



PLAN ESTRATÉGICO TERRITORIAL

WHEELWRIGHT

Provincia de Santa Fe

ENERO 2019



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

PLAN ESTRATÉGICO TERRITORIAL
WHEELWRIGHT
PROVINCIA DE SANTA FE

AUTORIDADES NACIONALES

Presidente

Ing. Mauricio Macri

Vicepresidente

Lic. Gabriela Michetti

Jefe de Gabinete de Ministros

Lic. Marcos Peña

Ministro del Interior, Obras Públicas y Vivienda

Lic. Rogelio Frigerio

Secretario de Planificación Territorial y Coordinación de Obra Pública

Lic. Fernando Álvarez De Celis

Director Nacional de Planificación Estratégica Territorial

Lic. Julián Álvarez Insúa

AUTORIDADES PROVINCIALES

Gobernador de la Provincia de Córdoba

Juan Schiaretti

Vicegobernador de la Provincia de Córdoba

Martín Llaryora

AUTORIDADES MUNICIPALES

Intendente Municipal

Eduardo Romero

EQUIPO TÉCNICO MUNICIPAL

Ing. Alejandro Javier Giussano

Arq. Fernando Santiago Copertari

Mg. Agustín González del Pino

Arq. Carolina Antonella Comba

Arq. Ana Inés Silveyra

EQUIPO TÉCNICO

Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de Obra Pública

Coordinador del Área de Apoyo a la Planificación

Arq. Daniel Jimenez Alcorta

Equipo Técnico

Lic. Mariana Campi

Lic. Maria Laura Mosciaro

Ing. Rafael Rodríguez Castro

DG. María Laura Gallelli

DG. Agustina Pomares

Consultores

Arq. Rubén Garcia

Índice

| | |
|---|-----------|
| MARCO INSTITUCIONAL | 9 |
| . Introducción | 11 |
| . Objetivos | 11 |
| . Alcances | 11 |
| . Contenidos | 12 |
| MARCO CONCEPTUAL | 13 |
| . Ordenamiento Territorial | 13 |
| . El Plan | 13 |
| . ¿Para qué sirve? | 13 |
| . Características del Plan | 13 |
| . Componentes de un Plan | 13 |
| . ¿Cómo se relaciona con otros planes? | 14 |
| . ¿De qué depende el éxito del plan? | 14 |
| . ¿Quiénes participan de un Plan? | 14 |
| METODOLOGÍA | 15 |
| . Fase Diagnóstico | 15 |
| . Fase Propositiva | 16 |
| . Fase de Implementación | 16 |
| . Fase de Monitoreo | 16 |
| LA AGENDA 2030 PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE | 16 |
| . Objetivo 11 | 17 |
| . Objetivos de Desarrollo Sostenible | 17 |
| FASE DIAGNÓSTICO | 21 |
| CAPÍTULO I | 23 |
| . Antecedentes | 23 |
| . Territorio | 25 |
| . ESCALA NACIONAL | 25 |
| . Sistema Jurídico-Administrativo | 27 |
| . Población | 30 |
| . Desarrollo Humano | 26 |
| . Planes existentes | 26 |
| . Plan Estratégico territorial Argentina 2016 | 26 |
| . ESCALA PROVINCIAL | 27 |
| . Provincia de Santa Fe | 27 |
| . Sistema Jurídico Administrativo | 27 |
| . Superficie | 28 |
| . Relieve y Ecosistemas | 28 |
| . Hidrografía | 28 |
| . Clima | 28 |
| . Población | 29 |
| . Economía | 29 |
| . Desarrollo humano | 30 |
| . Plan Estratégico provincial de Santa Fe | 30 |

| | |
|---|-----------|
| . Indicadores | 35 |
| . ESCALA LOCAL | 36 |
| . Sistema Jurídico-administrativo | 36 |
| . Sistema Natural | 36 |
| . Población | 38 |
| . Economía | 38 |
| . Planes existentes en la localidad | 38 |
| CAPÍTULO II | 41 |
| Dimensiones de Análisis | 43 |
| . Dimensión Física | 43 |
| . Dimensión Social | 53 |
| . Acceso al agua potable | 55 |
| . Vivienda | 56 |
| . Economía | 60 |
| . Dimensión Ambiental | 61 |
| . Dimensión Institucional | 63 |
| . Resumen de Indicadores. Nivel Local | 65 |
| . Mapa de Situación Actual | 66 |
| CAPÍTULO III | 69 |
| Probelmas y Objetivos | 71 |
| . Dimensión Física | 72 |
| . Dimensión Social | 74 |
| . Dimensión Económica | 76 |
| . Dimensión Ambiental..... | 78 |
| . Dimensión Institucional | 80 |
| FASE PROPOSITIVA | 83 |
| CAPÍTULO IV | 85 |
| Lineamientos Estratégicos | 87 |
| . Desarrollo urbano sostenible para la inclusión social y la erradicación de la pobreza | 88 |
| . Prosperidad urbana sostenible e inclusiva y oportunidad para todos | 88 |
| . Desarrollo urbano resiliente y sostenible ambientalmente | 88 |
| . Fortalecimiento de la estructura gobernanza urbana | 88 |
| . Planifiación y Gestión desarrollo espacial urbano | 88 |
| CAPÍTULO V | 91 |
| Modelo Territorial Deseado | 93 |
| . Modelo Deseado | 93 |
| . Visión Estratégica | 94 |
| . Definición de Escenarios | 95 |
| . Comparativo de variables | 96 |
| . Mancha Urbana | 96 |
| . Cobertura de Red de Agua | 97 |
| . Cobertura de Red de Cloaca | 97 |
| . Espacios verdes y riesgo ambiental | 97 |
| . Estructura vial jerarquizada | 98 |
| . Área central | 99 |

| | |
|---|------------|
| CAPÍTULO VI | 103 |
| Programas y proyectos | 105 |
| . Consideración de sinergias | 106 |
| . Ponderación multicriterio de proyectos | 106 |
| . Desarrollo urbano sostenible para la inclusión social y la erradicación de la pobreza | 108 |
| . Prosperidad urbana sostenible e inclusiva y oportunidades para todos | 109 |
| . Desarrollo urbano resiliente y sostenible ambientalmente | 110 |
| . Planificación y gestión del desarrollo espacial urbano | 114 |
| CAPÍTULO VII | 127 |
| Monitoreo | 127 |
| . Seguimiento, evaluación y retroalimentación | 131 |
| BIBLIOGRAFÍA | |



Monumento a la Bandera
Rosario, Provincia de Santa Fe

Marco Institucional

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

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

Dentro de la Secretaría se enmarca el Programa de Fortalecimiento Institucional como una herramienta específica de asistencia al desarrollo de la planificación en todo el país. Para esto se promoverán y fortalecerán las buenas prácticas en esta materia y se implementará una política que alcance al conjunto de jurisdicciones provinciales y locales que no cuentan con 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 la **Comuna de “WHEELWRIGHT”** de forma positiva y buscando potenciar las características intrínsecas del mismo/de la misma hacia un mayor equilibrio territorial y la mejora de la calidad de vida de sus habitantes.

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

Los municipios son las unidades de administración y gobierno que están más próximas a la gente que habita y conforma los territorios.

La responsabilidad primordial de los gobiernos es promover y sostener un desarrollo local sustentable, entendido como aquel que armoniza el crecimiento económico, el cuidado ambiental y la equidad social.

Objetivos

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

en sus tres niveles: nacional, provincial y municipal. A su vez, es una herramienta de articulación horizontal, que busca superar la segmentación sectorial propia de las estructuras de gobierno permitiendo priorizar carteras de proyectos y entender sus impactos cruzados.

Para esto, la planificación ofrece una diversidad de instrumentos de gestión como planes de ordenamiento, normativas territoriales y urbanas, opciones de financiamiento, estrategias de comunicación y participación y procedimientos de monitoreo y evaluación de políticas.

Alcances

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

La información que aquí se presentaa incluye una recopilación de los trabajos sectoriales elaborados por las diferentes instituciones intervinientes en dicho Plan conformando, así, una fuente de información local más actualizada.

En este carácter, el documento servirá de punto de partida para la toma de decisiones en el proceso de estudios sectoriales específicos que se 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 cuales 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 preguntas adecuadas”

(Planeamiento urbano para Dirigentes Municipales, UNHABITAT, 2013)

Marco conceptual

Ordenamiento Territorial

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

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

El Plan

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

Para qué sirve

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

Características del Plan

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

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

Componentes de un Plan

El proceso de formulación del plan se divide en tres momentos interrelacionados: una instancia diagnóstica;

una propositiva; y un tercer momento que 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.

Metodología

La metodología propuesta se divide en cuatro grandes fases:

1. **Fase de DIAGNÓSTICO**, incluye antecedentes, las actividades preparatorias, el prediagnóstico, el diagnóstico y el modelo actual.
2. **Fase PROPOSITIVA**, incluye la definición de escenarios, el modelo deseado con sus lineamientos estratégicos, programas y proyectos.
3. **Fase de IMPLEMENTACIÓN**, incluye la fase técnica de ejecución de los programas y los proyectos.
4. **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 for-

ma de un mapa síntesis donde se grafica la organización espacial y el funcionamiento del territorio.

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

Fase propositiva

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

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

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

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

Modelo deseado. Surge como una respuesta superadora del modelo actual y representa la imagen objetivo de la estructura territorial que se propone construir mediante la implementación del plan. En esta instancia se proponen políticas públicas específicas en función de

las problemáticas detectadas y considerando los diferentes escenarios posibles a futuro teniendo en cuenta los aportes de los actores involucrados.

Fase de implementación

Monitoreo, Evaluación y Retroalimentación

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

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

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

Fase de Monitoreo

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

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

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

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

La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible

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

La Agenda 2030 es un plan de acción en favor de las personas, el planeta y la prosperidad. Este plan será implementado por todos los países y partes interesadas

mediante una alianza de colaboración. Los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible y las 169 metas, que están integradas y son indivisibles, demuestran la magnitud y ambición de este nuevo programa universal. Los objetivos y metas equilibran las tres dimensiones del desarrollo sostenible: económica, social y ambiental.

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

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

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

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

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

Objetivo 11

Conseguir que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos

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

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

Metas

Objetivos de Desarrollo Sostenible



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

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



| OBJETIVOS | |
|---|--|
|  | Objetivo 1: Poner fin a la pobreza en todas sus formas en todo el mundo. |
|  | Objetivo 2: Poner fin al hambre , lograr la seguridad alimentaria y la mejora de la nutrición y promover la agricultura sostenible. |
|  | Objetivo 3: Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades. |
|  | Objetivo 4: Garantizar una educación inclusiva, equitativa y de calidad y promover oportunidades de aprendizaje durante toda la vida para todos. |
|  | Objetivo 5: Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas. |
|  | Objetivo 6: Garantizar la disponibilidad y la gestión sostenible del agua y el saneamiento para todos. |
|  | Objetivo 7: Garantizar el acceso a una energía asequible, fiable, sostenible y moderna para todos. |
|  | Objetivo 8: Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible , el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos. |
|  | Objetivo 9: Construir infraestructuras resilientes , promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación. |
|  | Objetivo 10: Reducir la desigualdad en los países y entre ellos. |
|  | Objetivo 11: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos , seguros, resilientes y sostenibles. |
|  | Objetivo 12: Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles. |
|  | Objetivo 13: Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos. |
|  | Objetivo 14: Conservar y utilizar sosteniblemente los océanos , los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible. |
|  | Objetivo 15: Proteger, restaurar y promover el uso sostenible de los ecosistemas terrestres, gestionar sosteniblemente los bosques, luchar contra la desertificación, detener e invertir la degradación de las tierras y detener la pérdida de biodiversidad. |
|  | Objetivo 16: Promover sociedades pacíficas e inclusivas para el desarrollo sostenible , facilitar el acceso a la justicia para todos y construir, en todos los niveles, instituciones eficaces e inclusivas que rindan cuentas. |
|  | Objetivo 17: Fortalecer los medios de ejecución y revitalizar la Alianza Mundial para el Desarrollo Sostenible. |

FUENTE: Elaboración propia en base a datos recuperados de <http://www.odsargentina.gob.ar/VinculacionODS>

PRIMERA PARTE

FASE DIAGNÓSTICO

—
01.

PLAN ESTRATÉGICO TERRITORIAL WHEELWRIGHT

ANTECEDENTES

01.

CAPÍTULO 1

Antecedentes

TERRITORIO

ESCALA NACIONAL

Sistema Jurídico-Administrativo

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

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

Población

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

Conforme a datos definitivos, la población de la República Argentina de acuerdo con el censo del 27 de octubre de 2010 que realizó el INDEC asciende a 40.117.096 habitantes, con una densidad media de 14,4 hab/km².

Como el relevamiento de 2001 había arrojado un total de 36 260 130 habitantes, el incremento de población fue de 3 856 966 habitantes con una tasa de variación

intermensual 2001-2010 del 10,6 %, menor a la registrada entre los censos de 1991 y 2001 del 11,2 %.

Desarrollo Humano

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

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

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

Planes existentes

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

Plan Estratégico Territorial Argentina 2016

Objetivo del plan

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

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

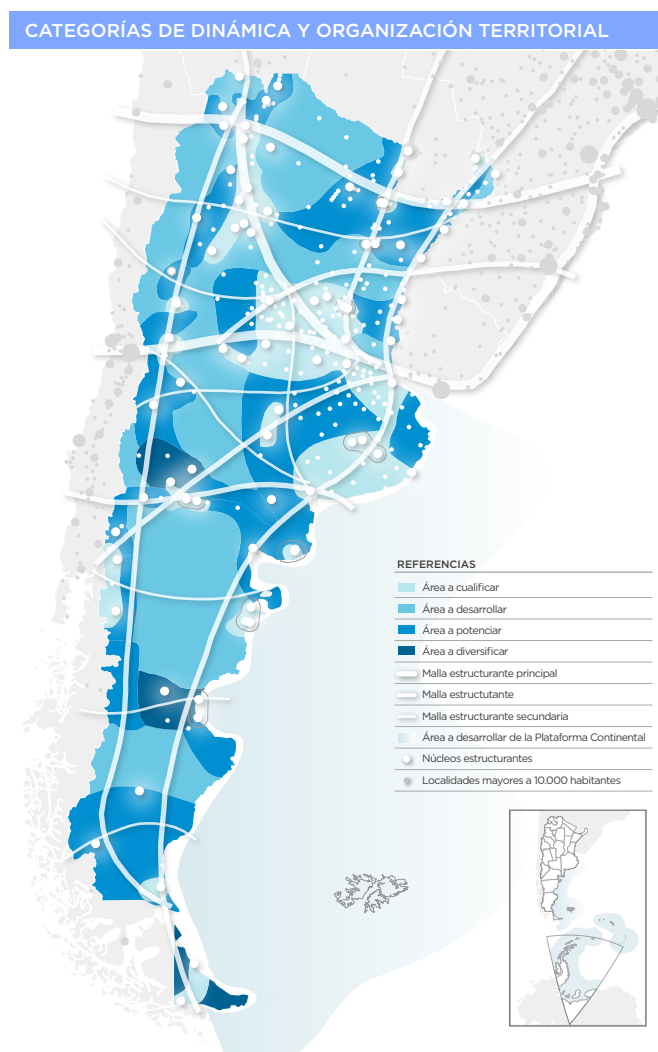
Síntesis del Modelo Actual del Territorio

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

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

Categoría A

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



Fuente: Elaboración propia

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 uni-direccionadas 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.

ESCALA PROVINCIAL**Provincia de Santa Fe****Sistema Jurídico-Administrativo**

Santa Fe es una de las 23 provincias que conforman la República Argentina, limita al norte con la provincia de Chaco, al este con las provincias de Corrientes y Entre Ríos, al sur con la provincia de Buenos Aires, y al oeste con las provincias de Córdoba y Santiago del Estero.

La provincia se divide en departamentos y distritos donde se encuentran los municipios o comunas. Los departamentos tienen una función provincial estadística, electoral y organizativa de los organismos a nivel provincial (por ejemplo la policía). Y los distritos tienen una función de administración local.

Está compuesta por 365 distritos, 55 municipios y 308

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.

comunas. Los municipios y comunas se clasifican así según la cantidad de población que poseen, cuando es menor a 10.000 habitantes se las considera comunas, al superar esa cantidad de población son municipios.

La Constitución santafesina no reconoce la autonomía municipal consagrada en la Constitución Nacional en 1994. La provincia utiliza el sistema de ejidos colindantes para sus municipios, por lo que estos abarcan todo el territorio provincial.

La localidad de Wheelwright pertenece al departamento de General López, y a la Región 5, Nodo Venado Tuerto.

Superficie

La superficie de la Provincia de Santa Fe es de 133.007 km², la del departamento General López 11.558 km², es el cuarto más grande de la provincia, después de San Cristóbal, 9 de Julio y Vera. La provincia cuenta con una población total de 191.024 habitantes.

Relieve y Ecosistemas

El relieve santafesino es una extensa llanura inclinada en dirección noroeste-sudeste, cuyos sedimentos han ido colmando una gran fosa tectónica de hundimiento. Se diferencia en sus zonas norte y sur, las que integran las regiones chaqueña y pampeana respectivamente, presentando diversos aspectos: las subregiones del Chaco Oriental y de la Diagonal Fluvial de la Región Chaqueña, y las subregiones de la Pampa del Norte o de la Colonia y de la Pampa Ondulada en la mitad sur y sudeste.

El Chaco Oriental, conocido también como los Bajos Submeridionales, está caracterizado por la uniformidad de los suelos, en donde la falta de drenaje causa la formación de cañadas, lagunas y zonas anegadizas, en coincidencia con los períodos de mayores precipitaciones. En la diagonal fluvial, en el noroeste provincial, existe un relieve plano con una suave inclinación hacia el sur y el este lo cual condiciona el sentido del escurrimiento de los numerosos arroyos, cañadas y lagunas que los surcan. Allí se genera una formación arbórea conocida como cuña boscosa.

El relieve de transición en el centro provincial, suavemente ondulado a plano o deprimido en las cercanías de los arroyos y los ríos como el río Salado, y en donde se presentan desde bosques bajos hasta amplias sábanas de pastizales y pajonales, marca el nexo con la zona pampeana del sur. La Pampa norte que se abre a partir de aquí es caracterizada por la monótona llanura sólo interrumpida por los ríos, arroyos y suaves lomadas.

Por último la Pampa Ondulada, situada al sudeste del río Carcarañá, es una franja litoral que topográficamente se caracteriza por estar a menos de 100 m sobre el nivel del mar; presentando ondulaciones suaves con desniveles inferiores a 5 metros y valles fluviales abarrancados, aterrizados y meandrosos.

Hidrografía

La hidrografía presenta como rasgo destacado la presencia del río Paraná, que también cumple la función de límite provincial. Además existen numerosos ríos “tributarios”, entre ellos el Salado del Norte, Carcarañá y

Arroyo del Medio desde la costa oeste. Todo el territorio santafesino, por su pendiente, pertenece a la cuenca del río Paraná y por éste a la del río de la Plata. Sólo muy pocos cursos de agua, localizados en un pequeño sector del oeste provincial, de pobre caudal, desaguan en la laguna cordobesa de Mar Chiquita, ubicada dentro de la extensa cuenca sin desagüe que se extiende en diagonal desde la Puna hasta el sudoeste bonaerense.

En la región norte y central, amplios cañadones y vaguadas con franco declive hacia el sur encauzan a las lentas corrientes fluviales a seguir paralelas al Paraná por muchos kilómetros, originando en su recorrido lagunas y bañados. El curso del río Salado es un ejemplo del comportamiento de las aguas superficiales en esta parte de la provincia. En la región sur los ríos y arroyos, como el Saladillo, Pavón y el del Medio siguen la corriente de oeste a este que los lleva en corto recorrido al Paraná.

El río Salado, luego de recorrer las provincias de Salta, Catamarca, Tucumán y Santiago del Estero, al entrar en Santa Fe recibe numerosos canales y cursos de agua originados en lagunas y cañadas: ríos Calchaquí, arroyos Las Conchas, San Antonio y Bululú, desembocando finalmente en el Río Coronda, brazo del Paraná al sur de la ciudad de Santa Fe. Presenta una creciente estival y una bajante que abarca el resto del año.

La cuenca del río Carcarañá, se extiende parcialmente en una delgada franja transversal del sur santafesino, y sus dos principales afluentes son los ríos Tercero y Cuarto, con el mismo régimen de alimentación pluvial. El canal San Antonio, el arroyo de las Tortugas y la Cañada de Santa Lucía, luego de establecer por más de 150 km, el límite entre Córdoba y Santa Fe, escurren sus aguas en el río Carcarañá. Este recibe por margen izquierdo la Cañada de Gómez, recorre caudales y saltos, afloramientos de tosca, se vuelve abarrancando y desagua en el Río Coronda, al sur de Gaboto.

Clima

Por tratarse de una provincia de gran extensión en la dirección norte-sur, Santa Fe presenta climas diferenciados, la parte norte tiene las características chaqueñas con clima cálido, temperaturas anuales cuyo promedio es de 21° C y precipitaciones entre 800 y 1.100 milímetros anuales, que disminuyen hacia el oeste.

En el área sur prevalece un clima templado con características pampeanas: no registra calor extremo ni frío intenso. La humedad es abundante debido a las precipita-

ciones, que son más intensas en verano y caen armónica y regularmente durante todo el año. Cabe mencionar, además, otras zonas que poseen climas diferentes. En la región linder con Santiago del Estero se presenta el clima tropical con estación seca; la variación de la temperatura es acentuada entre las estaciones y las lluvias predominan en verano. El clima subtropical sin estación seca se localiza en el noreste de la provincia, donde las lluvias son abundantes durante todo el año (superan los 1.000 milímetros) y no hay grandes cambios en la temperatura, cuyo promedio es de 20° C.

Población

El censo nacional 2010 estableció una población de 3.200.736. El centro de mayor concentración poblacional y económico es el área metropolitana de Gran Rosario (población, 1.198.528 hab. en 2010), representando un 37,4% de concentración de la población provincial. Le siguen, en población, Santa Fe de la Vera Cruz (653.073 hab.) capital de la provincia, la cual reúne un 16,14% de la población santafesina (2001).

El origen de la población es principalmente europeo, descendiente de la gran ola de inmigración de 1850-1950, entre la cual destacan principalmente los descendientes de italianos (piamonteses), españoles, y en menor medida de suizos y alemanes en zonas muy específicas. En un importante porcentaje, muchos descendientes de aquellos inmigrantes lo son también de los pueblos indígenas debido a la confluencia típica de sangres que hubo en el pasado, lo que se repite apenas con variaciones en casi todas las regiones del país.

Desde 1970, Rosario es una ciudad de gran atracción para migrantes internos, principalmente del norte santafesino y del resto de las provincias del norte. Entre ellos se destaca el gran contingente toba, proveniente de la limítrofe provincia del Chaco.

La densidad poblacional en la provincia era en 2001 de 22,6 habitantes por kilómetro cuadrado, mientras que el índice de masculinidad (o razón de sexo) ascendía a 94,2 hombres cada cien mujeres en 2001.

Santa Fe es el tercer distrito nacional con guarismos más bajos en fecundidad, sólo superior a la Ciudad de Buenos Aires y la provincia de Córdoba. En 2001 se registró una tasa de 2,23 hijos por cada mujer en la provincia de Santa Fe, en tanto que una proyección realizada por el INDEC señala que en 2010 el registro cae a 1,98 hijos por mujer.

Economía

La economía de Santa Fe es la segunda más importante del país. Representa el 8 % del total de Argentina, la producción se estima en ARS 27 mil millones en 2006, es decir, USD 9000 per cápita (alrededor de la media nacional).

A pesar de que la economía está bien diversificada, la agricultura sigue teniendo un papel indispensable que desempeñar a través de los ingresos de divisas y la rentabilidad de las exportaciones de ITS. El veintiún por ciento de las tierras cultivadas de la Argentina están en Santa Fe, cuyos cultivos principales son soja (principal productor nacional), girasol, maíz y trigo. En menor escala fresas, miel y sus derivados (300 000 colmenas), la madera y el algodón.

La hierba verde de la provincia es ideal para los 6,5 millones de cabezas de ganado (20 % del stock nacional), que en la práctica no sólo es fuente de carne, sino de 2,6 millones de litros de leche por día (40 % de la producción nacional).

Entre los puertos Rosario y San Lorenzo son puntos de partida para la exportación de la producción de Santa Fe y muchas otras provincias, a través de ellos dejar el 65 % de los cereales argentinos y 55 % de las exportaciones del país. En 2004, las exportaciones de Santa Fe (USD 7170 millones) representaron el 21 % del total nacional. Entre 2001 y 2004 se incrementaron 65,2 %.

