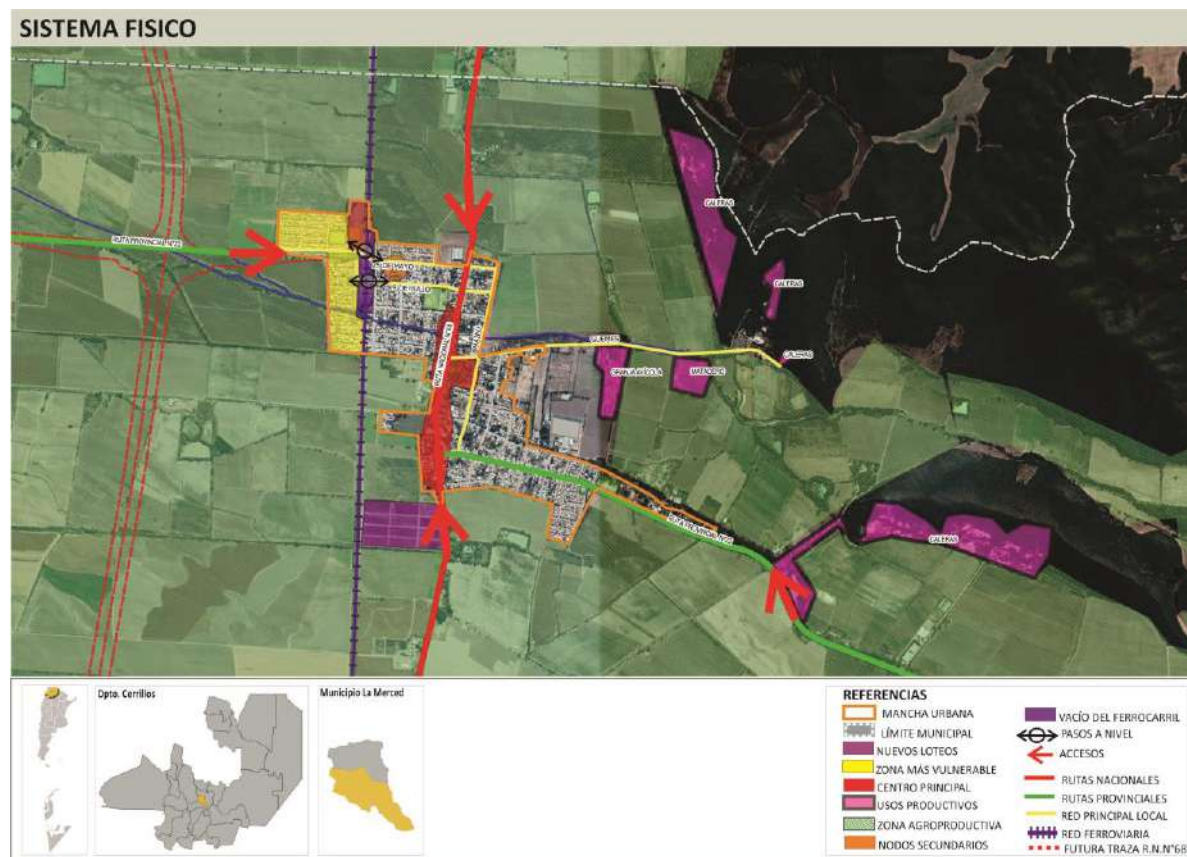
presentan límites a veces claros y plausibles de medición milimétrica.

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.

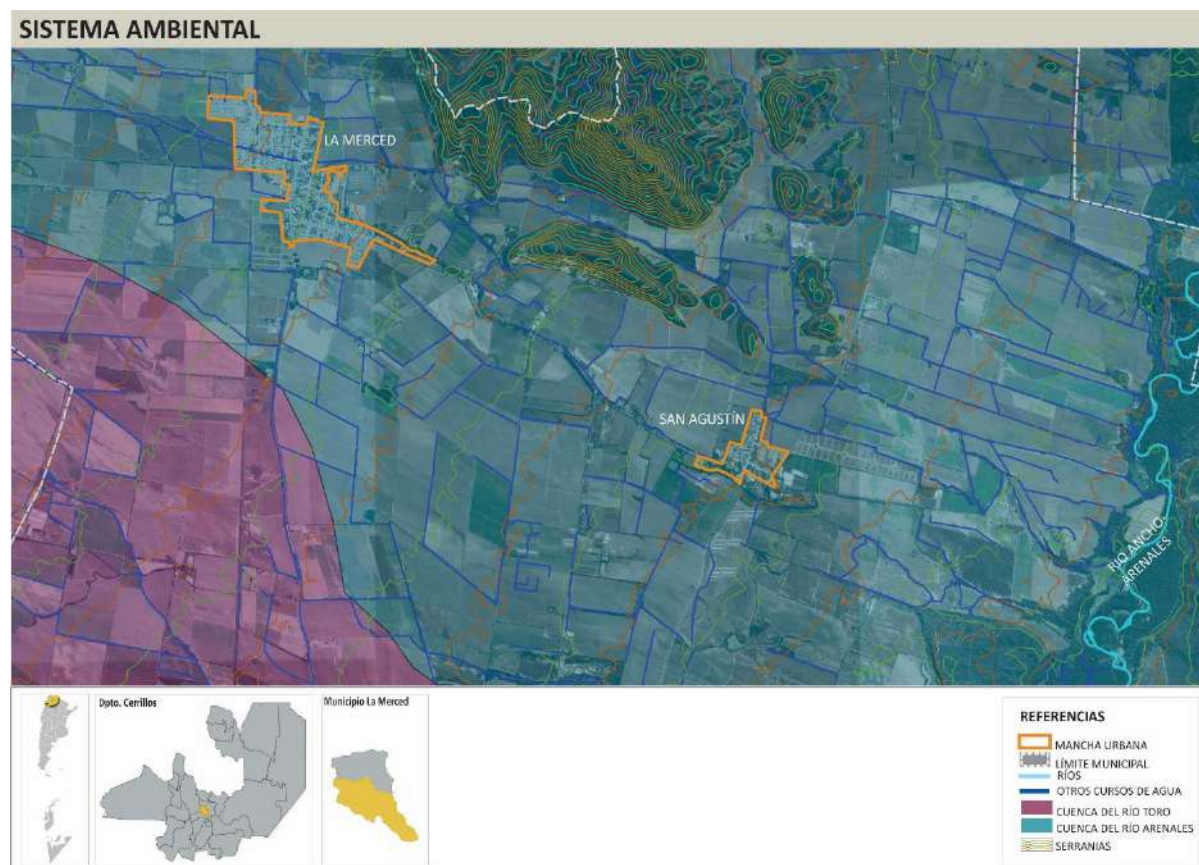
Áreas centrales, residenciales, industriales, infraestructuras, accidentes geográficos, etc. y la relación entre ellos definirán el modelo territorial que nos permita comenzar un camino hacia algo mejor, hacia algo ideal.



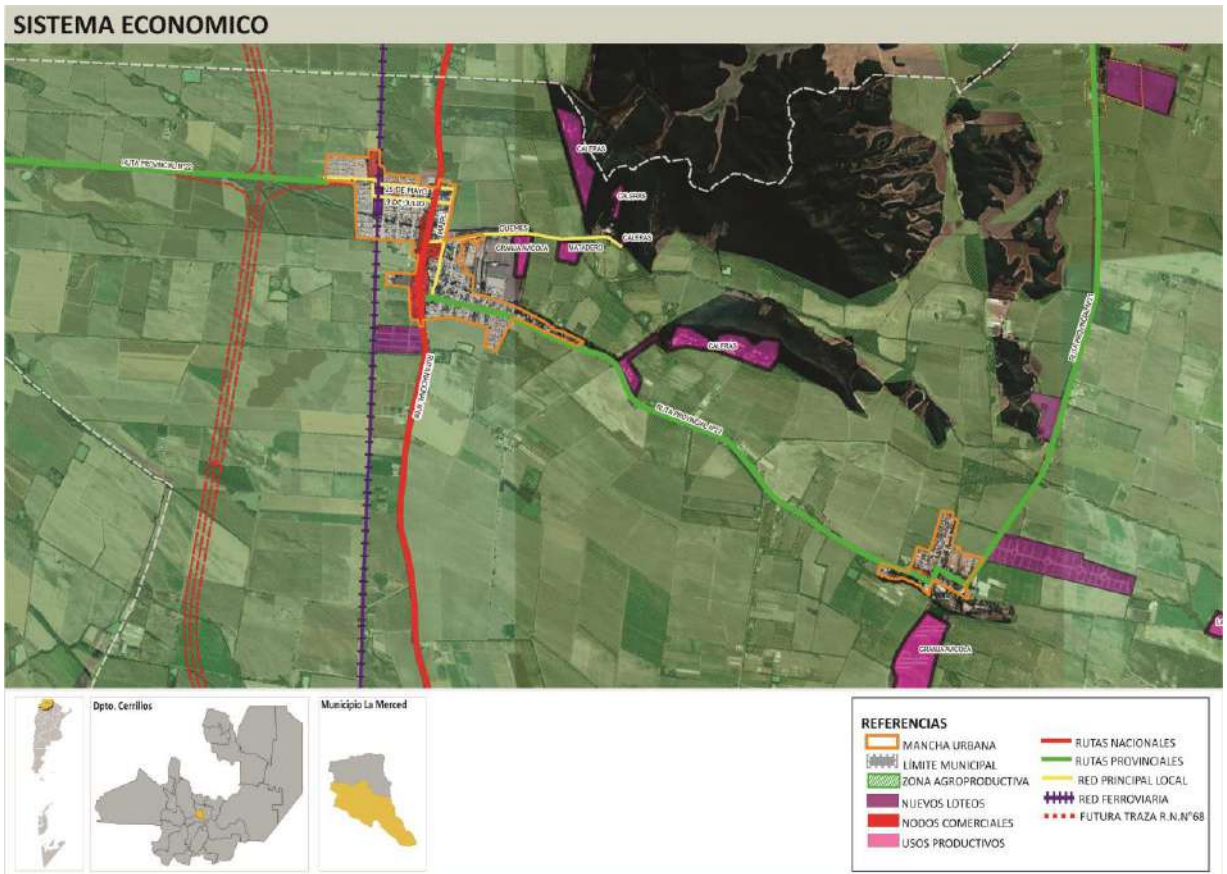
Sistema Físico. Gráfico elaboración propia



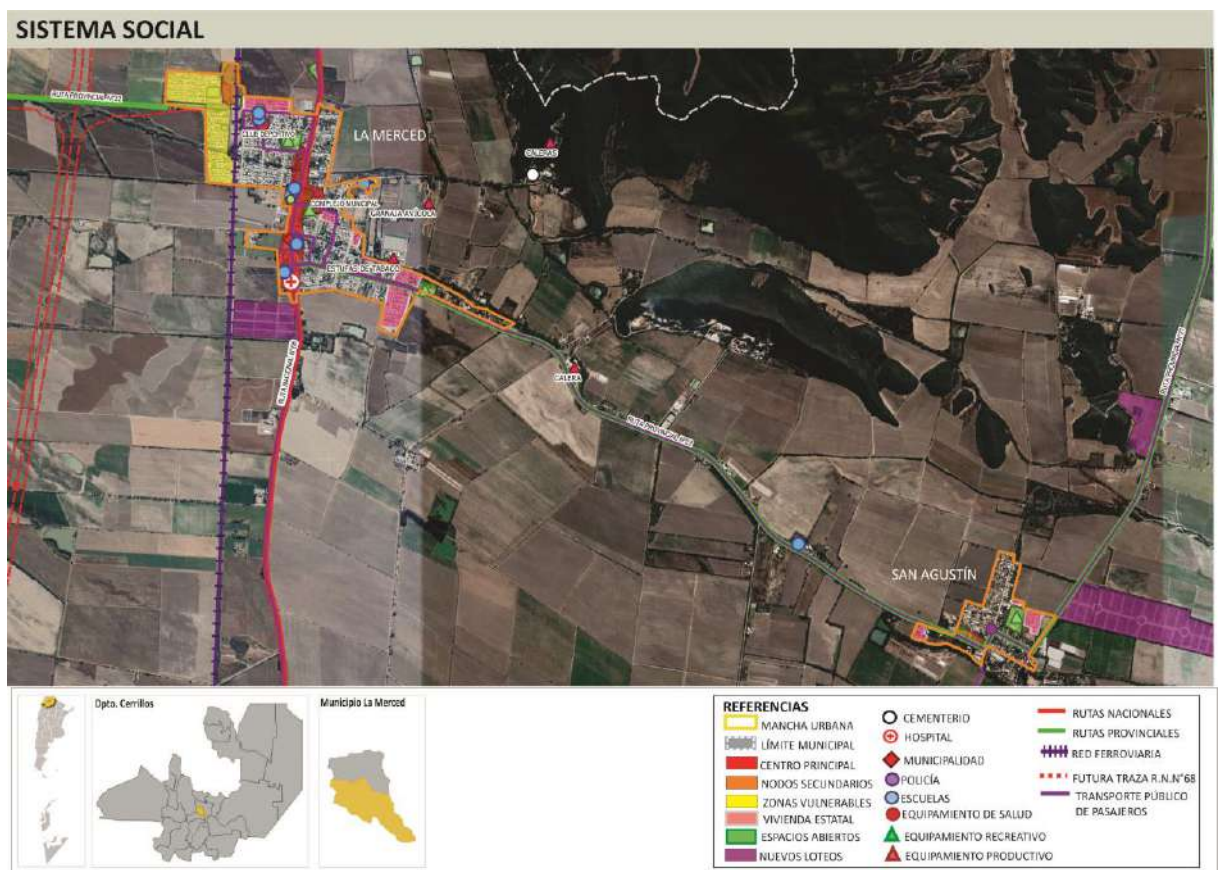
Sistema Físico. Gráfico elaboración propia

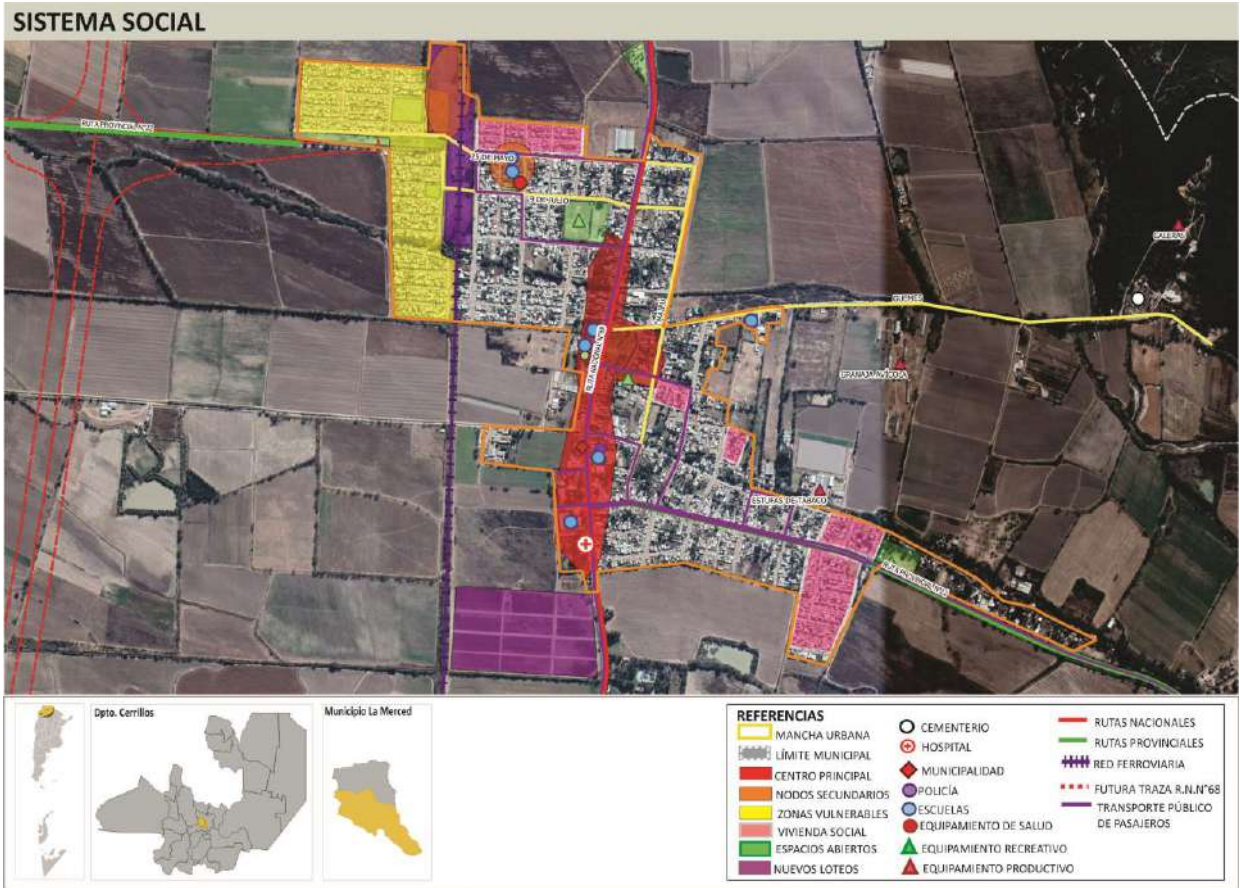


Sistema Ambiental. Gráfico elaboración propia



Sistema Económico Gráfico elaboración propia

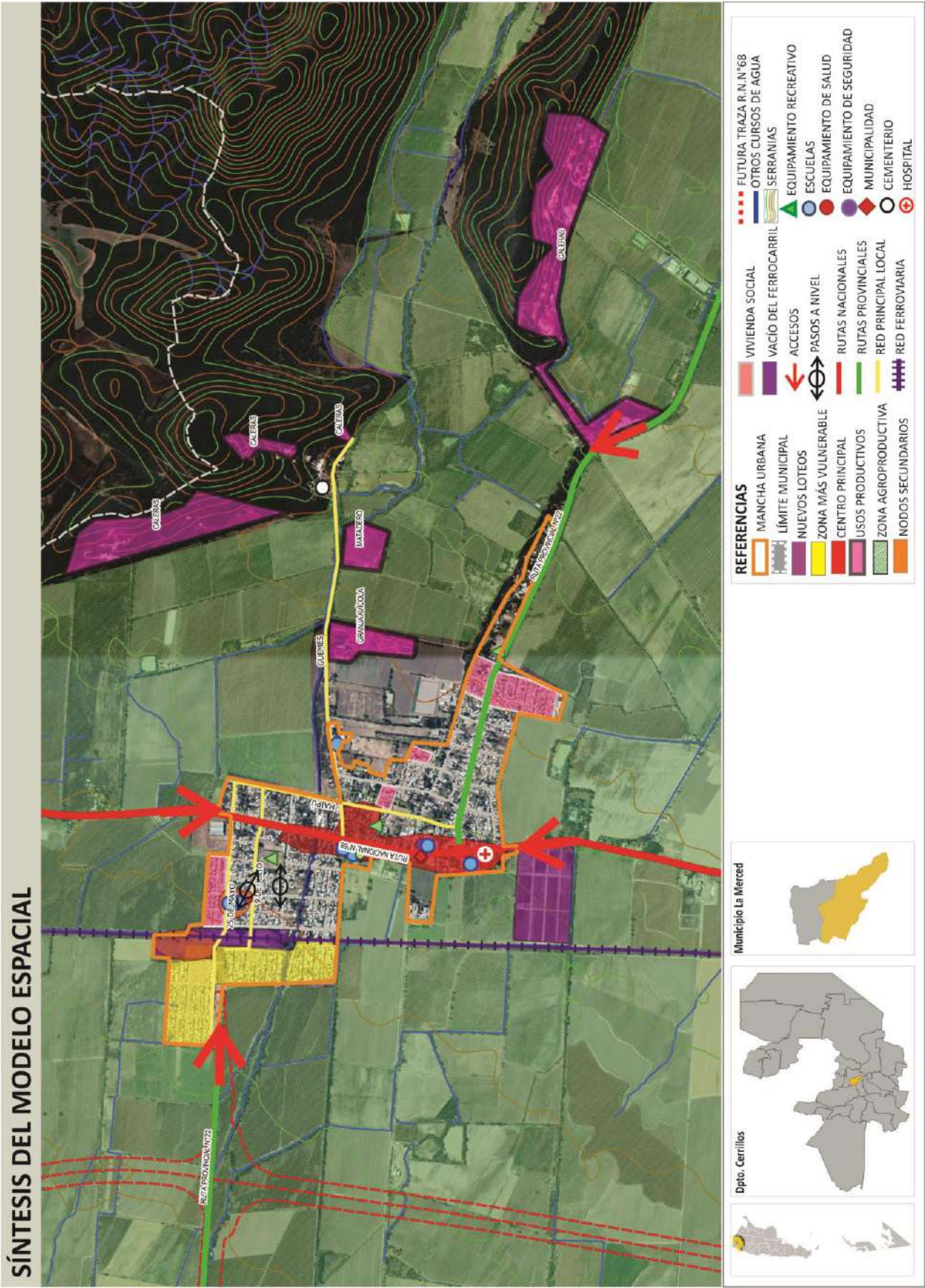




Sistema Social. Gráfico elaboración propia

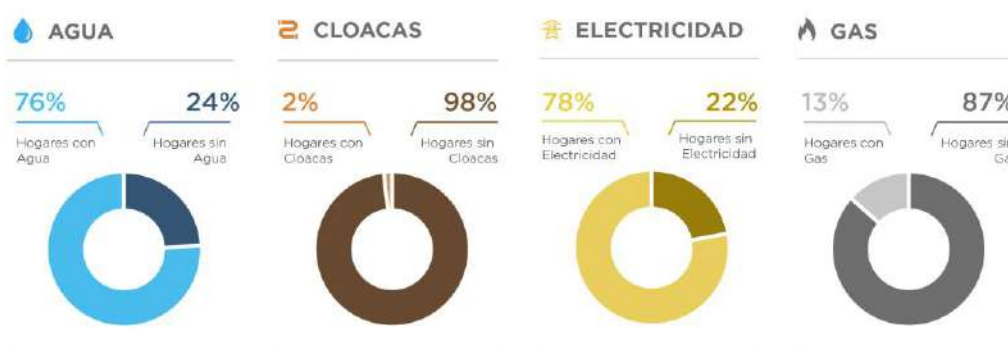
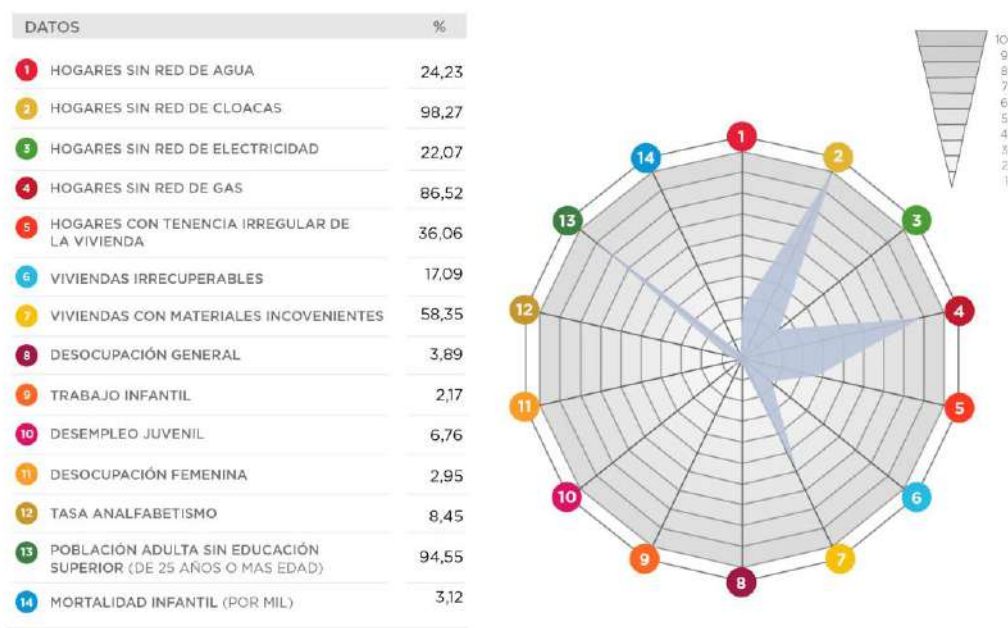


SÍNTESIS DEL MODELO ESPACIAL



Resumen de Indicadores Localidad de LA MERCED

RESUMEN DE INDICADORES	LA MERCED		
	POBLACIÓN	DEPARTAMENTO	PROVINCIA
	10907	CERRILLOS	SALTA



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

CAPÍTULO III

Problemas y Objetivos

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

> Dimensión física

Desde el punto de vista físico, la problemática del crecimiento urbano expansivo si bien no es tan profunda en La Merced como en otras localidades del área metropolitana se destaca que ha iniciado un proceso expansivo sobre todo en la zona de San Agustín, por lo que amerita ser tenido en cuenta para lo que es importante articulación metropolitana en curso actualmente con el proyecto DAMI de Lineamientos Estratégicos Metropolitanos del AMVL.