Derivados de la soja, aceites vegetales y harinas compuesto por más de USD 2 mil millones y más de 7,6 millones de toneladas. En 2005 los puertos del sur de Santa Fe enviaron el 60 % de los granos, el 93 % La agricultura y subproductos del 85 % de los aceites vegetales exportados por Argentina.

Las manufacturas en Santa Fe representan el 18 % de su economía y también se encuentra entre la parte superior en la Argentina. Semillas que produce diferentes tipos de harinas, aceites, cervezas, y otras industrias alimenticias, textiles y cuero, de hidrocarburos, refinerías de acero (1 millón de toneladas al año) y la producción de metales, máquinas industriales y agrícolas, la industria del automóvil y otros.

El sector de servicios está bien desarrollado y muy diversificado, confiando poco en el turismo o el sector público. El turismo no es una actividad importante a pesar de la amplia gama de hoteles y restaurantes. Rosario,

el hogar de la Monumento a la Bandera. La replicación del Sancti Spiritus, las ruinas de Cayastá y la ciudad de Santa Fe.

- **Agricultura:** incluye el cultivo de oleaginosas (soja, girasol y maíz), siendo una de las provincias de mayor producción de soja. También hay cultivos de trigo y sorgo. Después de Buenos Aires, es la principal productora de trigo. Otros cultivos: frutillas (en Coronada), papa en Arroyo Seco.
- **Ganadería:** cría intensiva en el norte, e invernada intensiva en el centro y sur, y en las islas del Paraná. La faena representa el 20 % del total nacional.
- **Industria:** se destacan la industria aceitera, molinos harineros, producción de lácteos (Principalmente Departamentos “Las Colonias” y “Castellanos”), de carnes, leche en polvo destinados a exportación y producción de miel. Además la siderurgia (Villa Constitución), el sector automotriz (en Alvear), electrodomésticos y vehículos (en Santa Fe), la fabricación de máquinas y herramientas agrícolas (Firmat, San Vicente, Rafaela, Granadero Baigorria) cumplen un papel destacado en la economía de la provincia.
- **Servicios:** hay una gran cantidad de empresas priva-

das de servicios de distintos tipos (administración, comunicaciones, educación, transporte, logística, ingeniería, diseño textil, etc.).

Desarrollo Humano

El Índice de Desarrollo Humano -que evalúa el progreso promedio en las dimensiones de salud, educación y crecimiento económico en un valor entre 0 y 1 -, en la provincia de Santa Fe alcanza el 0,832, ubicándose en la novena posición en el ranking total del país. El porcentaje de población con Necesidades Básicas Insatisfechas es del 14,8%, de los cuales, el 5,51% se encuentra bajo la Línea de Indigencia.

Según el Censo Nacional de Población y Vivienda de 2010, con respecto a los servicios de infraestructura en los hogares, el 98,3% de los hogares de la provincia tienen electricidad por red, el 84,4% cuenta con servicio de agua de red y el 48,2% utiliza gas de red como combustible para cocinar. En cuanto a los servicios de comunicaciones y tecnologías, el 47,6% de los hogares posee computadora, el 60% teléfono de línea y el 86% cuenta con telefonía móvil.

Plan Estratégico Provincial de Santa Fe - visión 2030

“Cinco regiones, una sola provincia” es la frase que resume la visión de la política de regionalización territorial, iniciada en el año 2008.

En el marco de un único proyecto de transformación del territorio, la regionalización se plantea como una estrategia para integrar territorios antes desconectados y fragmentados, potenciando sus particularidades, y para acercar el Estado a los ciudadanos y a los diversos actores locales, inaugurando así un nuevo modo de gobernar en la Provincia de Santa Fe.

La regionalización concibe el territorio como una gran red, que entrecruza actores locales diversos; actividades sociales, económicas y políticas; patrimonio natural y cultural que es necesario articular y gestionar en la proximidad. Y a las regiones, como espacios simbólicos y estructuras flexibles, que reconstruyen itinerarios, vínculos, caminos, historias y valores de los actores, donde el territorio y la cultura aportan el anclaje necesario para su localización. Identificadas a partir del diálogo, la participación ciudadana y la concertación, y del reconocimiento de las marcas naturales del medio físico, de las

tradiciones y la cultura de sus pueblos, de su organización social, económica y productiva; las cinco regiones permiten distinguir la diversidad en la unidad. En cada una de ellas, se identifican nodos de distribución redistribución de capacidades, información y recursos.

Las regiones constituyen, además, el escenario adecuado para desplegar la planificación estratégica, la participación ciudadana y la descentralización provincial; bajo el desafío de conjugar la concepción, necesariamente universal, de la ciudadanía con una recuperación de lo local y lo regional; que potencie las oportunidades y logre construir, con un sentido original, transparente y colectivo, la integración regional.

Región 1 - Nodo Reconquista. Incluye departamentos: General Obligado, Vera y norte de San Javier.

Región 2 - Nodo Rafaela. Incluye departamentos: 9 de Julio, San Cristóbal, Castellanos y San Martín al norte.

Región 3 - Nodo Santa Fe. Incluye departamentos: Garray, La Capital, Las Colonias, sur de San Javier y San

Jerónimo parcialmente.

Región 4 - Nodo Rosario: Incluye departamentos: San Lorenzo, Belgrano, Rosario y San Martín. Constitución, Caseros y San Jerónimo parcialmente.

Región 5 - Nodo Venado Tuerto: Incluye departamentos: General López, sur de Caseros y Constitución sudoeste.

La herramienta clave de esta construcción es el diálogo, para lograr acuerdos de alta legitimidad ciudadana; para materializar el principio de concertación entre Estado, Mercado y Sociedad Civil, y para que la participación cale más profundo en el territorio. La planificación estratégica regional –con la participación de múltiples actores, públicos y privados, en la construcción de consensos respecto de las estrategias para el futuro–, constituye el marco de referencia compartido y que, de manera continua, generará nuevos espacios institucionales de encuentro, de debates e intercambios para el acuerdo.

El plan estratégico-visión 2030 apuesta a consolidar bases de una Santa Fe solidaria; inclusiva y con igualdad de oportunidades para el ejercicio pleno de derechos. Está integrado por 346 proyectos, de los cuales 106 son de escala provincial y 240 de escala regional. Estos proyectos se distribuyen entre las Líneas Estratégicas: Territorio Integrado; Calidad Social; y Economía del Desarrollo.

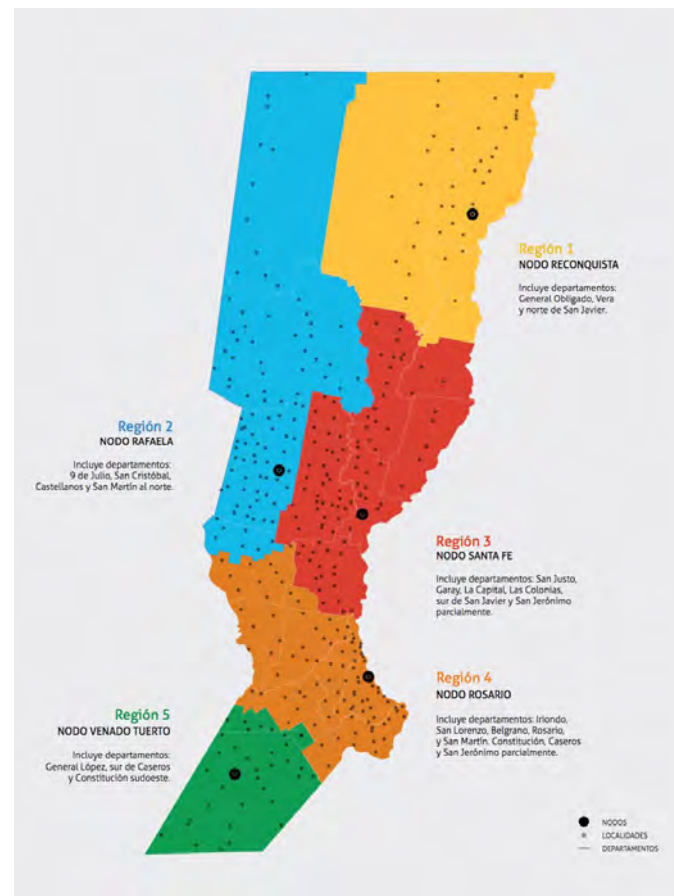
Ejes estratégicos:

1 | TERRITORIO INTEGRADO

- * Santa Fe conectada y accesible
- * Planificación y ordenamiento del territorio
- * Calidad ambiental
- * Estado moderno y cercano
- * Proyección regional e internacional

El Territorio Integrado es el espacio público que hace a nuestra identidad y a nuestro patrimonio colectivo. Y en él se despliegan las relaciones entre lugares y actores distantes, a partir del establecimiento de múltiples redes, promoviendo los vínculos de intercambio e interacción social, cultural, económica y productiva, favoreciendo el equilibrio y la solidaridad territorial.

El Territorio Integrado es una condición de posibilidad fundamental para construir una sociedad inclusiva, bajo el marco del proceso de regionalización y descentraliza-



Regiones de la Provincia de Santa Fe

ción del Estado provincial y, a través de los proyectos, vinculados a: infraestructura vial, transporte, ordenamiento y planificación territorial, conectividad e incorporación de nuevas tecnologías de la información, sistema de medios de comunicación públicos, protección del medio ambiente y acciones de protección regional e internacional de la provincia.

2 | CALIDAD SOCIAL

- * Educación y salud con equidad
- * Territorio y ciudadanía
- * Convivencia, justicia y seguridad
- * Agua como derecho y Oportunidad
- * Hábitat para la inclusión

El principal indicador de Calidad Social de una comunidad es su capacidad de inclusión, individual y colectiva, de los diferentes sectores.

Desde el punto de vista individual, la capacidad inclusiva requiere la posibilidad de acceder a un nivel aceptable de seguridad económica; desde el punto de vista colectivo, el aspecto más relevante es la cohesión social, el fortalecimiento de un tejido social que, desde el reco-

nocimiento de las diferencias culturales de los sujetos, valore las relaciones de solidaridad.

La Calidad Social permite alcanzar una sociedad de bienestar, garantizando la más amplia y calificada participación, de los ciudadanos y ciudadanas, en la toma de decisiones sobre los destinos colectivos. En esta línea, se proponen proyectos vinculados a garantizar la educación y salud públicas, en ámbitos urbanos y rurales; la garantía del derecho al agua; el hábitat, la vivienda y la regularización dominial; el acceso universal a los bienes culturales y la construcción social del conocimiento; la promoción del trabajo docente, la convivencia segura y los vínculos sociales.

3 | ECONOMÍA DEL DESARROLLO

Una Economía del Desarrollo es la verdadera esencia de la competitividad de una sociedad, el principal motor de su crecimiento y su garantía de sustentabilidad económica y social. Requiere de competencias vinculadas a nuestro tiempo e involucra saberes y capacidad de aprendizaje, de las instituciones públicas y privadas, del sector productivo y del conocimiento y de la sociedad civil.

Promueve la generación de redes institucionales para la solución de problemas, y el uso intensivo del conocimiento y la creatividad aplicados a la producción. Demanda una clara intervención del Estado, capaz de alentar la innovación tecnológica, especialmente en pequeñas y medianas empresas, en asociación con el sistema científico tecnológico local, la integración asociativa existente, las asociaciones y agencias de desarrollo.

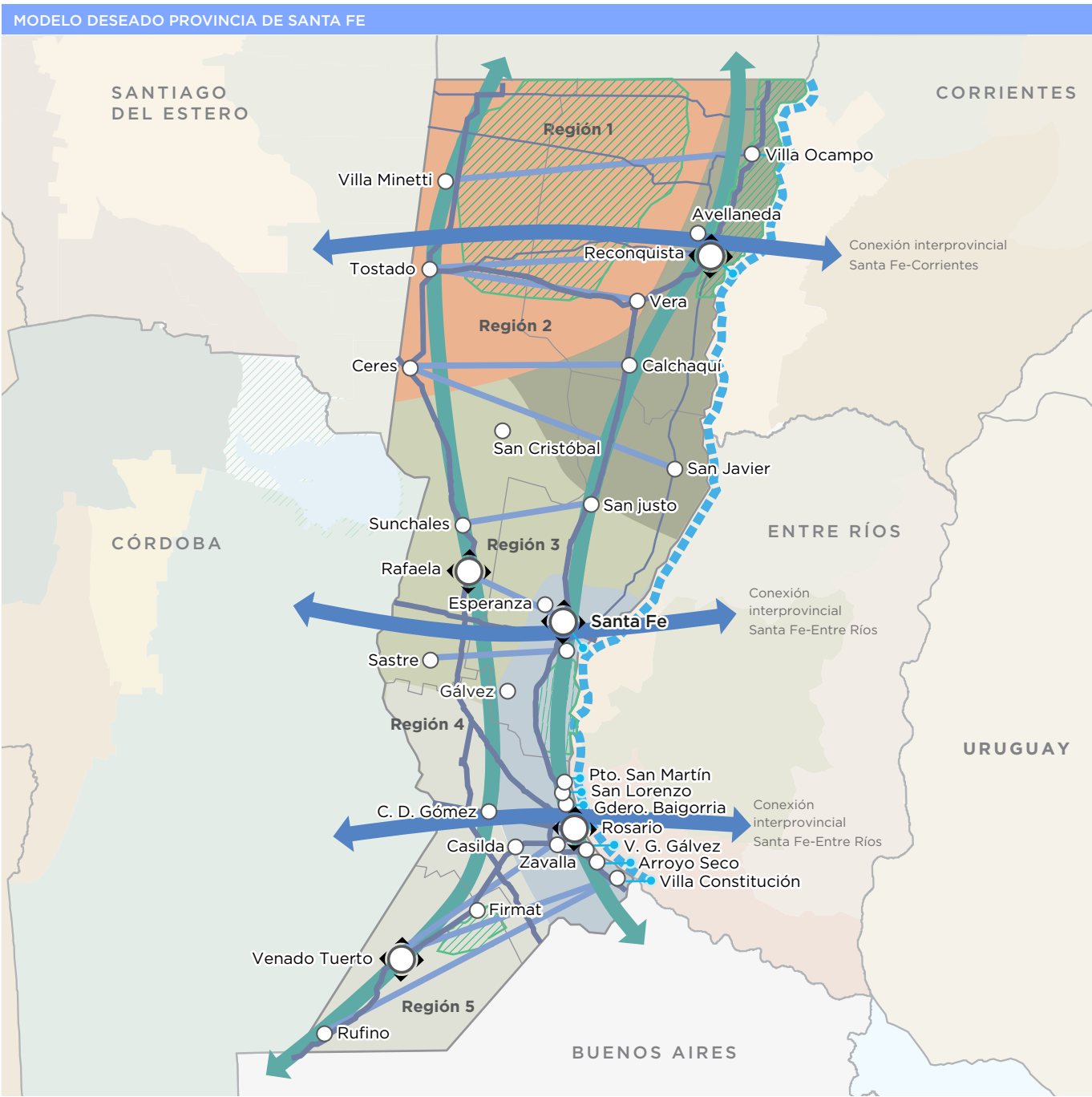
La Economía del Desarrollo permite aprovechar las oportunidades que ofrece en nuestra provincia el espacio rural, promoviendo las cadenas de valor, el desarrollo turístico, la labor de los emprendedores y fortaleciendo proyectos de agricultura familiar y economía social. Incluye, además, los proyectos orientados a un desarrollo integrado del sistema energético, con especial énfasis en las energías alternativas.



BANDERA Y ESCUDO DE LA PROVINCIA DE SANTA FE



Fuente: www.santafe.gob.ar



REFERENCIAS

| | | | |
|--|-------------------------------------|--|---|
| | Nodos | | A desarrollar |
| | Centro urbano | | A potenciar - Noreste |
| | Flujos transversales | | A potenciar - Centro Oeste |
| | Fortalecimiento tensiones norte-sur | | A potenciar - Sur |
| | Conectividad interprovincial | | A cualificar |
| | Hidrovía | | Manejo de flora, fauna y áreas protegidas |
| | Rutas nacionales | | Sistema portuario |
| | Rutas provinciales | | |

RESUMEN DE
INDICADORES

ARGENTINA

POBLACIÓN

40.117.096

CANTIDAD DE
HOGARES

12.171.675

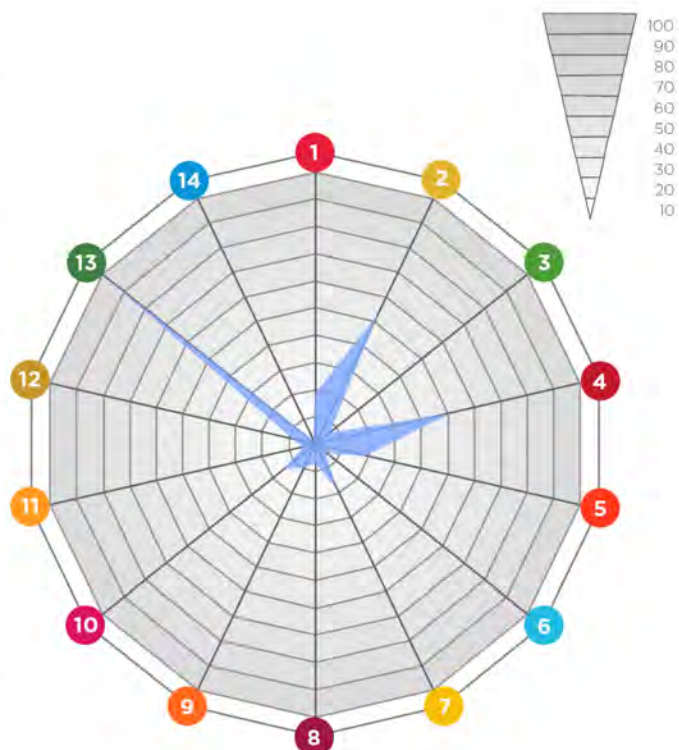
CAPITAL

CIUDAD AUTÓNOMA
DE BUENOS AIRES

DATOS

%

| | | |
|----|---|-------|
| 1 | HOGARES SIN RED DE AGUA | 16,07 |
| 2 | HOGARES SIN RED DE CLOACAS | 45,40 |
| 3 | HOGARES SIN RED DE ELECTRICIDAD | 5,93 |
| 4 | HOGARES SIN RED DE GAS | 43,85 |
| 5 | HOGARES CON TENENCIA IRREGULAR DE LA VIVIENDA | 16,19 |
| 6 | VIVIENDAS IRRECUPERABLES | 4,34 |
| 7 | VIVIENDAS CON MATERIALES INCOVENIENTES | 15,59 |
| 8 | DESOCUPACIÓN GENERAL | 5,92 |
| 9 | TRABAJO INFANTIL | 8,19 |
| 10 | DESEMPLEO JUVENIL | 12,39 |
| 11 | DESOCUPACIÓN FEMENINA | 3,95 |
| 12 | TASA DE ANALFABETISMO | 6,79 |
| 13 | POBLACIÓN ADULTA SIN EDUCACIÓN SUPERIOR (DE 25 AÑOS O MAS EDAD) | 84,36 |
| 14 | MORTALIDAD INFANTIL (POR MIL) | 1,19 |



AGUA

84%

Hogares con
Agua

16%

Hogares sin
Agua

CLOACAS

55%

Hogares con
Cloacas

45%

Hogares sin
Cloacas

ELECTRICIDAD

94%

Hogares con
Electricidad

6%

Hogares sin
Electricidad

GAS

56%

Hogares con
Gas

44%

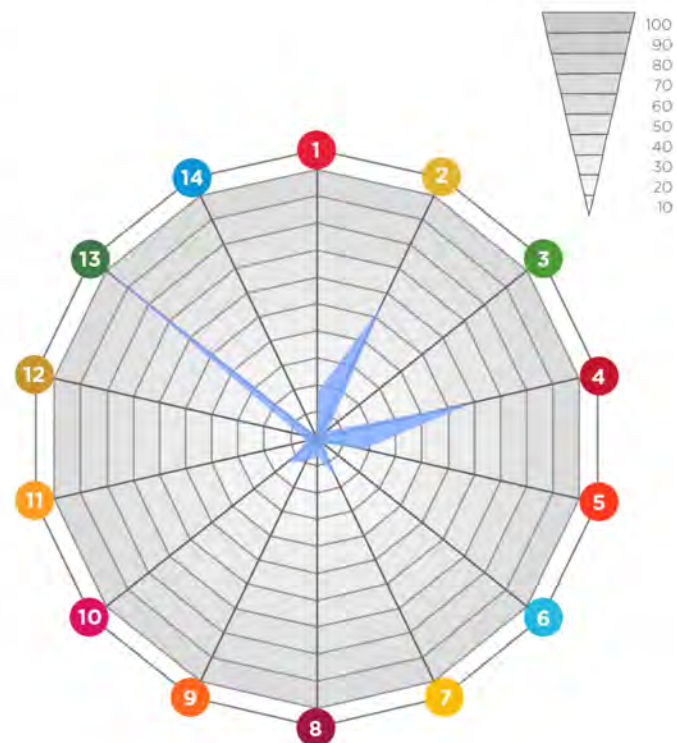
Hogares sin
Gas

RESUMEN DE
INDICADORES

SANTA FE

| POBLACIÓN | CANTIDAD DE DEPARTAMENTOS | CAPITAL |
|-----------|---------------------------|----------|
| 3194537 | 19 | SANTA FE |

| DATOS | % |
|--|-------|
| 1 HOGARES SIN RED DE AGUA | 15,59 |
| 2 HOGARES SIN RED DE CLOACAS | 48,85 |
| 3 HOGARES SIN RED DE ELECTRICIDAD | 4,13 |
| 4 HOGARES SIN RED DE GAS | 51,79 |
| 5 HOGARES CON TENENCIA IRREGULAR DE LA VIVIENDA | 15,54 |
| 6 VIVIENDAS IRRECUPERABLES | 2,40 |
| 7 VIVIENDAS CON MATERIALES INCOVENIENTES | 13,79 |
| 8 DESOCUPACIÓN GENERAL | 5,90 |
| 9 TRABAJO INFANTIL | 8,26 |
| 10 DESEMPLEO JUVENIL | 12,78 |
| 11 DESOCUPACIÓN FEMENINA | 3,85 |
| 12 TASA ANALFABETISMO | 6,07 |
| 13 POBLACIÓN ADULTA SIN EDUCACIÓN SUPERIOR (DE 25 AÑOS O MÁS EDAD) | 91,22 |
| 14 MORTALIDAD INFANTIL (POR MIL) | 1,00 |



AGUA

84% Hogares con Agua

16% Hogares sin Agua



CLOACAS

51% Hogares con Cloacas

49% Hogares sin Cloacas



ELECTRICIDAD

96% Hogares con Electricidad

4% Hogares sin Electricidad



GAS

48% Hogares con Gas

52% Hogares sin Gas



ESCALA LOCAL

COMUNA DE WHEELWRIGHT

Sistema Jurídico-Administrativo

Wheelwright es una localidad del departamento General López, provincia de Santa Fe, República Argentina. Se encuentra a la vera de la Ruta Nacional N° 8, entre los distritos de Hughes y Colón. Dista a 170 km de la ciudad de Rosario y 330 km de la capital provincial, la ciudad de Santa Fe y a 45 km de la cabecera departamental, la ciudad de Melincué. La misma posee una ruta de acceso que la vincula con la RN n° 8, conectándose con las ciudades de Colón y Venado Tuerto, por solo mencionar las de mayor cercanía y tamaño.

Fue fundada el 31 de diciembre de 1897 con la instalación de una estación de ferrocarril que dio al pueblo el nombre a la localidad en honor a Guillermo Wheelwright.

Sistema Natural. Clima, Superficie y Relieve

El relieve santafesino es una extensa llanura inclinada en dirección noroeste-sudeste, cuyos sedimentos han ido colmando una gran fosa tectónica de hundimiento. La comuna de Wheelwright encuentra en la Pampa Ondulada, situada al sudeste del río Carcarañá, es una franja litoral que topográficamente se caracteriza por estar a menos de 100 m sobre el nivel del mar; presentando ondulaciones suaves con desniveles inferiores a 5 metros

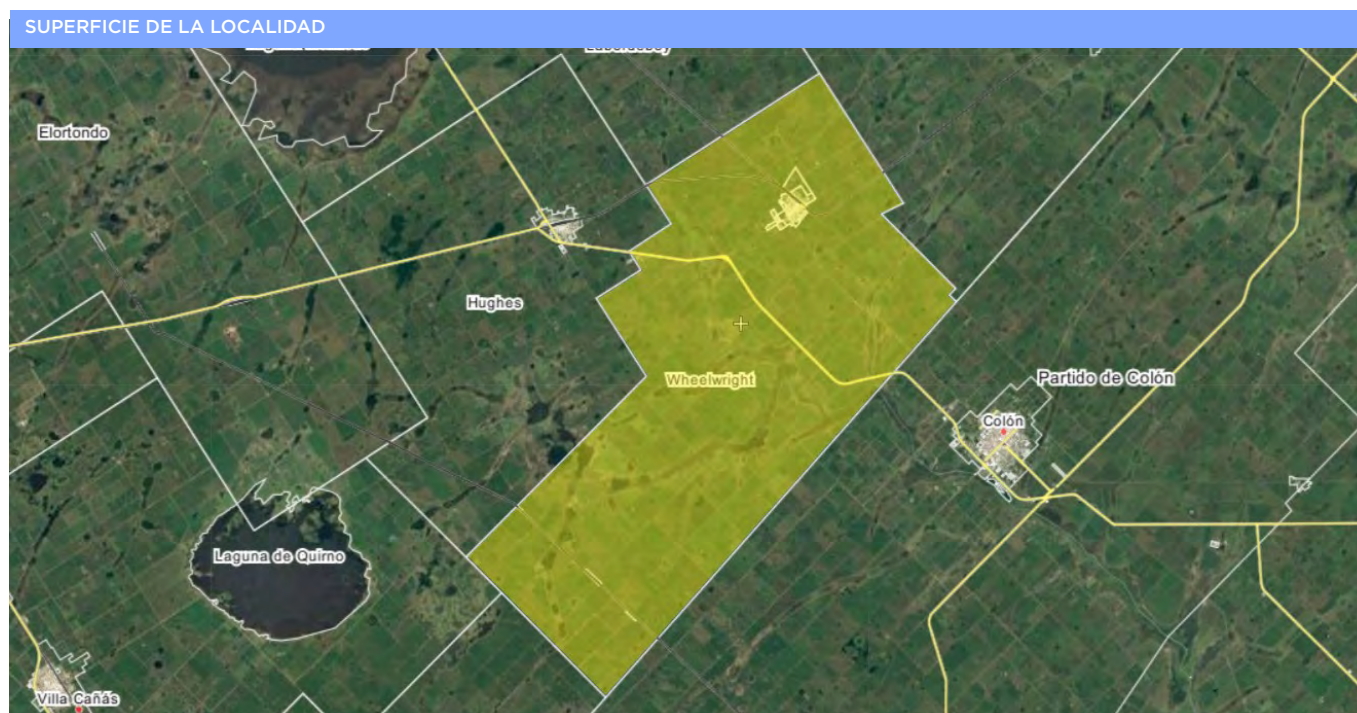
y valles fluviales abarrancados, aterrizados y meandrosos.

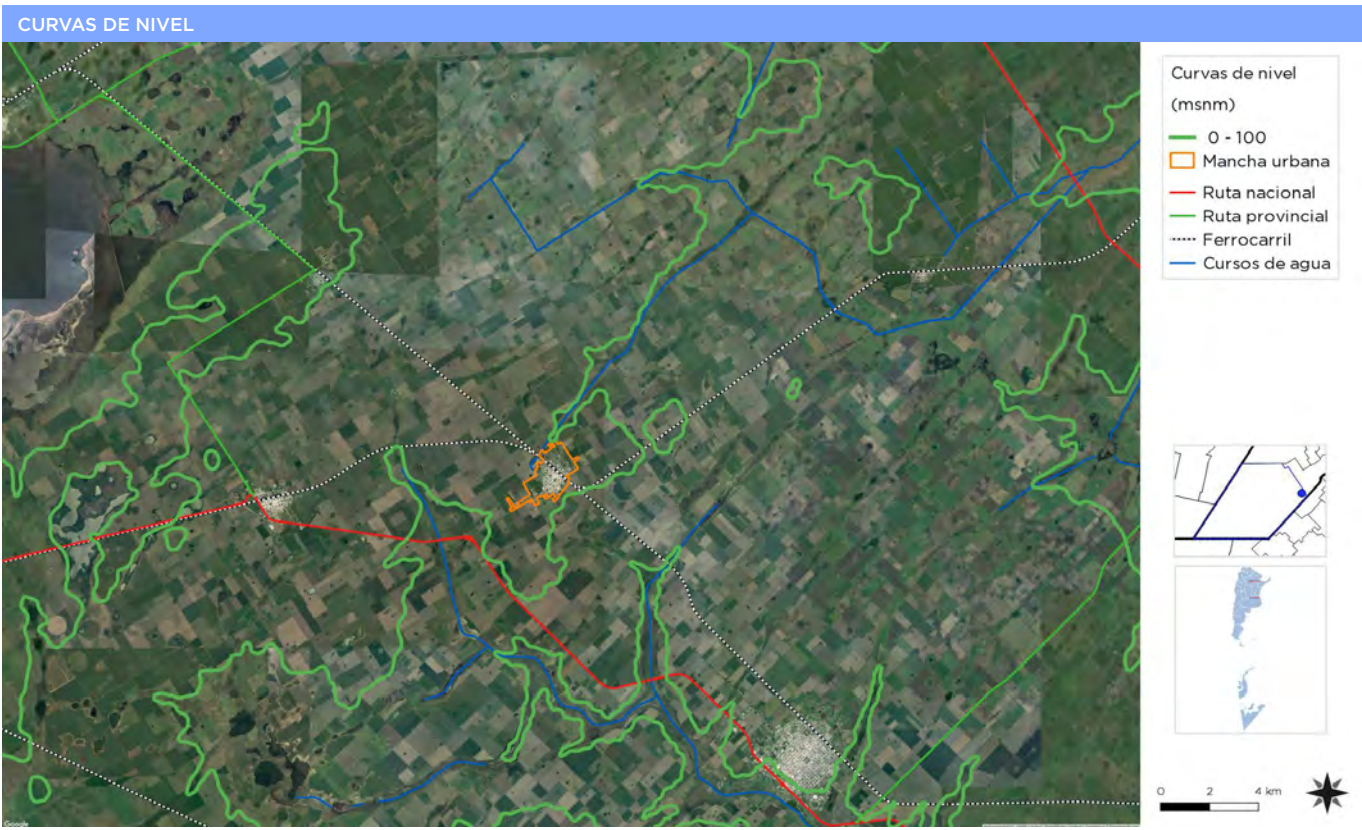
Todo el territorio santafesino, por su pendiente, pertenece a la cuenca del río Paraná y por éste a la del río de la Plata. En la región sur los ríos y arroyos, como el Saladillo, Pavón y el del Medio siguen la corriente de oeste a este que los lleva en corto recorrido al Paraná.

La localidad se encuentra rodeada por campos sembrados. En términos generales el relieve posee leves ondulaciones y depresiones que sumado a la altura de la napa terminan por generar ciénagas y sectores donde se producen frecuentes inundaciones.

En el área sur de la provincia de Santa Fe prevalece un clima templado con características pampeanas: no registra calor extremo ni frío intenso. La humedad es abundante debido a las precipitaciones, que son más intensas en verano y caen armónica y regularmente durante todo el año.

La superficie total de la localidad es de 173 km². De los cuales 3.23 km², son parte del ejido urbano.





Fuente: Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de Obra Pública



Fuente: Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de Obra Pública

Población

Los últimos censos de población desde 1991 indican un crecimiento. De 5617 habitantes en 2001 aumento la población a 6002 en 2010. La variación intercensal es de 6,8%. Desde la comuna estiman que hoy existe una población cercana a las 10.000 personas, lo que indicaría que la población continúa en aumento sostenido en el tiempo.

Economía

El principal motor de la economía local es la producción agro-ganadera junto al acopio de cereales. Entre las industrias se destacan las textiles, Wicotex, Mayobre, Induswheel y muchos pequeños talleres textiles. También hay industrias alimenticias, siderúrgicas y del plástico, entre las más destacadas.

La tasa de desempleo es menor al 5%. Este segmento de la población recibe asistencia de la comuna mediante la donación en especies o se los emplea con algún tipo de trabajo por jornales, ya que generalmente son personas con algún tipo de discapacidad. No se registra falta de puestos de trabajo.

Planes existentes en la localidad

La localidad de Wheelwright no cuenta con un plan urbano para orientar su crecimiento.

Para abordar este tipo de problemáticas y otras referidas a las obras públicas y privadas cuentan con profesionales que ofician de asesores externos y orientan en la toma de decisiones.

| COMPARATIVO MULTIESCALA | WHEELWRIGHT | | | |
|--|-------------|---------------|-----------|------------|
| | Municipio | Departamento | Provincia | País |
| | Wheelwright | General López | Santa Fé | Argentina |
| INDICADORES | | | | |
| POBLACIÓN CENSO 2010 | 6.002 | 191.024 | 3.194.537 | 40.117.096 |
| 1. REDUCCIÓN DE POBREZA ESTRUCTURAL | 93,2 | 93,0 | 89,0 | 86,9 |
| 2. SEGURIDAD ALIMENTARIA | 99 | 98,9 | 99,0 | 98,8 |
| 3. SALUD Y BIENESTAR | 93 | 93,1 | 91,7 | 91,8 |
| 4. EDUCACIÓN INCLUSIVA | 52 | 53,2 | 51,4 | 50,7 |
| 5. IGUALDAD DE GÉNERO | 98 | 94,0 | 91,7 | 91,8 |
| 6. AGUA Y SANEAMIENTO | 47 | 55,1 | 67,8 | 69,3 |
| 7. ENERGÍA ELÉCTRICA Y GAS | 69 | 24,8 | 72,0 | 75,1 |
| 8. CRECIMIENTO ECONÓMICO Y EMPLEO | 97 | 96,0 | 94,1 | 94,1 |
| 9. INFRAESTRUCTURA E INDUSTRIA | 10 | 8,0 | 8,8 | 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 | | | | |

PLAN ESTRATÉGICO TERRITORIAL WHEELWRIGHT

DIMENSIONES DE ANÁLISIS

—
02.

CAPÍTULO 2

Dimensiones de Análisis

DIMENSIÓN FÍSICA

Sistema Urbano

Sistema Urbano Regional

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

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

Es relevante conocer cómo se estructura el sistema urbano en la región y que rol ocupa la localidad en el sistema. A la vez, conocer cuáles son sus principales centros que atraen población y actividades económico-productivas y cuáles repele 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 del equipamiento urbano, el transporte, la movilidad y las comunicaciones,

entre otros, que estructuran el sistema urbano de la región de alguna manera en particular.

Es por esto que 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 - Región 5 - Nodo Venado Tuerto

Según el Plan Estratégico Provincial Santa Fe 2030, la Región 5 - Nodo Venado Tuerto, es una zona de constante desarrollo de actividades emprendedoras, que posibilita el surgimiento de nuevos negocios y la consiguiente diversificación de la economía, a partir de la inclusión de rubros como el turismo rural, la producción de frutas finas y la elaboración de productos granja de alto valor. También, se caracteriza por su significativa contribución a la fabricación de maquinaria agrícola y a la producción metalmecánica en general. Además, los tambos de alto rendimiento son una pieza clave en el entramado productivo de la región.

La Región 5 Nodo Venado Tuerto está ubicada en el sector sur de la provincia, limita al oeste con la provincia de Córdoba, al sur con la provincia de Buenos Aires y al noreste con la Región 4. Los departamentos que la componen son: General López, parte de Caseros (excluido Distrito Casilda) y Constitución (Distrito Bombal).

Las localidades que estructuran este sistema urbano son los municipios de Firmat, Rufino, Venado Tuerto y Villa Cañas, y se compone también de las comunas de Bouquet, Carreras, Chañar Ladeado, Elortondo, Hughes, La Chispa, Los Quirquinchos, Melincué, Murphy, Teodolina y Wheelwright.

El territorio se estructura a partir de las vías del ferrocarril que dio origen a la mayoría de las localidades y hoy en día a través del sistema vial primario regional, el mismo está compuesto por las rutas nacionales 33, 7 y 8.

La Ruta Nacional 33 "Ruta del Desierto Dr. Adolfo Alsina" es una carretera, que une la Ruta Nacional 3 en la ciudad de Bahía Blanca en la Provincia de Buenos Aires y la Avenida de Circunvalación de Rosario, en la provincia de Santa Fe. Su extensión es de 795 km, totalmente asfaltados. Esta carretera une ciudades de gran

producción industrial y agrícola-ganadera con dos de los puertos más importantes del país, lo que genera un gran cantidad de vehículos pesados en la ruta, que era alrededor del 50% del tránsito pasante en el año 2001.

La Ruta Nacional 8 es una carretera pavimentada que une las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba y San Luis. Desde el enlace con la Ruta Nacional 9 en el noroeste del Gran Buenos Aires, entre las localidades de El Talar, Área de Promoción El Triángulo, Ricardo Rojas e Ingeniero Pablo Nogués, hasta el enlace con la Ruta Provincial 55 en Villa Mercedes, provincia de San Luis, recorre 695 km.

La Ruta Nacional 7 «Carretera Libertador General San Martín» es una carretera, que une las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, San Luis y Mendoza. La ruta atraviesa el territorio argentino de este a oeste, desde la ciudad de Buenos Aires hasta la frontera chilena, lo que implica que sea una carretera de alto tránsito de automóviles y camiones. De hecho, la ruta es la principal conexión internacional entre Argentina y Chile, y también es utilizada para transportar por vía terrestre



Ruta Nacional N°33



Ruta Nacional N°8

importantes cantidades de carga con origen o destino en Brasil, Paraguay o Uruguay.

Finalmente, la región está ubicada en el sur de la provincia y sobre la pampa húmeda, y presenta la mayor homogeneidad ambiental. Cuenta con un clima y suelo fértil, que demuestran todo su potencial agrícola, haciendo de la región un gran polo de innovación y desarrollo vinculado a la producción primaria. Soja, maíz y trigo se complementan con una ganadería de gran calidad.

Es una zona de constante desarrollo de actividades emprendedoras, que posibilita el surgimiento de nuevos negocios y la consiguiente diversificación de la economía, a partir de la inclusión de rubros como el turismo rural, la producción de frutas finas y la elaboración de productos granja de alto valor. También, se caracteriza por su significativa contribución a la fabricación de maquinaria agrícola y a la producción metalmeccánica en general. Además, los tambos de alto rendimiento son una pieza clave en el entramado productivo de la región.

Redes de Infraestructura de Transporte

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

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

La movilidad urbana es, entonces, un factor determinan-

te tanto para la productividad económica de la ciudad como para la calidad de vida de sus ciudadanos y el acceso a servicios básicos de salud y educación.

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

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

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

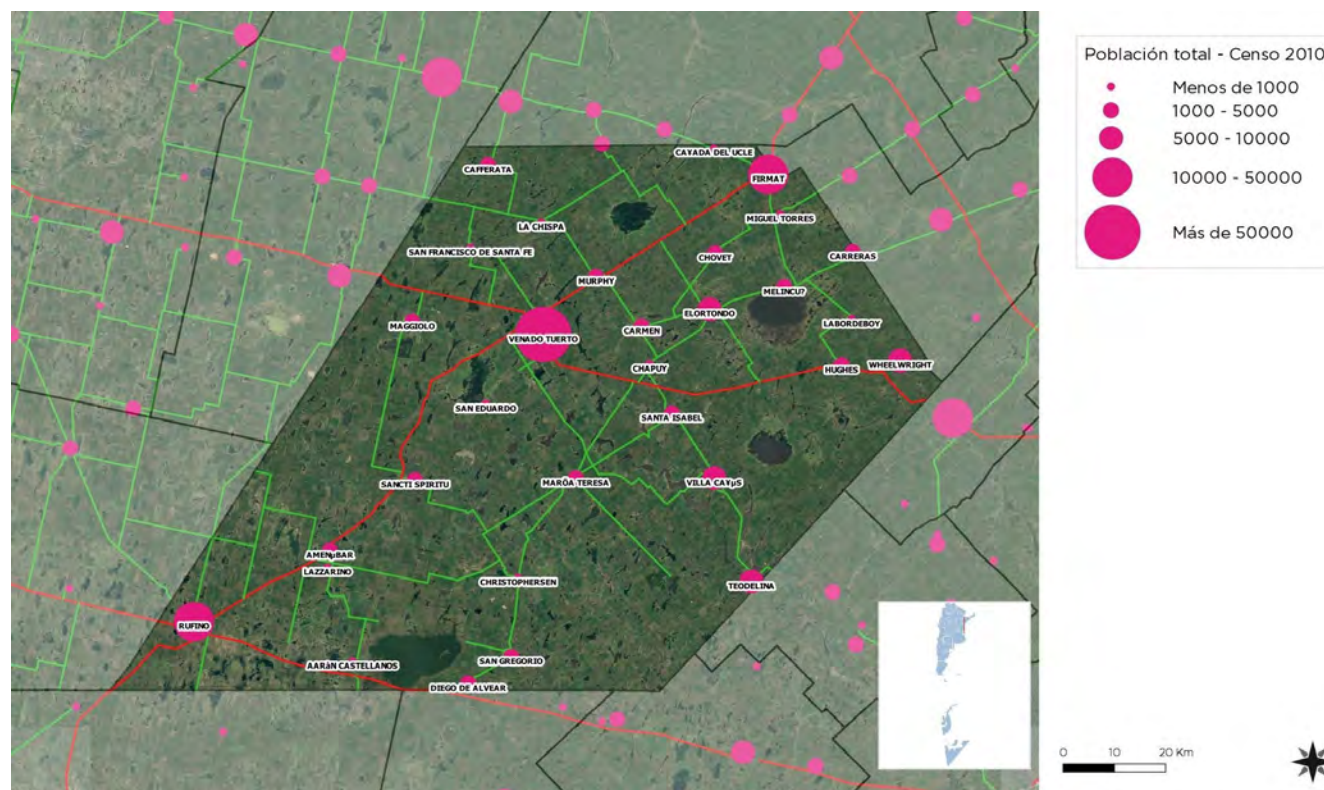
Infraestructura Vial

El principal acceso a la localidad es la Ruta Nacional N° 8 que conecta con el municipio de Colon a 45 km, Pergamino a 80 km, Venado Tuerto a 65 km y con Buenos Aires 250 km distancia.

La Ruta Nacional N° 8 se encuentra en buen estado actualmente, pese al paso de camiones cargados en dirección a los puertos. Esta ruta se encuentra al límite de su capacidad y actualmente existen planes para convertirla en autovía ya que une las provincias de Buenos

Aires, Santa Fe, Córdoba y San Luis y recorre 695 km. El acceso complementario a la localidad se materializa a través de la Ruta Provincial N° 45 que la vincula casi en línea recta con la comuna de Labordeboy siendo esta de tierra.

Siguiendo el análisis y según informaron desde la localidad, dentro de la mancha urbana solo un bajo porcentaje de sus calles se encuentran asfaltadas, (no se sabe cuánto representa), mientras que los trazados restantes son de ripio o poseen un mejorado con cordón cuneta.



Censo Nacional de Población total, año 2010



Infraestructura Ferroviaria

La localidad es atravesada cinco veces al día por el FFCC Belgrano Cargas (antiguo Mitre), el mismo no para ni realiza cargas en la localidad. Por su localización dentro de la trama urbana y, sobre todo por la expansión de la trama en el territorio, este predio se ha convertido en una barrera urbana que divide la localidad en dos.

Predio ferroviario se encuentra en buen estado de conservación, la antigua estación (que es patrimonio de la localidad) funciona como equipamiento urbano con fines sociales. El espacio verde funciona como parque urbano y contiene espacios de recreación.

Es importante destacar que tanto la estructura vial como la ferroviaria (a escala regional) se encuentran estrechamente relacionadas a las terminales portuarias, estas se encuentran próximas al área metropolitana del Gran Rosario, Villa Constitución y San Nicolás de los Arroyos.

Infraestructura Aérea

El aeropuerto de jerarquía más cercano se encuentra en la Ciudad de Rosario (160 km), a mayor distancia se encuentran los aeropuertos del área metropolitana de Buenos Aires (320 km). En este caso carecen de una conectividad directa, por lo que su influencia es marginal o nula.

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.

La cobertura de celular sólo es provista por la empresa Claro, el resto de las empresas no poseen antenas por lo que la señal es baja o nula. La señal de televisión es prestada por la empresa TV Cable, a la cual esta adherido el 62% de los hogares. También presta su servicio la empresa DIRECTV, la cual opera de manera satelital en el 38% de los hogares.

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:

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

Índice de Conectividad de Wheelwright

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

- Red Vial: La RN N° 8, Y RP N°45.
- Red ferroviaria: La red es utilizada por la empresa Belgrano Cargas, hoy Trenes Argentinos.
- Puertos: Puertos de la ciudad de Rosario.
- Aeropuertos: Aeropuerto Islas Malvinas en la ciudad de Rosario.

Accesibilidad al transporte público interurbano

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

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

En la localidad de Wheelwright se identifican los siguientes elementos de la estructura urbana vinculados a la movilidad y el transporte interurbanos:

- La Red Vial principal formada por la ruta RN° 8 que pasa a 4km y se vincula con una ruta de acceso, y también su conexión con la RP° 45 que corre paralela a las vías del ferrocarril, ambas atraviesan tejido y estructuran la localidad.
- Poseen un parador de ómnibus. Al servicio lo brindan dos empresas, una de ellas es Los Ranqueles que vincula la localidad con el sur de Santa Fe y la otra Chevallier que la conecta con Buenos Aires y Río Cuarto.
- La Red ferroviaria utilizada por la empresa Belgrano Cargas, hoy Trenes Argentinos, antes llamado Ferrocarril Mitre.
- El predio del ferrocarril, sobre el cual la comuna tiene el permiso de uso precario y funciona como espacio verde, el mismo podría reactivarse como servicio férreo para pasajeros.

Los puertos y aeropuertos más cercanos se encuentran en la ciudad de Rosario o Buenos Aires, y se vinculan a través del sistema de rutas provinciales y nacionales.

Es importante mencionar que la localidad no posee transporte público urbano interno por las reducidas superficies de la mancha urbana sumado a la baja densidad de población. Cabe destacar que gran parte del transporte de pasajeros se realiza mediante combis y remise.

Accesos urbanos viales

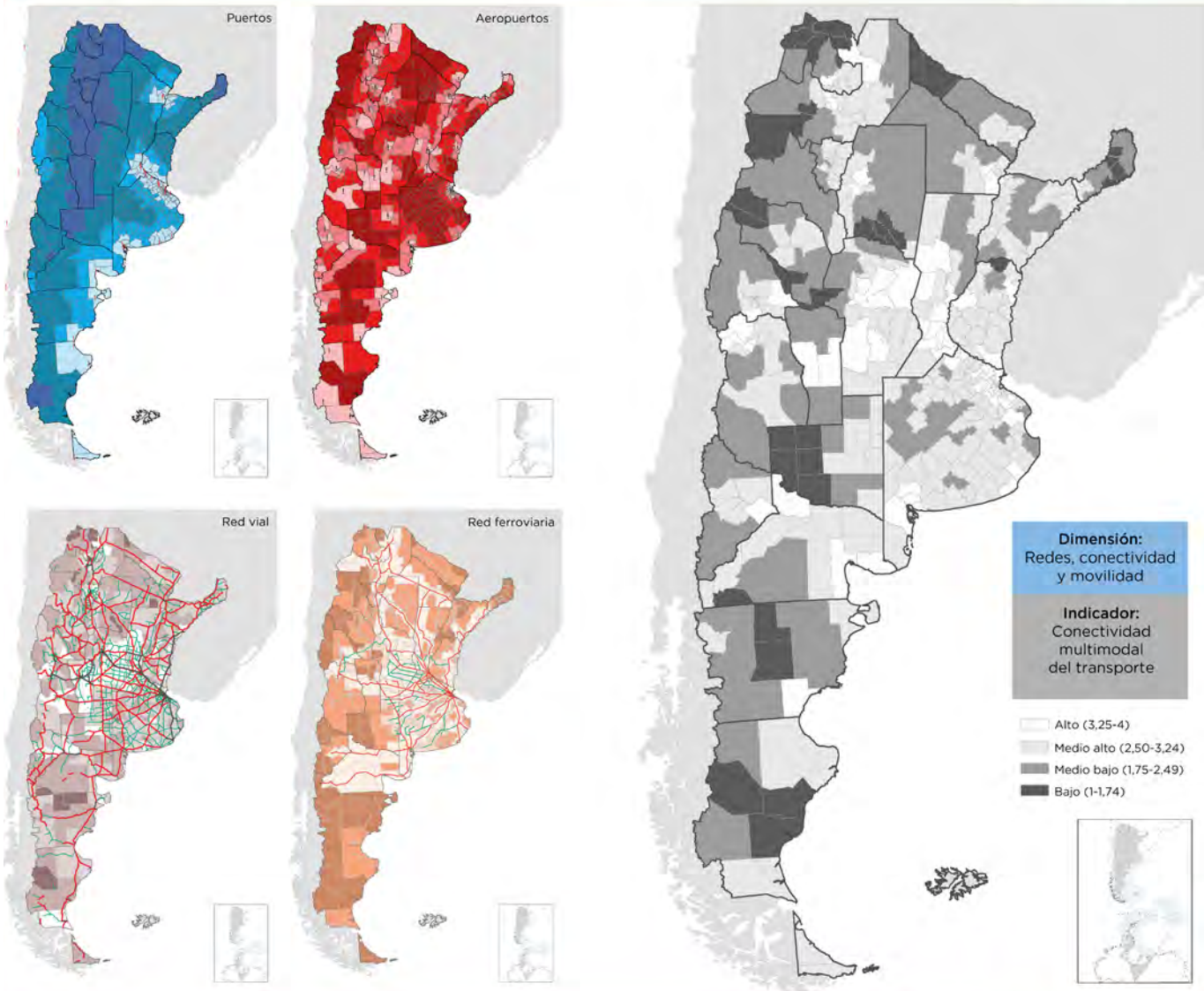
El estudio y análisis de estos puntos de la red vial en particular se tornan de importancia ya que, muchas veces, son relegados en los procesos de diagnóstico y planificación olvidando su valor simbólico, económico, social, estético e histórico además del netamente funcional.