Otra problemática de primer nivel de prioridad es el alto nivel de segregación socio-espacial que afecta a la ciudad, a partir de la implantación de grandes barriadas al oeste del eje del ferrocarril.

Un fenómeno colateral de alto impacto ligado al modelo de crecimiento expansivo lo constituyen las problemáticas de movilidad.

Por otra parte la superposición de actividades y usos de la arteria principal de la ciudad la Av. Hipólito Yrigoyen – Ruta Nacional N°68, representa una dificultad para el desarrollo y mejoramiento del área central en tanto es un área de importante tránsito vehicular rápido, por lo que el nuevo trazado de la ruta puede mejorar esta situación.



> Dimensión económica

Dentro de todos los indicadores utilizados a los fines de la elaboración de estos Modelos Territoriales Municipales, los que se presentan en situación más desfavorable, aún en comparación con el promedio provincial, son los relativos a empleo.

Si bien esta situación constituye, en términos de sus consecuencias y de acciones directas e inmediatas desde el Estado, una problemática social, no puede dejar de advertirse que su origen es básicamente económico y se relaciona a una estructura económico - productiva incapaz o insuficiente para generar una demanda laboral acorde a la magnitud y características de la fuerza laboral disponible en la ciudad.

Sin profundizar en los factores de "empleabilidad" de esa fuerza laboral (también vinculados más estrechamente a la cuestión social), debe remarcarse como principal conflicto estructural la debilidad de esta estructura económico - productiva disponible en la Ciudad de Salta y su entorno metropolitano.

La excesiva terciarización de las actividades económicas, la escasa inversión privada, la baja disponibilidad de investigación y desarrollo a nivel local, la fuerte dependencia respecto a actividades clave (Turismo, monocultivo tabacalero en la Valle de Lerma, etc.) y las escasas herramientas efectivas para la generación de empleo genuino, constituyen una batería de conflictos a ser abordados de manera integral.

Se trata, en rigor, de problemáticas estructurales que afectan de manera similar a todo el norte argentino, explicando su debilidad comparativa en términos de Producto Bruto Geográfico,

Índice de Desarrollo Humano, Nivel de Ingresos, y otros indicadores socioeconómicos clave.

No obstante ello, la situación relativamente privilegiada con que cuenta Salta en la estructura territorial del NOA, constituye una oportunidad a ser canalizada, requiriéndose como herramienta básica la formulación de un Plan de Desarrollo Productivo. Esto ya se encuentra parcialmente abordado a través de escalas "macro" que involucran a la Ciudad, tales como el Plan de Desarrollo Estratégico PDES 2030 de la provincia (recientemente

actualizado) y los LEM del Área Metropolitana del Valle de Lerma.

Aún así, resta abordar esta cuestión desde la escala local y orientada específicamente a la generación de empleo genuino desde el sector privado, reduciendo la actualmente excesiva dependencia del empleo público y la creciente demanda de asistencia social y económica a la población vulnerable.

Cuestiones como los incentivos económicos y fiscales a la inversión privada, el soporte estatal a la Investigación y Desarrollo orientados a la producción local, y el desarrollo de programas intensivos de capacitación laboral y mejora en desarrollo humano, son factores claves para revertir esta situación.

ÁRBOL DE PROBLEMAS Y OBJETIVOS - DIMENSIÓN ECONÓMICA

CAUSAS

- Falta de programa local específico de desarrollo productivo
- Carencia de Polo Logístico y saturación del Parque Industrial
- Problemas de conectividad vial y ferroviaria para transporte de cargas
- No disponibilidad de transporte ferroviario, distancia a centros de consumo.
- Carencia de estrategias productivas y de formación profesional asociadas
- Baja capacitación y empleabilidad de la fuerza laboral
- Débiles controles estatales sobre el mercado laboral
- Insuficiencias de centros de investigación y desarrollo orientado a la producción

PROBLEMAS

- Bajo nivel de desarrollo productivo del AMVL
- Déficit de Infraestructura Básica para el Desarrollo Productivo
- Bajo nivel de competitividad de producción local por fletes
- Déficit de capacitación y productividad de mano de obra local.
- Alta incidencia de desocupación, sub-ocupación, y empleo informal
- Bajo nivel de innovación y valor agregado en las actividades económico - productivas

OBJETIVOS

- Planificar el Desarrollo Productivo para el Departamento de Cerrillos.
- Estimular nuevas actividades productivas como el Turismo.
- Recuperar y potenciar la infraestructura ferroviaria de cargas en el AMVL
- Incrementar la capacitación y competitividad del mercado laboral local
- Estimular la generación de empleo formal
- Fomentar la innovación, la investigación y el desarrollo en las actividades económicas

PROYECTOS

- Implementación de Proyectos Productivos de los LEM del AMVL
- Promoción del Turismo rural en el municipio.
- Proyecto de recuperación del ramal C13
- Programas de Formación Profesional
- Incentivos fiscales a la generación y formalización de empleo
- Plan de Desarrollo Productivo para el Departamento de Cerrillos

> Dimensión ambiental

En un contexto global en que el 70 % de los G.E.I. se generan en las ciudades y se vinculan principalmente a la movilidad automotor, en este sentido si bien La Merced no tuvo el crecimiento expansivo que tuvieron otras localidades del área metropolitana se desataca que los desplazamiento van en aseceso en la zona y se suman a los flujos vehiculares del movimiento turístico hacia los valles.

Las cuestiones abordadas en la Dimensión Física, respecto a la reconfiguración de la estructura urbana hacia un modelo compacto y más denso, constituyen una medida básica con avances positivos ya tangibles a escala municipal, aunque todavía fuera de control a escala metropolitana.

Las cuestiones de vulnerabilidad a riesgos ambientales son también evidentes, y exigen acciones concretas, en relación a escorrentías e

inundaciones.

La cuestión de los RSU es también un aspecto crítico a ser abordado, habida cuenta del limitado horizonte temporal del Vertedero de San Javier y el escaso desarrollo de iniciativas de Reducción, Reuso y Reciclaje de residuos en la Ciudad y el AMVL, al que también sirve. Por ello, se plantean aquí acciones indispensables en horizontes de corto, mediano y largo plazo.

Se destaca la recuperación de los pasivos ambientales de las caleras a través de la reforestación.

Finalmente, se destaca el amplio campo de mejora y desarrollo posible en términos de aprovechamiento de energías renovables, particularmente la de origen solar, en el Municipio, y de utilización de energías limpias para el transporte automotor masivo de pasajeros, así como el desarrollo de proyectos de movilidad somática (peatonalización, ciclovías y bicisendas).

ÁRBOL DE PROBLEMAS Y OBJETIVOS - DIMENSIÓN AMBIENTAL

CAUSAS

- Erosión por zonas de extracción de piedras calizas
- Falta de programas sostenidos e intensivos de forestación y parqueización
- Falta de canalización de las aguas de lluvias de las zonas altas y acequias de riego.
- Cercanía de actividades productivas incompatibles con el medio urbano.

PROBLEMAS

- Pasivo Ambiental de caleras
- Insuficiente arborización y parqueización urbana
- Inundaciones recurrentes de la localidad y la Ruta Nacional N°68 en épocas de fuertes lluvias.
- Afecciones a la salud por fumigaciones y contaminación de caleras, malos olores por granjas avícolas

OBJETIVOS

- Recuperar los yacimientos de cal
- Incrementar la incidencia proporcional de espacios forestados y parqueizados
- Elaborar un plan de saneamiento pluvial regional para la Ruta Nacional N°68 y para la localidad.
- Generar una articulación entre el medio urbano y las actividades productiva

PROYECTOS

- Plan de reforestación de los pasivos de caleras.
- Construcción en etapas del Sistema de Espacios Abiertos
- Plan de saneamiento pluvial.
- Construcción de un fuelle natural que genere un borde al área urbana y la separe de la zona rural-productiva.

> Dimensión social

Como se ha mencionado en la Dimensión Económica de este capítulo, algunos de los conflictos y carencias sociales, reconocen su causa raíz en su matriz económico - productiva, que se revela estéril para generar una demanda acorde a la fuerza laboral disponible en el territorio.

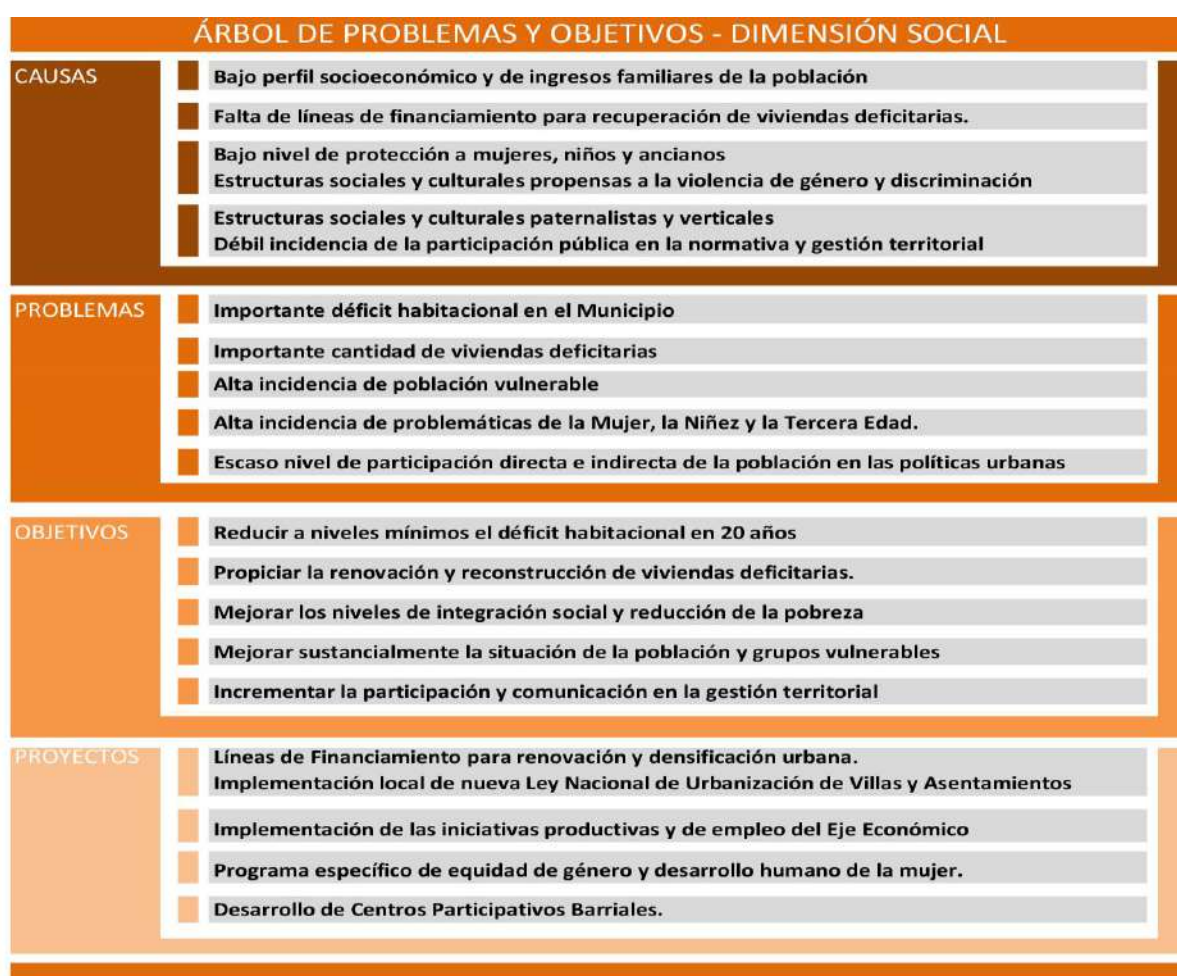
No obstante ello, muchas de esas causas raíz son cruzadas, interrelacionadas y se retroalimentan. Así, la cuestión del bajo Índice de Desarrollo Humano y, específicamente, el escaso nivel de capacitación y formación profesional a todo nivel, es al mismo tiempo consecuencia y causa del bajo nivel de inversión y desarrollo productivo.

En este capítulo, no obstante, se pone foco en la cuestión de la atención a las situaciones de vulnerabilidad y segregación socio-espacial que

afectan a vastos sectores de la población salteña, y muy particularmente en lo relativo a su acceso a la tierra y vivienda digna, la disponibilidad de infraestructuras básicas, y la dotación de equipamientos y servicios esenciales.

Esto se vincula, además, a la cuestión de la movilidad urbana, ya que se impone el criterio de "llevar ciudad a la periferia", en lugar de movilizar diariamente a un enorme porcentaje de la población a las áreas que disponen de la mayor concentración de servicios.

Se resalta en este capítulo la imperiosa necesidad de intervenir con acciones de desarrollo social y protección de población vulnerable. Cuestiones como la violencia familiar, la inequidad de género, la desprotección de la tercera edad y la exposición a riesgos de población infantil y juvenil, requieren de atención inmediata.



> Dimensión institucional

ÁRBOL DE PROBLEMAS Y OBJETIVOS - DIMENSIÓN INSTITUCIONAL

CAUSAS

- Carencia o insuficiencia de indicadores críticos de gestión y de uso de herramientas de mejora continua.
- Insuficiencia estructural de planificación para la gestión
- Carencias o insuficiencias en la formación profesional de la planta municipal.
- Falta de gestión por objetivos e indicadores.
- Insuficiencia de recursos profesionales y técnicos para gestión de la información.

PROBLEMAS

- Débil rol del estado municipal en la producción de la ciudad.
- Seguimiento difuso y subjetivo de la eficiencia de gestión
- Baja productividad y eficacia de la estructura de gestión municipal
- Insuficiente acceso y gestión de la información urbanística
- Débil nivel de control y fiscalización de aspectos urbanísticos críticos

OBJETIVOS

- Fortalecer el rol del estado municipal como gestor y actor de políticas urbanas.
- Desarrollar sistemas de medición y seguimiento para mejora continua de gestión municipal.
- Desarrollar y comunicar objetivos estratégicos de gestión
- Sistematizar programas de implementación para cumplimiento de objetivos
- Intensificar y eficientizar la disponibilidad y aprovechamiento de información urbanística.
- Optimizar los mecanismos de control y fiscalización sobre usos del suelo, actividades de impacto ambiental, obras y proyectos.

PROYECTOS

- Implementación de políticas municipales activas sobre Suelo y Vivienda
- Identificación de Indicadores Críticos de Gestión (ICG)
- Desarrollo de Plan de Profesionalización de la Gestión Pública Municipal
- Implementación de Plan Estratégico de Gestión Municipal con metas a 4 -8 años
- Implementación de Sistema de Informaciones Urbanísticas (SIU)
- Vinculación del SIU a la fiscalización y control urbanístico

Las urgencias de lo cotidiano en la gestión, son habitualmente causas de subestimación o postergación de lo estratégico.

Un factor clave en materia de fortalecimiento institucional lo constituye la cuestión de la planificación de la gestión. Esto implica no solo elaborar planes estratégicos urbanísticos, sino que estos incluyan la planificación de su implementación y sus mecanismos de medición, monitoreo, evaluación y ajuste. Un axioma de la planificación y gestión estratégica indica que "no se puede mejorar lo que no se puede medir". Por lo cual, y más allá de los valiosos aportes subjetivos que proporcionan los procesos participativos y la comunicación pública, no puede soslayarse la importancia de contar con Indicadores Críticos de Gestión, que permitan medir de manera objetiva la eficacia de la gestión en términos de generar efectos tangibles en la calidad de vida de la población de la ciudad, y poder actuar de forma rápida y efectiva ante desvíos e incumplimiento de objetivos.

En la sociedad actual, la de la Era de las Comunicaciones, el acceso a información en cantidad y calidad apropiada es un activo esencial para la gestión urbanística.

Estas iniciativas no pueden sustraerse, sin embargo, de un objetivo paralelo y contemporáneo al anterior, tal es el de avanzar con programas sistemáticos y sostenidos en el tiempo de desarrollo profesional de la planta laboral de la Municipalidad en sus distintos escalafones (políticos, gerenciales, técnicos, administrativos) y de reformular también sus mecanismos de selección y evaluación, tendiendo también a una gestión por objetivos y metas laborales.

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.).

Criterios de Zonificación

En diversas instancias de planificación territorial de distintas escalas realizadas recientemente en la Provincia de Salta, se ha resaltado como una de las cuestiones clave a abordar, el fenómeno de los desarrollos urbanos expansivos, que se manifiesta con particular intensidad en el Área Metropolitana del Valle de Lerma (AMVL), donde se conjugan factores concurrentes que potencian el fenómeno, tales como:

- Alta demanda de suelo para vivienda.
- Calidad paisajística y ambiental en las áreas rurales y naturales.
- Pérdida de rentabilidad en las actividades agropecuarias.
- Falta de planificación y/o regulación urbanística y territorial.
- Vacíos legales y/u obsolescencia en la regulación catastral / inmobiliaria provincial de áreas rurales.

Particularmente en la región mencionada, el crecimiento disperso ha originado graves consecuencias en términos de carencias e ineficiencias en el alcance de las infraestructuras básicas, equipamientos y servicios, además de propiciar una marcada segregación socio-espacial, determinada por la ocupación de áreas de alto valor ambiental por parte de población de perfil socioeconómico alto y medio - alto (en especial en el norte del AMVL), áreas rurales productivas por sectores medios y medios - bajos (en el sur del AMVL) y áreas de riesgo o no aptas para urbanización, como zonas inundables, faldeos de altas pendientes, pasivos ambientales, etc. por parte de los sectores más carenciados de la población.

Como otro factor a considerar, algunos de los planes urbanos desarrollados recientemente por diversos municipios, han tendido a favorecer estos fenómenos expansivos, sea por caracterizar como "urbanizables" vastas extensiones de los territorios municipales o por una excesiva laxitud en las normativas sobre clasificación y usos del suelo.

Para enfrentar esta situación, ya abordada con resultados positivos en el Municipio de Salta, diversos instrumentos de planificación provincial y supramunicipal recientes, como el Plan de Desarrollo Estratégico Provincial 2030 (PDES 2030) y los Lineamientos Estratégicos Metropolitanos (LEM) del AMVL, han incluido entre sus objetivos básicos y esenciales el propiciar una contención y reversión de estos procesos, favoreciendo la conformación de medios urbanos compactos, gradualmente densificados y costo - eficientes en sus servicios.

Con similares criterios, y con una visión precautoria, se plantea también la necesidad de contar con adecuaciones regulaciones en áreas urbanas que aún conservan modelos territoriales relativamente compactos, pero que se hallan expuestos a sufrir, a futuro, tensiones de urbanización expansiva similares.

Los instrumentos de planificación mencionados contemplan como solución a mediano plazo la generación de una nueva legislación provincial que, complementando el Ordenamiento Territorial de Bosques Nativos – OTBN (que regula básicamente la conflictiva relación entre las áreas naturales sujetas a distintos grados de conservación y las actividades rurales productivas), introduzca las regulaciones necesarias para las interfases urbano - rurales y urbano - naturales, cuyo nivel de tensión crece exponencialmente en áreas como el AMVL.

Adicionalmente, uno de los logros concretos obtenidos en el proceso de los LEM del AMVL fué el haber logrado un acuerdo entre los 8 municipios involucrados y el gobierno provincial para adoptar un "Reglamento de Urbanización", que oficie de "norma subsidiaria" para el control de este proceso hasta tanto se complete el andamiaje normativo provincial y municipal en la materia.

Sin perjuicio de lo anterior, y dado que varios de los municipios ya cuentan con sus planes urbanísticos aprobados y con profusa oferta de suelo urbanizable, se ha considerado necesario también desarrollar contenidos normativos y de planificación territorial complementarios a dichos planes que permitan graduar y programar en etapas esa puesta en disponibilidad de suelos urbanizables.

En línea con lo anterior, se ha adoptado como criterio en los Modelos Territoriales que se desarrollan en el marco de este trabajo, y particularmente en los que involucran el AMVL, realizar una revisión de esas zonificaciones y aportar contenidos que, sin generar incompatibilidades o contradicciones con instrumentos vigentes, permitan una aplicación de la normativa local que garantice un desarrollo urbano y territorial sustentable, fundados en los Objetivos de Desarrollo Sustentable (ODS) y la Nueva Agenda Urbana (NAU) de Quito.

En tal sentido, se ha considerado apropiado adoptar como referencia los criterios generales contenidos en la regulación de Clasificación del Suelo del 2° Código de Planeamiento Urbano Ambiental (CPUA II) de la Ciudad de Salta, que ofrece una serie de restricciones y penalizaciones a la urbanización de áreas desarticuladas del medio urbano consolidado (tales como elevadas cesiones de suelo para vivienda social y equipamiento comunitario, zonificación inclusiva, etc.) simultáneas a herramientas de estímulo para la urbanización de grandes vacíos urbanos, que a su vez son sujetos a una creciente presión tributaria y de cesiones de suelo en la medida que perdure su condición de vacíos no urbanizados.

Uno de los indicadores clave determinados por el PDES 2030 es aquel que mide la relación entre crecimiento demográfico y crecimiento físico de los centros urbanos, tomando como meta restablecer, en primera instancia, el equilibrio actualmente perdido entre ambos y, posteriormente, revertir la relación porcentual actual.

En esta línea de razonamiento, y asumiendo las diferencias de abordaje esperables en un contexto de amplia variedad de escalas entre los centros urbanos involucrados en este trabajo, las propuestas de Modelos Territoriales Deseados incluyen los siguientes componentes básicos:

1) **Perímetro Urbano Consolidado (PUC):** Límite actual del área urbana consolidada (Coincidente con la mancha urbana actual definida para la localidad).

2) **Perímetro de Ejido Urbano (PEU):** Límite de la zona "urbanizable" al año horizonte del plan (20 años), incluyendo áreas protegidas, fuelles verdes sub-urbanos, etc. El área entre el PUC y el PEU se define como "suburbana". Por fuera del PEU se define como "No Urbana".

3) **Área Urbana Propiamente Dicha (APD):** Zona urbana de mayor grado de consolidación y cobertura de infraestructuras y servicios, con lotes vacíos de escala reducida a media.

4) **Áreas de Ocupación Prioritaria (AOP):** Grandes vacíos urbanos dentro del PUC con

mayor vocación de urbanización y objeto de acciones prioritarias para su pronta ocupación por usos urbanos.

5) **Áreas de Ocupación Diferida (AOD):** Grandes vacíos urbanos dentro del PUC con menor grado de priorización para urbanización que las AOP.

6) **Áreas de Anexión Condicionada (AAC):** Áreas disponibles para crecimiento futuro fuera del PUC, con mayor factibilidad de integración con el área urbana. La posibilidad de urbanización está condicionada a un uso dominante de vivienda social y está sujeta a mayores cesiones de suelo.

7) **Áreas de Reserva Estratégica (ARE):** Áreas para crecimiento futuro fuera del PUC, con menor factibilidad de integración con el área urbana. Se promueve su preservación para usos rurales productivos y se difiere su urbanización para etapas futuras.

8) **Áreas Rurales - No Urbanas (ARU):** Áreas Ubicadas fuera del PEU, no factibles de ser asignadas a usos urbanos o proyectos habitacionales asimilables, y donde se promueve el desarrollo de usos rurales productivos y/o la preservación del medio natural.

Asimismo, estos modelos territoriales definen distintas tipologías de interfases (entendidas como áreas prioritarias de intervención para abordar situaciones de conflicto y generar efectos de transformación positiva con proyectos o acciones puntuales). Estas interfases son calificadas como "Áreas Especiales", tomándose como criterio básico para su caracterización la clasificación adoptada por el CPUA II de la Ciudad de Salta, y en gran medida están asociadas a los proyectos prioritarios que se plantean en la pirámide estratégica de cada Municipio:

1) **AE-RE:** Áreas urbanas con potencialidades para recibir proyectos de renovación y puesta en valor.

2) **AE-IS:** Áreas que requieren proyectos especiales para solucionar problemas de índole social (urbanizaciones informales, problemas

dominiales, exposición a riesgos ambientales, etc.)

3) **AE-NA:** Zonas no aptas para urbanización ubicadas dentro del PUC o PEU por cuestiones topográficas, inundabilidad, exposición a factores de riesgo ambiental o a la salud, no factibilidad de infraestructuras, etc.

4) **AE-ES:** Áreas destinadas a grandes equipamientos estatales existentes o proyectados (Estaciones de Transporte o Logística, Cementerios, Vertederos, Plantas de Tratamiento de Efluentes, Centrales Energéticas estatales, etc.).

5) **AE-NG:** Áreas destinadas a grandes equipamientos privados o no gubernamentales (Educativos, de Salud, Culturales, Deportivos y Recreativos, etc.)

6) **AE-RN:** Áreas que se proponen como Reservas Naturales fuera del PUC y dentro del PEU (con mayor nivel de preservación), sujetas a Proyecto Especial y Plan de Manejo específico.

7) **AE-PN:** Áreas que se proponen como Reservas Naturales fuera del PUC y dentro del PEU (con mayor compatibilidad con usos antrópicos: deportivos, recreativos, turísticos, etc.), sujetas a Proyecto Especial y Plan de Manejo específico.

8) **AE-EP:** Áreas dentro del PUC o LEU sujetas a preservación por valor patrimonial (Ej. Conjuntos o Edificios Históricos, áreas protegidas por COPAUPs, etc.)

También se asigna un enfoque prioritario a la conformación de Sistemas Territoriales de Espacios Abiertos, que además de las Áreas Especiales AE-RN y AE-PN (concebidas para áreas suburbanas o rurales), contemplan las siguientes zonificaciones urbanas:

1) **PU1 (Parques Urbanos Activos):** Espacios Públicos / Verdes de libre acceso y utilización, ubicados dentro del PUC.

2) **PU2 (Parques Urbanos Pasivos):** Espacios Públicos / Verdes ubicados dentro del PUC, recuperados de pasivos ambientales a través de saneamiento y posterior forestación o

parquización. Pueden incluir restricciones de uso o accesibilidad en función de eventuales riesgos ambientales remanentes.

Los criterios de zonificación precedentes contemplan el mayor grado de variedad y diversidad factible de encontrarse en los medios urbanos de la Provincia de Salta, pudiendo darse la situación de que algunas o gran parte de dichas categorías no se encuentren presentes en muchos de los municipios analizados, debido a su reducida escala y menor complejidad de sus estructuras urbanas y territoriales.

Asimismo, cada una de las zonificaciones descriptas están asociadas a uno o más de los sistemas o dimensiones parciales que, en conjunto, dan lugar al Modelo Territorial Deseado.

Modelo Deseado de La Merced

Modelo Deseado

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

Sin embargo, se debe destacar la existencia de una Plan Urbano Ambiental en la localidad formulado en el año 2015 pero aún no aprobado, en dicho plan se propone una ampliación desmesurada de la mancha urbana a partir de la definición de amplias zonas de urbanización alrededor de la actual mancha urbana. En este sentido, el modelo propuesto en el presente trabajo busca una consolidación del tejido existente y una leve ampliación del mismo, habiendo especial hincapié en el ordenamiento del territorio.

Así el modelo espacial deseado contempla todas las dimensiones analizadas en la instancia de diagnóstico buscando un equilibrio en el funcionamiento de la ciudad.

Como se pudo observar a lo largo del diagnóstico, existe en La Merced una dimensión económica que ejerce presión sobre el suelo rural a partir de un crecimiento desorganizado y poco densificado por la reciente proliferación de grandes loteos desarticulados y desvinculados, y por otra parte sobre el medio natural a partir de la explotación de canteras de extracción de cales siendo esta una de las principales actividades del municipio.

Así, si bien La Merced es uno de los municipios del área metropolitana que presenta bajo nivel de desarticulación contando con un tejido bastante compacto, el entorno de la Ruta Provincial N°21 que une San Agustín con la ciudad de Salta, está siendo amenazado por la reproducción de loteo iniciando un proceso de urbanización de las zonas rurales que ya se ha desencadenado y consolidado en otras localidades del área metropolitana.

Por otra parte, existe en la localidad de La Merced, al igual que en la mayoría de las ciudades del área metropolitana, una importante interfase urbano correspondiente al vacío del ferrocarril, que en este caso separa con claridad una zona de alta vulnerabilidad social al noroeste de la ciudad del resto de la localidad al este de las vías del ferrocarril.

Además, existe una carencia de espacio público equipado en la localidad y una falta de explotación del potencial turístico del lugar que será contemplado en esta instancia a través de propuestas concretas de áreas de uso y parque urbanos y naturales, tratando de enlazar las dimensiones naturales, sociales, económicas y físicas en espacios urbanos de calidad.

Se destaca que el hecho de trasladar la traza de la Ruta Nacional N°68, obligará a generar nuevos polos atractores para lograr la permanencia del turista que circula hacia los Valles, sumando una actividad terciaria a la dimensión productiva del municipio.

A su vez es de relevada importancia la articulación con Cerrillos no solo por el proceso de urbanización que se extiende desde el municipio cabecera del departamento hacia La Merced, sino también para articular en la dimensión económico-productiva a través de la generación de una nueva oferta turística y la articulación entre la actividad primaria y el

nuevo Polo Logístico y Parque Industrial propuesto desde los Lineamientos Metropolitanos del Valle de Lerma en el municipio de Cerrillos.

Por último, a través de propuestas en la red vial se busca mejorar la conectividad interna de la localidad, mitigando la barrera del ferrocarril y tratando de mejorar la conexión este-oeste.

Visión Estratégica

El principio fundamental de este modelo es generar lineamientos desde la dimensión ambiental, económica y física que traccionen, beneficiando a la dimensión social, a partir del fortalecimiento de la dimensión institucional.

Así tres ejes fundamentales sostienen el modelo, la generación de un sistema de Espacios Abiertos, la definición de una Clasificación del suelo urbanizable, el fortalecimiento y ordenamiento de las actividades productivas existentes y la explotación del potencial paisajístico a través del fortalecimiento de la actividad terciaria del turismo (actualmente solo de paso hacia los valles, buscando ahora la permanencia en la localidad) y la tecnificación del municipio en la gestión urbana.

La Merced aun no presenta el desorden urbano ni el avance del suelo urbano sobre el rural de forma tan desmedida como otros municipios del área metropolitana, mientras que conserva aún su lectura de pueblo compacto rodeado de actividad agroproductiva, el presente modelo busca conservar y destacar esta virtud revalorizando su patrimonio rural y natural y ordenando las actividades productivas de forma que el impacto sobre el ambiente sea el menor.

Definición de Escenarios

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

políticas públicas sostenibles para la consecución de objetivos.

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

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

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

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

- Aplicar principios bioclimáticos a todas las actividades que en ellos se desarrollen empezando por los espacios públicos, escenarios principales de la vida urbana.
- Tomar en consideración los vientos dominantes en el trazado y la orientación de las calles, situando los edificios de manera que protejan los espacios públicos permitiendo a la vez dispersar los contaminantes atmosféricos.
- Fomentar la accesibilidad a los servicios para todos los ciudadanos, con independencia de sus capacidades físicas o económicas, una menor dependencia del automóvil frente al uso del transporte público, la bicicleta y las vías de circulación peatonal.

- 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, a partir del diseño bioclimático, es decir, 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.⁶

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 LA MERCED:

- Formular un Código de Planeamiento Urbano Ambiental, esta es una de las medidas más urgentes ya que si bien existe un plan el mismo no está aprobado y no representa un marco regulatorio o normativo al avance urbano desorganizado.
- Recuperación de los pasivos ambientales de las caleras.
- Proyectar una red de espacios públicos de calidad explotando el paisaje natural y rural, promoviendo el intercambio social y la consolidando la identidad del lugar.
- Proyectar un posicionamiento turístico de la localidad a través de la explotación turística de su atractivo paisajístico natural y rural, explotando la cercanía con la ciudad de Salta (donde el turismo es una de las actividades más importantes) y el paso del Circuito de los valles Calchaquies que recoge gran parte de la demanda turística de la provincia.
- Considerar las dos principales actividades productivas de la ciudad (las canteras y la actividad agroproductiva) dentro del desarrollo urbano de la misma, definiendo áreas de actividad productiva, fuelles verdes y espacios públicos.

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

Comparativo de variables

El desarrollo de la fase de diagnóstico y la elaboración de los mapas, permiten identificar

⁶ <http://www.greenbarcelona.com>

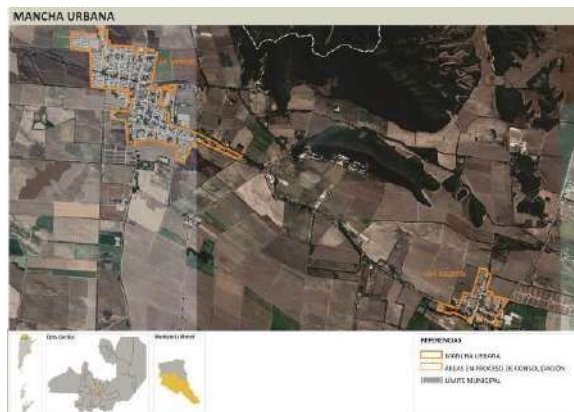
las áreas deficitarias, los problemas y prioridades.

A continuación, se detalla un listado de mapas que contienen información esencial necesaria

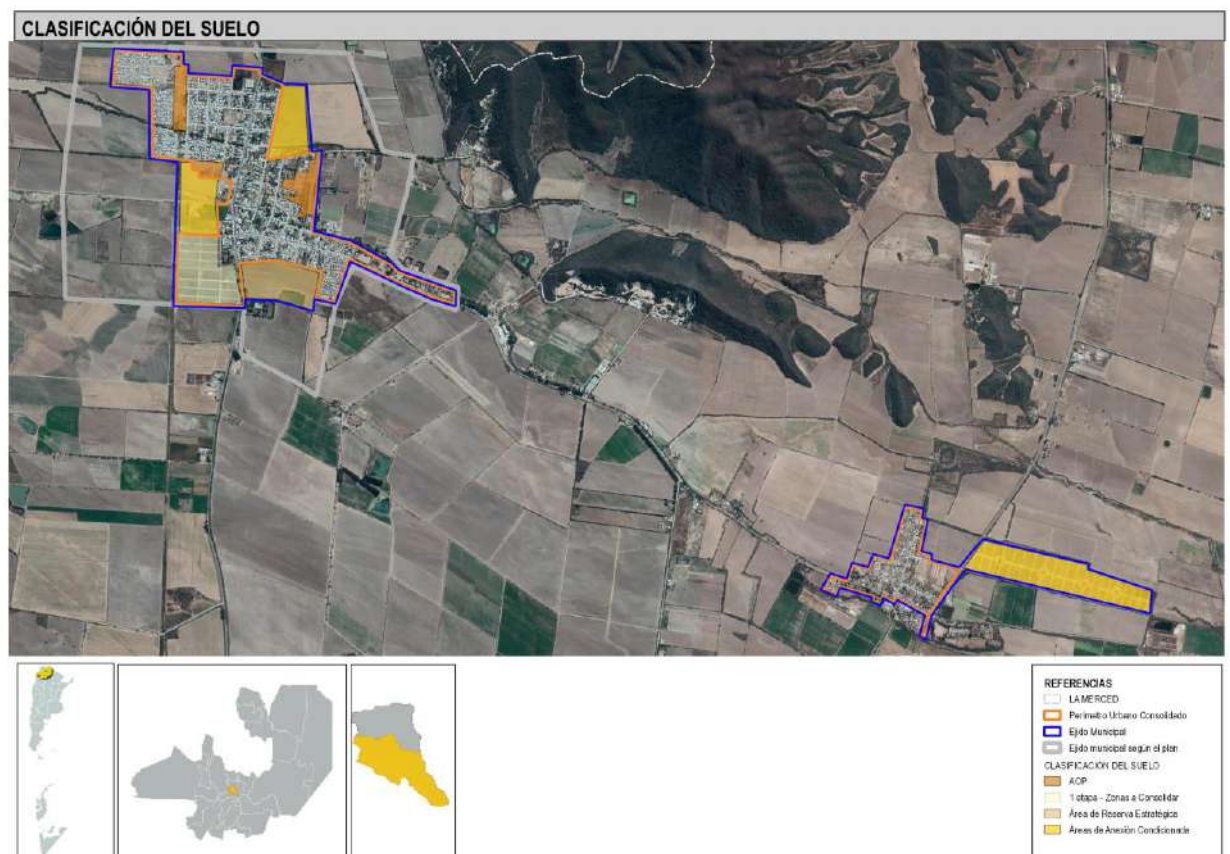
para un estudio expeditivo y una eventual localización de futuros proyectos. De esta manera, se logra dimensionar el impacto que generarían en el territorio y la población.

Mancha urbana

Situación Actual



Situación Deseada



Gráficos elaboración propia.

Mancha urbana

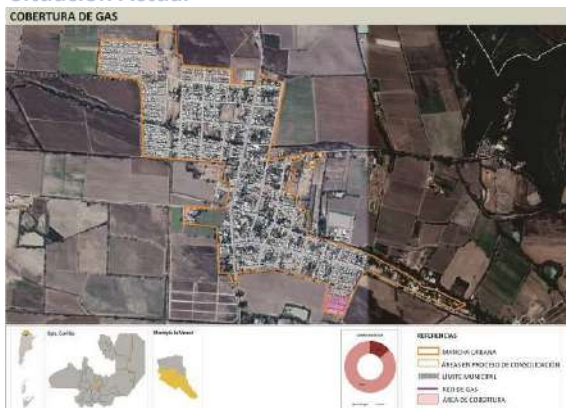
La mancha urbana actual del municipio de La Merced, a diferencia de muchas localidades del área metropolitana presenta un crecimiento más compacto, observándose algunos loteos desarticulados de la trama que son recientes en el tiempo ya que se encuentran aún sin ocupar. Esta situación pone a este municipio en situación ventajosa en lo que respecta a la ocupación del suelo con respecto a otras ciudades de la región que presentan un crecimiento extendido y poco densificado.

En este contexto bastante más optimista en relación a la situación regional, y con una baja tasa de crecimiento poblacional, se propone una leve ampliación de la mancha urbana en etapas entorno al casco urbano de La Merced, frenando el avance urbano en la zona de San Agustín para evitar que el mismo pierda su carácter de conglomerado rural.

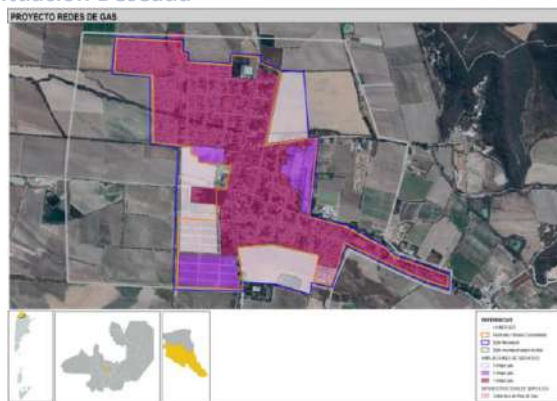
Así se proyectó un Perímetro Urbano Consolidado (P.U.C.) que refleja la mancha urbana actual y un Ejido Municipal que define el área urbana y las zonas de crecimiento de la misma. Se considera a las áreas intersticiales (zonas inmediatas a la trama urbana) y al vacío del ferrocarril como Áreas de Ocupación Prioritaria (A.O.P.) y en una primera etapa la ocupación de los nuevos loteos contiguos a la trama. Mientras que el sector entre el ejido municipal y el P.U.C. se clasificaron con áreas de Anexión Condicionada.

Se destaca que la propuesta no anula el ejido contemplado por el plan aún no aprobado, pero se considera que el mismo debe contener una etapa intermedia que contenga el desarrollo urbano de la localidad en el corto y mediano plazo para evitar el crecimiento insustentable de la mancha urbana.

Situación Actual



Situación Deseada

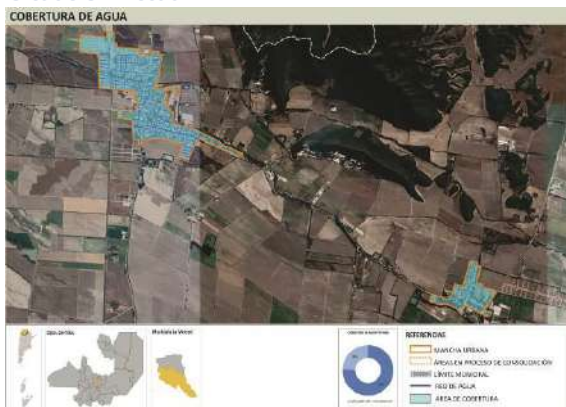


Gráficos elaboración propia.

Cobertura de gas

En el municipio existen actualmente dos situaciones, por un lado, la localidad de La Merced cuenta con un único barrio construido por el estado con red de gas, mientras que en San Agustín están casi finalizadas las obras de redes de gas. Así se proyecta la ejecución de obra de redes de gas en el resto de la localidad de La Merced y la ampliación de las mismas en función de la clasificación de suelo propuesta.

Situación Actual



Situación Deseada



Gráficos elaboración propia.

Cobertura de red de agua

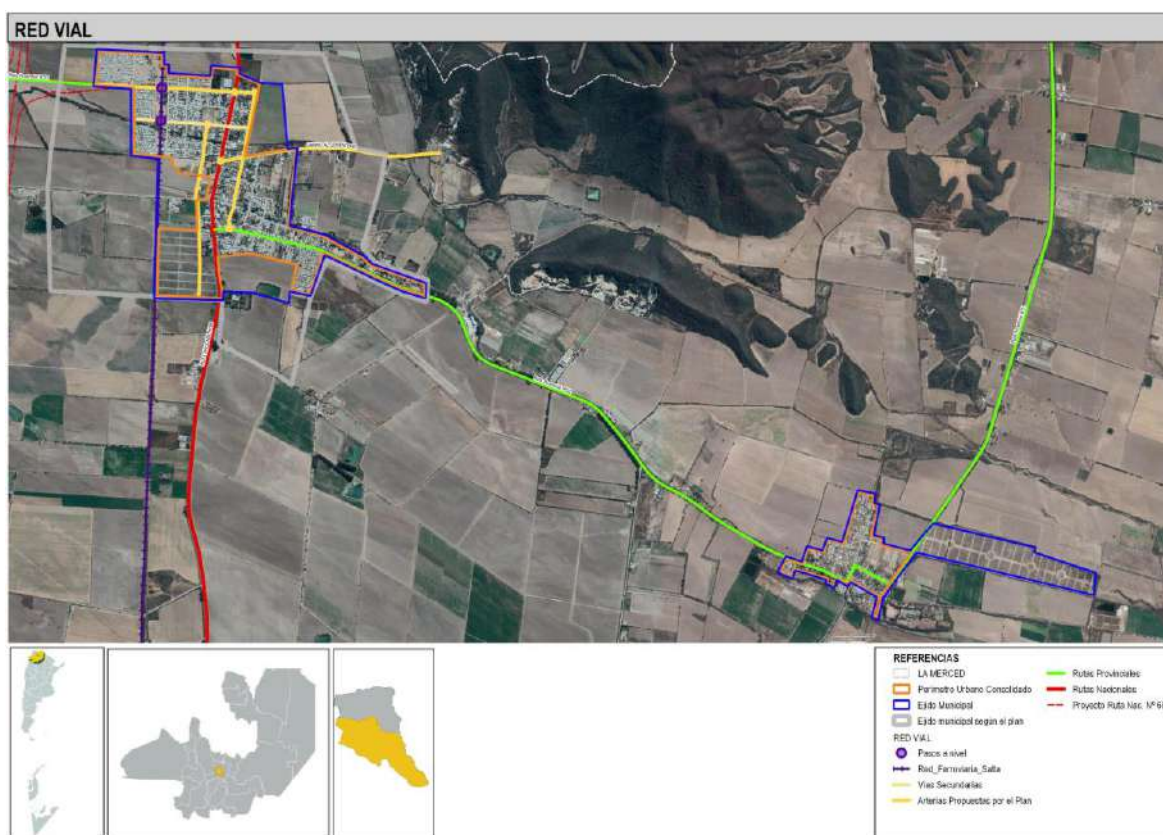
El municipio de La Merced presenta buena cobertura de agua potable, mientras que los nuevos loteos realizan sus propias perforaciones. Así tanto las áreas de completamiento como las áreas urbanizables están inmediatas a la red existente siendo necesaria solo obras de nexo. Se proyectaron ampliaciones del servicio en función de la clasificación de suelo propuesta y desarrollada en el apartado anterior.

Estructura vial

Situación Actual



Situación Deseada



Gráficos elaboración propia.

La localidad de La Merced tiene un serio problema de continuidad vial este-oeste, existiendo solo algunas vías de articulación entre el este y oeste de la Ruta Nacional N°68. Por otra parte, el crecimiento diagonal noroeste-sureste deriva en un importante uso de las vías de conexión norte-sur, las cuales se resumen a dos ejes por un lado la Ruta Nacional N°68 y por otro la calle Maipú al este de la ciudad.

Otra condicionante a la continuidad vial de la localidad son las vías del ferrocarril que obligan a la consolidación de pasos a nivel, resaltando que las últimas urbanizaciones de Tierra y Hábitat al noroeste de la ciudad generan un importante desplazamiento desde este sector hacia el este.

Por otra parte, la nueva traza de la Ruta Nacional N°68, proyecta un acceso coincidente con la Ruta Provincial N°22 al noroeste, por lo que esta vía actualmente secundaria se convertirá en un acceso principal a la localidad de La Merced.

Así se propone la consolidación de dos pasos a nivel uno coincidente con la traza de la Ruta Provincial N°22 al noroeste que corresponderá al futuro acceso principal a la ciudad y otro hacia el sur de las vías del tren que permita una doble articulación. A la vez estos pasos a nivel se localizarán sobre dos arterias a jerarquizar este-oeste que permitan reducir el flujo vehicular sobre la Ruta Nacional N° 68 (el cual con la nueva traza de la Ruta Nacional N°68 se verá reducido sustancialmente).