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

Los accesos a la comuna desde la RN N° 8 se encuentran en buen estado, aunque la misma se encuentra al límite por la cantidad de tránsito.

La RP N° 45 presenta signos de deterioro ya que la misma es de tierra, el tránsito que la atraviesa es muy limitado, solo con fines de accesos rurales o aquellas personas que van desde Labordeboy a Wheelwright.

| VARIABLES | BAJO | MEDIO BAJO | MEDIO ALTO | ALTO |
|-------------------|---|---------------------------------------|--------------------------|------------------------|
| RED VIAL (ÍNDICE) | Categorización de 1 a 4 en función de la cantidad de rutas nacionales y provinciales pavimentadas, autopistas, pasos y grandes puentes, con lo que cuenta cada departamento | | | |
| RED FERROVIARIA | No pasa ninguna línea de FC | Línea de FC a <50km o pasa sin red FC | 1 línea secundaria de FC | 1 línea primaria de FC |
| PUERTOS | Más de 400km | Entre 200-400km | Entre 100-200km | <100km |
| AEROPUERTOS | Más de 100km | Entre 50-100km | A <50km | Con aeropuerto |



| PROVINCIA DEPARTAMENTO | SANTA FE CASEROS |
|--------------------------------------|---------------------|
| AEROPUERTO | 2 |
| RED FERROVIARIA | 3 |
| PUERTOS | 4 |
| ÍNDICE VIAL | 4 |
| ÍNDICE DE CONECTIVIDAD DE TRANSPORTE | 3,25 |



Ingreso a la localidad



Ingreso a la localidad desde Ruta Nacional N°8. Street view, google maps



Ingreso urbano a la localidad

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 pívot 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.

Los accesos a la comuna desde la RN N° 8 se encuentran en buen estado, aunque la misma se encuentra al límite por la cantidad de tránsito. La RP N° 45 presenta signos de deterioro ya que la misma es de tierra, el tránsito que la atraviesa es muy limitado, solo con fines de accesos rurales o aquellas personas que van desde Labordeboy a Wheelwright.

Conformación de la estructura urbana, área central y usos de suelo

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

Es en las centralidades y sub-centralidades donde se desarrollan las economías de aglomeración, donde se conjugan 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 interco-

nectado y autosustentable en el cual transcurren las actividades cotidianas.

- Mantener y/o refuncionalizar edificios de valor patrimonial fortaleciendo y promoviendo la cultura, la identidad, la pertenencia, la permanencia y la preservación.
- Hacer las ciudades más atractivas para vivir, mejorando la calidad de servicios y de espacio público.

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

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

En esta fase se desarrolla la recopilación de información con la que cuenta el municipio: planes anteriores, estudios particularizados o sectoriales, entrevistas a actores claves, mapeo e información estadística. Esto permitirá conocer los riesgos de Desastres Naturales para elaborar una estrategia integral y poder reducirlos (prevención / mitigación). Asimismo permitirá comprender y utilizar los sistemas constructivos, de drenaje, paisaje, materiales propios de cada sector. Para ello, es necesario conocer y ponderar las características biofísicas y sociales del sitio y del área de influencia del proyecto.

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

Es importante conocer también la existencia de casos de protección patrimonial o normativas por código de equipamiento, 3,84% materialidad, dimensiones, etc.

La trama urbana se caracteriza por tener una retícula en forma de damero como muchas localidades de la región. En ella se destaca la plaza principal que actúa como un gran espacio verde de encuentro y recreación en el centro del tejido urbano. Típicamente alrededor de ellas se encuentran las principales instituciones como por ejemplo el edificio comunal, la iglesia y la escuela.

Las dos calles o arterias que organizan la planta urbana a modo de ejes opuestos son: el acceso desde la RN° 8, que luego se convierte en la Av. San Martín y termina en la estación de ferrocarril y la continuación de la RP° 45 que bordea el predio ferroviario longitudinalmente (en el sentido opuesto a la Av. San Martín). Internamente tiene gran parte del trazado urbano pavimentado, y el restante ripio o mejorado, en algunos casos con cordón cuneta. Se puede observar que parte del mismo se encuentra deteriorado por el paso de camiones.

El centro comercial de esta ciudad es la Av. San Martín, pero se ha ido expandiendo hacia otras de su alrededor: Mitre, Andrés Ferraris, Rivadavia, Av. General López y Belgrano. En ellas se pueden encontrar una variedad de servicios comerciales y equipamientos urbanos como el club y la cooperativa.

Hacia el norte del área urbana podemos encontrar las vías ferroviarias que constituyen una barrera urbana, a pesar de que el predio ferroviario posee espacios verdes que se constituyen con una frondosa arboleda. La localidad se encuentra en proceso de expansión hacia el otro lado de las vías estando en buena parte ya consolidado (área norte), esto presenta riesgos de accidentes de tránsito para la población ya que las vías son continuamente atravesadas.

Otra característica de la localidad es la mixtura de usos de suelo en el tejido urbano, es decir, entre el tejido residencial se encuentran grandes naves industriales y predios donde funcionan desarmaderos u otras industrias metal mecánicas, siendo esto una fuente de riesgo am-

biental para los residentes. En este sentido se ve la necesidad de establecer una clara zonificación de usos de suelo que permita con el tiempo ir ordenando la planta urbana.

Patrimonio edilicio y urbano

Los edificios patrimoniales más significativos de la localidad son la estación de ferrocarril y la parroquia. Se destaca la estación ya que se encuentra en muy buen estado de preservación ya que sobre el predio del ferrocarril la comuna tiene el permiso de uso precario, dentro de la misma se desarrollan actividades de tipo cultural y el espacio exterior funciona como espacio verde de recreación, el mismo podría reactivarse como servicio férreo para pasajeros.

RELEVAMIENTO Y PONDERACIÓN DE LA ILUMINACIÓN URBANA

En términos generales satisface la necesidad de la población, principalmente sobre la Av. San Martín, la zona céntrica, el parque ferroviario y la plaza principal que, como se dijo anteriormente, estructura la trama urbana de la localidad. En esta arteria y en las calles perpendiculares este tipo de infraestructura suele ser muy buena.

En los sectores atravesados por las rutas la iluminación es suficiente, especialmente en los cruces. Existen algunas calles que no poseen buena calidad de iluminación, especialmente sobre el área periférica, donde se está expandiendo la mancha urbana, a esto hay que sumar las arboledas de baja altura que crean espacios de sombras.



Iglesia católica. Consultor SSPTIP



Estación ferroviaria. Consultor SSPTIP

DIMENSIÓN SOCIAL

Población

Características socio-demográficas

Esta localidad, desde sus inicios, fue un centro de atracción de inmigrantes europeos. A principios de los años 90 la población creció enormemente gracias a pobladores de las provincias del norte, pero posteriormente la crisis del año 2001 afectó tanto a esta localidad, que perdió un 23% de su población.

Hacia comienzos de la reactivación económica volvió a crecer, gracias a que sus antiguos habitantes que habían emigrado comenzaron a volver y también a personas del conurbano bonaerense. Ya desde 2007 se produjo un impacto en la imagen de la localidad que la posicionó como lugar de residencia de habitantes de países limítrofes. hoy el 12% de la población de esta ciudad está integrado por paraguayos, bolivianos, brasileños, mexicanos, uruguayos, españoles, italianos, chilenos, cubanos, dominicanos y colombianos entre otros. A pesar de la crisis internacional, Wheelwright continúa creciendo gracias a los extranjeros y a las pequeñas industrias y empresas de servicios que aquí se están instalando.

Se dice que está siguiendo los pasos de la ciudad de Santa Fe, de un grado importante de desarrollo en los últimos años. La pirámide de población de la localidad de Wheelwright se estructura con un 28% de población joven, menor de 19 años, un 56% de adultos, y un 16% de ancianos mayores a 65 años. Tiene forma de Pirámide Estancada (forma de campana) debido a que los tramos intermedios de edades tienen los mismos efectivos que la base, existiendo una reducción importante hacia la cumbre, se puede considerar como el paso intermedio desde una pirámide progresiva a otra regresiva (población muy envejecida). El índice de Masculinidad es de 92,4 %, lo que indica un número de 92 hombres cada 100 mujeres. El índice natural de 97 significa un mayor equilibrio entre la población.

En el período que se extiende desde un censo de población a otro, la cantidad de población varía. Según el saldo que resulte de la diferencia entre la cantidad de nacimientos e inmigrantes y la cantidad de defunciones y emigrados entre ambos operativos censales, estaremos en presencia de la variación intercensal de la localidad.

En la Comuna de Wheelwright los últimos censos de población desde 1991, indican un crecimiento demográfico; el CENSO 2001 dio como resultado 5.617 habitantes; y en 2010 aumentó a 6.002 habitantes. Estos resultados llevan a un índice de variación intercensal del 6,85%.

El índice de vejez relaciona los grupos más dinámicos de la población y que más influyen en la estructura y evolución de una población. Este índice nos relaciona la población vieja, de 65 años o más, con la población de menores de la edad de 15 años, para ver si la población mayor es más, igual o menor que la población menor. De esta manera se busca observar la cantidad de población vieja por cada 100 menores, es decir, intenta medir el peso que un sector recae sobre otro sector. En el caso de la localidad de Wheelwright este índice es 54,7 %, lo cual indica que nos encontramos con una población joven.

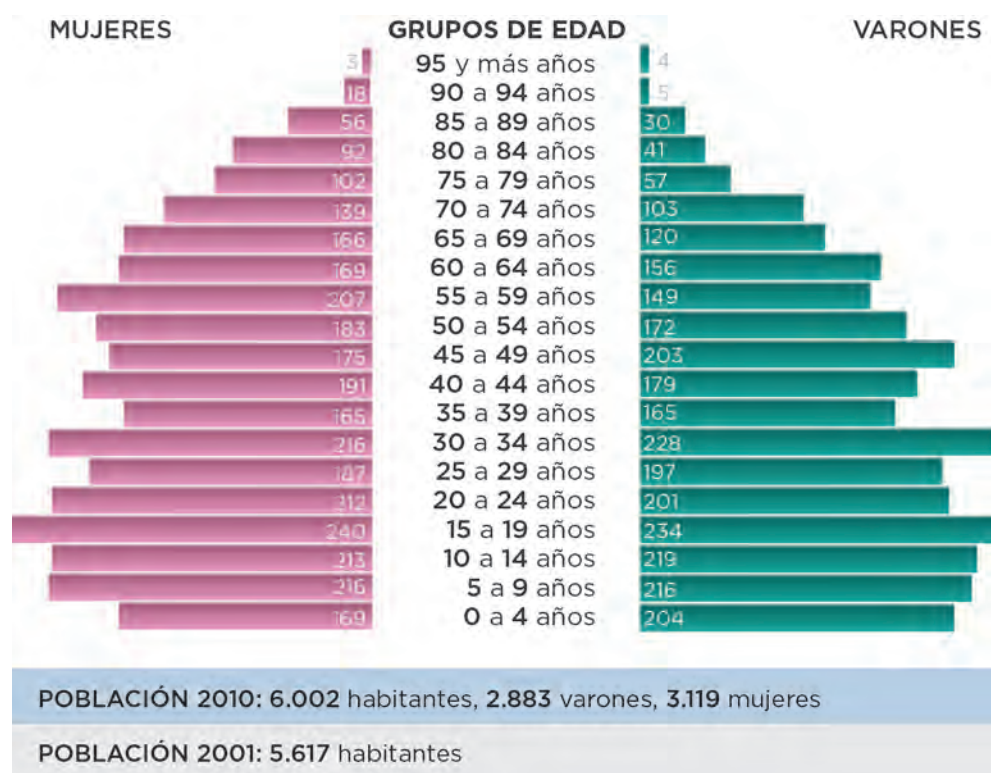
El índice de Dependencia Potencial, indica la proporción de población potencialmente no económicamente activa con respecto al total de la población potencialmente activa. Expresa el número de personas inactivas que sostiene cada individuo en edad activa. En la localidad de Wheelwright, este número refleja que por cada 100 personas en edad de trabajar hay 79 personas en eda-

des inactivas. Se trata de una relación de dependencia potencial pues no todas las personas menores de 15 años o mayores de 65 años están fuera del mercado laboral, ni todas las de 15-64 son activas.

Es una ciudad de calidad de vida media alta, con una esperanza de vida de 80.66 años. El 29.6% de la población tiene más de 60 años y el 21.4% tiene entre 0 y 20 años viéndose un aumento en la población debido a las migraciones. La pobreza casi no afecta a la localidad, ya que sólo el 3,1% cae bajo la línea de la pobreza, casi similar al promedio del departamento, con 3,5%.

El promedio de ingresos viene mejorando desde el año 2003 y no ha cesado desde entonces, la alta tasa educativa es esencial en una ciudad donde el analfabetismo es inexistente y que la educación terciaria y universitaria va en aumento.

El desempleo histórico se situó en 31% en 2001, récord para la ciudad, y en el primer trimestre del año 2010 se ubicaba en 2.1%, con una población dedicada principalmente a los servicios y la industria, dejando a la actividad agropecuaria limitada al 10% de la producción local y absorbe el 14.1% de la población económicamente activa.



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. | | |



Saneamiento Básico

Cobertura de red de Saneamiento y Cloacal

La localidad de Wheelwright no cuenta con una red desagüe cloacal. La población utiliza sistemas de pozos absorbentes y lechos nitrificantes como resultado de la carencia del servicio.

Esto genera problemas porque los mismos se saturan y rebalsan, obligando a realizar desagotes periódicamente o padecer problemas ambientales como poner en riesgo la salud de la población.

Cobertura de red de Agua

La localidad de Wheelwright cuenta con cobertura del servicio de red de agua potable en la totalidad de su área urbana, el problema radica en que el agua no es

apta para consumo dado que posee una alta concentración de arsénico estando sobre el límite de lo admisible pudiendo ser riesgosa para la salud de la población en el mediano o largo plazo. Existen evidencia que la manipulación del agua de red ha sido uno de los factores que colabora con una alta detección de habitantes con cáncer, sobre todo en jóvenes.

Para proveer de agua potable apta para consumo disponen de plantas de osmosis inversa, estas necesitan que se le realicen tareas de mantenimiento periódicamente para mejorar el servicio, la provisión se hace mediante bidones (no hay red). La comuna hace controles periódicos para garantizar la calidad de la red de agua potable como del suministro de agua para consumo.

Vivienda

Viviendas y mejoramiento de asentamientos precarios

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

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

Derecho a la vivienda

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

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

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

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

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

Desarrollo de estándares y lineamientos.

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

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



Stock de Vivienda Local

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

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

Déficit Cuantitativo de Vivienda

Muestra el déficit habitacional cuantitativo, que se defi-

ne 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 explica la magnitud de viviendas nuevas necesarias.

Los datos aportados por el Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda del año 2010, indican que el 1,28% de la población vive en condiciones de hacinamiento con más de tres personas por cuarto.

Déficit Cualitativo de Vivienda

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

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

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

Para analizar el déficit habitacional en la comuna de Wheelwright, solo poseemos la información que nos brinda el Censo Nacional De Población, Hogares Y Viviendas Del Año 2010. P

Para este caso tomaremos en cuenta la Clasificación CALMAT donde la tercera posición indica que la vivienda presenta materiales resistentes y sólidos en todos los componentes constitutivos pero le faltan elementos de aislación o terminación en todos éstos, o bien presenta techos de chapa de metal o fibrocemento u otros sin cielorraso, o paredes de chapa de metal o fibrocemento.

El nivel CALMAT IV indica que la vivienda presenta materiales no resistentes ni sólidos o de desecho al menos en uno de los componentes constitutivos.

No se poseen datos oficiales públicos actuales ni información suministrada por la comuna para los puntos de Régimen de propiedad y tenencia ni información sobre Villas, Asentamientos y Hacinamiento Crítico. Desde el recorrido que se pudo realizar no se han detectado este tipo de problemáticas, sino que se han observado algunos ranchos y viviendas humildes sobre las márgenes de la mancha urbana.

Según el Censo Nacional 2001, la localidad de Wheelwright presenta un bajo porcentaje de habitantes en situación de hacinamiento crítico, los resultados dan por sentado que la comuna posee 1,28% del total de hogares, donde más de tres personas conviven en un cuarto.

| Cantidad de Personas por cuarto | Municipio | Provincia | País |
|---------------------------------|-----------|-----------|--------|
| Hasta 0,50 | 32,42% | 27,30% | 22,07% |
| 0,51 a 0,99 | 21,68% | 19,62% | 17,84% |
| 1 a 1,49 | 26,92% | 29,11% | 30,71% |
| 1,50 a 1,99 | 8,04% | 8,36% | 9,98% |
| 2,00 a 3,00 | 9,66% | 12,39% | 15,26% |
| Más de 3,00 | 1,28% | 3,21% | 4,14% |

Según el Censo Nacional 2001, la localidad de Wheelwright contaba con 2.039 hogares y 2.289 viviendas.

El déficit cualitativo se deduce ya que el 0,69% de los hogares se encuentran dentro de un CALMAT IV, lo que indica que las viviendas presentan materiales no resistentes ni sólidos en al menos en uno de los componentes constitutivos del hogar.

| CALMAT | Municipio | Provincia | País |
|------------|-----------|-----------|--------|
| CALMAT I | 67,09% | 57,39% | 56,20% |
| CALMAT II | 21,04% | 22,46% | 21,34% |
| CALMAT III | 7,95% | 11,09% | 11,54% |
| CALMAT IV | 0,69% | 1,69% | 3,81% |

EDUCACIÓN

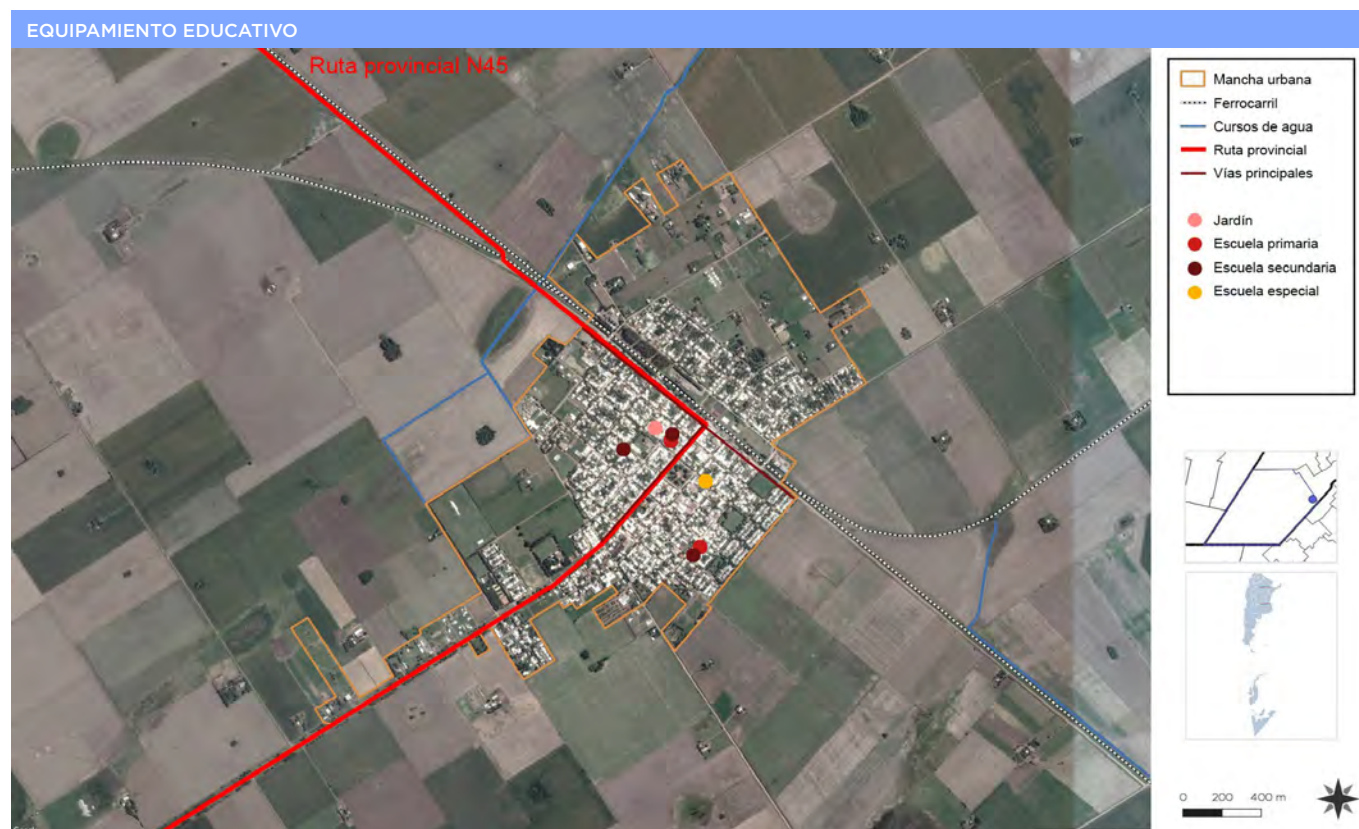
Máximo nivel educativo alcanzado

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.

La demanda educativa se encuentra cubierta por la oferta pública. En los establecimientos educativos de Wheelwright asisten jóvenes de la localidad y de la zona, estos son:

- Escuela Provincial N° 451 "Domingo F. Sarmiento".
- Escuela Provincial N° 6030 "Independencia Argentina".
- EESOPi N° 2059 "Pbro. Rosales".
- EESOPi N° 8098 "Instituto Secundario Wheelwright".
- EEMPA N° 1220 "Olga Cossetti".
- Escuela Especial N° 2088.



Fuente: Elaboración propia

- Jardín de infantes N° 121.
- Jardín “La Colmena”.
- Institución y Guardería “La Pastora”.