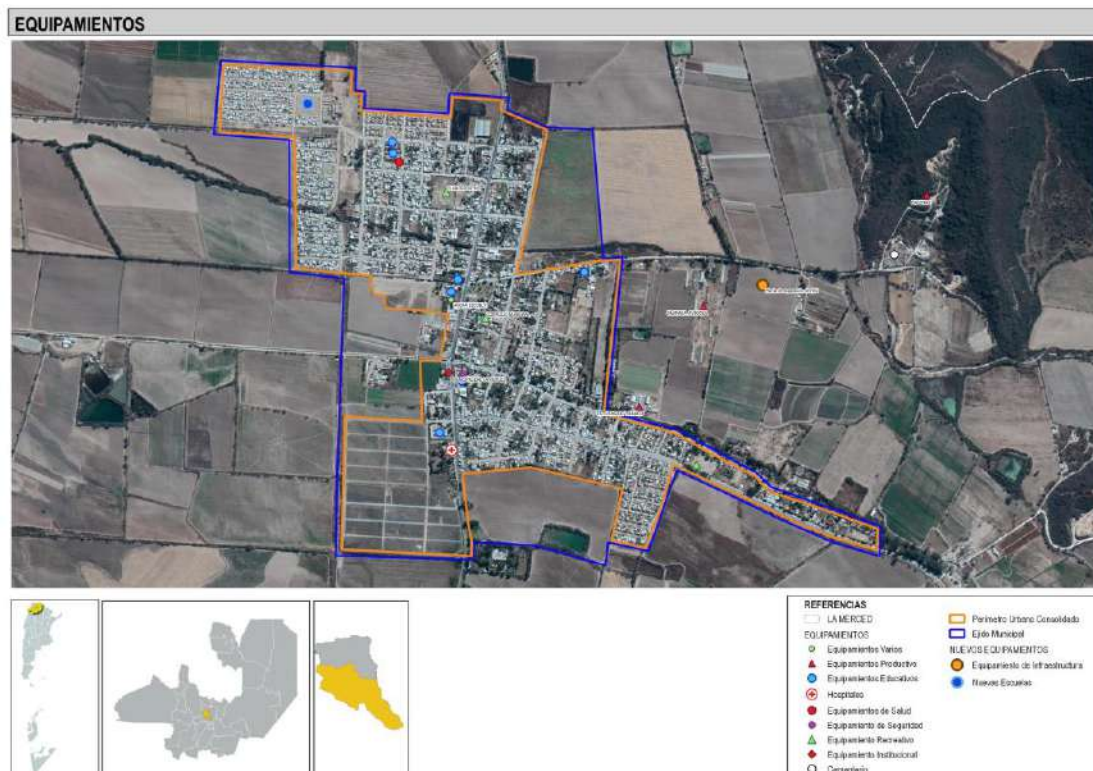
Por último, se proyecta la jerarquización de la calle Maipú como nueva arteria norte-sur.

Equipamiento

Situación Actual



Situación Deseada

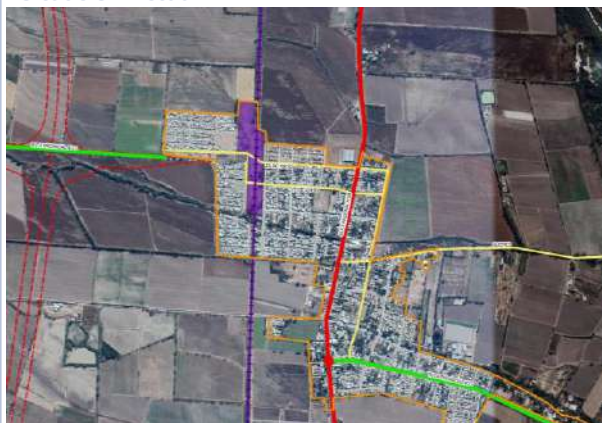


Gráficos elaboración propia.

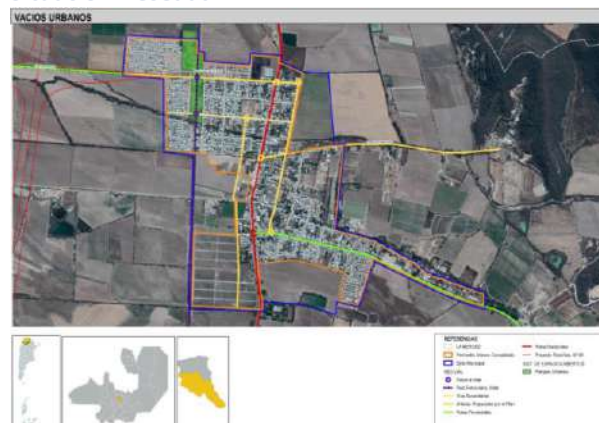
Según información aportada por el municipio el establecimiento educativo del noroeste se encuentra colapsado a partir de la ocupación de la urbanización de Tierra y Hábitat, por lo que requieren la construcción de un nuevo equipamiento.

Por otra parte, se propone la construcción de una planta de separación de RSU al este en la zona de equipamientos productivos. Dando respuesta a una propuesta de los LEMs.

Situación Actual



Situación Deseada



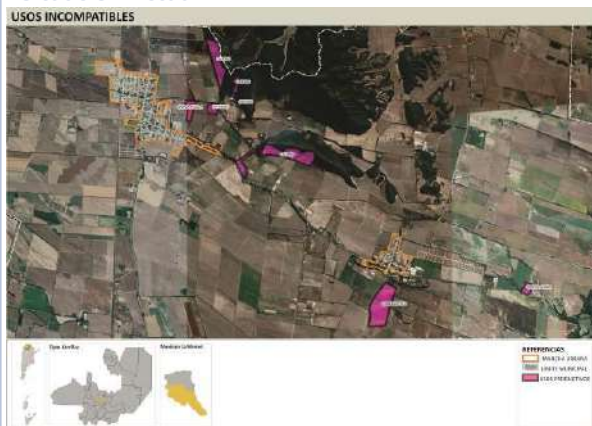
Gráficos elaboración propia.

Vacíos urbanos

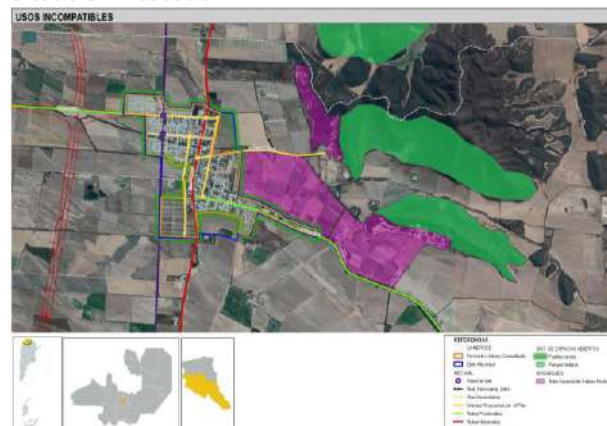
Existe en La Merced un importante vacío urbano coincidente con un predio del ferrocarril, la importancia de este vacío no es solo por la necesidad de incorporación del mismo a la dinámica urbana sino también, por representa una barrera y corte físico y social, segregando una de las zonas más carenciadas de la localidad al noroeste de las vías del ferrocarril.

La propuesta para este predio es doble, por un lado, la incorporación a través de la prolongación de la malla vial a partir de dos vías actualmente secundarias, pero que una de ella tomará gran relevancia con la nueva traza de la Ruta nacional N°68. Por otra parte, se proponen un Parque urbano de la integración en este predio, para unir la historia de la localidad en un espacio que permita el intercambio social y genere procesos de identidad en el la ciudad.

Situación Actual



Situación Deseada



Gráficos elaboración propia.

Usos Incompatibles y Pasivos ambientales

Existen en La Merced usos productivos (Granjas Avícolas y Canteras) que condicionan el desarrollo urbano de la ciudad, pero que forman parte importante del desarrollo económico de la misma por lo que se deben contemplar dentro de la dimensión física sus impactos a través de acciones de mitigación.

La propuesta es ordenar los usos a través de zonificaciones que definan zonas de usos productivos, las cuales se separen de las áreas urbanas a través de fuelles verdes y a su vez la estricta separación de uso ayuda a preservar el medio natural.

Por otra parte, es sumamente necesario recuperar los pasivos ambientales de las caleras ya que afectan al medio natural e influyen en la calidad paisajística de la zona.

Situación Actual



Situación Deseada



Espacios verdes

Actualmente La Merced cuenta con escasos espacios verdes equipados, existiendo algunos clubes deportivos y espacios apropiados por la gente para usos recreativos, como es parte del predio del ferrocarril. Por otra parte, carecen de forestación la mayoría de las calles de la ciudad.

Así se proponen por un lado la consolidación de espacios ya apropiados como es el predio del ferrocarril a partir de la propuesta del Parque de la Integración, ya que es una interfase urbana que vincula dos sectores socioeconómicos diferentes en esta zona; y por otro la construcción de ejes verdes sobre las principales arterias de la ciudad y sobre el eje del ferrocarril, para atenuar la barrera perceptual que genera.

También se proyectó un fuelle verde en todo el borde de la localidad para separar la actividad agroproductiva de la zona urbana.

Por último, se proponen conservar y revalorizar el patrimonio paisajístico natural y rural, que representa la zona de las serranías a partir de su clasificación como Parque natural, en el cual se definan zonas de explotación de claras y zonas de espacio público, pudiendo generar una oferta de usos recreativo – turístico a través de un interesante circuito de turismo rural.

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 aiente a su ocupación espontánea.

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

El municipio de La Merced está expuesto a recurrentes inundaciones en épocas estivales producto de los desbordes de acequias y desvíos de las mismas (por parte de los propietarios de fincas) hacia los caminos vecinales para evitar las inundaciones de los campos. Se trata de una problemática que compromete a todas las localidades ubicadas sobre la Ruta nacional N°68 ya las acequias que “nacen” aguas arriba desbordan aguas abajo ocasionando serios problemas en las ciudades.

En parte este problema sería mitigado por la construcción de un canal en la ciudad de Rosario de Lerma (ubicado al suroeste de La merced en una zona más alta) sin embargo en febrero del corriente las inundaciones volvieron a amenazar a La Merced.

Por otra parte, la extracción de cal si bien no es inmediata a la localidad genera una importante polución y modifica de forma radical el paisaje natural, al no tomarse las medidas necesarias de recuperación de los pasivos que deja la actividad. El municipio la merced no cuenta con basural, deposita los residuos en el Basural San Javier en la ciudad de Salta, a través de un convenio entre ambos municipios.

Sin embargo, según una de las propuestas elaboradas en el marco de los Lineamientos Metropolitanos del Área Metropolitana del Valle de Lerma proyecta la construcción de Plantas de separación de Residuos Sólidos Urbanos, para reducir la cantidad de basura que

se vuelca en el vertedero más importante de la región.

Con respecto a las zonas ribereñas, se debe destacar que el límite sur del municipio es uno de los cursos de agua más importantes de la región, el río Toro-Rosario, el cual trae un importante caudal en época estival es la una de las razones de inundaciones en la zona sobre todo en el Ruta Nacional N°68 la cual lo atraviesa. Sin embargo, se ubica a 7km de la localidad.

También se debe destacar la existencia del rio arias-arenales al este a 4km de San Agustín.

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

En esta instancia se debe presentar el Plan de Gestión de Riesgo propiamente dicho, donde se describan las medidas que se pretenden llevar a cabo.

Fase de prevención y mitigación:

A corto plazo:

- Estimar y analizar el nivel de riesgo: elaborar los escenarios de riesgos, analizar el costo-beneficio de la evaluación, establecer el grado de riesgo aceptable y tomar las medidas para la reducción.
- Fortalecer las funciones de los distintos organismos para coordinar acciones intermunicipales.
- Cuidar y reparar zonas de fragilidad ambiental.
- Las zonas de ribera son terrenos que cumplen con un amplio rango de funciones, entre otras: ayudar a mantener el régimen hidrológico e hidráulico de los cauces, dando estabilidad en las márgenes, regulando las crecidas para evitar inundaciones y manteniendo un flujo base; ayudar a proteger ecosistemas acuáticos y ribereños de la contaminación, atrapando y filtrando sedimentos, nutrientes y químicos, así como proteger peces y vida silvestre proveyendo alimento, abrigo y protección térmica. Estudios recomiendan dejar una franja considerable de ambos lados del río tomados desde el borde del mismo.
- Destinar estas áreas para conservación, reforestación y contemplación. Realizar el mantenimiento mediante tareas de limpieza de las riberas y del lecho del río.



Ejemplo: Sistema de drenaje lateral



Ejemplo: Malla de contención de laderas inestables

- Detectar áreas de reserva o buffer para amortiguar el exceso hídrico y minimizar la escorrentía. Disponer estaciones de bombeo para colaborar con la escorrentía en las zonas bajas.
- La Ley Nº 26.331 de Presupuestos Mínimos de Protección Ambiental de los Bosques Nativos sancionada en el año 2007 establece *“los presupuestos mínimos de protección ambiental para el enriquecimiento, la restauración, conservación, aprovechamiento y manejo sostenible de los bosques nativos, y de los servicios ambientales que éstos brindan a la sociedad”*. Esta legislación fija dentro del Ordenamiento Territorial de Bosques Nativos, las zonas ribereñas como áreas de máxima proyección en este caso las márgenes de los ríos Toro-Rosario y Arias-Arenales, mientras que también fija la zona de las serranías de san Miguel como áreas a preservar en nivel medio (color amarillo). Por esto último se deben contemplar medidas de recuperación de los pasivos que ocasionan las canteras, a la vez que condicionar las áreas de extracción. Además, se destaca la existencia de algunas viviendas junto a una de las canteras lo que genera un riesgo extra de deslizamiento de ladera sobre esta acotada población.

En el caso de los deslizamientos se proponen las siguientes medidas de prevención y mitigación a corto plazo:

- Establecer sistemas de monitoreo, aviso y evacuación de la población ante inminentes deslizamientos.

A mediano y largo plazo:

- Realizar un plan de ordenamiento territorial a partir del conocimiento de las capacidades y restricciones identificadas y del P.E.T
- Incorporar a los actores sociales en el proceso de gestión participativa.
- Establecer una zonificación y asignación de usos de suelo considerando el área de inundación y las laderas montañosas. Reglamentarlos y vigilar que se respete.
- Controlar periódicamente la limpieza de desagües.
- Formular Planes de emergencia y contingencia.
- Elaborar un Código de Planeamiento Urbano Ambiental, que contemple la totalidad del municipio y no solo las áreas urbanas.
- Construir rutas alternativas de desagüe (nuevos canales para los arroyos, aliviaderos) recomendable contemplar áreas de reserva.
- Implementar obras de control en la “fuente y en el microdrenaje (áreas verdes, pavimentos permeables, pequeños reservorios domiciliarios en patios y jardines, etc.).
- Incorporar talleres de Educación Ambiental en las escuelas y sociedades intermedias.
- Capacitación profesional de los funcionarios para que haya acciones competentes y respuestas valederas por parte de los municipios.

Fase de preparación:

- Controlar el funcionamiento de la red de pluviómetros y las estaciones meteorológicas.
- Definir funciones específicas de los organismos operativos.
- Inventariar recursos físicos, humanos y financieros.

- Planificar y coordinar actividades (como planes de evacuación, funcionamiento de un sistema de alerta) de acuerdo con procedimientos preestablecidos, para que en caso de inundaciones se proceda de manera efectiva.
- Destinar lugares para albergar a los damnificados y asegurar la disponibilidad de equipos de rescate.
- Informar a la comunidad acerca del riesgo las inundaciones y de la forma de reaccionar cuando ocurran.
- Establecer y señalar rutas de evacuación y centros de refugio.

Fase de respuesta:

- Activación del Sistema de alerta.
- Monitoreo de Pluviómetros (que proporcionan mediciones precisas y en tiempo real de cantidad de lluvia caída), Red Hidrométrica (que provee mediciones de altura del nivel de ríos o canales en tiempo real) y Meteorológico (que provee mediciones de los parámetros básicos atmosféricos).
- Seguimiento de Imágenes de satélite, sensores remotos y teledetección.
- Activación de sistemas de sirenas, altavoces y luces.
- Coordinación de medios de comunicación con mensajes pregrabados.
- Búsqueda y rescate de personas afectadas.
- Asistencia médica para la estabilización.
- Evacuación de las zonas de riesgo.
- Alojamiento temporal y suministro de alimentos y vestido en centros habilitados.
- Evaluación de daños y necesidades.
- Organización y manejo de abastecimiento a los afectados.

Fase de rehabilitación y reconstrucción:

- Evaluar daños potenciales sobre las líneas y servicios vitales
- Normalizar cuanto antes los servicios públicos afectados (luz- comunicación-agua-transporte- salud).
- Retorno de los evacuados a sus hogares. Limpieza de calles. Proveer de agua potable, resguardo, y alimento.
- Asignar recursos para la intervención de la vulnerabilidad y reparación de daños. Coordinación interinstitucional y multisectorial
- Canalizar recursos y donaciones.

- Facilitar créditos con intereses bajos como incentivo a la inversión.
- Reducir impuestos como incentivo a la inversión.
- Generar nuevas actividades productivas.
- Relocalizar infraestructura.
- Modificación de usos del suelo y tenencia de la tierra.
- Participación de la comunidad en todo el proceso de gestión.
- Proporcionar Infraestructura básica, para los sectores con menores recursos, de forma de descomprimir la presión ocupacional de territorios inundables. Relocalizar.
- Incorporar técnicas sustentables en la construcción de viviendas, no repetir los patrones anteriores.

Todas estas medidas deben estar establecidas en un plan de gestión de riesgo de desastres, donde también se determinarán los actores responsables y los plazos.

Incompatibilidad de usos de suelo

Como fue mencionado en el apartado anterior, existen en La Merced usos productivos (Granjas Avícolas y Canteras) que condicionan el desarrollo urbano de la ciudad, pero que forman parte importante del desarrollo económico de la misma por lo que se deben contemplar sus impactos dentro de la dimensión física, proponiendo acciones de mitigación.

Si bien el municipio cuenta con un plan urbanístico que fija lineamientos entorno al medio urbano, se trata de un municipio donde las actividades productivas del sector primario ejercen presión sobre la ciudad y el medio natural por lo que es de relevada importancia ordenan todo el territorio, contemplando siempre la dimensión económica.

Así se proponen fuelles verdes que amortigüen el impacto de los usos productivos, y las respectivas medidas de mitigación del doble impacto de la actividad de las canteras, por un lado, la polución y por otro la destrucción del medio natural sin su necesaria recuperación.

Mejoramiento del hábitat

El mejoramiento del hábitat implica la percepción de situaciones desfavorables que

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

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

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

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

Como fue descripto en la instancia de diagnóstico existe una zona de importante vulnerabilidad social y urbana, al noroeste de la ciudad y oeste del eje del ferrocarril, que corresponde a los Barrios Güemes e Islas Malvinas, además se observa un conjunto de familias ocupando las instalaciones abandonadas del ferrocarril en de la estación.

La propuesta es no solo mejorar la infraestructura urbana de la zona a partir de obras de mejoramiento como la construcción e cordones cuneta y mejoramientos habitacionales de cada vivienda, sino también mejorar la conexión con la ciudad a través de la consolidación de dos pasos a nivel, además la zona es atravesada por el Ruta Provincial N°22, la cual será uno de los accesos importantes a la localidad un vez construida la nueva traza de la Ruta Nacional N°68, por lo que debe jerarquizar esta arteria.

Por otra parte, el municipio planteó la necesidad de reforzar el equipamiento educativo en la zona ya que la escuela que se busca al este de estos barrios se encuentra colapsada.

También se propone un Parque de la integración sobre el predio del ferrocarril que actúe de nexo físico y social entre las dos realidades sociales del este o este de las vías del tren.

Viviendas construidas por el Estado

Como se mencionó al inicio de la descripción del modelo deseado, el municipio cuenta con un plan en el cual define un ejido bastante amplio y poco contenido, mientras que en la presente propuesta se sugiere una etapa intermedia de consolidación urbana.

Así se proponen etapas de urbanización que prioriza las urbanizaciones de las áreas contiguas al Perímetro urbano consolidado (mancha urbana actual) así serían de relevancia la urbanización por parte del estado de las Áreas de Ocupación Prioritarias así clasificadas las del sector este de la ciudad.

No se informó desde el Instituto Provincial de Vivienda ningún plan de viviendas para el municipio.

Estructura vial jerarquizada

Con respecto a la red vial la propuesta contempla la nueva traza de la Ruta nacional N°68, un proyecto de la provincia y Vialidad nacional que lleva muchos años en cartera pero que aún no se construye. Es importante esta aclaración ya que tiene en cuenta la jerarquización de nuevo acceso y la transformación de la articulación vial con Cerrillos.

Así la propuesta contempla dos lupas de acercamiento al territorio, por un lado la regional a partir de la nueva traza de la arteria mencionada y la departamental ya que La Merced y cerrillos, deberán ser aliados en su desarrollo productivo, ya que las actividades que se desarrollan y la localización del Parque Industrial y Polo Logístico en Cerrillos derivará en proceso transformador y generador de la zona, así en esta escala será de relevancia la jerarquización del acceso desde el oeste por la Ruta Provincial N°22, el cual coincidirá con la bajada de acceso desde la nueva Ruta Nacional N°68 y el fortalecimiento del eje norte sur con Cerrillos, el cual ya está en parte consolidado a partir de una red de alumbrado público que refuerza la importancia de esta conexión.

Por otra parte, desde la escala urbana la localidad de La Merced tiene un serio problema de continuidad vial este-oeste, existiendo solo algunas vías de articulación entre el este y oeste de la Ruta Nacional N°68, en este sentido otra

condicionante a la continuidad vial de la ciudad son las vías del ferrocarril que obligan a la construcción de pasos a nivel.

Asimismo, el crecimiento diagonal noroeste-sureste deriva en un importante uso de las vías de conexión norte-sur. Se propone así jerarquizar la calle Maipú como vía secundaria de articulación norte-sur.

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.

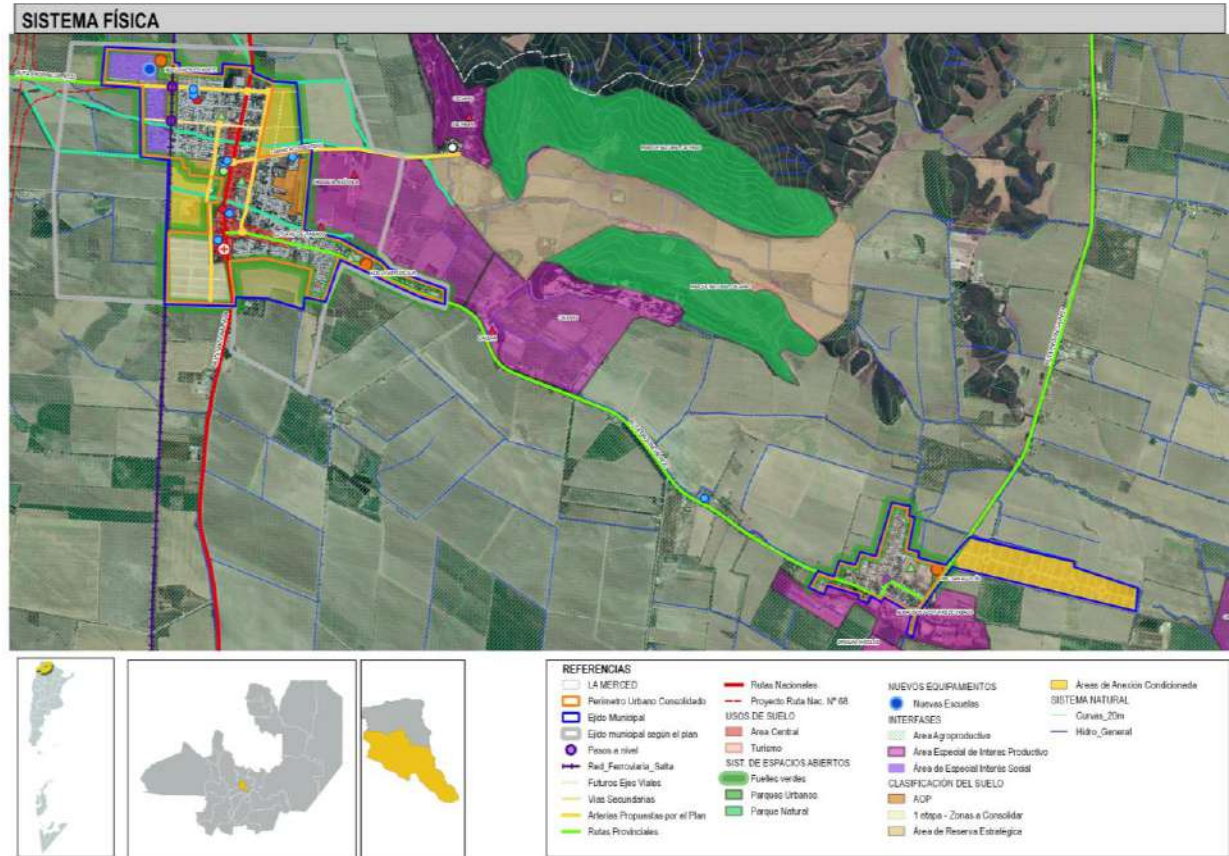
La Merced presenta un centro claramente definido, el cual se desarrolla de forma perpendicular sobre la Av. Hipólito Yrigoyen, (Ruta Nacional N°68) y la Av. Sarmiento (Ruta Provincial N°22), ambos de características urbanas diferentes, el primero con una calzada importante y veredas acotadas sin vegetación y un alumbrado precario, mientras que el segundo al contar con una platabanda en parte forestada y menor ancho de calzada tiene un escala urbana-barrila que facilita la circulación peatonal. Sin embargo, ambos ejes presentan un importante nivel de deterioro y ameritan un tratamiento de solados, iluminación y forestación que jerarquice esta arteria de importancia vial y comercial.

Por otra parte, se detectaron también algunos nodos secundarios vinculados a los equipamientos más importantes, la propuesta es fortalecer estas centralidades a partir de mejoramientos en el espacio público tendientes a que dichos nodos sean así percibidos por los habitantes de la zona a la vez que brinden soporte a los equipamientos existentes. En este sentido el Parque Urbano de la Integración propone además de un espacio público brindar un soporte para los barrios de la zona que carecen de espacio equipado.

Por último, la promoción de La Merced como destino para el turismo rural, propone la generación de nuevos equipamientos y circuitos turísticos que generen la permanencia del turista en la zona, así se propone un área de interés turístico entre los Parque Naturales de las Serranías.

El camino a san Agustín tiene un importante valor paisajístico, por lo que la jerarquización de también podría generar un nuevo atractivo turístico en la zona.

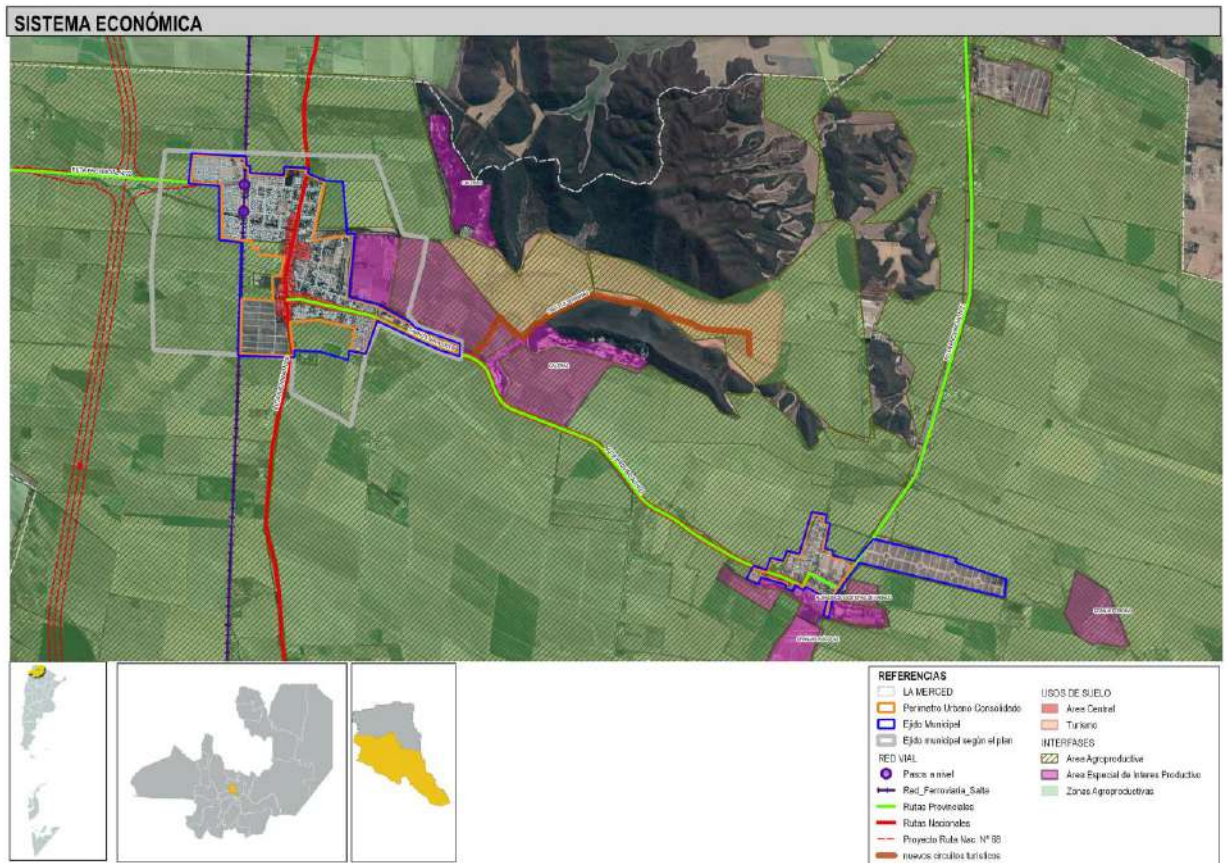
Modelo Deseado. Sistemas



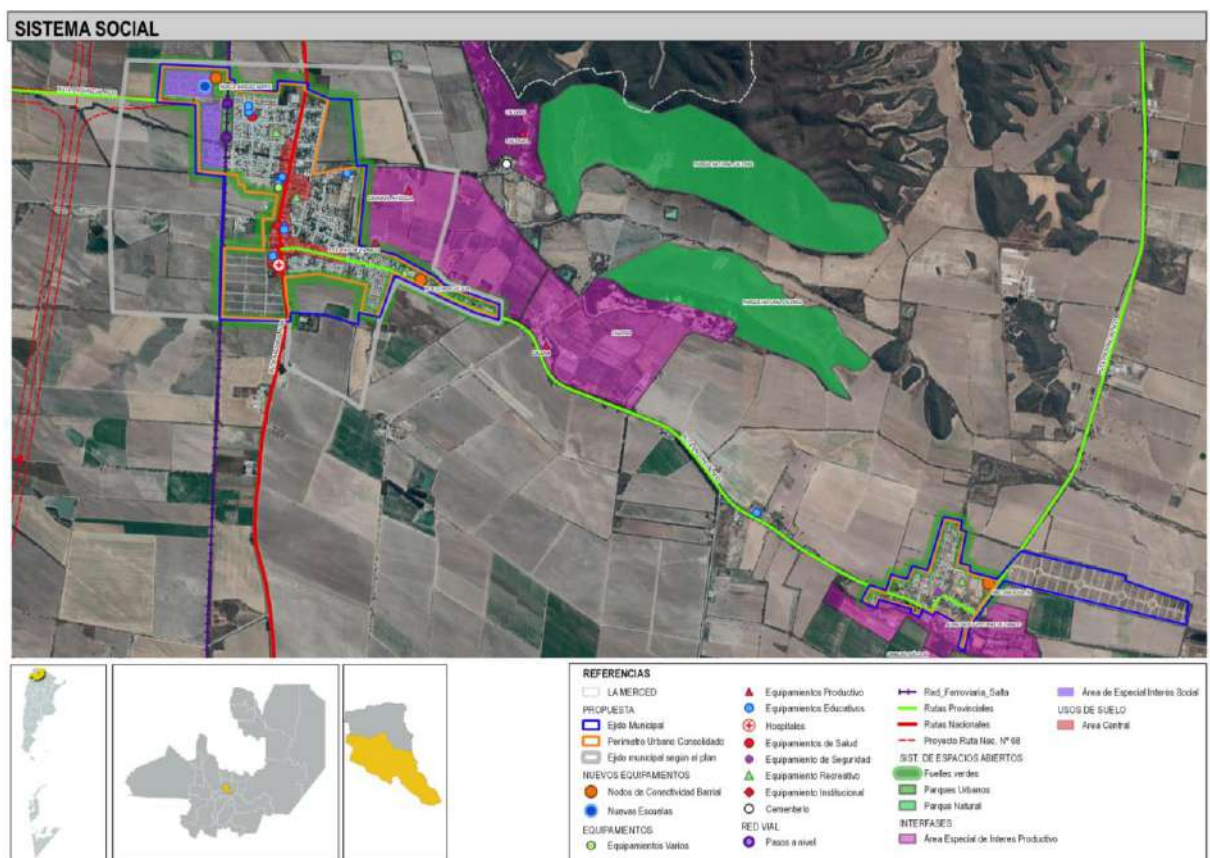
Sistema Físico. Gráfico elaboración propia.



Sistema Ambiental. Gráfico elaboración propia.



Sistema Económico Gráfico elaboración propia.



Sistema Social. Gráfico elaboración propia.

Mapa Síntesis

Modelo territorial deseado

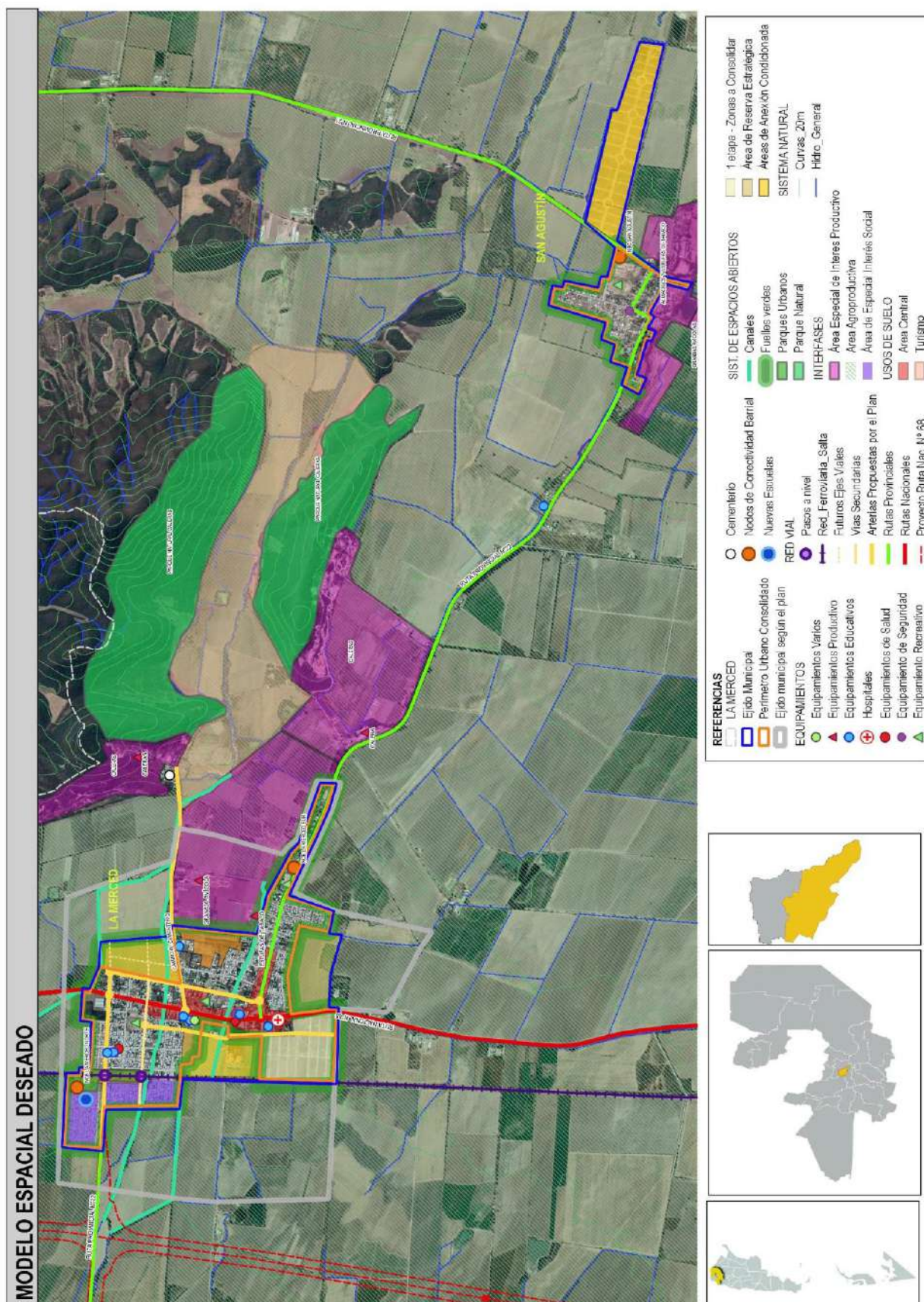


Gráfico elaboración propia

El Modelo Espacial propuesto para el municipio de La Merced, contempla una serie de lineamientos y proyectos que son a la vez físicos, ambientales, económicos y sociales, y se organizan entorno a estos 5 ejes:

- Interfases.
- Sistema de Espacios Abiertos.
- Temáticas Generadoras y Proyectos Integrados.
- Clasificación del Suelo.
- Red Vial.

Respondiendo a la mirada físico-ambiental, La Merced son escasos los espacios verdes, acotados los mismos a complejos deportivos, municipal y clubes, mientras que como se describió existe una precaria calidad de espacio público, careciendo la mayoría de las calles de forestación. Así se busca generar un SISTEMA DE ESPACIOS ABIERTOS que permitan incorporar por un lado los elementos naturales como las serranías de San Miguel al tanto como espacio de disfrute como oferta turística paisajística. También se contempla dentro de este sistema el Parque Urbano de la Integración, a desarrollar en el predio el Ferrocarril.

A la vez desde la dimensión social este sistema pretende aportar a la identidad del lugar, generar sitios de intercambio social de los habitantes, explotar las virtudes paisajísticas naturales y rurales del lugar, generando una oferta turística importante, y aportando a la dimensión económica de la localidad.

El avance urbano en el municipio de La Merced a diferencia que en otras localidades del área metropolitana es poca la presencia de habitantes nómades, es decir aquellos que reside en el municipio pero desarrolla su vida en la ciudad capitalina, esto no significa que la dependencia del municipio con la ciudad capitalina sea menor, sino que la mayoría de los residentes en la localidad son oriundos de la misma, lo que representa un dato importante para lograr espacios públicos que los representen. Pero se debe resaltar que, si existen una mixtura de habitantes en los nuevos barrios del noroeste, por lo que el espacio público en el predio del ferrocarril sería de relevancia para logara la integración física y social en este lugar de la ciudad.

Las INTERFASES corresponden a áreas de conflicto, detectadas durante el diagnóstico que

actualmente ofician de “barreras” no urbanas sino al acceso del paisaje natural y rural de la zona. Así las serranías del San Miguel están rodeadas por canteras que no permiten el acceso al disfrute del medio natural por parte de la gente del lugar, así la propuesta incorpora dentro del sistema de espacios abiertos este accidente topográfico como Parque Natural, buscando ordenar la actividad, recuperar los pasivos y que la misma deje, generar espacios de intercambio social y una nueva oferta turística.

Como fuera mencionado La merced aún no se encuentra fuertemente afectada por el crecimiento desorganizado, desarticulado y sin planificación de la mancha urbana que tiene otras localidades del área metropolitana, sin embargo se inició una fuerte presión sobre todo en la zona de San Agustín en torno a la Ruta Provincial N° 21 (vincula San Agustín con la ciudad Capital), esta situación obliga a definir una CLASIFICACIÓN DEL SUELO, que determine Áreas de Ocupación Prioritaria en el corto y mediano plazo y proyectar una tendencia de crecimiento de la localidad en el mediano y largo plazo, lo cual se encuentra también incluido en el modelo propuesto. Así vez se busca un ordenamiento de los usos de suelo para evitar el avance urbano sobre usos productivos los cuales si bien se encuentran cercanos a las áreas urbanas aún no son inmediatos.

Se busca también, desde la dimensión física, mejorar la ARTICULACIÓN VIAL de la localidad a partir de la apertura de nuevas calles, pasos a nivel y la jerarquización de la red vial existente, contemplando la nueva traza de la Ruta Nacional N°68, la articulación con san Agustín y la generación de una mejor conexión noroeste – sureste.

Por último, una serie de PROYECTOS INTEGRADOS que parten de las diferentes dimensiones de análisis, cierra la propuesta de MODELO DESEADO para LA MERCED.

CAPÍTULO V

Lineamientos Estratégicos, Programas y Proyectos

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

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

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

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

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

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

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

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

» Programas que tienen que ver con la solución de problemas ambientales, cuyos proyectos pueden estar relacionados con: la relocalización de ciertos usos, la construcción de la planta de clasificación de residuos, creación de servicios de recolección de residuos sólidos urbanos y de separación de residuos en origen, creación de un sistema de monitoreo de recursos hídricos y edáficos, delimitación de líneas de ribera en ríos y arroyos, y

sensibilización sobre colapsos de suelos por anegamiento, el uso responsable de agroquímicos y las ocupaciones en áreas inundables.

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

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

La consideración de sinergias

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

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

Este análisis complementa al análisis multicriterio, ya que su consideración conjunta

permite una evaluación más exhaustiva del impacto territorial total de una determinada cartera de proyectos.

Ponderación Multicriterio de Proyectos

Metodología

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

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

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

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

> **Asignación de pesos** Cada equipo técnico asigna un valor de relevancia (o peso relativo) a cada uno de los criterios y subcriterios, de manera tal que la suma resulte igual a uno tanto a nivel de criterios como de subcriterios. Estos pesos se asignan tomando como referencia las

prioridades de desarrollo de cada territorio incluidas en los árboles de problemas y objetivos y definidas en consonancia con su Modelo Deseado.

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

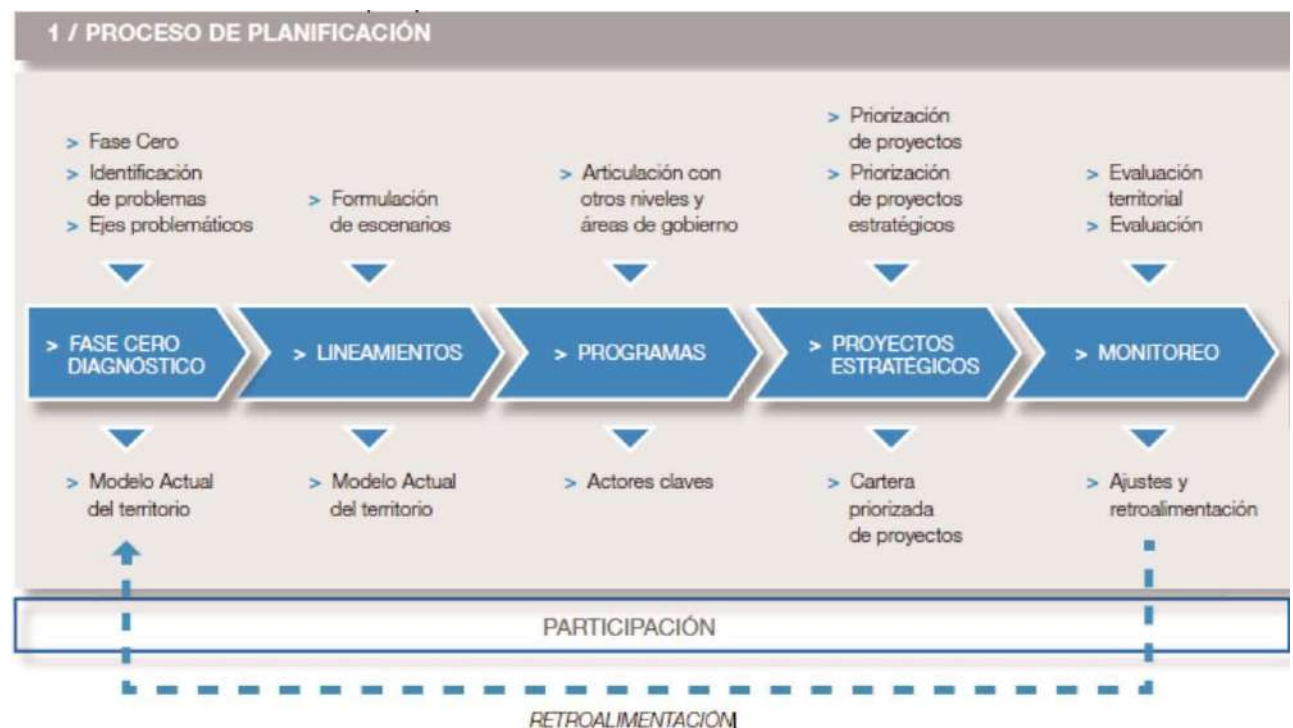
En la segunda columna se ubican los cuatro criterios principales, divididos cada uno en subcriterios (cuarta columna, empezando desde la izquierda). Las columnas primera y tercera presentan los pesos otorgados a cada criterio y subcriterio por el equipo multidisciplinario, con acuerdo del responsable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

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

cada proyecto en cada subcriterio según la magnitud del impacto esperado del proyecto en cuestión sobre dicho subcriterio.

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

Ciclo de vida de los Proyectos



Fuente: Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública

LINEAMIENTO ESTRATÉGICO

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

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

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

1.1. INCENTIVOS FISCALES A LA GENERACIÓN Y FORMALIZACIÓN DE EMPLEO

Descripción de la Situación:

Si bien el municipio no informó sobre los niveles de empleo y desocupación, a partir de las estadísticas es posible afirmar que es importante el desempleo en la provincia, aunque el Dpto. Cerrillos se ubica por debajo de la media provincial.

Además, una de las principales actividades del municipio es la primaria, siendo una de las que cuenta con mayor trabajo informal, resaltando que según el cuestionario ampliado del censo 2010 el mismo afecta al 61% de los trabajadores.

Solución propuesta:

A través de medidas provinciales y municipales se propone regularizar la situación laboral de muchos trabajadores a la vez de incentivar el empleo por parte de las actividades productivas locales.

Además, la implantación del Parque Industrial y Polo logístico en el municipio de Cerrillos, puede estimular este tipo de actividad en la zona, tendiendo a la implantación de nuevas industrias, lo que representaría nuevos niveles de empleo.

1.2. NUEVO EQUIPAMIENTO EDUCATIVO PARA BARRIO DEL NOROESTE.

Descripción de la Situación:

Actualmente en el sector noroeste de la ciudad en barrio 25 de mayo existe una escuela que contienen todos los niveles educativos (de jardín al secundario), la misma absorbe la demanda de todos los barrios del norte, destacando que la última urbanización de la provincia a través de la Ex. Secretaría de Tierra y Hábitat con el barrio Islas Malvinas, aumento radicalmente la demanda de equipamiento educativo, según informó el mismo municipio.