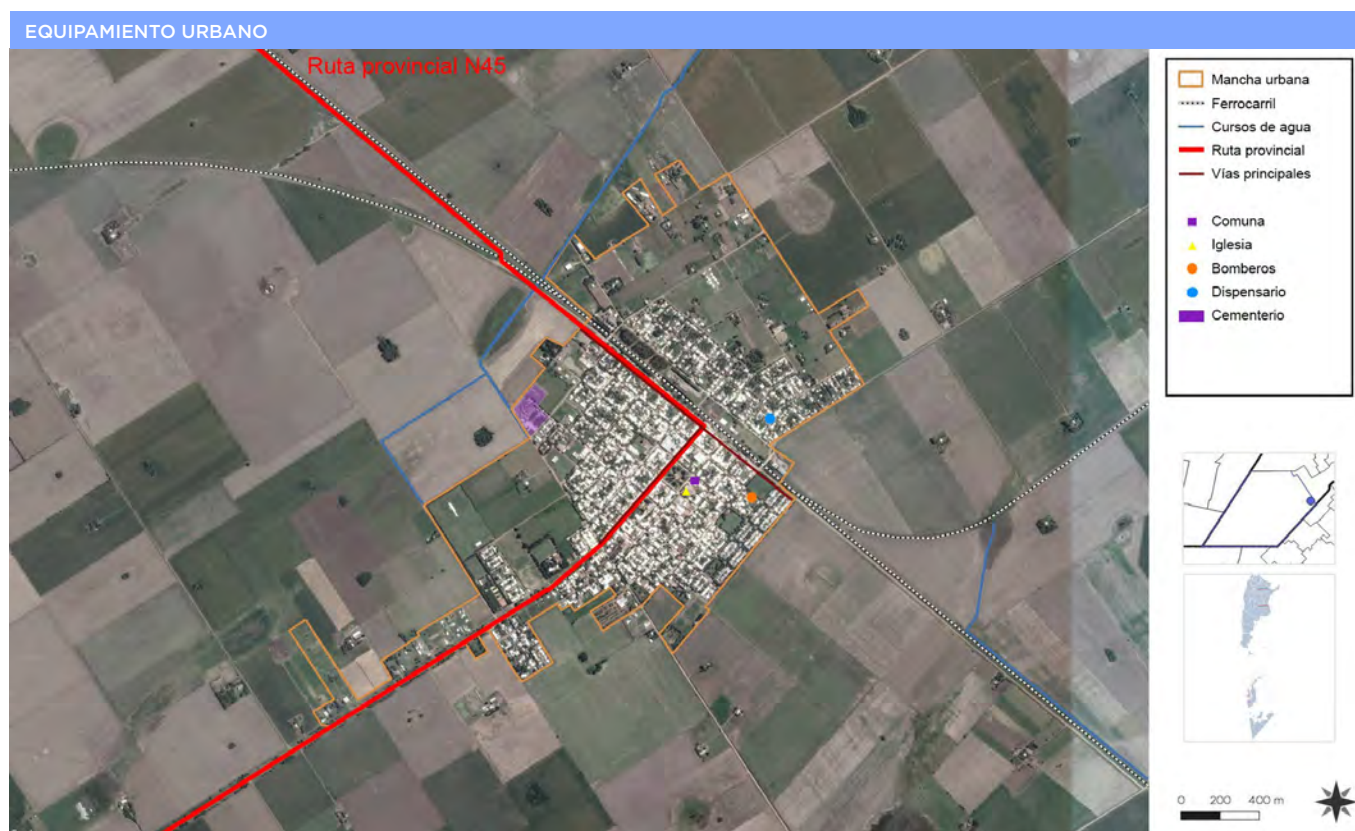
La tasa educativa alcanza el 100% en primaria; 89.7% en secundaria y el 31% tiene educación universitaria o terciaria. Promedio alfabetismo de 99.4%.



Jardín de infantes

SALUD Y SEGURIDAD

No se poseen datos oficiales públicos ni información suministrada por la comuna.



Fuente: Elaboración propia



Centro de Salud "La Familia"

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 flujo de personas que buscan empleo, la pobreza urbana puede tener efectos nefastos para la salud y el bienestar de gran parte de la población.

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

- Generar prosperidad económica como consecuencia del crecimiento de la población urbana.
- Financiar infraestructura y servicios para acomodar a los nuevos residentes y apoyar a la población existente.
- Facilitar el crecimiento económico y la creación de un empleo inclusivo.

Desarrollo económico local (DEL) para un crecimiento económico inclusivo

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

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

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

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

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

Resultados a esperar:

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

Se desarrollarán estrategias DEL bajo un enfoque participativo que recaba aportes de las partes involucradas y apoya una implementación coordinada. Se apoyará la inversión tanto pública como privada para generar beneficios sociales que refuercen el desarrollo económico.

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



DIMENSIÓN ECONÓMICA

Actividades económicas locales y ocupación según rama de actividad

Según datos aportados por la comuna desde sus inicios dependió siempre del campo, pero el desarrollo trajo a las empresas textiles, de las que hoy abundan Wicotex, Mayobre, Induswheel y muchos pequeños talleres textiles. También hay industrias alimenticias, siderúrgicas, del plástico, etc.

El centro comercial de esta localidad es la Av. San Martín, pero se ha ido expandiendo hacia otras de su alrededor: Mitre, Andrés Ferraris, Rivadavia, Av. General López y Belgrano. En ellas se pueden encontrar variedad muy amplia de comercios y servicios que cubren la necesidad de la población. Es una de las ciudades con mayor actividad del departamento.

Desde la administración comunal se preparó un proyecto para atraer industrias mediante la mejora de los servicios públicos, pero todavía no se pudo poner en marcha de manera eficiente.

Tasa de desocupación

De acuerdo con información otorgada por el gobierno local el desempleo es menor al 5%. Estas familias reciben asistencia de la comuna mediante la donación en especies o se los emplea con algún tipo de trabajo por jornales, ya que generalmente son personas con algún tipo de discapacidad. No se registra falta de puestos de trabajo.

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.

Como se releva en los datos oficiales el ingreso promedio de las personas ronda los 10.000 a 15.000 pesos, con una dispersión muy grande.

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.

Existen una buena cantidad de espacios verdes y aunque se encuentran con falta de mantenimiento. Esto va de la mano con la gestión del ambiente urbano.

El principal espacio verde por su superficie es el predio ferroviario, este se encuentra bien equipado. Asimismo, como la Plaza San Martín, Plaza del Sol, Parque Molina, Paseo del Centenario, Plaza Palos chicos, Plaza Lisandro de la Torre. Son espacios con buenos árboles, juegos para niños, parrilleros, mesas y sillas, distribuidos equitativamente en la trama urbana.

Riesgo, amenaza, vulnerabilidad y resiliencia

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

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

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

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

Unos de los problemas ambientales de la región y la comuna son relacionados a las fumigaciones y uso de pesticidas. Desde la municipalidad tienen un protocolo de fumigación que no logran cumplir por falta de concientización de los productores. Incluso la normativa provincial a la cual se encuentran adheridos determina que a 500 mts solo se pueden utilizar productos “banda verde” y a 3 km “banda azul”. También otra problemática

que afrontan es la manipulación de productos químicos de alta toxicidad en el área urbana, especialmente en los talleres y galpones. Ambos exponen a la población a distintos riesgos de salud en el corto y largo plazo.

El principal problema ambiental que afronta la localidad y la región son los riesgos por inundaciones producto del cambio climático y la transformación del medio ambiente causada por el accionar de hombre.

Con esto nos referimos al cultivo intensivo, con siembra directa (sin aplicar la rotación de otros cultivos o la ganadería), sumado a los desmontes y falta de plantación de nueva forestación.

Todo ello conduce a la impermeabilización del suelo rural que junto al aumento de las precipitaciones en frecuencia e intensidad de lluvias termina por producir el aumento de la napa freática, inundaciones frecuentes y severas. Por el motivo antes expuesto existen inundaciones en distintas zonas de la localidad, uno de los grandes problemas es la altura de la napa freática.



Plaza central



Predio arbolado del ferrocarril

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.

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 Wheelwright la administración comunal es de un tamaño muy reducido, centralizada y con fuerte presencia en la comunidad.

En localidades tan pequeñas, los estados comunales reciben mucha demanda de la población, con todo tipo de reclamos, que se realizan de manera rápida ya que es costumbre en la ciudadanía acercarse a charlar sobre algún tema específico con los funcionarios comunales.

Al ser tan cercana la relación, desde la administración comunal hacen todo lo posible por mejorar la calidad de vida de sus habitantes, pero muchas veces solo les es posible resolver los problemas operativos diarios y no llegan a poder pensar de manera estratégica la localidad.

El problema con el que se enfrentan para poder planificar las acciones en el mediano y largo plazo es, fundamentalmente, la escasez de recursos humanos capacitados y de recursos económicos propios. La recaudación fiscal es baja por dos motivos. Por un lado, los ciudadanos no pagan en tiempo y forma ya que el poder de policía de la comuna es muy débil. Y por otro lado, el valor fiscal de las propiedades está muy por debajo del valor del mercado inmobiliario.

Por último, se destaca una situación particular a la hora de entender la participación ciudadana, ya que una gran parte de la población se involucra a la hora de hacer reclamos, pero no encuentran lugar para poder participar desde el proceso de la toma de decisiones.

Identidad Cultural

Existen instituciones que congregan gran parte de la población, ellos son los clubes y cooperativas. Principalmente los clubes son verdaderos espacios de contención social, son espacios de encuentro que involucran a vecinos. El Club Ítalo Argentino, cuenta con infraestructura para varias actividades deportivas y culturales. En la sede y campo de deportes se pueden realizar las siguientes actividades: paddle, hockey, vóley, tenis, básquet, fútbol, natación, ping pong, musculación, colonia de vacaciones de verano, aquagym, danzas árabes, española, Pilates, folclore y otras actividades.

El campo de deportes cuenta con una importante forestación y juegos infantiles; por otro lado se encuentra también el Club Cultural donde se realizan Actividades deportivas entre las que se destacan la paleta y el fútbol.

La patrona del Pueblo es Ntra. Sra. de Luján, que se celebra todos los 15 de agosto.

Existe un fuerte arraigo de la población a la localidad, ya que cuando se generan oportunidades laborales, la población que emigra, sea por estudios o por falta de trabajo, suele intentar volver. Esto evidencia que se necesita crear nuevos puestos de trabajo diversificando la producción agropecuaria, para poder recuperar habitantes que migraron.

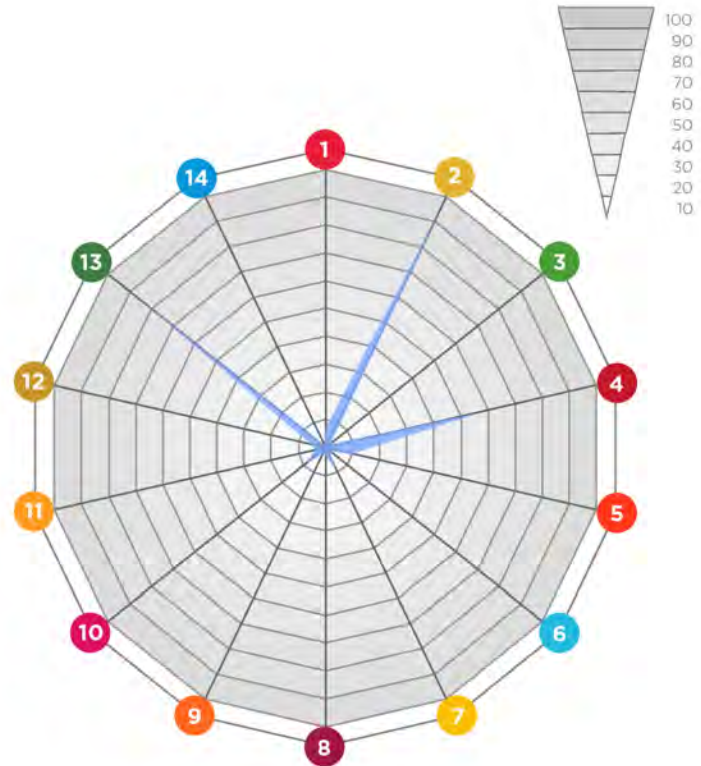
RESUMEN DE INDICADORES

WHEELWRIGHT

| POBLACIÓN | DEPARTAMENTO | PROVINCIA |
|-----------|---------------|-----------|
| 6002 | GENERAL LÓPEZ | SANTA FE |

DATOS %

| | | |
|----|---|-------|
| 1 | HOGARES SIN RED DE AGUA | 7,50 |
| 2 | HOGARES SIN RED DE CLOACAS | 99,21 |
| 3 | HOGARES SIN RED DE ELECTRICIDAD | 2,26 |
| 4 | HOGARES SIN RED DE GAS | 60,13 |
| 5 | HOGARES CON TENENCIA IRREGULAR DE LA VIVIENDA | 10,20 |
| 6 | VIVIENDAS IRRECUPERABLES | 2,06 |
| 7 | VIVIENDAS CON MATERIALES INCOVENIENTES | 8,92 |
| 8 | DESOCUPACIÓN GENERAL | 3,16 |
| 9 | TRABAJO INFANTIL | 2,33 |
| 10 | DESEMPLEO JUVENIL | 9,12 |
| 11 | DESOCUPACIÓN FEMENINA | 4,17 |
| 12 | TASA ANALFABETISMO | 5,38 |
| 13 | POBLACIÓN ADULTA SIN EDUCACIÓN SUPERIOR (DE 25 AÑOS O MAS EDAD) | 89,81 |
| 14 | MORTALIDAD INFANTIL (POR MIL) | 1,15 |



AGUA

92% Hogares con Agua
8% Hogares sin Agua



CLOACAS

1% Hogares con Cloacas
99% Hogares sin Cloacas



ELECTRICIDAD

98% Hogares con Electricidad
2% Hogares sin Electricidad



GAS

40% Hogares con Gas
60% Hogares sin Gas



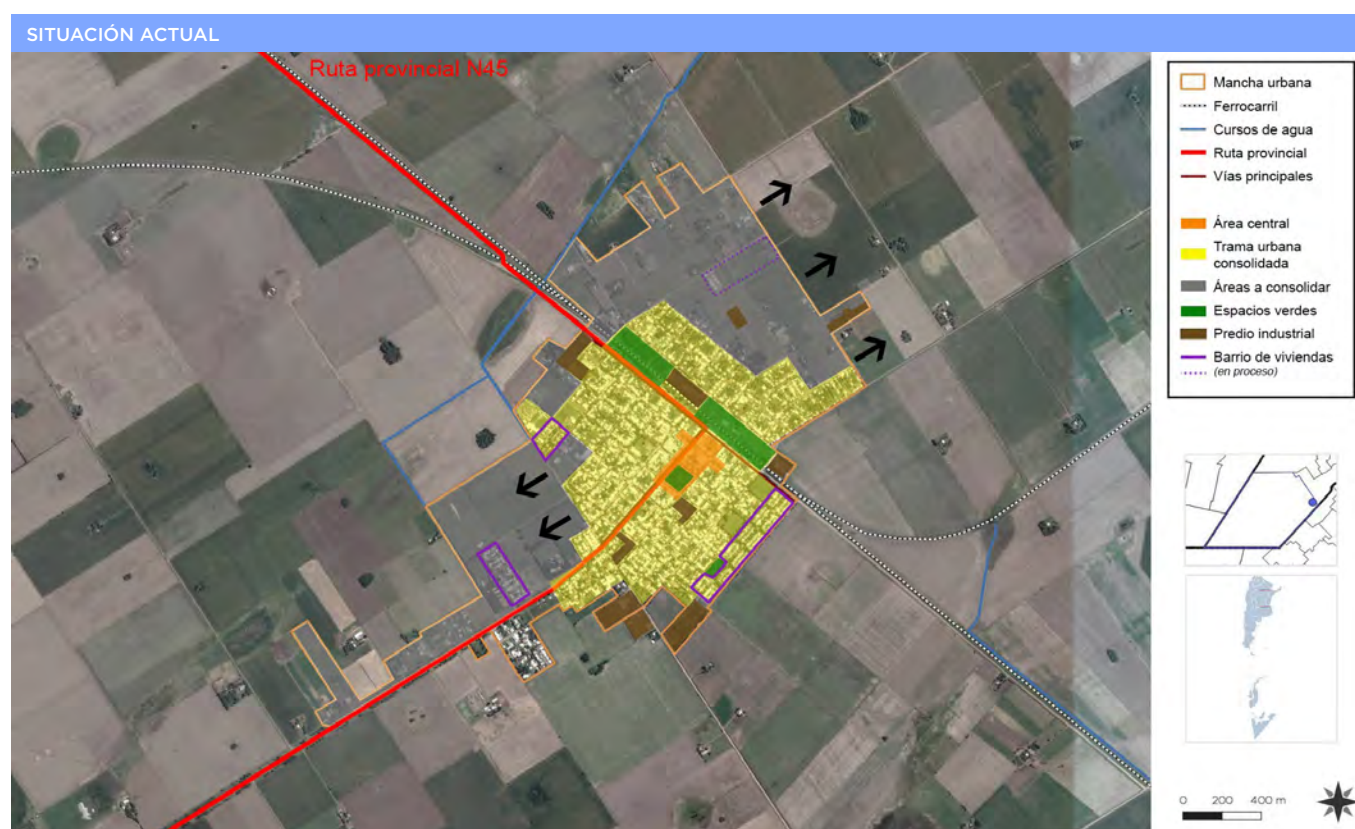
MAPA DE SITUACIÓN ACTUAL

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

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

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

Áreas centrales, residenciales, industriales, Infraestructuras, accidentes geográficos, etc. y la relación entre ellos definirán el modelo territorial que nos permita comenzar un camino hacia lo socialmente deseable.



Fuente: Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de Obra Pública

PLAN ESTRATÉGICO TERRITORIAL WHEELWRIGHT

PROBLEMAS Y OBJETIVOS

—
03.

CAPÍTULO 3

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

El déficit de viviendas en la localidad representa un número que va en ascenso. Se deberán gestionar suelos comunales dentro del perímetro de la mancha urbana y comprometerse a no realizar loteos ni emprendimientos residenciales fuera de esta ya que se busca proteger los suelos urbanos y rurales. Este aspecto deberá ser resuelto en el corto plazo.

Como muchas localidades de la región, Wheelwright se caracteriza por problemas urbanos de carácter estructural. Tanto el paso del ferrocarril como el acceso desde la RP⁴⁵, junto al acceso y cruce de la RN⁸ deberán ser cuestiones primordiales a analizar y mejorar, dado que la localidad planea su extensión en estas direcciones, volviendo a las mismas barreras urbanas a mitigar.

Otro tema central es generado por las características del relieve de la pampa ondulada y el creciente nivel de la napa freática, lo cual genera áreas de riesgo de inundabilidad. Las obras de desagües pluviales son necesarias, junto con la red de servicios de cloacas. También es de carácter primordial poder abastecer a toda la localidad de agua potable para el consumo humano, de la red de gas natural y las mejoras del pavimento, la iluminación y las comunicaciones.

Otro de aspectos que se debe mejorar es la consolidación del área central, si bien no se encuentra en mal estado a la misma le hace falta realizar una reforma que le permita tener una calidad urbana acorde a su rol dentro de la estructura de la ciudad.

ÁRBOL DE PROBLEMAS Y OBJETIVOS - DIMENSIÓN FÍSICA**CAUSAS**

- Falta de suelo urbano y planificación
- Falta de inversión y gestión con empresas de transporte
- Depósitos y galpones en el área residencial
- Falta de mantenimiento de pavimentos y Aumento en el nivel de las napas freáticas con ondulaciones en el relieve
- Falta de inversión en servicios públicos en red
- Desarrollo de la planta urbana con foco en el cuadro de estación
- Falta de inversión en desarrollo de áreas comerciales a cielo abierto

PROBLEMAS

- Déficit de viviendas
- Déficit del sistema e infraestructura de transporte
- Desorden de las vías de transporte
- Deterioro en los accesos viales y falta de pavimento de la localidad
- Inexistencia de red de gas
- Peligro de atravesamiento de vías férreas
- Deterioro del equipamiento y mobiliario urbano del área central

OBJETIVOS

- Generar suelo urbano para nuevas viviendas donde localizar programas de viviendas nacionales o provinciales
- Mejorar el servicio de transporte interurbano de pasajeros
- Generar vías seguras para peatones y bicicletas y separar el tránsito pesado
- Mejorar los accesos a la localidad y la calidad de las vías
- Mejorar la calidad de vida a través de la incorporación y mejora de servicios y bienes públicos básicos en red
- Generar vías seguras para peatones y bicicletas y separar el tránsito pesado
- Mejorar y potenciar las áreas centrales de la localidad

PROYECTOS

- Programa integral de soluciones habitacionales
- Programa de equipamiento e infraestructura de transporte
- Programa de reordenamiento de transporte
- Programa de mejoras de accesos, pavimentación e instalaciones de logística
- Programa de desarrollo y completamiento de servicios y bienes públicos básicos
- Programa de mitigación de barreras urbanas
- Programa de jerarquización y puesta en valor del área central

DIMENSIÓN SOCIAL

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

Para esto, es necesario el desarrollo de una serie de políticas públicas de corto, mediano y largo plazo para dar respuesta a los sectores más vulnerables de la población; al poner al alcance de estos una mejora sustancial en la calidad de vida, ya sea a través de la mejora de la habitabilidad, la convivencia con la industria o con políticas habitacionales serias que ataquen las problemáticas existentes de raíz.

Entre los problemas que hacen a la dimensión social podemos resumirlos en tres grandes grupos.

Aquellos que derivan de lo económico e institucional, perjudicando a la población en su desarrollo integral

provocando que los jóvenes activos laboralmente tengan pocas posibilidades haciendo que se radiquen en las grandes ciudades. Esto ha llevado al que predominen familias con niños y al envejecimiento de la población.

Otros de los grandes problemas sociales derivan de los factores ambientales y su impacto en la calidad de vida de la población vulnerable.

En el caso de la localidad de Wheelwright, el desborde de los pozos absorbentes, las inundaciones y la alta cantidad de arsénico en el agua potable ha provocado el deterioro de la salud de la población, especialmente de los sectores más postergados, como también numerosas molestias ya que deben recoger el agua apta para consumo humano con bidones en lugares específicos donde se encuentran las plantas de osmosis inversa.

Finalmente el problema del déficit habitacional podría reducirse si se articulan esfuerzos conjuntos entre la comuna y la provincia o nación.

ÁRBOL DE PROBLEMAS Y OBJETIVOS - DIMENSIÓN SOCIAL

CAUSAS

- Falta de articulación pública para la mejora de viviendas.
- Falta de articulación pública para la construcción de viviendas sociales.
- Falta de un sistema articulado de vinculación con la población vulnerable.
- Extensión de la esperanza de vida y éxodo de jóvenes hacia otras localidades.
- Fumigaciones sin controles
- Cambio en el sistema educativo provincial

PROBLEMAS

- Deterioro de la calidad de vida de la población por problemas de deterioro de viviendas
- Deterioro de la calidad de vida de la población por problemas derivados de la falta de obras de saneamiento y la contaminación de la red de agua
- Desconocimiento de la situación de vulnerabilidad de la población vulnerable
- Envejecimiento de la población
- Detección de enfermedades por causas ambientales en la población

OBJETIVOS

- Adquirir de terrenos para la construcción de viviendas sociales
- Creación de viviendas sociales mediante programas nacionales y provinciales
- Mejorar la calidad de vida de las viviendas con déficit habitacional existente
- Crear vínculos con la parte más carenciada de la población
- Mejorar el sistema de salud pública
- Mejorar la calidad del sistema educativo

- Programa de adecuación de construcciones existentes
- Programa integral de asistencia social
- Proyecto de cámaras de seguridad y monitoreo
- Programa de fortalecimiento del sistema de salud pública
- Programa integral de adecuación educativa

DIMENSIÓN ECONÓMICA

Wheelwright, según datos aportados por la comuna desde sus inicios dependió siempre del campo, pero el desarrollo trajo a las empresas textiles, de las que hoy abundan Wicotex, Mayobre, Induswheel y muchos pequeños talleres textiles. También se observa la existencia de industrias alimenticias y siderúrgicas, entre otras. Por otro lado se hace necesario pensar en políticas que terminen por consolidar la industria existente en la localidad que no está en relación actividad rural.

Nos referimos a las numerosas empresas textiles, metal-mecánicas, plásticos, etcétera. Para ello el desarrollo del proyecto del parque industrial es de vital importancia.

En relación a estas empresas, es necesario que se generen servicios complementarios como, por ejemplo, hotelería y áreas de servicios con el objetivo de brindar una mayor facilidad al desarrollo de las mismas.