Solución propuesta:

Se propone la ampliación del equipamiento existente en cuanto a los niveles superiores (secundario) y la construcción de nuevo equipamiento para recoger la demanda de los niveles iniciales y primario.

Este equipamiento podría construirse al oeste de las vías del ferrocarril, (barrios Islas Malvinas y Güemes) sector que carece de equipamiento, y presenta altos niveles de vulnerabilidad social según lo informado por el municipio.

1.3. IMPLEMENTACIÓN LOCAL DE NUEVA LEY NACIONAL DE URBANIZACIÓN DE VILLAS Y ASENTAMIENTOS

Descripción de la Situación:

La zona noroeste del municipio, Barrio Islas Malvinas y Gral. Güemes, corresponden a urbanizaciones del estado a partir de lotes con servicios orientados a los deciles más bajos de la sociedad, por lo que se trata de una zona con un importante nivel de marginalidad social.

Si bien esta zona tiene una situación regular de la tierra en tanto se trata de un barrio ejecutado por el estado, los niveles de necesidad de equipamiento y la falta de integración socio-urbana, hace necesaria la presencia del estado para dar oportunidades a los habitantes de la zona.

Solución propuesta:

Se propone a través de este programa consolidar espacios públicos, construir equipamiento comunitario sobre todo escuela y destacamento policial, ya que el primero está colapsado en la zona y el segundo no existe.

Además, es importante consolidar la malla vial a partir de la apertura de nuevos pasos a nivel que unan la zona noroeste (de mayor vulnerabilidad) con la zona este más consolidada.

1.4. IMPLEMENTACIÓN DE LAS INICIATIVAS PRODUCTIVAS Y DE EMPLEO DEL EJE ECONÓMICO

Descripción de la Situación:

Actualmente la principal actividad del municipio está orientada al sector primario, por lo que no existe un importante número de empleo profesionalizados, que ayude al desarrollo productivo del mismo, tampoco existen incentivos que promuevan el desarrollo de nuevas industrias, como puede ser el turismo en el sector terciario, el cual en la región es totalmente absorbido por la ciudad capitalina.

Solución propuesta:

Se propone ampliar la oferta laboral a partir de fomentar la actividad del sector terciario e industrial:

- Actualmente la actividad terciaria se resume a comercios que abastecen al turista de paso. La idea generar la permanencia del turista en el municipio a partir de nuevas ofertas o atractores.
- Desde el sector secundario los proyectos de Polo Logístico y Parque Industrial en Cerrillos, derivaran en proceso generadores sobre el sistema económico de toda la región.

1.5. PROVISIÓN DE CLOACAS

Descripción de la Situación:

El municipio carece de redes de cloacas. El municipio informo que existe un proyecto que está siendo gestionado frente a organismos nacionales y provinciales, pero no dio detalles del proyecto.

Solución propuesta:

La obtención de financiamiento es el único paso que falta para lograr la ejecución de las obras.

Resaltando que la densidad del sector noroeste obliga a la concreción de las mismas en el corto y mediano plazo.

1.6. PROGRAMAS DE FORMACIÓN PROFESIONAL

Descripción de la Situación:

Como lo muestra el relevamiento de la dimensión económica la principal actividad de la región está orientada al sector primario, lo que hace una doble lectura, por un lado, el bajo desarrollo productivo del municipio y por otro la carencia de mano de obra profesionalizada que pudiera cubrir la demanda de empleo más tecnificado en caso de elabora un plan de desarrollo productivo.

Por otra parte, la compleja realidad metropolitana obliga a la profesionalización del municipio, en tanto a la planificación del territorio y la gestión del mismo.

Solución propuesta:

Se propone generar programas de capacitación para el sector público y privado, generando en paralelo en plan de desarrollo que emplee a los nuevos técnicos y profesionales.

Además, estos programas ayudarán en la descentralización de servicios con la ciudad capitalina

1.7. IMPLEMENTACIÓN DE POLÍTICAS MUNICIPALES ACTIVAS SOBRE SUELO Y VIVIENDA

Descripción de la Situación:

Si bien La Merced es uno de los municipios del área metropolitana que presenta un menor desarrollo de loteos desarticulados de la mancha urbana consolidada, se debe destacar que existe una tendencia a que este proceso se reproduzca sobre todo en a los lados de la Ruta Provincial N°21 en la zona de San Agustín.

Solución propuesta:

Como fue descripto en apartados anteriores se propone una Clasificación del Suelo que prevenga el crecimiento desarticulado de la ciudad a partir de fijar por un lado un ejido municipal y un perímetro urbano, y por otro clasifica el suelo libre de la siguiente manera:

- Áreas de Ocupación Prioritaria: zonas prioritarias para urbanizar dentro del perímetro.

- 1 etapa de urbanización: zonas menos prioritarias para urbanizar dentro del perímetro.
- Áreas de Anexión Condicionada: zonas a incorporar al perímetro en el mediano-largo plazo.
- Áreas de Reserva Estratégica: zonas posibles de incorporar el perímetro en el largo plazo.

Esta clasificación busca evitar la urbanización de zonas alejadas actualmente de la mancha urbana, pero contempla el crecimiento de la localidad al definir el suelo a urbanizar en etapas.

Se propone en paralelo generar mecanismos e instrumentos de gestión de suelo que faciliten la conformación de bancos de tierra a partir de sesiones de suelo al estado, por parte del privado, que luego servirán para cubrir la necesidad de tierra por parte del municipio tanto para vivienda como para equipamientos. Así estas sesiones serán mayores en aquellas áreas que no estén previstas urbanizar en el corto plazo y que el privado tuviera la intención de lotear.

Por otra parte, es de relevada importancia contemplar todo el territorio municipal sobre todo en los municipios arte del área metropolitana, ya que en la mayoría de los casos los planes solo contemplan los cascos urbanos fundacionales, mientras que los procesos de crecimiento desarticulado se reproducen en las zonas rurales en algunos casos alejados de los centros urbanos más importantes del municipio, tal es el caso de La Merced.

Lineamiento Estratégico 02

Prosperidad urbana sostenible e inclusiva y oportunidades para todos

Provincial N° 22.

2. LINEAMIENTO ESTRATÉGICO

Prosperidad urbana sostenible e inclusiva y oportunidades para todos

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

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

2.1. PROMOCIÓN DEL TURISMO RURAL EN EL MUNICIPIO.

Descripción de la Situación:

Actualmente la dimensión económica pasa solo por el sector primario la idea en el presente plan es generar propuestas que exploten otro potencial productivo del municipio.

La Ruta Nacional N°68 absorbe el circuito turístico de los valles Calchaquíes, por lo que existen ciertas épocas del año que colapsa de turistas que circulan hacia esta región de la provincia, pero la localidad de La merced ve solo pasar este flujo de turistas, pudiendo promover atractores para revertir esta situación logrando la permanencia de un día al menos en el municipio lo que influiría radicalmente en el sector terciario.

Solución propuesta:

A partir del relevamiento realizado se observa en la Merced un gran potencial turístico en torno al turismo rural por su riqueza paisajística entre la localidad de La Merced y san Agustín, donde el medio natural y rural se funden generando visuales representativas del valle de Lerma.

Así se propone una zona en la cual se podría promover la promoción de esta actividad turística, a partir del estudio previo del impacto

2.2. PROYECTO DE RECUPERACIÓN DEL RAMAL C13

Descripción de la Situación:

Actualmente este ramal se encuentra en desuso, sin embargo, la propuesta de construcción de un Polo Logístico y parque Industrial en Cerrillos, obliga a pensar en este medio de transporte como articulador con este nuevo polo sobre todo para el desplazamiento de la producción del sector primario.

Además, existió un proyecto que contemplaba la reactivación del ferrocarril como medio de transporte de pasajeros, lo que reduciría radialmente la congestión sobre la Ruta Nacional N°68, reduciendo también la polución de esta arteria.

Solución propuesta:

La reactivación del ferrocarril es una propuesta recurrente en la mayoría de las localidades que se encuentran cubiertas por la red ferroviaria, ya que representa un medio de transporte de cargas más sustentable desde lo económico y ambiental.

Como transporte de pasajeros las inversiones son mayores, pero si se proyecta el crecimiento del área metropolitana del valle de Lerma se debe contemplar la necesidad de reducir el uso de medios a combustión por el ferrocarril lo que reduce también las emisiones de dióxido de carbono a la atmósfera.

2.3. PLAN DE DESARROLLO PRODUCTIVO PARA EL DPTO. DE CERRILLOS.

Descripción de la Situación:

Actualmente la capital provincial es el principal centro económico-productivo de la región, siendo a la vez centro industrial y logístico.

Desde los lineamientos metropolitanos del valle de Lerma se propone descentralizar la ciudad capitalina generando atractores de actividad secundaria y terciaria en las diferentes localidades parte del área metropolitana. Así en Cerrillos se propone un polo logístico y Parque Industrial.

Esto influirá directamente en el sistema económico del municipio de La Merced.

Solución propuesta:

Si bien la situación y entorno urbano son diferentes entre las localidades de La Merced y Cerrillos, se observan coincidencias en torno a la actividad productiva de ambos, además de contar con un paisaje rural y natural muy similar, por lo que se propone generar un plan de desarrollo productivo que incluya a ambos municipios.

2.4. IMPLEMENTACIÓN DE PROYECTOS PRODUCTIVOS DE LOS LEM DEL AMVL: CENTRO REGIONAL DE FAENA.

Descripción de la Situación:

Se observa en todos los municipios del Valle de Lerma una importante dependencia con la capital provincial, situación que se acentuó en la última década, así la actividad del sector terciario y secundario gira entorno a la oferta de la ciudad de Salta, mientras que el resto de los municipios de la región tiene un predominio de la actividad del sector primario.

Desde los Lineamiento Metropolitanos del Valle de Lerma se realizó una justificación de cada uno de los proyectos propuestos basada en un filtro de datos que se transcriben a continuación.

Lineamientos Estratégicos metropolitanos para el área metropolitana del Valle de Lerma. Etapa II. Año 2017. Proyecto centro regional de faena La Merced. Pag. 98

En los últimos años, el proceso de agriculturización ha desplazado la actividad ganadera de la zona pampeana hacia provincias tradicionalmente no ganaderas, dando lugar a una reestructuración geográfica de la actividad en el país. La disminución se produjo principalmente en Buenos Aires,

adquiriendo una participación más importante en las provincias del norte del país; entre ellas, se destaca la provincia de Salta. Según estimaciones del SENASA, en el año 2012 el stock ganadero de Salta fue de 1,05 millones de cabezas representando el 2,1% del rodeo nacional. Su mayor crecimiento se produjo desde 1996 hasta 2009, período en el cual el stock provincial paso de 389 mil a 1.04 millones de cabezas. Los departamentos del Área Metropolitana del Valle de Lerma no se encuentran entre los de mayor crecimiento, y tampoco entre los de mayor cantidad de cabezas, pero existe un nivel apreciable de productores de mediana escala.

El MinAgri (2011), caracterizó los establecimientos de la provincia de Salta de acuerdo con la relación entre el número de novillos y novillitos y el número de vacas por año. Según esta metodología, para los años 2003 - 2012, en los departamentos de La Caldera y La Capital predominó la cría de ganado combinada con otra actividad, mientras que en los departamentos de Rosario de Lerma y Cerrillos predominan establecimientos de ciclo completo, es decir cría del ganado e invernada. La misma fuente destaca que es la región donde más de la mitad de los centros productivos son de escala menor.

En cuanto a la faena, del total de animales faenados en la provincia de Salta, el 93% proviene de la propia provincia, correspondiendo el porcentaje restante a hacienda producida en otras provincias, principalmente en Formosa y Chaco. En cuanto a los animales producidos en Salta con destino a faena en el mismo período, el 64% se industrializó en la propia provincia mientras que la mayor parte del porcentaje restante se envió a Jujuy (27%) y a Tucumán (11%).

A diferencia otras provincias de la región, Salta produce más animales para faena que los que procesa por año. En la región del AMVL se encuentran algunos centros de faena, aunque no todos están activos.

Solución propuesta:

Los Lineamientos Metropolitanos para el Valle de Lerma proponen distintos equipamientos para los distintos municipios que conforma el área metropolitana.

En este contexto se proyectó en La Merced un Centro de Faena

“Se propone la creación de un Centro Regional de Faena en el departamento de La Merced, que posibilite a los pequeños y medianos productores del área realizar el faenado en

condiciones sanitarias aptas y a un costo accesible. Este sistema no sólo reduce costos por la disminución de las distancias a recorrer, sino también incrementa la calidad del producto al reducirse el estrés del animal. Por otro lado, resulta un estímulo para el asociativismo de los productores y un desafío para el municipio, en tanto actor importante en la promoción y organización de los productores”. (Fuente: Lineamientos Estratégicos metropolitanos para el área metropolitana del Valle DE Lerma. Etapa II)



Ubicación del centro de faena en La Merced.

Fuente: Lineamientos Estratégicos metropolitanos para el área metropolitana del Valle DE Lerma. Etapa II

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. PROYECCIÓN DE UN SISTEMA DE ESPACIOS ABIERTOS.

Descripción de la Situación:

Existen en La Merced algunos espacios públicos como plazas y plazoletas, pero carece de forestación en casi todas sus calles e incluso las mismas plazas tiene una vegetación de bajo porte, y no existe un espacio público de equipado en el sector noroeste de la ciudad donde se ubica la mayor cantidad de población, habiendo sido apropiado por los vecinos parte del predio del ferrocarril como canchas de fútbol.

Solución propuesta:

La propuesta consiste en generar un sistema de espacios abiertos en el cual se proyecta, por un lado, la forestación al menos de las principales arterias de la ciudad consolidando ejes verdes, y por otro el mejoramiento y construcción de espacios públicos de diferentes escalas, barrial, urbana y metropolitana, orientando los esfuerzos para mejorar la calidad de vida de los habitantes del lugar.

Asimismo, también se proyectó un fuelle verde que permita una articulación entre el medio productivo rural y el área urbana.

Entre los nuevos espacios públicos se proyecta un parque urbano de la integración que será de importancia física y social para la zona y un Parque Natural sobre las serranías de San Miguel ordenando los usos productivos que se desarrollan en la zona (extracción de cal) y facilitando el acceso al paisaje natural y rural en este sector.

Se propone un sistema que basado en elementos que contengan la escala regional, urbana, y barrial:

- Escala regional: Parque Natural de las serranías de San Miguel y Fuelle Verde.
- Escala urbana: Parque Urbano de la Integración y Ejes Verdes.
- Escala Barrial: plazas y plazoletas.

3.2. PLAN DE REFORESTACIÓN DE LOS PASIVOS DE CALERAS.

Descripción de la Situación:

La actividad minera de extracción de cal es junto con la actividad agropecuaria las más importantes del municipio.

Las canteras se ubican en las faldas de las serranías de San Miguel, y transformaron radicalmente el paisaje natural de este sector, ya que no existe ningún proceso de recuperación de los pasivos que genera la actividad por parte de ninguna de las empresas que trabajan en el sitio. Así se pudo observar algunas canteras ya abandonadas (se extrajo todo el material) pero la cobertura natural no fue devuelta al sitio, situación que por la cercanía de algunas viviendas en la zona del cementerio podría afectar a la población por posibles deslizamientos de laderas.

Solución propuesta:

La propuesta aquí es simplemente hacer regir la norma ya que las empresas habilitadas para extraer el mineral están obligas a devolver al lugar las características naturales una vez finalizada la actividad extractiva, y es evidente que la legislación no se está cumpliendo.

3.3. PLAN DE SANEAMIENTO PLUVIAL.

Descripción de la Situación:

Todas las localidades ubicadas sobre la Ruta Nacional N°68 padecen inundaciones en épocas estivales, e incluso quedan totalmente aisladas, ya que la ruta sufre cortes en distintos puntos de su traza.

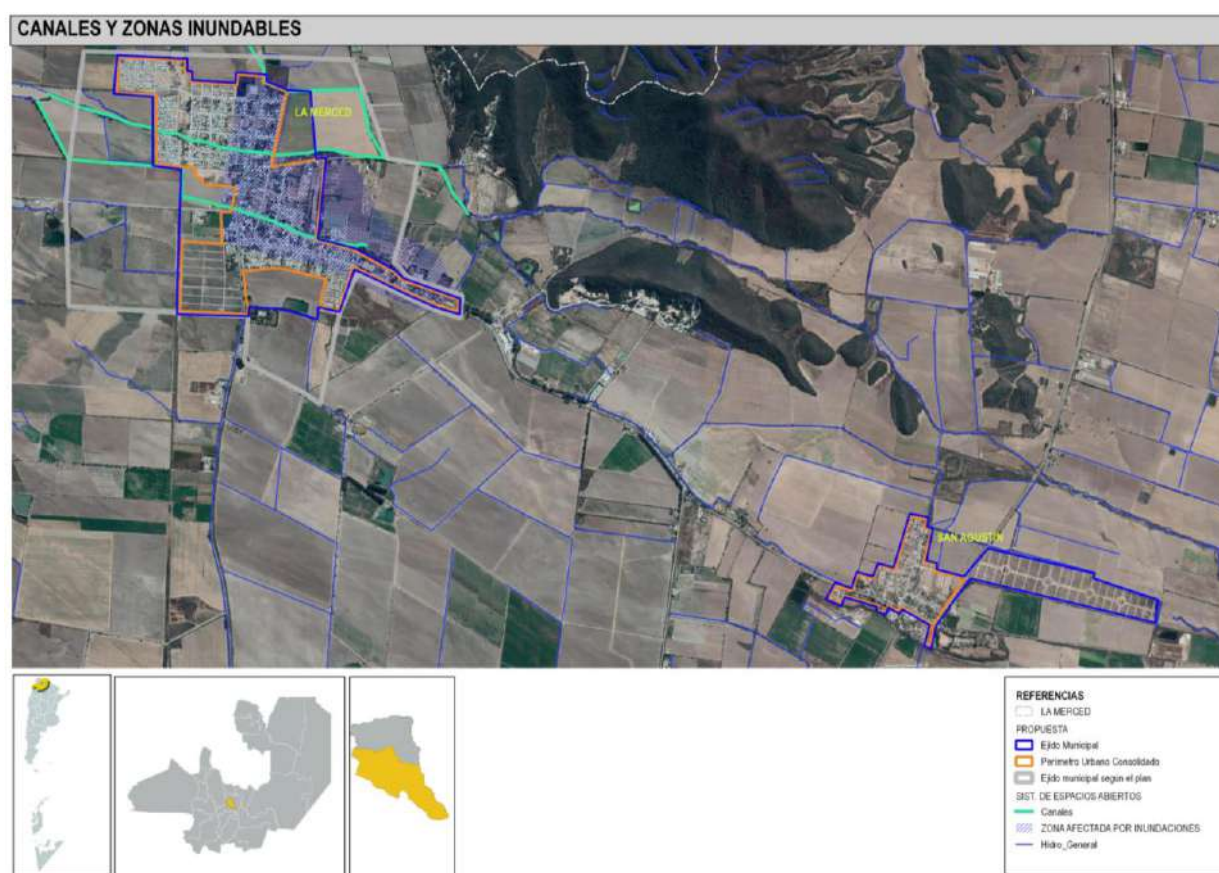
Estas inundaciones se deben a dos cuestiones: por un lado este sector es el más bajo de la región y recibe las aguas de la zona de Campo Quijano y Rosario de Lerma, ya que todo el valle está cubierto por una red de canales de riego que desbordan aguas abajo, por otra parte muchas fincas desvía a propósito hacia los caminos vecinales los excedentes de agua de las acequias para evitar la inundación de los campos, esta doble situación genera una importante cantidad de agua que es imposible absorber ni desviar en poco tiempo.

En este sentido, La Merced está atravesada por 3 canales de importante caudal uno al norte,

otro en el centro y otro al sur, mientras que el municipio informó que la Av. Sarmiento se convierte en un “rio” por la cantidad de agua proveniente del camino rural de Berreso al oeste del pueblo y coincidiendo con la traza de la Av. Sarmiento.

Solución propuesta:

Aquí la solución es doble, en primer lugar y como proyecto prioritario se debe realizar un plan regional de drenaje para dar solución a todas las ciudades sobre la Ruta Nacional N°68, ya que las soluciones parciales solo prolongan el problema en el tiempo. Y por otro es necesario el control del funcionamiento de la red de canales y acequias que cubren toda el área rural del valle de Lerma ya que los mismos funcionan en algunos casos como canales pluviales ocasionando serios problemas en las áreas urbanas.



Canales – acequias y zonas de inundaciones en la Merced. Gráfico elaboración propia.

3.4. CONSTRUCCIÓN DE UN FUELLE NATURAL QUE GENERE UN BORDE AL ÁREA URBANA Y LA SEPARE DE LA ZONA RURAL-PRODUCTIVA. ABIERTO JUNTO A LA ZONA RIBEREÑA.

Descripción de la Situación:

Al igual que otras ciudades del Valle de Lerma la actividad agroproductiva (granjas avícolas y sembradíos entre otros) conviven con el desarrollo urbano de la ciudad sin existir una articulación entre ambos sistemas, la cual es necesaria ya que la actividad productiva implica el uso de agroquímicos o la proliferación de olores que son nocivos o en el menor de los casos molestos para las poblaciones que habitan las ciudades.

Solución propuesta:

Se propone la consolidación de un fuelle verde entre el medio rural y la ciudad, en el caso de La Merced sobre todo el borde del perímetro urbano, ya que convive en todos sus bordes con actividad agroproductiva.

Se trata de una zona buffer con el área urbana, una franja de amortiguación y conservación, en donde estaría prohibida la utilización de agroquímicos.

Este sector está pensado como la superficie adyacente a determinadas áreas de protección que, por su naturaleza y ubicación, requieren un tratamiento especial para garantizar la conservación del espacio protegido, sin dificultar las actividades que en ellas se desarrolla.

4. 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. NUEVA LEY PROVINCIAL QUE REGULE LA APROBACIÓN DE LOTEOS DESARTICULADOS DE LA TRAMA URBANA.

Descripción de la Situación:

Actualmente muchos municipios de la provincia ya cuentan con Planes Urbanísticos, si bien aún no aprobados sirve de referencia para conocer las tendencias de crecimiento y usos de las distintas ciudades.

Sin embargo, ninguno de estos planos regula usos y particularidades del medio rural, ya que en su mayoría este no se encuentra amenazado por el avance urbano, salvo las ciudades más grandes de la provincia y las localidades del área metropolitana donde la iniciativa privada y algunas actuaciones estatales ponen en riesgo el equilibrio del medio rural y la actividad del sector primario.

Así la carencia de planes aprobados que regulen el crecimiento legítimo de las ciudades y la existencia de una ley provincial de loteos muy antigua, hace peligrar la sustentabilidad de los territorios de muchos municipios.

Solución propuesta:

Desde la Dirección General de Inmuebles, en los talleres de las Aulas Metropolitanas realizados en el marco de los Lineamientos Metropolitanos de Valle de Lerma, hizo especial hincapié en la necesidad de una nueva ley que regule los loteos desarticulados de las manchas urbanas más allá de las exigencias de servicios básicos (luz y agua) y el plano visado por el municipio, el cual en algunos casos no logra comprender que los loteos dispersos no ayudan al desarrollo de la ciudad.

4.2. PROGRAMA ESPECÍFICO DE EQUIDAD DE GÉNERO Y DESARROLLO HUMANO DE LA MUJER.

Descripción de la Situación:

Se destaca que los niveles de ocupación de mujeres son inferiores a los de hombres tanto en el municipio, 39% ocupadas mujeres contra un 61% de ocupados hombres.

Asimismo, la seguridad social promueve la igualdad mediante la adopción de medidas tales como garantizar que todas las mujeres que tienen hijos gocen de los mismos derechos en el mercado de trabajo.

Sin embargo, aun hay una brecha importante entre hombres y mujeres en las condiciones laborales siendo en algunos casos excluyente la condición de ser mujer.

En este sentido la provincia cuenta con una Subsecretaría de Política de Género dependiente de la Secretaría de Derechos Humanos del Ministerio de Gobierno, derechos Humanos y Justicia, lo que pone en evidencia que es una problemática de interés municipal.

Solución propuesta:

Se trata de un programa que debe implementarse a nivel provincial, siendo la Subsecretaría de Política de Género, una oficina a través de la cual se podría aplicar el programa.

Por otra parte, a nivel municipal una Dirección General del Área de la Mujer puede servir de soporte para hacer frente a la problemática de género desde lo local, orientando los esfuerzos institucionales hacia el desarrollo humano de la mujer.

4.3. PROGRAMA DESARROLLO DE CENTROS PARTICIPATIVOS BARRIALES.

Descripción de la Situación:

Como se pudo ver en los cuestionarios existen algunos municipios de la región que cuentan con talleres de participación en la toma de decisiones sobre algunos temas.

Sin embargo, la gran mayoría entiende la participación como el relevamiento de necesidades de la población o la forma en que la población se comunica con el municipio, como en el caso de La Merced.

Por otra parte, los talleres de las aulas metropolitanas, realizados en el marco de los Lineamientos Metropolitanos del Valle de Lerma mostraron una forma de participación que sirvió de proceso de aprendizaje para los municipios de la región.

Solución propuesta:

Se propone estimular a través de este programa, la participación de la comunidad en la toma de decisiones del municipio, buscando arraigar en la comunidad el sentido de pertenencia, controlar de forma continua la gestión municipal, y definir el proyecto de ciudad que sus habitantes desean.

4.4. AGENCIA METROPOLITANA DEL VALLE DE LERMA

Descripción de la Situación:

Desde los Lineamientos Metropolitanos del Valle de Lerma, se porpone la necesidad de institucionalizar la forma de gestión del territorio metropolitano.

“A fin de vincular los modelos con las dinámicas territoriales es posible ubicarlos la inter-sección de dos ejes: territorialidad y construcción institucional. En primer eje, Territorialidad, que refiere al tipo de construcción política territorial Bottom Up – Top Dow, según el mecanismo sea resultante de acuerdos entre actores jurisdiccionales en un extremo, o de una construcción institucional suprarregional en el otro extremo. Y un segundo eje, Formalidad, según el cual los modelos se caracterizan por su mayor o menor nivel de institucionalidad formalizada, entendida la baja formalización como el mero acuerdo entre partes y la formalización mayor como el reconocimiento constitucional (o en las normas de mayor nivel de los estados) de los mecanismos metropolitanos.” (Fuente: Lineamiento Metropolitanos del Valle de Lerma. Etapa2)

Solución propuesta:

Lineamientos Estratégicos metropolitanos para el área metropolitana del Valle DE Lerma. Etapa II. Año 2017.

Entre los acuerdos centrales relacionado con el perfil institucional, se plantea que la Agencia Metropolitana sea el ámbito para la construcción de acuerdos entre los municipios, la Provincia y los principales actores para un desarrollo inclusivo y equilibrado territorialmente del Área Metropolitana del Valle de Lerma.

La misma será la encargada de construir acuerdos para el desarrollo metropolitano, de-finirá la Agenda Metropolitana, gestionará los proyectos y acciones que la conforman, asesorará a los municipios y se ocupará del fortalecimiento de sus capacidades para la gestión en red. La Agencia trabajara en temas relacionados al desarrollo socio- económi-co, el ordenamiento territorial de los municipios parte, el desarrollo y calidad de las redes de Infraestructura y servicios, el cuidado del ambiente del Valle, su calidad paisajística, el manejo de cuencas y la gestión y disposición de residuos, el fortalecimiento institucional para la gestión en redes de programas y proyectos comunes.

Se proponen tres instancias dentro de este proyecto:

- Aprobar Ordenanza - Autorización para la Constitución de un Ente Público no Estatal (Agencia Metropolitana del Valle de Lerma), según modelo acordado en los LEM del AMVL.
- Aprobar Ordenanza - Aprobación del Acta Constitutiva de la “Agencia Metropolitana del Valle de Lerma”, según modelo acordado en los LEM del AMVL.
- Aporte y articulación local para la organización de la “Agencia Metropolitana del Valle de Lerma”

4.5. IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMA DE INFORMACIONES URBANÍSTICAS (SIU)

Descripción de la Situación:

Actualmente solo algunos municipios cuentan con planes con información georreferenciada, resaltando que no es el caso de La Merced.

Si bien la provincia de Salta cuenta con IDESA (Infraestructura de datos espaciales de la Provincia de Salta) la mayor cantidad de datos pertenecen a Vialidad y a la Dirección General de Inmuebles, que tiene georeferenciada toda la información catastral de la provincia permitiendo el acceso todos los municipios.

La implementación de estas herramientas representa también la necesidad de programas de capacitación para el manejo de las mismas, resaltando que el personal tecnificado es escaso en los municipios más pequeños, aunque en el caso de La Merced la cercanía con la ciudad de Salta acerca la posibilidad de tecnificación del municipio.

Actualmente no existe otra herramienta más que el relevamiento constante o las imágenes satelitales para tener un control fiscal del municipio.

Solución propuesta:

La implementación de estas herramientas no solo implica la necesidad de nuevas tecnologías sino también de programas de capacitación para el manejo de las mismas, resaltando que el personal tecnificado es escaso en los municipios más pequeños, aunque en el caso de La Merced la cercanía con la ciudad de Salta acerca la posibilidad de tecnificación del municipio.

A su vez la puesta en vigencia del plan y la formulación de un Código de Planeamiento Urbano Ambiental, son dos ejes fundamentales para debería ir en simultáneo con este proyecto.

4.6. VINCULACIÓN DEL SISTEMA DE INFORMACIONES URBANÍSTICAS (SIU) A LA FISCALIZACIÓN Y CONTROL URBANÍSTICO

Descripción de la Situación:

Como fue descrito en uno de los proyectos del lineamiento anterior, solo algunos municipios cuentan con planes con información georreferenciada, resaltando que no es el caso de La Merced.

Solución propuesta:

Se propone generar una base de datos que permitan por un lado controlar y fiscalizar el crecimiento de las ciudades y en donde sea posible volcar los datos de los contribuyentes, en cuanto tipo de uso de los inmuebles, pago de impuestos, intimación a deudores, etc.

4.7. IDENTIFICACIÓN DE INDICADORES CRÍTICOS DE GESTIÓN (ICG)

Descripción de la Situación:

Como fue en parte mencionado en la descripción del árbol de problemas, se observa que en general en los municipios más pequeños las urgencias de lo cotidiano en la gestión, son habitualmente causas de subestimación o postergación de lo estratégico.

Un factor clave en materia de fortalecimiento institucional lo constituye la cuestión de la planificación de la gestión. Esto implica no solo elaborar planes estratégicos urbanísticos, sino que estos incluyan la planificación de su implementación y sus mecanismos de medición, monitoreo, evaluación y ajuste. Un axioma de la planificación y gestión estratégica indica que "no se puede mejorar lo que no se puede medir". Así ningún municipio de la región salvo la ciudad de Salta cuenta con Indicadores Críticos de Medición, sin embargo, ya desde los Lineamientos Metropolitanos del Valle de Lerma se hizo hincapié en la necesidad de contar con estos para definir hacia donde se orientan los esfuerzos.

Solución propuesta:

Así desde los talleres de Aulas Metropolitanas del Valle de Lerma se trabajó en la selección de cuales indicadores serían más útiles de medir en los municipios de la región para la planificación de estas ciudades. Resaltando que los vinculados al ordenamiento territorial y la movilidad eran los más importantes para la mayoría de los municipios.

4.8. CÓDIGO DE PLANEAMIENTO URBANO AMBIENTAL QUE REGULE EL TERRITORIO URBANO, RURAL Y NATURAL.

Descripción de la Situación:

El municipio de La Merced cuenta con un Plan de Desarrollo Urbano, formulado en el año 2015 pero aun no aprobado.

Sin embargo, es de relevada importancia la realización de un Código de Planeamiento Urbano Ambiental, ya que los planes no tienen implicancias normativas directas, sobre todo en Clasificación del Suelo, y por lo que no dan

solución a la expansión urbana y otros problemas urbanísticos.

Solución propuesta:

Se propone la realización de un Código de Planeamiento Urbano Ambiental que regule el suelo urbano, suburbano y rural, a partir de una detallada clasificación de suelo que frene la problemática metropolitana de avance del suelo urbano sobre suelo rural, crecimiento desarticulado y poco densificado, realidad que si bien empezó recientemente a afectar a La Merced existe una tendencia a la reproducción de loteos fuera del área urbana consolidada, destacando que se trata de zonas no contempladas ni proyectadas por el plan existente.

Así se debe contemplar el corto, mediano y largo plazo a partir de un plan de gestión que permita tomar ciertas medidas como políticas de estado.

4.9. IMPLEMENTACIÓN DE PLAN ESTRATÉGICO DE GESTIÓN MUNICIPAL CON METAS A 4 -8 AÑOS

Descripción de la Situación:

Como fue mencionado en el proyecto anterior el municipio cuenta con un Plan de Desarrollo Urbano formulado en el año 2015, el cual realiza diferentes propuestas sobre el suelo urbano pero no sobre la totalidad del territorio municipal.

Se destaca que el plan no fija acciones con plazos precisos de ejecución para llevar adelante las propuestas, es decir que deja en suspenso la gestión, mientras que el paso del tiempo (3 años desde la formulación hasta hoy, demandará una revisión previo a su aprobación.

Actualmente esto no es así se resuelve lo urgente y se posterga la planificación territorial del municipio.

Solución propuesta:

Es necesario un Plan de Gestión que transforme las propuestas en proyectos concretos con plazos determinados guíe los esfuerzos del municipio para cada actuación y que trascienda a las personas a través de una continuidad de la gestión municipal, más allá de cada mandato; no es posible pensar un plan para dos o cuatro años, la mirada debe trascender las escalas espaciales y las temporalidades.

Lineamiento Estratégico 05

Planificación y Gestión del desarrollo espacial urbano

5. 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. PROYECTO DE INCORPORACIÓN DEL PREDIO DEL FERROCARRIL A LA DINÁMICA URBANA COMO ESPACIO PÚBLICO.

Descripción de la Situación:

La Merced a diferencia de otras localidades cuenta con varias plazas y plazoletas de escala barrial, sin embargo, carece de forestación en la mayoría de estas y en las calles de ciudad. Por otra parte, no existen espacios públicos de escala urbana.

En este contexto el vacío urbano del predio del ferrocarril se presenta como una interfase urbana con gran potencial por su localización estratégica como articulador de dos realidades sociales y físicas entre el este y oeste del predio.

Solución propuesta: Se propone la construcción sobre el predio del ferrocarril de un Parque Urbano de la Integración, el cual por un lado incorporará a la dinámica urbana este vacío urbano a partir de la generación de un espacio público para la ciudad, y por otro tendrá la finalidad de tejer el sector oeste y este de las vías del ferrocarril buscando la integración física y social en el noroeste de la localidad.

5.2. PROYECTO NUEVA TRAZA RUTA NACIONAL N°68

Descripción de la Situación:

Actualmente la Ruta Nacional N°68 atraviesa la localidad de La Merced, siendo una arteria regional altamente congestionada sobre todo en la temporada alta de turismo donde se superponen los distintos flujos, desplazamientos diarios de los habitantes del lugar, movimiento de los nuevos habitantes aun con fuerte dependencia de la ciudad capital, y los contingentes de turistas. En este contexto la arteria toma otra escala y la ciudad parece dividirse perceptualmente en dos partes el este y oeste de la Ruta Nacional N°68.

Es importante destacar que el flujo que le pertenece al turismo no permanece en el lugar sino es solo de paso, por lo que no realiza gastos significativos para la economía del Municipio, resaltando que la actividad turística se mide por lograr la permanencia del turista en lugar, debido al gasto que el mismo realiza en el sitio, en gastronomía, hotelería, excursiones, etc.

Solución propuesta:

Si bien muchos municipios que se ubican sobre esta arteria consideran que la nueva traza será la muerte de sus ciudades, muy por el contrario, desde una mirada técnica se puede reconocer que este proyecto ayudará a un desarrollo urbano más ordenando, y podría representar una fortaleza en tanto se busquen los tractores que tiene cada municipio para lograr la permanencia del turista que hoy es solo de paso. Además, actualmente la ciudad de Salta y las localidades de los valles se quedan con gran parte de la actividad turística de la provincia esta situación podría equilibrarse en tanto se exploten las cualidades paisajísticas del Valle de Lerma.

Por otra parte, la localización del Polo logístico en Cerrillos conectado a la nueva traza de la Ruta Nacional N°68 representará una especial ventaja para economías regionales.

5.3. APROBAR ORDENANZA DE DEFINICIÓN DEL PERÍMETRO URBANIZABLE DEL MUNICIPIO (A 2025), EN BASE A MODELO DE LEM DEL AMVL.

Descripción de la Situación:

La Merced al igual que la mayoría de los municipios del área metropolitana tiene definido en su plan un ejido municipal, como la sumatoria de la mancha urbana actual y una gran superficie de tierra posible de ser urbanizada según el crecimiento del municipio.

Pero este ejido suma una importante superficie de tierra a para ser urbanizada, en el corto plazo (ya que no fijan los planes quinquenios de ocupación) muy superior a la necesidad del municipio según el estudio realizado por los Lineamientos Estratégicos Metropolitanos (LEMs) para el Área Metropolitana del Valle de Lerma (AMVL).

Solución propuesta:

Es por esto que en la 2 etapa de los LEMs se trabajó con los municipios en la posibilidad de fijar un Perímetro Urbanizable, que es lo llamado en el presente modelo como Perímetro Urbano Consolidado, siendo definido este como una línea que contiene la mancha urbana y zonas posibles de ser urbanizadas en el corto plazo.

Los LEMs fijaron un modelo de ordenanza en el cual explican al perímetro urbanizable de la siguiente manera: *“Se define como Perímetro Urbanizable el límite máximo que debe alcanzar el desarrollo de la ciudad, dentro de los criterios y normas urbanísticas establecidas por el municipio. Todo proyecto de urbanización deberá estar incluido dentro de dicho límite”*. (Fuente: Lineamiento Metropolitanos del Valle de Lerma. Etapa 2. Año 2017)

La ordenanza contempla la descripción precisa del trazado de este perímetro.

5.4. APROBAR LA ORDENANZA DE URBANIZACIÓN, SEGÚN EL PROCEDIMIENTO UNIFICADO PARA LA APROBACIÓN DE URBANIZACIONES EN EL AMVL.

Descripción de la Situación:

Una de las problemáticas más serias de la mayoría de los municipios del Área Metropolitana del Valle de Lerma es el proceso de urbanización acelerado en las localidades, resaltando que en la mayoría de los casos se trata de loteos desarticulados de la mancha urbana consolidada que se encuentran en una situación irregular, registrando incumplimientos a normativas en vigencia, o falta de ejecución de obras de infraestructura que luego recae en solicitudes y reclamos a los gobiernos municipales.

Es necesario ordenar la localización de los emprendimientos privados en función de un crecimiento ordenado de los municipios y de un aprovechamiento racional de las infraestructuras y equipamientos instalados.

Por otra parte, es necesario unificar el procedimiento para la aprobación de proyectos de nueva urbanización en las localidades que integran el Área Metropolitana Valle de Lerma de la Provincia de Salta, ya que presentan características urbanas y suburbanas similares.

Solución propuesta:

Este proyecto surge como iniciativa desde los LEMs. Del AMVL, y *“Pretende coordinar las tareas de los municipios y la provincia, para un desarrollo territorial más ordenado y racional, que controle el proceso de expansión urbana y garantice el acceso al suelo con servicios, equipamientos y movilidad al conjunto de los ciudadanos que habitan este territorio”*. (Fuente: Lineamiento Metropolitanos del Valle de Lerma. Etapa 2. Año 2017)

Esta ordenanza fijaría los siguientes pasos a seguir para la aprobación de un nuevo loteo, los cuales serían iguales en cada municipio según vayan estos aprobando y poniendo en vigencia la presente ordenanza.

El Proyecto de Ordenanza del Procedimiento Unificado para la aprobación de urbanizaciones en el AMVL Lineamiento Metropolitanos del Valle de Lerma. Etapa 2. Año 2017. Anexo III, determina:

La solicitud de aprobación de un proyecto de nueva urbanización se inicia en la Municipalidad correspondientes y culmina en la Dirección General de Inmuebles de la Provincia de Salta. El trámite de solicitud contempla el cumplimiento de los siguientes seis pasos:

- *PASO 1: Solicitud de Certificado de Uso conforme*
- *PASO 2: Solicitud de Certificado de pre-factibilidad del proyecto de urbanización*
- *PASO 3: Solicitud de Certificado de aptitud técnica del proyecto de urbanización*
- *PASO 4: Solicitud de Permiso para el inicio de obras de urbanización y Licencia de Comercialización.*
- *PASO 5: Solicitud Certificados de final de obras*
- *PASO 6: Solicitud de Matrícula para cada parcela de la urbanización.*

5.5. APROBAR LA ORDENANZA DE CREACIÓN DE BANCO DE TIERRAS MUNICIPAL, SEGÚN MODELO DE LEM DEL AMVL.

Descripción de la Situación:

Actualmente uno de los problemas más serio del Área Metropolitana del Valle de Lerma rica en las dificultades de acceso al suelo y la vivienda de sectores importantes de la población. A la vez, que existen serias las limitaciones de los gobiernos locales para intervenir en el mercado de suelo y/o en operatoria que mejoren esa situación de exclusión

Solución propuesta:

“El Banco de Tierras tiene por objeto dotar al municipio de un instrumento de gestión urbanística que permita gestionar la reserva de tierras para dar respuesta a las necesidades y demandas relacionadas con el desarrollo de la ciudad de manera inclusiva y equilibrada” (Fuente: Lineamiento Metropolitanos del Valle de Lerma. Etapa 2. Año 2017. Anexo III).

El proyecto de ordenanza formulado por los LEMs fija de que se conformará este banco de tierra y cuál será el destino del suelo incorporado:

Artículos 4 y 5 del proyecto de ordenanza de Banco de Tierras. Lineamiento

Metropolitanos del Valle de Lerma. Etapa 2. Año 2017. Anexo III.

El Banco de Tierra se conformará, sin perjuicio de otras modalidades, con parcelas provenientes de,

- *Lotes y/o fracciones que actualmente integran el patrimonio municipal.*
- *Cesión de suelo por en proyectos de nuevas urbanizaciones con destino específico, según normativas en vigencia.*
- *Donaciones y/o legados provenientes de organismos no gubernamentales, personas humanas o jurídicas.*
- *Traspaso de tierras provenientes del estado Nacional y Provincial.*
- *Entrega de tierras como resultado de Acuerdos público-privado celebrados para la realización de proyectos urbanísticos especiales*

La tierra disponible dentro del Banco municipal deberá ser utilizada para:

- *Programas y proyectos de vivienda pública con organismos provinciales y/o nacionales.*
- *Programas y proyectos de vivienda social encarados por el municipio.*
- *Programas de regularización de barrios informales*
- *Programas y proyectos integrales de urbanización destinados a sectores populares con dificultades de acceso al suelo y a la vivienda*

Portafolio de proyectos según Lineamientos Estratégicos

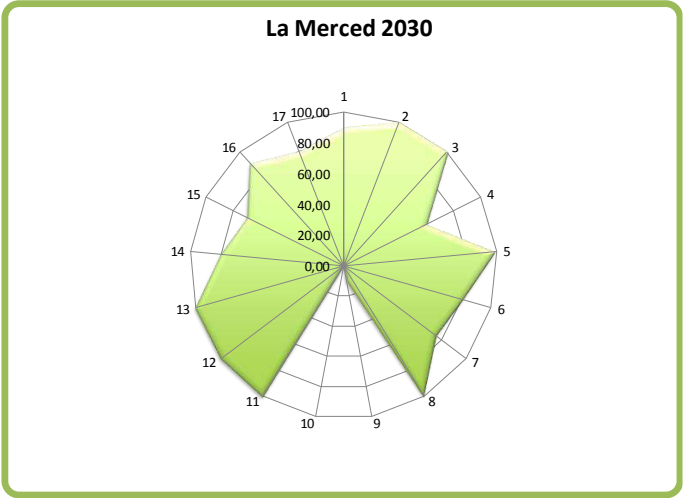
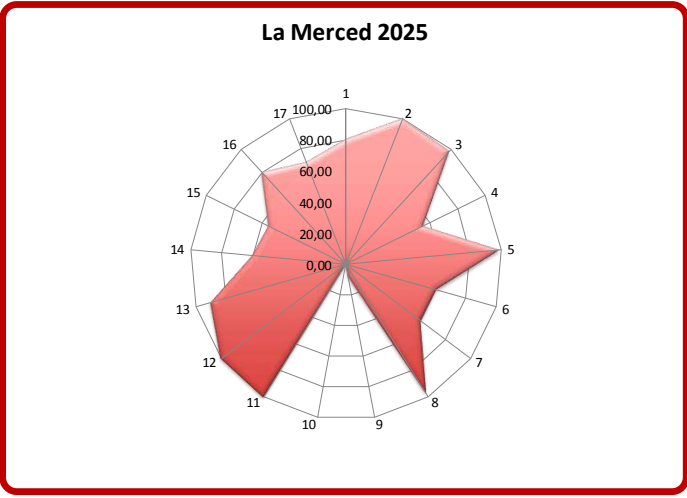
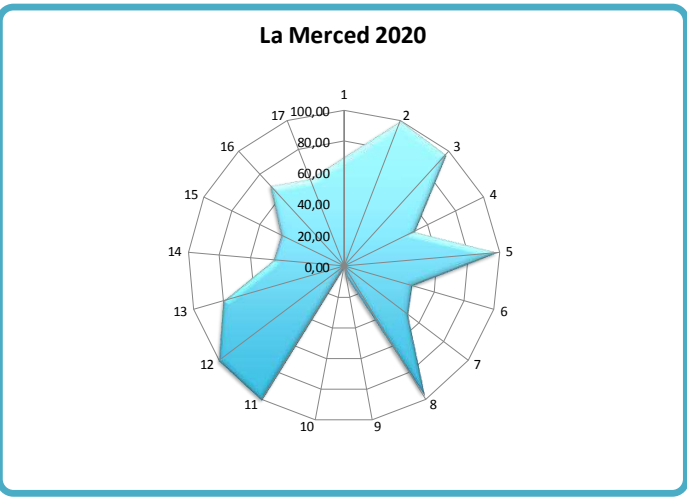
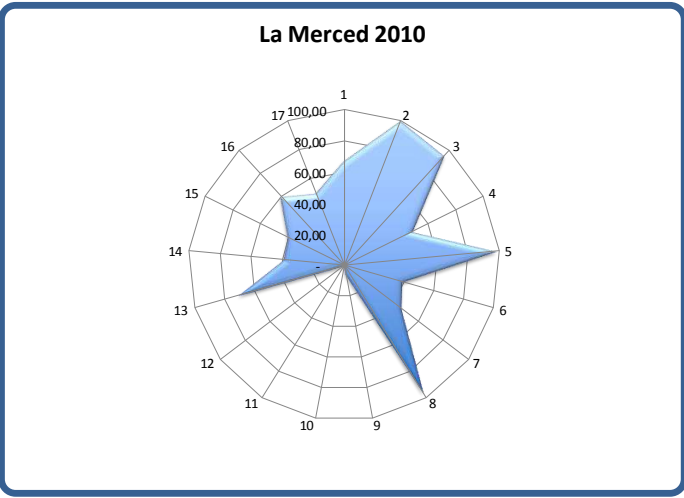
Cuadro síntesis de proyectos y lineamientos estratégicos						
DIMENSIÓN	PROYECTOS	LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS				
		Desarrollo urbano sostenible para la inclusión social y la erradicación de la pobreza	Prosperidad urbana sostenible e inclusiva y oportunidades para todos	Desarrollo urbano resiliente y sostenible ambientalmente	Fortalecimiento de la estructura de gobernanza urbana	Planificación y gestión del desarrollo espacial urbano
Física	Aprobar Ordenanza de definición del Perímetro urbanizable del Municipio (a 2025), en base a modelo de LEM del AMVL.					
	Aprobar la Ordenanza de Urbanización, según el Procedimiento Unificado para la aprobación de urbanizaciones en el AMVL.					
	Aprobar la Ordenanza de creación de Barrio de Tierras Municipal, según modelo de LEM del AMVL.					
	Proyecto nueva traza Ruta Nacional N°68					
	Nuevo equipamiento educativo para los nuevos barrio del noroeste.					
	Proyecto de red de cloacas al Municipio La Merced					
	Nueva ley provincial que regule la aprobación de lotes desarticulados de la trama urbana.					
	Código de Planeamiento que regule el territorio urbano, rural y natural.					
	Incorporar el precio del ferrocarril a la dinámica urbana como espacio público.					
Económica	Implementación de Proyectos Productivos de los LEM del AMVL					
	Proyecto de Centro Regional de Faena.					
	Promoción del Turismo rural en el municipio.					
	Proyecto de recuperación del ramal C13					
	Proyecto de Formación Profesional					
	Incentivos fiscales a la generación y formalización de empleo					
	Proyecto de desarrollo Productivo para el Departamento de Cerrillos					
Ambiental	Proyecto de reforestación de los pasivos de caleras.					
	Proyecto de un sistema de espacios abiertos.					
	Proyecto de saneamiento pluvial.					
	Consolidación de un frente natural que genere un borde al área urbana y la separe de la zona rural-productiva.					
Social	Implementación local de nueva Ley Nacional de Urbanización de Villas y Asentamientos					
	Implementación de las iniciativas productivas y de empleo del Eje Económico					
	Programa específico de equidad de género y desarrollo humano de la mujer.					
	Desarrollo de Centros Participativos Barriales.					
Institucional	Aprobar Ordenanza - AUTORIZACIÓN PARA LA CONSTITUCIÓN DE UN ENTE PÚBLICO NO ESTATAL (Agencia Metropolitana del Valle de Lerma), según modelo acordado en los LEM del AMVL.					
	Aprobar Ordenanza - APROBACIÓN DEL ACTA CONSTITUTIVA DE LA "AGENCIA METROPOLITANA DEL VALLE DE LERMA", según modelo acordado en los LEM del AMVL.					
	Implementar localmente el Acta de acuerdo de la Mesa Ejecutiva Metropolitana					
	Aporte y articulación local para la organización de la "AGENCIA METROPOLITANA DEL VALLE DE LERMA"					
	Implementación de políticas municipales activas sobre Suelo y Vivienda					
	Identificación de Indicadores Críticos de Gestión (ICG)					
	Implementación de Plan Estratégico de Gestión Municipal con metas a 4-8 años					
	Implementación de Sistema de Informaciones Urbanísticas (SIU)					
	Vinculación del SIU a la fiscalización y control urbanístico					
		1	2	3	4	5