ÁRBOL DE PROBLEMAS Y OBJETIVOS - DIMENSIÓN ECONÓMICA

CAUSAS

- Falta de políticas orientadas desarrollo económico
- Falta de articulación público – privado
- Falta de capacitación e inserción
- Falta de mercados

PROBLEMAS

- Escasez de mercados
- Desconocimiento por parte de las autoridades comunales de las necesidades de empresarios y trabajadores
- Falta de trabajo y formación para la población activa de bajos recursos
- Falta de equipamiento e infraestructura para la instalación de nuevas industrias
- Falta de delimitación de áreas periurbanas
- Desconexiones entre los problemas de localidades de la región
- Fuga de los proyectos de perfil emprendedor o innovador

OBJETIVOS

- Ganar mercados nacionales e internacionales
- Conocer inquietudes, intereses y problemáticas de los empleadores y los trabajadores.
- Capacitación de la población
- Desarrollar la infraestructura y equipamiento necesario para atraer la instalación de nuevas industrias
- Delimitar y proteger áreas periurbanas para crear diversificación en los productos de la localidad
- Crear una agencia de desarrollo económico regional
- Ayudar a crear y a crecer empresas jóvenes

PROYECTOS

- Programa de misiones comerciales
- Programa de fortalecimiento y formalización laboral
- Programa formador y capacitador de capital humano e inserción laboral
- Programa de desarrollo industrial
- Programa de desarrollo de Áreas Periurbanas
- Programa de revitalización de "Nodos Regionales"
- Plan de conformación de un banco e incubadora emprendimientos productivos

DIMENSIÓN AMBIENTAL

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

Como se mencionó en las otras dimensiones el principal problema que afronta la comuna son las inundaciones tanto en las zonas urbanas como rurales. Esta problemática es netamente ambiental pero tiene su repercusión en una variedad de aspectos.

Para dar una solución definitiva es necesario realizar una canalización de la laguna que permita escurrir el agua por gravedad, enviando la utilización de bombas de extracción u otras soluciones mecánicas que pueden verse superadas o simplemente fallar y exponiendo a la población desastres naturales como ya ocurrió.

Entre los problemas que podemos mencionar son el deterioro de los espacios verdes, la saturación de los pozos absorbentes.

Otros problemas comunes a muchas localidades pequeñas en zonas rurales son las fumigaciones, ello puede perjudicar la salud de la población. La problemática ambiental en la localidad gira en torno a tres ejes fundamentales.

En primer lugar la contaminación originada por los pesticidas utilizados en la fumigación de las áreas rurales lo que provoca una disminución en la calidad de vida, que más allá de tener las precauciones y controles necesarios, la situación ideal sería contar con barrera verde (arbolada) perimetral que rodee el área urbana y funcione como fuente de las actividades residenciales y rurales.

En segundo lugar, se encuentra como en varias localidades de la región la problemática que ocasionan los basurales a cielo abierto, donde el tratamiento de los Residuos Sólidos Urbanos no es óptimo. En este caso se encuentra en el ingreso a la localidad generando no solo contaminación sino también una mala imagen.

En tercer lugar, existen sectores de la trama urbana, que ante lluvias copiosas se inundan con facilidad, estos barrios generalmente coinciden donde se asienta la población vulnerable, ya que el precio de la tierra suele ser más accesible. Si bien se han realizado canalizaciones estas no alcanzan a evitar que se inunde.

Entre otros problemas que podemos mencionar se encuentra el deterioro de los espacios verdes y la saturación de los pozos absorbentes.

ÁRBOL DE PROBLEMAS Y OBJETIVOS - DIMENSIÓN AMBIENTAL

CAUSAS

- Falta de obras de infraestructura hídricas de escala regional y local
- Nivel de napas freáticas elevado y ondulaciones en el terreno
- Existencia del Basural a cielo abierto
- Distancia insuficiente entre el basural y el área residencial
- Distancia insuficiente entre el área residencial y la zona rural
- Uso de pesticidas y fumigaciones en la región

PROBLEMAS

- Inundación de zonas rurales y urbanas
- Escaso uso de áreas verdes públicas
- Problemas de salud por el uso de agro químicos en la zona rural
- Contaminación de napas y suelos
- Contaminación generada por el basural

OBJETIVOS

- Regular la fluctuación hídrica
- Desarrollar un conjunto de canales que permitan el libre escurrimiento del agua de lluvia
- Instalar equipamiento y mobiliario urbano en las plazas y veredas
- Redacción de normativas destinadas a controlar la forma de proceder ante el control de plagas
- Establecer cinturones verdes, controlar fumigaciones y uso de pesticidas
- Concientizar a los ciudadanos de la localidad sobre la importancia de la separación en origen
- Creación de un centro de Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos de manera inter jurisdiccional.

PROYECTOS

- Plan de canalizaciones hídricas
- Programa de puesta en valor de espacios verdes y cualificación urbana
- Programa de control de fumigaciones y uso de agro-químicos
- Programa de gestión de Residuos Sólidos Urbanos RSU

DIMENSIÓN INSTITUCIONAL

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

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

Los problemas urbanos que se presentan tienen parte de su origen y potencial solución en la carencia de un organismo local que se dedique a la planificación y coordinación de esta disciplina en particular, es decir, la falta de un “área de planeamiento” con personal dedicado a dicha función, aunque sea con carácter de asesoramiento periódico. Esto le permitiría al gobierno local solucionar los problemas derivados del crecimiento urbano desregulado, déficit de vivienda, gestión y coordinación de obras con otras jurisdicciones provinciales y nacionales.

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

Esto provoca grandes dificultades para articular esfuerzos conjuntos con los estados provinciales y naciones como también en generar espacios de participación ciudadana o desarrollar proyectos de participación público - privado.

El escaso desarrollo institucional también tiene su correlato en las organizaciones intermedias, por ejemplo los clubes y las diferentes colectividades que podrían mejorar sus condiciones.

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

ÁRBOL DE PROBLEMAS Y OBJETIVOS - DIMENSIÓN INSTITUCIONAL

CAUSAS

- Falta de programas de igualdad de género
- Falta de capacitación del personal comunal
- Falta de desarrollo de políticas de articulación institucional
- Falta de articulación entre los distintos actores públicos y privados
- Problemas de recaudación fiscal (tasas municipales)

PROBLEMAS

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

OBJETIVOS

- Creación de un "Observatorio de Violencia de Género"
- Creación de mesas de integración
- Articular esfuerzos entre comuna, provincia y nación
- Participación ciudadana en la toma de decisiones
- Transparencia en la gestión
- Acceso a una red institucional formal
- Mejorar el estado de los inmuebles, equipamiento de la comuna, y capacitación del personal

PROYECTOS

- Programa hacia la igualdad de género
- Programa de articulación institucional
- Programa de gobierno abierto
- Programa de modernización y reestructuración institucional
- Plan revalúo y recaudación fiscal local
- Programa de desarrollo de proyectos PPP (participación público privado)
- Programa para creación de un Plan urbano - ambiental local

SEGUNDA PARTE

FASE PROPOSITIVA

—
02.

PLAN ESTRATÉGICO TERRITORIAL WHEELWRIGHT

LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS

—
04.

CAPÍTULO 4

Lineamientos Estratégicos

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

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

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

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

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

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

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

Los lineamientos estratégicos responden a los ejes problemáticos identificados. Deberán estar constituidos por una serie de programas de actuación, que 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.

LINEAMIENTO ESTRATÉGICO | 01

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

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

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

LINEAMIENTO ESTRATÉGICO | 02

PROSPERIDAD URBANA SOSTENIBLE E INCLUSIVA Y OPORTUNIDADES PARA TODOS

A través del desarrollo de las economías urbanas sostenibles,

dinámicas y eficientes, que incluyan a la totalidad de los habitantes proveyendo de trabajo decente y seguro, articulando las distintas capacidades productivas regionales.

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

LINEAMIENTO ESTRATÉGICO | 03

DESARROLLO URBANO RESILIENTE Y SOSTENIBLE AMBIENTALMENTE

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

LINEAMIENTO ESTRATÉGICO | 04

FORTALECIMIENTO DE LA ESTRUCTURA DE GOBERNANZA URBANA

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

LINEAMIENTO ESTRATÉGICO | 05

PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL DESARROLLO ESPACIAL URBANO

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

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

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

PLAN ESTRATÉGICO TERRITORIAL WHEELWRIGHT

MODELO TERRITORIAL DESEADO

—
05.

CAPÍTULO 5

Modelo Territorial Deseado

MODELO DESEADO

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

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

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

El primer conjunto de acciones difícilmente puede expresarse o representarse en un mapa, a pesar que su desarrollo puede tener un alto impacto en la calidad de vida urbana. Muchos de estos objetivos tienen que ver con la dimensión institucional, entre ellos podemos mencionar la carencia de un organismo local que se aboque a la planificación urbana. También la necesidad

de articular esfuerzos conjuntos entre las distintas jurisdicciones (nación, provincia y comunas o municipios), generar canales de participación ciudadana y modernizar el gobierno comunal (equipamiento edilicio, inmuebles y capacitación del personal). Asimismo desde la dimensión económica se ve la necesidad de mejorar la articulación público – privada con el objetivo de agregar valor y diversificar la matriz productiva.

Entre los proyectos que por su naturaleza tienden a alterar el espacio urbano podemos encontrar algunos que son estructurantes, en general pertenecen a la dimensión física. Este el caso del acceso desde la RN N° 8, el tramo de la ruta (llamada también Av. San Martín) que la une necesita mejorar la señalética y puntos de detención del tránsito para la prevención de accidentes por la alta velocidad que toman los vehículos al ingresar, sobre todo porque por su ancho y vegetación constituye una suerte de boulevard ajardinado que los habitantes aprovechan para actividades deportivas.

Antes que la ruta de acceso (o Av. San Martín) ingrese en la zona residencial es necesario separar el tránsito pesado, ya que el mismo genera riesgos y deteriora el ambiente urbano. Lógicamente esto también debe ir acompañado de una normativa que permita paulatinamente relocalizar los talleres, acopios y otras industrias que se encuentran dispersas en el tejido residencial.

Otro proyecto que mejora la calidad de vida de los habitantes consiste en el desarrollo y la consolidación del área central, especialmente a la calle principal (Av. San Martín) y la plaza fundacional (también llamada San Martín) con sus alrededores. Esta parte del espacio público articula las principales instituciones y comercios, es el espacio de encuentro de la comunidad donde se concentra la vida urbana. Las mejoras necesarias son tendientes a dar prioridad al peatón, incorporar mobiliario urbano, forestación, por sólo mencionar algunas. También es necesario realizar la repavimentación de numerosas calles ya que la frecuente e intensa lluvia sumada al aumento de las napas ha producido el deterioro de las calles.

Otra problemática que debe abordarse consiste en mitigar la barrera urbana que constituye el predio ferroviario y las vías férreas, este no solo impide una fluida comunicación entre ambas partes del tejido urbano, sino que producen una segmentación socioeconómica que se evidencia en la provisión de bienes y servicios públicos como en la incompatibilidad de usos de suelo

que deterioran la calidad de vida de los habitantes. Esto genera una zona norte llamada “pueblo nuevo” con menor calidad de vida que otros barrios ubicados al sur del sector ferroviario, cerca de la plaza central.

En materia medio ambiente se busca generar nuevos espacios verdes de uso público, la comuna cuenta con el potencial latente del predio ferroviario donde parte del mismo se encuentra en desuso, este predio cuenta con una frondosa arboleda que bien puede ser aprovechada por la población como espacio de esparcimiento.

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

Otro aspecto relevante que hace al desarrollo de infraestructuras impactado en diversas dimensiones. Por un lado consiste en el desarrollo de una red cloacal, factor que es determinante desde la calidad de vida y el ambiente. Finalmente, desde la mirada social, se hace necesario consolidar los bordes periurbanos con usos de suelo compatibles entre sí, evitando la convivencia de residencias e industrias o desarmaderos, e instrumentar los medios para incentivar la densificación de la trama urbana existente. También pensar en soluciones habitacionales que contemple la población que puede realizar un repago como aquellas que necesitan mayor asistencia.

Visión Estratégica

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

Para esto se desarrollarán diferentes propuestas bus-

MODELO DESEADO



cando el equilibrio urbano territorial, tanto en sus zonas urbanas como rurales, potenciando y capitalizando los recursos naturales que toman forma de productos agro - ganaderos o materia prima de subproductos industriales, apuntando a la generación de valor agregado de los mismos. Por otro lado hacer énfasis en la industria metalmecánica, aspecto que la destaca entre otras localidades de la región.

Esto sumado a la importancia de conformarse como alternativa residencial de las ciudades de Venado Tuerto, Pergamino y Colón aprovechando su cercanía, brindando a la futura población una escala urbana “domestica” y orientarse paulatinamente hacia una alta calidad de vida apoyada en el completamiento de bienes y servicios públicos.

Estos factores tienen que encontrar su punto de convergencia y ser complementarios a través de mecanismos de participación ciudadana e institucionales por parte de los distintos actores involucrados.

El planeamiento estratégico es entonces esa puesta en valor y elemento indispensable para guiar dicha voluntad y hacer tangible el conjunto de gestiones, obras e inversiones en pos de la ciudad deseada.

Definición de Escenarios

La utilización de la prospectiva como herramienta permite anticipar diferentes escenarios posibles para ver las oportunidades y gestionar los riesgos futuros desde una posición de ventaja, conectando las acciones de corto plazo con la perspectiva de largo plazo.

La localidad de Wheelwright ha sido desde su fundación una ciudad asociada a la producción agro-ganadera y posteriormente a la industria metal mecánica.

Actualmente el perfil de la misma no se ha transformado, pero en el futuro existe una firme convicción de transformarla en una localidad donde a partir de la producción rural dar a los productos valor agregado. En pocas palabras, convertirla en una localidad agro-industrial, manteniendo y ampliando el perfil metal mecánico.

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

Paralelamente, en el corto plazo se deben implementar gestiones de cooperativismo o asociatividad entre actores públicos - privados como también de las localidades entre sí. Tratando de encontrar problemáticas comunes como también complementariedad para apaliar necesidades puntuales. Lógicamente, estas gestiones involucran a los estados Provinciales y Nacionales, estos pueden ser de gran ayuda a la hora de coordinar esfuerzos, misiones comerciales o ser entidades que avalen las iniciativas municipales o de privados en la localidad y nodos regionales.

Dentro de los proyectos inmediatos que son necesarios implementar para lograr los objetivos mencionados son obras de mejoras en los accesos a la localidad, compatibilizándolo con su uso real por parte de la población, y separando el tránsito pesado antes de llegar a las zonas residenciales. También es necesario realizar la pavimentación de la RP 45 que la une con Labordeboy, ya que reduciría tiempos de viaje notablemente. A largo plazo la instalación de un área logística que trabaje en relación al parque industrial ya planificado.

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

Desde el punto de vista de la calidad de vida en el corto y mediano plazo los objetivos están orientados a solucionar problemas como la barrera urbana generada por la antigua estación del ferrocarril, reconvirtiendo parte de ella en espacios verdes y la instalación de equipamientos urbanos que terminen por mejorar la calidad de vida de sus habitantes. En el mismo sentido es necesario poner en valor las plazas y plazoletas existentes, ya que actualmente algunas de ellas se encuentran en estado de deterioro o falta completar con mobiliario urbano.

En el mediano plazo a su vez deben completarse las obras de saneamiento, como ser las cloacas y el completamiento o reparación del asfaltado (en etapas).

Finalmente, uno de los últimos objetivos que persigue la comuna es en materia de soluciones habitacionales, actualmente existe un déficit no cuantificado de viviendas nuevas o ampliación de la existente. Como prime-

ra medida hay que crear un registro y en conjunto con trabajadoras sociales determinar un plan de acción que contemple los distintos estratos de población.

Comparativo de variables

El desarrollo de la fase cero y la elaboración de los mapas, permiten identificar las áreas deficitarias, los problemas y prioridades. A continuación se detalla un listado de mapas que contienen información esencial necesaria para un estudio expeditivo y una eventual localización de futuros proyectos.

De esta manera, se logra dimensionar el impacto que generarían en el territorio y la población.

Mancha urbana e Incompatibilidad de usos de suelo

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

La limitación a la extensión de la ciudad evita que el costo de proveer los servicios básicos de infraestructura sea cada vez mayor aumentando así su eficiencia, como también los efectos positivos que esto tiene en la movilidad local.

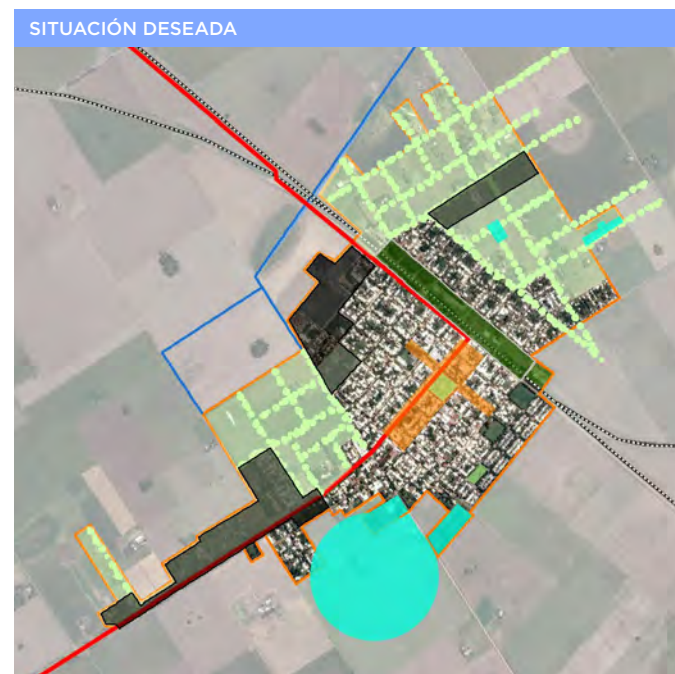
Actualmente la mancha urbana de la localidad se ha ampliado ligeramente sobre la zona norte, incluso sin consolidación significativa, asimismo sobre la zona sur en la dirección del acceso hacia la RN° 8. Uno de los motivos radica en alto precio de las tierras rurales por su rendimiento productivo.

Esto ha generado que en el tejido actual exista una mixtura de usos de suelo, se entre mezclan galpones, talleres, sectores de acopio e industrias generando el detrimento de la calidad urbano ambiental.

Por estos motivos descriptos las iniciativas son tendientes a favorecer la relocalización de usos industriales hacia el acceso, y la densificación de la mancha urbana existente. A los nuevos suelos urbanos debemos prever la incorporación de infraestructura básica (agua potable, gas, electricidad y cloacas).



Fuente: SPTyCOP



Fuente: SPTyCOP

COBERTURA DE RED DE AGUA

La comparación entre la zona actual donde se muestran las zonas cubiertas por el servicio de agua potable de red y la extensión y completamiento deseado permiten definir el orden de prioridades para la extensión de la red.

Identificar las zonas cubiertas por el servicio de agua potable de red es fundamental en esta planificación.

La comparación entre la zona actual y la posible extensión de la mancha permite definir las zonas deficitarias actuales y potenciales, es decir, las zonas donde es imperioso desarrollar proyectos de extensión de la red de infraestructura. Esta extensión, junto con la de saneamiento y desagüe cloacal, son las que definen el anillo hídrico de la localidad, es decir, el modelo deseado.

Cabe destacar también la importancia de la consideración de las condiciones de vulnerabilidad social y las estrategias de crecimiento que permiten establecer un orden de prioridades en la extensión de la cobertura de la red.

La red de agua potable cubre la totalidad de la mancha urbana, el principal problema radica en la concentración de arsénico en la misma.

Es fundamental que el agua potable apta para consumo (sin arsénico) llegue directamente a las viviendas.

COBERTURA DE RED DE CLOACA

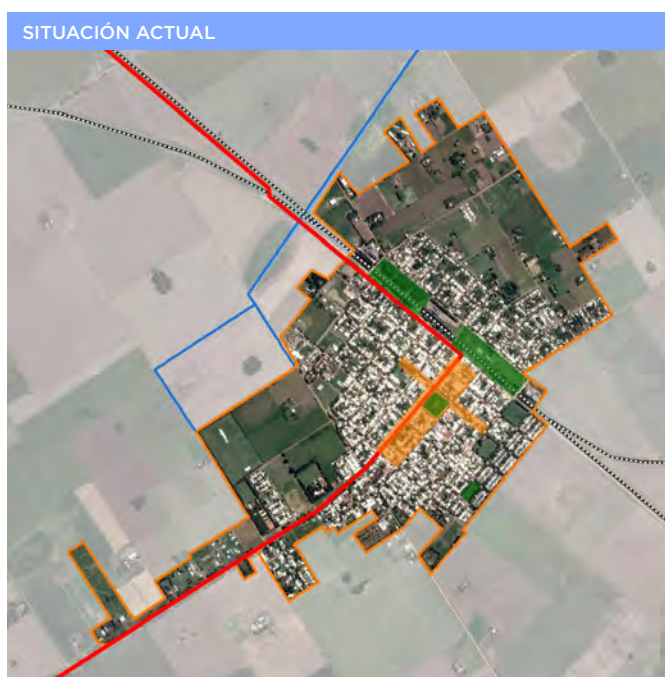
Al igual que la red de agua, la infraestructura de cobertura del saneamiento urbano resulta estratégica. La localidad no posee cloacas, es necesario que se retomen los proyectos que se ha realizado, para ello deben encontrar el financiamiento adecuado y articular esfuerzo con los gobiernos nacionales y provinciales para ejecutar las obras.

La conexión de este servicio debe prever comenzar por los sectores más vulnerables o de mayor riesgo ambiental y completarse hasta cubrir la totalidad del tejido urbano.

ESPACIOS VERDES Y RIESGO AMBIENTAL

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

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



Fuente: SPTyCOP



Fuente: SPTyCOP

miento a una situación socialmente deseada. Sin bien la distribución de los espacios verdes y su cantidad alcanzan a cubrir las necesidades, estos se pueden mejorar si se aprovechan los espacios ociosos del predio ferroviario, nos referimos a las grandes arboledas que se encuentran en sectores concesionados, pudiendo convertirse en un nuevo equipamiento urbano que termine por completar y mejorar la oferta. Asimismo es necesario mejorar el mobiliario urbano de las plazas y plazoletas.

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

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

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

Para mitigar las problemáticas ambientales que surgen de la producción rural se debe implementar un plan de forestación de las zonas periurbanas y rurales, esto permitiría mejorar la absorción del agua de lluvia, reducir el impacto de los climas extremos y mejorar la calidad de

vida en la localidad. También, es importante crear los incentivos para que en estas zonas se desarrollen huertas ecológicamente compatibles con los usos de suelo residenciales, y en el mismo sentido paulatinamente erradicar los desarmaderos y otros usos, relocalizándolos en predios y zonas industriales (especialmente en la zona norte).

ESTRUCTURA VIAL JERARQUIZADA

En materia de estructura vial es mejorar las condiciones de seguridad del acceso, compatibilizando su uso como senda aeróbica y separar el tránsito pesado. Por otro lado realizar la pavimentación de la RP^º 45 que une la localidad con Labordeboy.

También mejorar la calidad del transporte público de pasajeros (paradores, frecuencia, parque automotor, etc.) y pensar en la intermodalidad del tendido ferroviario existente, ya sea desde el punto de vista productivo (transporte de materia prima) como la posibilidad de incorporar servicios de transporte de pasajeros.

Finalmente, en relación a la vida urbana es necesario separar el tránsito pesado de las zonas residenciales para evitar el deterioro de las calles y riesgos de accidentes.

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

ESTRUCTURA VIAL JERARQUIZADA



Fuente: Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de Obra Pública

ra 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.

El área central de la localidad presenta grandes signos de deterioro, es necesario recalificarla para reforzar su

rol, esto beneficiaría si se complementa con normativas tendientes a densificar este sector.

Por otro lado su diseño original debe adecuarse a permitir una mayor prioridad a la vida peatonal, articular las distintas instituciones y comercios que se encuentran desplegados alrededor de la plaza fundacional y a lo largo de las principales calles, volviendo la misma el escenario del encuentro de la comunidad.

MODELO DESEADO SISTEMA FÍSICO



Fuente: Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de Obra Pública

MODELO DESEADO SISTEMA ECONÓMICO



Fuente: Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de Obra Pública



Fuente: Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de Obra Pública

PLAN ESTRATÉGICO TERRITORIAL WHEELWRIGHT

PROGRAMAS Y PROYECTOS

—
06.

CAPÍTULO 6

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 proyec-

tos (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 unicriterial, cuya principal variable es la relación coste/beneficio.

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

En función de las preferencias en los pesos asignados a los criterios y de la contribución que cada proyecto aporta a la consecución de objetivos, se realiza una selección de opciones, tanto para encontrar la mejor alternativa como para aceptar aquellas que parecen buenas y rechazar aquellas que parecen malas o para generar

una ordenación de las alternativas de las mejores a las peores. Para concretar el análisis se utiliza una matriz en la que se desagrega el concepto de impacto territorial en cuatro dimensiones, ya tomadas en cuenta en ciclos anteriores de trabajo: las dimensiones económica, ambiental, social y espacial.

A su vez, cada una de esas dimensiones se desagrega en subcriterios.

- > **Asignación de pesos.** Cada equipo técnico asigna un valor de relevancia (o peso relativo) a cada uno de los criterios y subcriterios, de manera tal que la suma resulte igual a uno tanto a nivel de criterios como de subcriterios. Estos pesos se asignan tomando como referencia las prioridades de desarrollo de cada territorio incluidas en los árboles de problemas y objetivos y definidas en consonancia con su Modelo Deseado.
- > **Asignación de puntajes.** El siguiente paso en el trabajo sobre la matriz multicriterio consiste en la asignación de puntajes a los proyectos según su impacto en cada uno de los subcriterios, es decir, en el mayor grado de desagregación de la matriz.

En la segunda columna se ubican los cuatro criterios principales, divididos cada uno en subcriterios (cuarta columna, empezando desde la izquierda). Las columnas primera y tercera presentan los pesos otorgados a cada criterio y subcriterio por el equipo multidisciplinario, con acuerdo del responsable político, a partir de los datos de la realidad territorial y los objetivos de desarrollo. En las columnas de la derecha aparece el listado de proyectos ubicados en la microrregión (se incluyen dos a modo de ejemplo). En función de una escala previamente determinada, diferente de acuerdo a cada tipo de subcriterio de evaluación, y a través de la ponderación cualitativa del equipo, se asigna un puntaje a cada proyecto en cada subcriterio según la magnitud del impacto esperado del proyecto en cuestión sobre dicho subcriterio.

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

Ciclo de desarrollo de los proyectos

1 / PROCESO DE PLANIFICACIÓN



Fuente: Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública

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

PROGRAMA DE ADECUACIÓN DE CONSTRUCCIONES EXISTENTES Y DENSIFICACIÓN DEL SUELO URBANO

Descripción de la Situación:

En la localidad existe déficit de viviendas que aún no fue cuantificado. El principal problema para dar solución a parte de este déficit radica en la escasez de suelo urbano por los elevados costos de los suelos rurales que poseen altos rendimientos.

Es fundamental tener en cuenta que la localidad no busca expandir su mancha urbana, sino densificar el tejido existente, mejorar las viviendas en él y reutilizar los predios que puedan quedar desafectados de usos industriales.

Solución propuesta:

Se plantea el desarrollo de programas para la entrega de materiales de construcción y mano de obra para la mejora de las viviendas deficientes teniendo como prioritarias a las familias en situaciones de vulnerabilidad. Se trabajará con un equipo interdisciplinar donde será un trabajador social el encargado de definir las especificidades de cada caso. En algunos casos la asistencia será total y en otros solo de materiales o de mano de obra. También quedará a definir según el caso el repago de los beneficios recibidos.

También se deberá crear un equipo de trabajo comunal, encargado del planeamiento urbano de la localidad, planificación territorial y la articulación entre la comuna y los estados Provinciales o Nacionales para la gestión de planes de soluciones habitacionales.

Se desarrollará un observatorio social y de mercado de suelo, y se buscará gestionar áreas vacantes de uso dentro de la trama, donde se densificará y se pondrá a disposición de las familias en búsqueda de viviendas nuevas de manera competitiva y superadora del mercado inmobiliario.

PROGRAMA INTEGRAL DE ASISTENCIA SOCIAL

Descripción de la Situación:

Como se mencionó en anteriormente, en la localidad existe algunas familias en condición de vulnerabilidad. Si bien en el total de la población este no es un porcentaje

representativo es importante dar una solución temprana para evitar que se agudice esta situación.

Solución propuesta:

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

PROGRAMA DE SEGURIDAD Y CONTROL URBANO

Descripción de la Situación:

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

Solución propuesta:

Se pretende con este programa poder dotar a la localidad de cámaras de seguridad para poder monitorear desde la Comisaria en el centro de la mancha urbana varios lugares a la vez, y no requerir de sumar personal para casos muy eventuales de delitos. Los accesos urbanos serían de primordial importancia para poder realizar un rastreo de movimientos en caso de delitos graves.

PROGRAMA DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA DE SALUD PÚBLICA

Descripción de la Situación:

Actualmente, la localidad de Wheelwright tiene la necesidad de seguir equipando el SAMCO y otros equipamientos urbanos en materia de salud para ser una respuesta cada vez más eficaz a los problemas de la sociedad y así mejorar la calidad de vida.

Solución propuesta:

Se propone establecer un programa comunal, con el fin de crear un fondo para la compra de equipamiento necesario. También se deberá establecer vínculos con la provincia para llegar a un mejor y rápido resultado.

PROGRAMA INTEGRAL DE ADECUACIÓN EDUCATIVA

Descripción de la Situación:

La localidad como muchas de la región cuenta con un sistema educativo adecuado para la población. Pero en el caso de un crecimiento deberían ampliarse y mejorar-

se las instalaciones actuales.

Solución propuesta:

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

Prosperidad urbana sostenible e inclusiva y oportunidades para todos

PROGRAMA DE MISIONES COMERCIALES

Descripción de la Situación:

Producto de la falta de políticas internas, no se han desarrollado mercados internacionales que podrían haber sido claves para el crecimiento de la localidad, y de la región sur de la provincia de Santa Fe.

Solución al problema:

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

PROGRAMA DE FORTALECIMIENTO Y FORMALIZACIÓN LABORAL

Descripción de la Situación:

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

Solución al problema:

Planificación de reuniones entre la administración comunal, los empleadores y los empleados, para conocer inquietudes, intereses y problemáticas de los empleadores y los trabajadores a partir de las cuales elaborar

y proponer intervenciones e iniciativas que faciliten su tratamiento. Deberán actuar también como instancias de concientización contra el trabajo informal y, además, de monitoreo, tanto de la evolución del empleo registrado como del cumplimiento de las condiciones de higiene y seguridad en los puestos de trabajo.

PROGRAMA FORMADOR Y CAPACITADOR DE CAPITAL HUMANO E INSERCIÓN LABORAL

Descripción de la Situación:

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

Solución al problema:

En sentido con lo anterior mencionado es necesario elaborar un programa de capacitación hacia la población en general y una capacitación especializada a la población que trabaja particularmente en algunos rubros. Por ejemplo, estos talleres o cursos pueden ir desde, capacitación en dirección de empresas y PYMES, actividades relacionadas con la construcción.

A futuro, la localidad, debería vincular esfuerzos con la provincia y nación para poder contar con un establecimiento de nivel terciario en la comuna.

PROGRAMA DE DESARROLLO INDUSTRIAL

Descripción de la Situación:

La localidad se caracteriza por la producción agro-ganadera, sin embargo, los desafíos a mediano - largo plazo se encuentran en vender las materias primas con valor agregado o en el desarrollo de nuevos productos con un proceso de elaboración de mayor complejidad.

También se detectan una gran cantidad de actividades del tipo industriales dentro de la trama urbana, lo cual genera problemas de convivencia de actividades.

Solución al problema:

En este sentido es importante desarrollar la infraestructura y equipamiento necesario en la localidad para hacer tentador y facilitar la instalación de nuevas industrias en la región y promover la generación de empleo. Medidas como el fomento de un área destinada al uso industrial

y la posibilidad de la creación de un parque industrial resultan de gran interés para este desarrollo.

PROGRAMA DE DESARROLLO DE ÁREAS PERIURBANAS

Descripción de la Situación:

El espacio periurbano se refiere a una situación de interface entre dos tipos geográficos aparentemente bien diferenciados: el campo y la ciudad. Es de difícil definición conceptual y delimitación, cuenta con la desventaja de que es un territorio “resbaladizo”, en situación transicional, en permanente transformación (o con expectativas de ser transformado), frágil, susceptible de nuevas intervenciones. Con el paso del tiempo, el periurbano “se extiende”, “se relocaliza”, “se corre de lugar”.

En localidades como Wheelwright es de vital importancia comenzar por reconocer estos espacios para poder proteger las lógicas del área residencial y el área rural.

Solución al problema:

Programa de delimitación y protección de los suelos periurbanos, apertura de debates en la localidad para que sean los propios habitantes los que discutan como quieren que este espacio de fuelle debiera ser tratado, que actividades sean las más idóneas para desarrollarse en ellos y de qué manera pueden gestionarse. Es un Proyecto a largo plazo pero que debe comenzar a ser pensado lo antes posible para la protección de la vida urbana en localidades “de campo”. En la localidad se puede comenzar por declarar áreas de reestructuración industrial-rural para ordenar dichas actividades de una manera más amigable con la trama urbana y poder ser penada de manera paisajística y amigable medioambientalmente.

PLAN DE REVITALIZACIÓN DE “NODOS REGIONALES”

Descripción de la Situación:

Muchos de las localidades tienen las mismas problemáticas y potencialidades, para ello el gobierno de la provincia de Santa Fe creo los “Nodos Regionales”, sin embargo, en la práctica estas no han tenido un éxito sobresaliente. Reactivar estas instituciones es un desafío pendiente que atañe a todos los municipios y comunas y en este sentido Wheelwright no es la excepción.

Solución al problema:

Volver a reactivar el. Nodo Regional N°5 - Venado Tuerto, haciendo énfasis en generar una complementariedad de los servicios para el crecimiento agrícola ganadero

que se ofrecen en la región diversificando y potenciando la oferta existente.

Otro aspecto es atender problemáticas de referidas a la provisión de servicios y desarrollo de infraestructura que puede alcanzar mayor eficiencia si coordinan esfuerzos y generan mayor volumen con la intención de llegar a rendimientos crecientes por escala. Se planea también la conformación de una agencia de desarrollo económico regional.

PLAN DE CONFORMACIÓN DE UN BANCO E INCUBADORA EMPRENDIMIENTOS PRODUCTIVOS

Descripción de la Situación:

La actividad económica predominante es la agro-ganadera, que motoriza parte del empleo en la localidad. Desde la localidad se desea desarrollar valor agregado a los productos rurales, para diversificar la producción y generar empleo. Otro gran punto a tener en cuenta es que los jóvenes adultos profesionales emigran a las grandes ciudades cercanas (Venado Tuerto, Pergamino, Buenos Aires y Rosario) en busca de mejores oportunidades de desarrollo.

Solución al problema:

Una incubadora de empresas es una organización diseñada para acelerar el crecimiento y asegurar el éxito de proyectos emprendedores a través de una amplia gama de recursos y servicios empresariales. Las incubadoras de empresas normalmente son patrocinadas, apoyadas y operadas por compañías privadas, entidades gubernamentales o universidades. Su propósito primordial es ayudar a crear y crecer empresas jóvenes dotándolas del apoyo necesario en servicios técnicos y financieros. Esta actividad será acompañada por un Programa de emprendimientos y un Programa de jóvenes emprendedores.

Desarrollo urbano resiliente y sostenible ambientalmente

PROGRAMA DE CANALIZACIONES HÍDRICAS

Descripción de la Situación:

El principal problema ambiental que afronta la localidad y la región son los riesgos por inundaciones producto del cambio climático y la transformación del medio ambiente causada por el accionar de hombre. Con esto nos referimos al cultivo intensivo, con siembra directa (sin aplicar la rotación de otros cultivos o la ganadería), sumado a los desmontes y falta de plantación de nueva

forestación. Todo ello conduce a la impermeabilización del suelo rural que junto al aumento de las precipitaciones en frecuencia e intensidad de lluvias termina por producir el aumento de la napa freática, inundaciones frecuentes y severas. Por el motivo antes expuesto existen inundaciones en distintas zonas de la localidad, uno de los grandes problemas es la altura de la napa freática.

Solución propuesta:

Para ello se hace necesario implementar un programa articulado con los productores para incentivar el método de cultivos que mitiguen este problema y en el corto plazo desarrollar un conjunto de canales que permitan el libre escurrimiento del agua de lluvia.

Esto si se realiza de manera planificada y coordinada permitiría recuperar tierras productivas como prevenir inundaciones en los centros urbanos. Claro está, que dicho plan necesita la articulación inter jurisdiccional como de actores públicos y privados.

Se desarrollará un programa de canalizaciones rurales, para recuperar el suelo productivo, y un Proyecto de canalizaciones en la mancha urbana para mitigar las barreras urbanas producidas por el ferrocarril, y se redirigirán las aguas para recuperar suelo urbano susceptible de ser reserva de suelo periurbano.

PROGRAMA DE PUESTA EN VALOR DE ESPACIOS VERDES Y CUALIFICACIÓN URBANA

Descripción de la Situación:

Existen una buena cantidad de espacios verdes, la calidad de los mismos es buena. El principal espacio verde por su superficie es el predio ferroviario, este se encuentra bien equipado, con una senda aeróbica y un playón polideportivo.

Solución propuesta:

Proyecto de puesta en valor de espacios verdes y recualificación del trazado urbano por parte de la administración comunal para la instalación de equipamiento y mobiliario urbano en las plazas y veredas para potenciar una cualidad única en la región. El mismo debe estar en concordancia con las exigencias del código urbano redactado. A su vez tiene que coordinar con el desarrollo de la infraestructura o provisión de servicios públicos, es decir, tomar un criterio de materialización de las calles y aceras, como también del tendido de luz, etcétera, todo aquello que se hace visible y compone la vida urbana. También sería ideal contar con un Plan de forestación y reforestación para mejorar la calidad de vida urbana.

PROGRAMA DE CONTROL DE FUMIGACIONES Y USO DE AGROQUÍMICOS

Descripción de la Situación:

Las localidades cuya actividad productiva principal es la agro-ganadera suelen estar rodeadas por campos donde naturalmente se les realizan tratamientos de fertilización y control de plagas mediante el rocío de químicos altamente contaminantes que a largo plazo vulneran la salud de la población. Esta región también se caracteriza por un alto nivel de las napas freáticas y poca absorción del agua.

Solución propuesta:

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

Será de carácter fundamental y primordial la ejecución de un programa de creación de cinturones verdes de forestación que sirva como atenuador de tales efectos mencionados en el párrafo anterior. Este cinturón forestal puede ser llevado a cabo mediante la disposición de normativas que obliguen a la colocación de arboledas en los campos aledaños y a la prohibición de uso de químicos en dichas fracciones. Estas nuevas plantaciones también contribuyen con la mejora de la absorción de los suelos y eventualmente con la baja de la napa freática solucionando un problema grave de la localidad.

Se propone que estos cinturones sean acompañados de un proyecto de paisaje para que funciones como áreas de recreación para la población, y deberán acompañar los cursos de agua, ya sea naturales o de canalizaciones.

PROGRAMA DE GESTIÓN DE RESIDUOS SÓLIDOS URBANOS RSU

Descripción de la Situación:

Los residuos sólidos urbanos se depositan en un basural a cielo abierto. La disposición de los residuos de esta manera trae aparejados inconvenientes tales como: la contaminación del aire por la quema de basura, la alimentación de animales, la proliferación de roedores, el deterioro del paisaje, la contaminación de las aguas subterráneas y superficiales.

Solución propuesta:

Es suma importancia concientizar sobre la correcta gestión de los residuos sólidos urbanos (RSU) de la comuna de Wheelwright, asociada al alto impacto ambiental que

esto significa, al cual debe darse solución definitiva por diversos motivos.

Se recomiendan tres proyectos de suma importancia y que son complementarios entre sí. Como primera medida se deberá concientizar a los ciudadanos de la localidad sobre la importancia de la separación en origen de los RSU a través de un programa de concientización. Como medida paralela la administración local deberá comprometerse a gestionar el residuo forestal e informar del protocolo a seguir a los ciudadanos.

A largo plazo se deberá encarar el proyecto de un centro de Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos de manera inter jurisdiccional ya que son varias las localidades de la zona las que poseen dicha falta y de esta manera se reducen los costos de funcionamiento.

PROGRAMA HACIA LA IGUALDAD DE GÉNERO

Descripción de la Situación:

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

Solución propuesta:

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

PROGRAMA DE ARTICULACIÓN INSTITUCIONAL

Descripción de la Situación:

Una de las ineficiencias que poseen muchos municipios y comunas es el desconocimiento de los distintos pro-

gramas que desarrollan desde las jurisdicciones provinciales y nacionales. Incluso, muchas veces se desconocen cuáles son los proyectos que se están planificando y ejecutando en orbitas que afectan directamente a las localidades. Esta deficiencia en la comunicación termina por volver ineficientes a los gobiernos.

Solución propuesta:

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

PROGRAMA DE GOBIERNO ABIERTO (Proyecto de presupuesto participativo y Proyecto de acceso a la información pública)

Caracterización del problema:

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

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

Solución del problema:

Hoy en día institucionalmente se exige desde la ciudadanía a los gobiernos locales tener plena accesibilidad a la información de carácter público como también que existan canales de participación que les permita sentirse escuchados y representados. Para ello se debe iniciar un proceso de modernización institucional, tanto en capacitación de nuevas herramientas como de equipamiento edilicio. Especialmente se debe hacer énfasis en los siguientes aspectos:

- Participación ciudadana en la toma de decisiones.
- Transparencia en la gestión.

- Acceso a una red institucional formal.

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

PROGRAMA DE MODERNIZACIÓN Y REESTRUCTURACIÓN INSTITUCIONAL

(Programa de mejoras del equipamiento - Proyecto de adecuación de instalaciones comunales - Proyecto de reingeniería de las instituciones públicas - Proyecto de capacitación del personal municipal)

Caracterización del problema:

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

Solución del problema:

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

PLAN REVALÚO Y RECAUDACIÓN FISCAL LOCAL

Descripción de la Situación:

Uno de los problemas que afronta la localidad es que la tasa de los impuestos se encuentra desactualizada ya

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

Solución propuesta:

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

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

Descripción de la Situación:

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

Solución propuesta:

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

PROGRAMA PARA CREACIÓN DE UN PLAN URBANO - AMBIENTAL LOCAL

Descripción de la Situación:

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

Solución propuesta:

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

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

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

Planificación y gestión del desarrollo espacial urbano

PLAN INTEGRAL DE SOLUCIONES HABITACIONALES

Descripción de la Situación:

En la localidad existe déficit de vivienda aún no cuantificado ni cualificado. El principal problema para dar solución a parte de este déficit radica en la escasez de suelo urbano por los elevados costos de los suelos rurales que poseen altos rendimientos, a esto se suma la escasa o nula oferta inmobiliaria, con un alto nivel de consolidación del tejido urbano y que la comuna no cuenta con terrenos propios para llevar adelante planes nacionales o provinciales de construcción de vivienda.

Es fundamental tener en cuenta que la localidad no busca expandir su mancha urbana, sino densificar el tejido existente, mejorar las viviendas en él y reutilizar los predios que puedan quedar desafectados de usos industriales.

Solución propuesta:

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

También se deberá crear un equipo de trabajo comunal, encargado del planeamiento urbano de la localidad, planificación territorial y la articulación entre la comuna y los estados Provinciales o Nacionales para la gestión de planes de soluciones habitacionales.

PROGRAMA DE EQUIPAMIENTO E INFRAESTRUCTURA URBANA E INTERURBANA DE TRANSPORTE

Descripción de la Situación:

La comuna de Wheelwright en relación al resto de la "Nodo Regional 5", no cuenta con un equipamiento en materia de transporte a nivel nacional y regional. Al no disponer de una localización sobre una ruta de alto tránsito no posee una terminal de ómnibus, ni un parador formalizado en la mancha urbana.

La frecuencia de viajes desde la localidad es muy mala, igual que la calidad del servicio. Desde la administración comunal se han realizado pedidos a las empresas que prestan los servicios para que ingresen en la localidad pero no han tenido éxito en la gestión.

Solución propuesta:

Es importante abordar esta problemática porque es una necesidad para mejorar la calidad de vida de los habitantes. Un Plan de creación y mejora de paradores urbanos es necesario al igual que la gestión con empresas de transporte para que el ingreso de colectivos sea en horarios más accesibles y con una frecuencia regular.

PROGRAMA DE REORDENAMIENTO DE TRANSPORTE

Descripción de la Situación:

Dado que en la trama urbana se encuentran emplazados una serie de talleres y equipamientos para el almacenamiento de granos y otros productos principalmente derivados del campo, suelen atravesar la misma camiones de gran porte que a su paso generan problemas desgastando y rompiendo las calles.

A su vez, existen riesgos de accidentes de tránsito ya que la población suele usar como peatonal la calle misma (dado que no hay gran tránsito), lo que implica un riesgo a la población local. Por otro lado, se hace necesario mejorar el estado de las calles y aceras para aumentar la calidad de vida en la ciudad.

Solución propuesta:

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

PROGRAMA DE MEJORAS DE ACCESOS, PAVIMENTACIÓN E INSTALACIONES DE LOGÍSTICA

Descripción de la Situación:

Como se explicó en la fase de diagnóstico la RN N°8 pasa a pocos km de la localidad y se vincula con la localidad a través de una ruta de ingreso. Esta debe cuidarse y mejorarse dado que es transitado por muchos camiones o tráfico en general, como también por personas que la aprovechan para recreación.

Otro punto que destacar es el bajo porcentaje de calles pavimentadas, en general cuentan con cordón cuneta y algún tipo de mejorado o compactado. Se debe tener en cuenta que algunas calles sufren el paso de camiones que produce un rápido desgaste.

Solución propuesta:

Mejorar el camino de ingreso desde la Ruta Nacional N°8 adecuándolo su rol como enlace vial y espacio urbano de recreación. También se deberá hacer la ejecución en etapas de la pavimentación y la repavimentación de las calles de la trama urbana en el corto plazo y mediano plazo.

Se buscará generar un predio que permita pensar la intermodalidad entre el camión, y el ferrocarril, optimizando los modos de transporte y teniendo como punto principal la intermodalidad de las nuevas estaciones. Se evitará el ingreso de camiones al área central, priorizando la vida peatonal.

Se trabajará en la apertura de pasos a nivel en el predio ferroviario con el objetivo de mejorar la integración de ambos sectores de la trama urbana. Para ello es necesario la creación de un fondo de reserva municipal y articular esfuerzos entre el estado Provincial y Nacional.

PROGRAMA DE PROVISIÓN DE SERVICIOS PÚBLICOS EN RED

Descripción de la Situación:

Hoy en día la comuna de Wheelwright cuenta con áreas inundables cercanas a la mancha urbana, pero estas no provocan ningún problema a gran escala. Sumado a esto el nivel de la napa freática es muy alto lo cual genera problemas por el desborde de los pozos ciegos ya que no hay red de saneamiento cloacal.

El servicio de agua potable cubre la totalidad de la mancha urbana, esta no es apta para el consumo humano por el alto contenido de arsénico, actualmente tienen

una planta de ósmosis inversa que provee agua apta para consumo humano en dos puntos de la comuna. En términos generales la iluminación de la localidad satisface la necesidad de la población. Los sistemas que utilizan son convencionales (de sodio) y existe la iniciativa de realizar el cambio por iluminación LED, que brinda una mejor calidad de luz con un consumo más eficiente. Finalmente, la infraestructura en comunicaciones en la localidad es de baja calidad, hay servicio de internet y telefonía móvil en toda la localidad, pero en algunas áreas no funciona bien o es muy lento.

Solución al problema:

Se plantea la posibilidad de realizar un proyecto integral de desagües pluviales, y canalizaciones para mitigar el área inundable que permitiría un mejor escurrimiento hacia los campos. También se desarrollará un proyecto integral de red cloacal que se plantea de carácter prioritario por el impacto en la salud y el ambiente.

Un proyecto más ambicioso que se plantea en términos de largo plazo es la provisión de agua potable apta para consumo humano, consiste en conectar la planta de ósmosis inversa a la red, lo que implica nuevas obras y un mantenimiento costoso.

El proyecto de renovación de la iluminación pública por luminaria LED y el proyecto de infraestructura en comunicaciones se desarrollarán en el corto y mediano plazo.

PROGRAMA DE MITIGACIÓN DE BARRERAS URBANAS

Descripción de la Situación:

Las instalaciones ferroviarias han sido un protagonista importante del desarrollo de la región desde sus inicios, sin embargo, con el paso de los años estas (vías y estaciones) han quedado en desuso y terminaron por ser desafectadas casi en su totalidad.

La localidad es atravesada varias veces al día por el Belgrano Cargas (antiguo Mitre), este no para ni realiza cargas. Esto genera una barrera urbana y problemas de conexión partiendo la trama en dos sectores. Al no existir suficientes pasos niveles formales han realizado pasos clandestinos lo que presenta riesgos a la población. El Predio ferroviario se encuentra en muy buen estado de conservación, la antigua estación (que es patrimonio histórico) funciona como biblioteca municipal y como centro de día para personas discapacitadas. El espacio verde funciona como parque urbano o espacios de recreación.