Proyectos anidados a Programas Nacionales

LINEAMIENTOS ESTRATEGICOS				EJES DE ACCIÓN		PROGRAMAS		PROYECTOS		CORTO PLAZO			MEDIANO PLAZO				LARGO PLAZO									
										2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030				
1	Desarrollo urbano sostenible para la inclusión social y la erradicación de la pobreza	1.1.	Urbanización de villas y asentamientos	1.1.1.	Tierra y Vivienda		Proyectos Habitacionales La Merced																			
							Proyecto de red de cloacas al Municipio La Merced																			
							Implementación local de nueva Ley Nacional de Urbanización de Villas y Asentamientos																			
							Implementación de políticas municipales activas sobre Suelo y Vivienda																			
		1.5.	Ingreso ciudadano	1.5.1.	Equipamiento Comunitario		Nuevo equipamiento educativo para los nuevos barrio del noroeste.																			
						1.5.3.	Articulación, Educación y Formación Profesional		Proyecto de Formación Profesional																	
								Promoción del Empleo		Incentivos fiscales a la generación y formalización de empleo																
						Implementación de las iniciativas productivas y de empleo del Eje Económico																				
2	Prosperidad urbana sostenible e inclusiva y oportunidades para todos	2.4.	Impulso a las economías regionales	2.4.1	Desarrollo Turístico en el Interior de la Provincia		Intervención para puesta en valor de Av. Yrigoyen (Ruta Nacional Nº68)																			
							Intervención para puesta en valor de Av. Sarmiento (Ruta Provincial Nº22)																			
							Intervención para puesta en valor de Av. Belgrano.																			
							Oficina de información turística municipal – sala de interpretación - Municipalidad de la Merced																			
				2.4.2	Marketing y Comercialización Turística		Promoción del Turismo rural en el municipio.																			
						2.4.5	Crecimiento Económico		Implementación de Proyectos Productivos de los LEM del AMVL																	
									Proyecto de desarrollo Productivo para el Departamento de Cerrillos																	
				2.4.7	Infraestructura Productiva		Proyecto de Centro Regional de Faena.																			
							Proyecto de recuperación del ramal C13																			
				3	Desarrollo urbano resiliente y sostenible ambientalmente	3.4.	Aumento de la permeabilidad, disminución del riesgo hídrico y mejora de las condiciones climáticas urbanas.	3.4.1.	Sistema Territorial de Espacios Abiertos Urbanos y Sub-Urbanos		Proyecto de reforestación de los pasivos de caleras.															
	Proyecto de un sistema de espacios abiertos.																									
	Consolidación de un fuellle naural que genere un borde al área urbana y la separe de la zona rural-productiva.																									
4	Fortalecimiento de la estructura de gobernanza urbana	4.1.	Protección contra la violencia de género	4.1.1.	Promoción del capital social y humano		Programa específico de equidad de género y desarrollo humano de la mujer.																			
						4.5.1.	I+D Territorial - Urbanística - Ambiental		Implementación de Sistema de Informaciones Urbanísticas (SIU)																	
		4.5.2.	Fortalecimiento Institucional Urbano - Ambiental		Identificación de Indicadores Críticos de Gestión (ICG)																					
					Implementación de Plan Estratégico de Gestión Municipal con metas a 4 -8 años																					
					Vinculación del SIU a la fiscalización y control urbanístico																					
		4.6.	Gobernabilidad y planeamiento participativo	4.6.1.	Participación Pública para la Gestión del Territorio		Desarrollo de Centros Participativos Barriales.																			
						4.7.1.	Planificación y Gestión Interjurisdiccional del territorio.		Soporte provincial a la implementación del Plan de Desarrollo Urbano Ambiental de La Merced																	
			Nueva ley provincial que regule la aprobación de loteos desarticulados de la trama urbana.																							
			Código de Planeamiento que regule el territorio urbano, rural y natural.																							
			Aprobar Ordenanza - AUTORIZACIÓN PARA LA CONSTITUCIÓN DE UN ENTE PÚBLICO NO ESTATAL (Agencia Metropolitana del Valle de Lerma), según modelo acordado en los LEM del AMVL.																							
			Aprobar Ordenanza - APROBACIÓN DEL ACTA CONSTITUTIVA DE LA "AGENCIA METROPOLITANA DEL VALLE DE LERMA", según modelo acordado en los LEM del AMVL.																							
			Implementar localmente el Acta de acuerdo de la Mesa Ejecutiva Metropolitana																							
					Aporte y articulación local para la organización de la "AGENCIA METROPOLITANA DEL VALLE DE LERMA"																					
		5	Planificación y gestión del desarrollo espacial urbano	5.1.	Construcción de nuevas viviendas con criterios planificados	5.1.1.	Tierra y Vivienda		Aprobar la Ordenanza de creación de Banco de Tierras Municipal, según modelo de LEM del AMVL.																	
5.3.1.	Conectividad e Infraestructuras de Servicios								Proyecto nueva traza Ruta Nacional N°68 (Tramo Sur Circunvalación Oeste)																	
							Nueva Estación Transformadora San Agustín 132/33/13,2 kV, Un Transformador de 40 MVA, y LAT de vinculación en 132 kV																			
5.4.	Planificar y asistir en el ordenamiento de los usos del suelo con criterios de sustentabilidad			5.4.1.	Uso Sustentable del Suelo y el Ambiente		Aprobar Ordenanza de definición del Perímetro urbanizable del Municipio (a 2025), en base a modelo de LEM del AMVL.																			
							Aprobar la Ordenanza de Urbanización, según el Procedimiento Unificado para la aprobación de urbanizaciones en el AMVL.																			
							Transformación de Interfases Críticas		Incorporar el predio del ferrocarril a la dinámica urbana como espacio público.																	

Progresión prospectiva de indicadores a 2030

	Provincia	Departamento / Partido	Municipio	COD_ MUNICIPAL	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 el trabajo decente para todos	9. Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y fomentar la innovación	10. Reducir la desigualdad en y entre los países	11. Conseguir 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, 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	16. Promover sociedades pacíficas e inclusivas para el desarrollo sostenible, facilitar el acceso a la justicia para todos y crear instituciones eficaces, responsables e inclusivas a todos los niveles	17. Fortalecer los medios de ejecución y revitalizar la alianza mundial para el desarrollo sostenible	% Población Urbana	Población 2010	Población 2025	Población 2010-2025	Variación 2010-2025 (%)	Prioridad	Rank_ prior	
2010	Salta	Cerrillos	LA MERCED	660350084	67,37	99,61	95,14	48,5	97,83	38,7	45,70	96,11	5,45		100	0	70	38,75	40	60	50	77,0	10.907						
2020	Salta	Cerrillos	LA MERCED	660350084	70,00	99,60	96,00	50,00	98,00	45,00	50,70	97,00	6,50		100,00	100,00	80,00	45,00	45,00	70,00	60,00	80,0							
2025	Salta	Cerrillos	LA MERCED	660350084	80,00	100,00	98,00	55,00	98,50	60,00	60,00	97,50	8,00		100,00	100,00	90,00	60,00	55,00	80,00	70,00	82,0		15.567	4.660	42,7			
2030	Salta	Cerrillos	LA MERCED	660350084	90,00	100,00	100,00	60,00	98,50	80,00	75,00	98,50	10,00		100,00	100,00	100,00	80,00	70,00	90,00	80,00	85,0							



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 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 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 de diagnóstico de análisis posteriores y permiten ajustar la evolución de los planes

Indicadores de Monitoreo

Lineamiento	Temática	Indicador	Unidad de Medida	Datos de referencia / Metodología	Fuentes
Desarrollo urbano resiliente y sostenible ambientalmente	Potencialidades ambientales	Conservación de la biodiversidad y uso sustentable de recursos	Porcentaje de superficie por departamento	Porcentaje de superficie cubierta por áreas protegidas sobre la superficie total del país: 7,7 (2005); 8,34 (2007); 10,7 (2014)	Fuente: Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable (2015)
	Agentes contaminantes	Cantidad de agentes contaminantes	Cantidad de bsurales por superficie	Localización y extensión física del bsural	Destinataria: Sistema de Inventario de Basurales Red de Estudios Sociales en Prevención de Desastres en América Latina, Corporación OSSO
	Amenazas (de origen natural)	Exposición de viviendas a tormentas severas	Escala de 1 a 4 que sintetiza la ponderación de las áreas de riesgo de tormentas severas / las viviendas expuestas.	Viviendas irregulares e habitadas en zonas de riesgo de inundación: 60,55% porcentaje de viviendas irregulares habitadas sobre total país: 6,2 % (2001) Viviendas irregulares: 480.866, porcentaje de viviendas irregulares sobre total país: 4,3% 2010	Atlas de Riesgos Agroclimáticos en el Área Agrícola Argentina 2001/2010, Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca. http://www.ora.gov.ar
		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. El valor se multiplica por el porcentaje de hogares en viviendas con baja calidad de materiales: índice CUAAT 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 <i>Símbolo de las viviendas</i>	http://www.inpres.gov.ar http://www.int.gov.ar/cisoc
	Distribución de la población	Urbanización y ruralidad	El porcentaje de población urbana, que da cuenta de la aglomeración de la población y del peso relativo de la población rural	Total País: 89,4% 2001; 90,9% 2010 INDEC	
	Jerarquización del sistema urbano	Jerarquía urbana	Niveles de centralidad de 1 a 7 categorizados según combinación de datos cuantitativos y cualitativos		http://avisus.planificacion.gob.ar/indicador/aspx?id=89
	Tejidos residenciales en áreas de expansión urbana	Porcentaje de superficie ocupada por cada tejido residencial	Porcentaje de variación de habitantes por hectárea	Variedad relativa del periodo 1991 a 2010	http://avisus.planificacion.gob.ar/indicador/aspx?id=77
	Patitas de crecimiento	Densidades de población	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.
	Consolidación urbana	Superficie servida por infraestructuras	Porcentaje de superficie de cobertura de infraestructuras básicas de redes.	promedio de superficie con cobertura de infraestructuras básicas por departamento (21 casos): 2001: alta cobertura: 45%; Baja cobertura: 11%; 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.
Planificación y gestión del desarrollo espacial urbano - rural	Dinámica de precios del suelo	Índice de accesibilidad al suelo	Ingresos familiares mensuales necesarios para adquirir una parcela tipo.		EPH (INDEC).
		Oferta anual de suelo como porcentaje del área urbana	Oferta anual de suelo como porcentaje del área urbana		http://avisus.planificacion.gob.ar/indicador/aspx?id=53
	Redes de conectividad	Conectividad multimodal de transporte	Categorías basadas en la combinación de datos cuantitativos. Escala del 1 al 4.	a) La red vial, según la existencia de rutas pavimentadas y autopistas. b) La red ferroviaria, considerando su jerarquía (la distancia a la red en los departamentos que no tienen líneas ferroviarias. c) Los puertos, teniendo en cuenta la distancia a puertos. d) Los aeropuertos, considerando las distancias a aeropuertos con servicios.	http://avisus.planificacion.gob.ar/indicador/aspx?id=53
		Densidad vial	Km/lineal de red cada 100 km2 de superficie	40.198 km de red vial nacional (2013); 198.289 km de red provincial (2013); densidad vial: 8,6 Argentina; Chile: 10; EBU: 67; Francia: 192 (Banco Mundial)	Comisop Vial Federal y de Dirección Nacional de Vialidad.
		Conectividad digital	Red de fibra óptica; km lineales de extensión; Acceso a Banda Ancha; porcentaje de variación de incremento de usuarios; Televisión Digital Abierta; porcentaje de cobertura de población; Internet: % de hogares con internet; Núcleos de acceso al conocimiento; cantidad instalada	Se registraron 1.333.071 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/indic/indic_015_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 4,2 líneas telefónicas fijas cada 100 habitantes. A su vez, en 2012, la cantidad de líneas telefónicas fijas era 3.936.964. (Fuente: Intemational 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	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	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 de los 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	Movilidad urbana				
Prosperidad urbana sostenible e inclusiva y oportunidades para	Población	Índice de dependencia potencial	Porcentaje de población.	2001: 62% 2010: 56%	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
		Saldo migratorio	Personas	Población migrante dentro del país (2005-2010): 6% de la población total. INDEC	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
		Variación de población y de hogares	Cantidad de hogares y cantidad de población	Variedad interceal 1991 - 2001: 11,2 (población) 12,8 (hogares) 2001 - 2010: 10,6 (población) 20,6 (hogares)	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
	Salud	Camas hospitalarias cada mil habitantes	Camas cada mil habitantes	total país: 2001: 4,2 2010: 4,6 % de variación: 9,8 INDEC	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
		Tasa de mortalidad infantil	Tasa de defunciones en el primer año de vida por cada mil nacidos vivos.	2001: 16,3/1000; 2010: 11,1/1000 Ministerio de Salud - Chile 8/100; Brasil: 15/1000 Banco Mundial	Ministerio de Salud - Banco Mundial
		Tasa de escolarización secundaria	Nº de personas de 13 a 17 años que asisten a algún establecimiento educativo formal	A total Personas 13 a 17 años: 8 Personas de 13 a 17 que asisten a un establecimiento educativo. Tasa de escolarización: 84% 100	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
	Educación	Mayor nivel alcanzado población mayor a 30	Población mayor de 30 años con estudios superiores completos		INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
		Analfabetismo	Total personas que no leen ni escriben / población total *100	tasa de analfabetismo Argentina: 7,31% 2010	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
	Condiciones habitacionales	Deficit habitacional cuantitativo compuesto	Hogares	Se calcula en 305 pasos: 1º-Deficit Habitacional Simple= Total de hogares - Total de Viviendas Particulares Habitadas 2º-Deficit Habitacional Cuantitativo compuesto= Deficit Habitacional Simple + Viviendas irregulares habitadas	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
		Deficit habitacional cualitativo	Porcentaje de hogares.		INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
Fortalecimiento de la estructura de la gobernanza urbana	Diferenciación regional	Diversificación productiva	Categorías basadas en la combinación de datos cuantitativos: - Industrial - Industrial/primaria - Primaria/Industrial - Primaria	Porcentaje de ocupados según rama de actividad agrupada	http://avisus.planificacion.gob.ar/indicador/aspx?id=55
		Ingresos familiares mensuales (promedio)	Pesos mensuales promedio por familia.	Porcentaje de ocupados sobre total de ocupados: 92,6 % (Censo 2010). Promedio nacional de ingresos de hogares urbanos: \$8.645 pesos (Encuesta Anual de Hogares Urbanos, 2013)	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
	Trabajo e ingresos	Ocupados según rama de actividad	Porcentaje de ocupados según rama de actividad agrupada	Sector Primario: Industria manufacturera, Construcción y Suministros; Comercio, Hogares y Restaurantes; Servicios empresariales; Salud y educación; Servicios sociales y Administración pública.	INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2010.
		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 0,45% del PIB. En los países de América Latina ronda el 0,6%.	http://www.zmcon.gub.ar/indicador/indicfp
	Situación económico financiera	Fortaleza fiscal	Razón entre deuda e ingresos corrientes (ratio)	El total nacional es 0,32 en 2013.	http://www.zmcon.gub.ar/indicador/indicfp
		Autonomía tributaria	Porcentaje de total de los recursos	El promedio de autonomía provincial es de 38%.	http://www.zmcon.gub.ar/indicador/indicfp
	Legislación provincial	Presencia de principios de acceso al suelo urbano y rural en las Constituciones Provinciales	Presencia o ausencia del artículo		Constituciones provinciales y Leyes Orgánicas Municipales
		Competencias tributarias en los municipios	Presencia o ausencia de cobro de impuestos (inmobiliario, patentes e ingresos brutos).		
	Autonomía municipal				

Bibliografía

- Naciones Unidas. “Los objetivos de Desarrollo Sostenible & la iniciativa de ciudades prósperas. La agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible” (2015).
- Naciones Unidas. “Iniciativa para la prosperidad urbana (CPI)” (2016).
- Naciones Unidas. “Argentina: Informe Final 2015. Objetivos de Desarrollo del Milenio. Un Camino hacia los Objetivos de Desarrollo Sostenible”. (2015).
- Subsecretaría de Planificación Territorial y de la Inversión Pública. “Guía de planificación Territorial”. Ciudad Autónoma de Buenos Aires (2016).
- Subsecretaría de Planificación Territorial y de la Inversión Pública. “Plan Estratégico Territorial” PET III. Ciudad Autónoma de Buenos Aires (2015).
- Subsecretaría de Planificación Territorial y de la Inversión Pública. “Plan de Logística de la Provincia de Salta”. Ciudad Autónoma de Buenos Aires (2016).
- Secretaría de Planificación, del Ministerio de Gobierno de la Provincia de Salta. “Plan de Desarrollo Estratégico Salta 2030” Salta (2012).
- ATLAS ID. Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública. Año 2015
- Torchia Natalia, Seminario de Evaluación de Riesgo Ambiental. UNLu. 2015
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. Informe nacional sobre desarrollo humano 2013. Argentina en un mundo incierto: Asegurar el desarrollo humano en el siglo XXI. 2013.
<http://www.ar.undp.org/content/dam/argentina/Publications/Desarrollo%20Humano/ARGentina-PNUD-INDH%202013.pdf>
- Lermo, Elena. El sistema urbano. Apuntes. (2012). http://ffyl1.uncu.edu.ar/IMG/pdf/LEMBO_E-2012-EL_SISTEMA_URBANO_ARGENTINO_2-_2012.pdf
- Subsecretaría de Programación Microeconómica. Secretaría de Política Económica Ministerio de Hacienda de la Nación. Informes Productivos Provinciales Salta. Año 2, N° 12. Marzo 2017
- Subsecretaría de Planeamiento Urbano. Ministerio de Gobierno. “Plan Urbano Ambiental del Municipio de La Merced”. Año 2015.
- Subsecretaría de Financiamiento del Ministerio de Economía, Infraestructura y Servicios Públicos. Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior –DAMI. “Lineamiento Metropolitanos del Área Metropolitana del Valle de Lerma”. Provincia de Salta. Año 2015.
- Plan Urbano Ambiental del Municipio San Lorenzo. Provincia de Salta. Año 2015. Subsecretaría de Financiamiento del Ministerio de Economía, Infraestructura y Servicios Públicos. “Plan Urbano Ambiental del Municipio San Lorenzo”. Provincia de Salta. Año 2015.
- BAUDINO, G. 1.996. Hidrogeología del Valle de Lerma. Provincia de Salta. Tesis Doctoral. Facultad de Ciencias Naturales. Universidad Nacional de Salta. Salta. Argentina.
- SASTRE, E. Geología Ambiental de la ciudad de Salta. Tesis Doctoral. Facultad de Cs. Naturales. Universidad Nacional de Salta.
- BAUMGARTNER, A; Cozzi, E, 1998. Tesina conjunta: Planificación territorial del Valle de Lerma (Prov. De Salta) orientada al sector agropecuario, económico transnacional mediante el uso de sistemas de Información Geográfica. Alternativas de inserción en el nuevo orden. Ingeniería en Recursos Naturales y Medio Ambiente. Universidad Nacional de Salta.

The first part of the paper discusses the importance of understanding the cultural context of the research. It highlights the need for researchers to be sensitive to the values and beliefs of the communities they are studying. This is particularly important in the field of education, where cultural differences can significantly impact learning outcomes.

The second part of the paper focuses on the methodology used in the study. It describes the qualitative approach adopted, which involves in-depth interviews and focus group discussions. The researchers aimed to explore the experiences and perceptions of the participants, rather than testing a specific hypothesis.

The third part of the paper presents the findings of the study. It discusses the themes that emerged from the data, such as the role of family in education and the influence of community norms. The researchers found that there were significant differences in the way that different cultural groups viewed education and the role of the teacher.

The fourth part of the paper discusses the implications of the findings for practice. It suggests that educators should be aware of the cultural context of their students and tailor their teaching accordingly. This could involve using culturally relevant materials and incorporating traditional knowledge into the curriculum.

The final part of the paper concludes the study and offers some thoughts for future research. It suggests that further exploration of the cultural context of education is needed, particularly in the area of teacher education and curriculum development.



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