Solución al problema:

El programa de mitigación de barreras urbanas busca mejorar la integración de las dos grandes zonas urbanas y del predio ferroviario, asimismo regularizar las actividades que se realizan en él. Finalmente, llamar a concurso o contratar profesionales especializados en tales tareas para dar forma al programa municipal previendo aspectos propios del campo disciplinar del urbanismo.

PROGRAMA DE JERARQUIZACIÓN Y PUESTA EN VALOR DEL ÁREA CENTRAL

Descripción de la Situación:

Actualmente los corredores comerciales a cielo abierto de la localidad tienen un potencial limitado por el escaso desarrollo de su calidad urbana. Es decir, no poseen ninguna cualidad distintiva que haga a la “marca ciudad”. Es necesario descubrir cuál es la esencia de la

localidad y traducirla a una estética que la identifique y la haga particular.

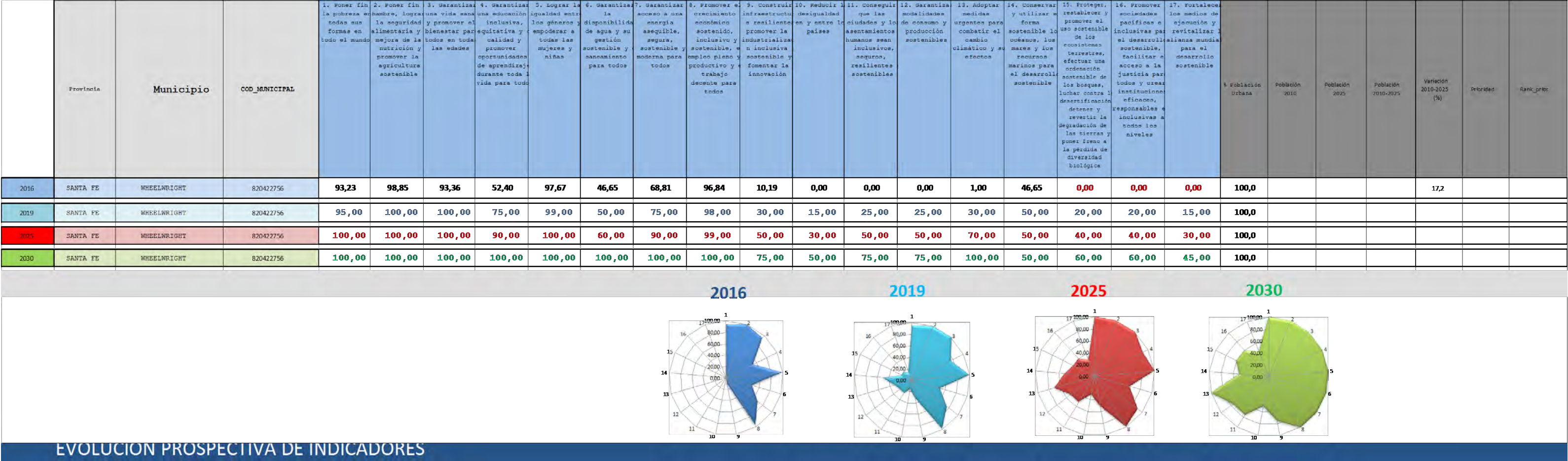
Solución al problema:

Plantear el desarrollo del centro comercial de la localidad actual y futuro, regularlo con un diseño que caracterice a la localidad por sobre otras y armonizarlo con las cualidades paisajísticas que esta posee. A su vez determinar cuáles son los sectores naturalmente propicios para desarrollar tales actividades en función del flujo vehicular y peatonal. Desarrollar normativas que limiten y posibilitan estos usos de suelo sin generar una sobreoferta o limitándola.

Finalmente también se desarrolla un Proyecto de recuperación y preservación del patrimonio histórico.

| PROYECTOS ANIDADOS - PROGRAMAS NACIONALES | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|---|--|--|-----------------------------------|---|------|------|---------------|------|------|------|------|-------------|------|------|------|------|
| LINEAMIENTOS ESTRATEGICOS | | EJES DE ACCIÓN | PROGRAMAS | PROYECTOS | CORTO PLAZO | | | | MEDIANO PLAZO | | | | | LARGO PLAZO | | | | |
| | | | | | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
| 1 | Desarrollo urbano sostenible para la inclusión social y la erradicación de la pobreza | 1.1 Urbanización de villas y asentamientos | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 1.2 Mejorar viviendas de materialidad deficientes | 1.2.1 | Programa de adecuación de construcciones existentes | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 1.3 Regularización dominial | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 1.4 Impulso al crédito hipotecario | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 1.5 Ingreso ciudadano | 1.5.1 | Programa de asistencia social | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 1.5.2 | Programa de seguridad y control urbano | 1.5.2.1 | Proyecto de cámaras de seguridad y monitoreo | | | | | | | | | | | | |
| | | 1.5.3 | Programa de fortalecimiento del sistema de salud publica | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 1.6 Educación de calidad y desde edades tempranas | 1.6.1 | Programa integral de adecuación educativa | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | Prosperidad urbana sostenible e inclusiva y oportunidades para todos | 2.1 Recuperación de mercados externos | 2.1.1 | Programa de misiones comerciales | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 2.2.1 | Programa de fortalecimiento y formalización laboral | 2.2.1.1 | Plan de mejora de condiciones laborales | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | 2.2.2.1 | Cursos, talleres y actividades relacionas a dirección de empresas | | | | | | | | | | | | |
| | | 2.2 Formalización del empleo | 2.2.2 | Programa formador y capacitador de capital humano e inserción laboral | 2.2.2.2 | Programa de capacitación e inserción laboral (incluir discapacitados) | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | 2.2.2.3 | Cursos, talleres y actividades relacionas a la construcción | | | | | | | | | | | | |
| | | | 2.3.1 | Programa de desarrollo industrial | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 2.3 Desarrollo sustentable | 2.3.2 | Programa de desarrollo de Areas Periurbanas | 2.3.2.1 | Plan de reordenamiento de actividad agropecuaria e industrial. | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | 2.3.2.2 | Plan de diversificación de usos productivos rurales | | | | | | | | | | | | |
| | | 2.4 Impulso a las economías regionales | 2.4.1 | Programa de revitalizacion de "Nodos Regionales" | 2.4.1.1 | Plan de integración y fortalecimiento de nodos regionales | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | 2.4.1.2 | Plan de conformación de una agencia de desarrollo económico regional | | | | | | | | | | | | |
| | | 2.5 Ciencia aplicada e independencia tecnológica, reconexión de la ciencia y la producción | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 2.6 Fomento del emprendedurismo e Innovación | 2.6.1 | Plan de conformación de un banco e incubadora emprendimientos productivos | 2.6.1.1 | Programa de emprendimientos | | | | | | | | | | | | |
| | | | | 2.6.1.2 | Programa de jóvenes emprendedores | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | Desarrollo urbano resiliente y sostenible ambientalmente | 3.1 Reducción de tamaños por terremoto | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 3.2 Reducción de tamaños por inundaciones | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 3.3 Reducción de tamaños por tormentas | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 3.4 Aumento de la permeabilidad, disminución del riesgo hídrico y mejora de las condiciones climáticas urbanas. | 3.4.1 | Plan de canalizaciones hídricas | 3.4.1.1 | Programa de recuperación de suelos productivos | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | 3.4.1.2 | Programa de recuperación de suelos urbanos | | | | | | | | | | | | |
| | | | 3.5.1 | Programa de puesta en valor de espacios verdes y cualificación urbana | 3.5.1.1 | Proyecto de puesta en valor de espacios verdes | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | 3.5.1.2 | Plan de forestación. | | | | | | | | | | | | |
| | | | 3.5.2.1 | Proyecto de concientización y control del uso de agroquímicos | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 3.5.2.2 | Programa de desarrollo de cinturones verdes. | | | | | | | | | | | | | | |
| 3.5 | Protección y preservación del patrimonio natural | | 3.5.3.1 | Proyecto de separación urbana en origen de RSU | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 3.5.3.2 | Proyecto de gestión del residuo forestal | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 3.5.3.3 | Plan de gestión a nivel regional Centro GRSU | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | Fortalecimiento de la estructura de gobernanza urbana | 4.1 Protección contra la violencia de género | 4.1.1 | Programa hacia la igualdad de genero | 4.1.1.1 | Proyecto de observatorio de Violencia de Genero | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | 4.1.1.2 | Proyecto de inserción laboral de géneros | | | | | | | | | | | | |
| | | 4.2 Presencia del estado en los lugares en situación de pobreza extrema | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 4.3 Interrelación municipal-provincial y entre municipios | 4.3.1 | Programa de articulación institucional | 4.3.1.1 | Plan de interrelación provincial y nacional | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | 4.4.1.1 | Proyecto de presupuesto participativo | | | | | | | | | | | | |
| | | 4.4 Gobierno abierto | 4.4.1 | Programa de gobierno abierto | 4.4.1.2 | Proyecto de acceso a la información pública | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | 4.5.1.1 | Programa de mejoras del equipamiento | | | | | | | | | | | | |
| | | | 4.5.1.2 | Proyecto de nuevos edificios municipales | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 4.5.1.3 | Proyecto de reingeniería de las instituciones públicas. | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 4.5.1.4 | Proyecto de capacitación del personal municipal | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 4.5.2 | Plan revalúo y recaudación fiscal local | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 4.6 Gobernabilidad y planeamiento participativo | 4.6.1 | Programa de desarrollo de proyectos PPP (participación público privado) | 4.6.1.1 | Plan de articulación con instituciones sociales locales | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | 4.6.1.2 | Plan de articulación con empresarios locales | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | 4.7.1.1 | Confeción de Plan Director | | | | | | | | | | | | |
| | | | 4.7.1.2 | Confeción de Código Urbano | | | | | | | | | | | | | | |
| 4.7 | Fortalecer la planificación a escala nacional, provincial y local como componente estratégico para las decisiones públicas | | 4.7.1.3 | Confeción de Reglamento de Edificación | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 4.7.1.4 | Relevamiento digital de la información territorial (G.I.S.) | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 4.7.1.5 | Proyecto de catastro digital abierto | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 4.7.1.6 | Confeción de un Plan ambiental | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | Planificación y gestión del desarrollo espacial urbano | 5.1 Construcción de nuevas viviendas con criterios planificados | 5.1.1 | Programa Integral de soluciones habitacionales | 5.1.1.1 | Proyecto de viviendas nacionales/provinciales | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | 5.1.1.2 | Proyecto de consolidación/expansión | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | 5.1.1.3 | Proyecto de banco de tierras públicas | | | | | | | | | | | | |
| | | 5.2 Movilidad sostenible | 5.2.1 | Programa de equipamiento e infraestructura urbana e interurbana de transporte | 5.2.1.1 | Plan de mejora de paradores urbanos | | | | | | | | | | | | |
| | | | 5.2.2 | Programa de reordenamiento de transporte | 5.2.2.1 | Proyecto de ordenanza de transito pesado | | | | | | | | | | | | |
| | | | 5.2.3 | Programa de movilidad sustentable | 5.2.3.1 | Proyecto de corredores seguros Bicisenda | | | | | | | | | | | | |
| | | | 5.3.1 | Programa de mejoras de accesos, pavimentación e instalaciones de logística | 5.3.1.1 | Proyecto de mejora de acceso | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | 5.3.1.2 | Proyecto de pavimentación del tejido urbano | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | 5.3.2.1 | Proyecto integral de desagües pluviales | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | 5.3.2.2 | Proyecto integral de desagüe cloacal | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | 5.3.2.3 | Proyecto integral de gas natural | | | | | | | | | | | | |
| | | 5.3 Mejorar la infraestructura, disminuir tiempos y costos logísticos | 5.3.2 | Programa de desarrollo y completamiento de servicios y bienes públicos básicos | 5.3.2.4 | Proyecto de provisión de agua potable apta para consumo humano | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | 5.3.2.5 | Proyecto de mejora de las instalaciones electricas | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | 5.3.2.5. | Proyecto de renovación de la iluminación publica. | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | 5.3.2.6 | Proyecto de infraestructura en comunicaciones | | | | | | | | | | | | |
| 5.4 Planificar y asistir en el ordenamiento de los usos del suelo con criterios de sustentabilidad | 5.4.1 | Programa de mitigación de barreras urbanas | 5.4.1.1 | Plan de mejor aprovechamiento del uso de predio ferroviario | | | | | | | | | | | | | | |
| | 5.4.2 | Programa de jerarquización y puesta en valor del área central | 5.4.2.1 | Proyecto de centralidad | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 5.4.2.2 | Proyecto de recuperación y preservación del patrimonio histórico | | | | | | | | | | | | | | |

| DIMIENS 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 |
| Físic | Programa integral de soluciones habitacionales | | | | | |
| | Programa de equipamiento e infraestructura de transporte | | | | | |
| | Programa de reordenamiento de transporte | | | | | |
| | Programa de mejoras de accesos, pavimentación e instalaciones de logística | | | | | |
| | Programa de desarrollo y completamiento de servicios y bienes públicos básicos | | | | | |
| | Programa de mitigación de barreras urbanas | | | | | |
| | Programa de jerarquización y puesta en valor del área central | | | | | |
| Económ | Programa de misiones comerciales | | | | | |
| | Programa de fortalecimiento y formalización laboral | | | | | |
| | Programa formador y capacitador de capital humano e inserción laboral | | | | | |
| | Programa de desarrollo industrial | | | | | |
| | Programa de desarrollo de Áreas Periurbanas | | | | | |
| | Programa de revitalización de "Nodos Regionales" | | | | | |
| | Plan de conformación de un banco e incubadora emprendimientos productivos | | | | | |
| Ambie | Plan de canalizaciones hídricas | | | | | |
| | Programa de puesta en valor de espacios verdes y cualificación urbana | | | | | |
| | Programa de control de fumigaciones y uso de agro-químicos | | | | | |
| | Programa de gestión de Residuos Sólidos Urbanos RSU | | | | | |
| Socia | Programa de adecuación de construcciones existentes | | | | | |
| | Programa integral de asistencia social | | | | | |
| | Proyecto de cámaras de seguridad y monitoreo | | | | | |
| | Programa de fortalecimiento del sistema de salud pública | | | | | |
| | Programa integral de adecuación educativa | | | | | |
| Instituc | Programa hacia la igualdad de género | | | | | |
| | Programa de articulación institucional | | | | | |
| | Programa de gobierno abierto | | | | | |
| | Programa de modernización y reestructuración institucional | | | | | |
| | Plan revalúo y recaudación fiscal local | | | | | |
| | Programa de desarrollo de proyectos PPP (participación público privado) | | | | | |
| | Programa para creación de un Plan urbano - ambiental local | | | | | |
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |



EVOLUCION PROSPECTIVA DE INDICADORES

PLAN ESTRATÉGICO TERRITORIAL WHEELWRIGHT

MONITOREO

—
07.

CAPÍTULO 7

Monitoreo

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

Seguimiento, evaluación y retroalimentación

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

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

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

| Lineamiento | Temática | Indicador | Unidad de Medida | Datos de referencia / Metodología | Fuentes |
|--|--------------------------------|--|---|--|--|
| Desarrollo urbano resiliente y sostenible | Amenazas (de origen natural) | Exposición de viviendas a tormentas severas | Escala de 1 a 4 que sintetiza la ponderación de las áreas de riesgo de tormentas severas y las viviendas expuestas. | Viviendas recuperables habitadas 604.519; porcentaje de viviendas recuperables habitadas sobre total país: 6,2 % (2001). Viviendas recuperables 490.848; porcentaje de viviendas recuperables sobre total país: 1,3% 2020 | Atlas de Riesgos Agroclimáticos en el Área Agrícola Argentina 2001/2010. Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca. http://www.ora.gov.ar |
| | | Índice máximo de magnitud de inundaciones | Escala numérica de 1 a 30. | La magnitud se valora a partir de datos relativos a daños materiales, personas evacuadas y duración de cada evento registrado. | DesInwentar: Sistema de Inventario de Desastres Red de Estudios Sociales en Prevención de Desastres en América Latina. Corporación OSSO. http://www.desastresonline.com |
| | | 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 los tipos de viviendas definidos por INDEC, calculado niveles de ocurrencia de amenaza. Esa valor se multiplica por el porcentaje de hogares en viviendas con baja calidad de materiales: índice CAUAT III, IV y V (Censo 2001) e INMAT 3 y 4 (Censo 2020), en relación al total de hogares en viviendas particulares habitadas. A partir de la obtención de este resultado, se definen 4 categorías de exposición sísmica de las viviendas. | http://www.inpes.gov.ar http://www.inti.gov.ar/cisoc |
| | | 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 (2020); 107 (2024) | Fuente: Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable. (2015) |
| Planificación y gestión del desarrollo espacial urbano - rural | Agentes contaminantes | Cantidad de agentes contaminantes | Cantidad de basurales por superficie | Localización y extensión física del basural | |
| | | 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% 2020 INDEC | |
| | | Jerarquía urbana | Niveles de centralidad de 1 a 7 categorizados según combinación de datos cuantitativos y cualitativos | | http://atlasid.planificacion.gov.ar/indicador.aspx?id=49 |
| | | Tejidos residenciales en áreas de expansión urbana | Porcentaje de superficie ocupada por cada tejido residencial | | |
| | Pautas de crecimiento | Densidades de población | Porcentaje de variación de habitantes por hectárea | Promedio del consumo de suelo por habitante (21 casos) 1991: 167 m2/hab; 2001: 194 m2/194; 2020: 241 m2/hab | http://atlasid.planificacion.gov.ar/indicador.aspx?id=77 |
| | | Consumo de suelo por habitante | Unidad de medida: metros cuadrados urbanizados por habitante (m2 / hab) | | INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2020. |
| | | Superficie servida por infraestructuras | Porcentaje de superficie de cobertura de infraestructuras básicas de redes. | Promedio de superficie con cobertura de infraestructuras básicas ponderado(21 casos), 2001: alta cobertura: 45% Baja cobertura: 11% y 2020: Alta cobertura 49%; Baja cobertura: 3% | INDEC, Censos 2001 y 2020. |
| | | Hogares con dotación de infraestructuras básicas | Porcentaje de hogares según cobertura de infraestructuras básicas. | Porcentaje promedio de hogares con cobertura de infraestructuras básicas (21 casos), 2001: Alta cobertura: 54% Baja Cobertura: 5% y 2020: Alta cobertura 63% Baja cobertura 2% | INDEC, Censos 2001 y 2020. |
| | 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 | 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; d) Los aeropuertos, considerando las distancias a aeropuertos con servicios. | http://atlasid.planificacion.gov.ar/indicador.aspx?id=53 |
| | | Conectividad multimodal del transporte | Categorías basadas en la combinación de datos cuantitativos. Escala del 1 al 4. | 40.198 km de red vial nacional (2013); 198.289 km de red provincial (2013); densidad vial: 8,6 Argentina; Chile: 10; EEUU: 67; Francia: 192 (Banco Mundial) | http://atlasid.planificacion.gov.ar/indicador.aspx?id=53 |
| | | Densidad vial | Km lineal de red cada 100 km2 de superficie | | Consejo Vial Federal y de Dirección Nacional de Vialidad. |
| | Redes de conectividad | Conectividad digital | Red de fibra óptica; km lineales de extensión; Acceso a Banda Ancha; porcentaje de variación del incremento de usuarios; Televisión Digital Abierta; porcentaje de cobertura de población; internet: % de hogares con internet; Núcleos de acceso al conocimiento; cantidad instalada | Se registraron 13.322.071 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/entic/entic_difis_registro.pdf |
| | | Conectividad de transporte de pasajeros en rutas nacionales | Servicios semanales de Transporte Automotor Interurbano de Pasajeros de Jurisdicción Nacional sobre rutas nacionales pavimentadas. | El resultado se clasifica en 4 niveles de conectividad: - Bajo: <100 servicios/semana - Medio: de 101 a 400 servicios/semana - Alto: de 401 a 1.000 servicios/semana - Muy Alto: >1.000 servicios/semana | Comisión Nacional de Regulación del Transporte. (CNRT) |
| | | Acceso a telefonía | % de hogares con teléfono fijo; % de hogares con teléfono celular | En 2020 en Argentina había 24,2 líneas telefónicas fijas cada 100 habitantes. A su vez, la cantidad de líneas telefónicas fijas era 9.996.964. [Fuente: International Telecommunication Union Key Global Telecom Indicator, 2024] | INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2020. |
| | | Subutilización de la red de transporte público | Porcentaje de kilómetros lineales | Promedio de subutilización de la red de transporte público en los casos de estudios: 2,9 % | INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2020. |
| El desarrollo urbano sostenible para la inclusión social y la erradicación de la pobreza | Movilidad urbana | Accesibilidad al transporte público | Porcentaje de población servida por transporte público | El dato del INDEC establece que el 78% de la población del país cuenta con, al menos, un servicio de transporte público a 500 metros de su vivienda | INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2020. |
| | | Cobertura de transporte público urbano | Porcentaje de superficie cubierta | La fórmula del indicador es: área servida por transporte urbano / área total | INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2020. |
| | | Índice de dependencia potencial | Porcentaje de población. | 2001: 62% 2020: 55% | INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2020. |
| | | Saldo migratorio | Personas | Población migrante dentro del país (2005-2020): 6% de la población total. INDEC | INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2020. |
| | Salud | Variación de población y de hogares | Cantidad de hogares y cantidad de población | Variación Intensas: 1991 - 2001: 11,2 (población) 12,6 (hogares) 2001 - 2020: 10,6 (población) 20,6 (hogares) | INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2020. |
| | | Camas hospitalarias cada mil habitantes. | Camas cada mil habitantes | total país 2001: 4,2; 2020: 4,6 % de variación: 9,4 INDEC | INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2020. |
| | | Tasa de mortalidad infantil | Tasa de defunciones en el primer año de vida por cada mil nacidos vivos. | 2001: 16,3 / 2000: 2020: 11,7 / 2000 Ministerio de Salud - Chile: 8 / 2000 Brasil: 15 / 2000 Banco Mundial | Ministerio de Salud - Banco Mundial |
| | | Tasa de escolarización secundaria | Nº de personas de 13 a 17 años que asisten a algún establecimiento educativo formal | A: total Personas 13 a 17 años B: Personas de 13 a 17 que asisten a un establecimiento educativo. Tasa de escolarización: B/A*100 | INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2020. |
| | Educación | Mayor nivel alcanzado población mayor a 30 | Población mayor de 30 años con estudios superiores: completos | | INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2020. |
| | | Analfabetismo | Total personas que no leen ni escriben / población total * 100 | Resumen de la fórmula (a + b + c + d) / e Surge de la observación de cinco series de datos a) Hogares en departamentos y casas tipo A, sin red de agua ni de cloacas; b) Hogares en departamentos y casas tipo B, sin red de agua ni de cloacas; c) Hogares en departamentos y casas tipo C, sin red de agua ni de cloacas; d) Hogares en departamentos y casas tipo D, sin red de agua ni de cloacas y, a la vez, con nacimiento crítico; e) Número total de hogares del ámbito geográfico analizado. Total país: 26% 2001 y 22,7 % hogares 2010 INDEC | INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2020. |
| | | Déficit habitacional cualitativo | Porcentaje de hogares. | 1º Déficit Habitacional Simple = Total de Hogares - Total de Viviendas Particulares 2º Déficit habitacional cuantitativo compuesto= Déficit Habitacional Simple + Viviendas recuperables habitadas. | INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2020. |
| | | Déficit habitacional cuantitativo compuesto | Hogares | Porcentaje total país: 16,33% | INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2020. |
| | Viviendas | Tasa de tenencia irregular | Cantidad de hogares con régimen de tenencia irregular (propietario solo de la vivienda; ocupante por préstamo, por trabajo y otra situación) cada 100 hogares | | INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2020. |
| | | Tasa de vivienda desocupada | Cantidad de viviendas desocupadas sobre total de las viviendas | | INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2020. |
| Prosperidad urbana y oportunidades para | Diferenciación regional | Diversificación productiva | Categorías basadas en la combinación de datos cuantitativos: - Industrial - Industrial /primaria - Primaria/Industrial - Primaria | | http://atlasid.planificacion.gov.ar/indicador.aspx?id=56 |
| | | Ingresos familiares mensuales (promedio) | Pesos mensuales promedio por familia. | Porcentaje de ocupados urbanos sobre total de ocupados: 92,6 % (Censo 2020). Promedio nacional de ingreso de hogares urbanos: 58.645 pesos (Encuesta Anual de Hogares Urbanos, 2013) | INDEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2020. |
| | | Ocupados según rama de actividad | Porcentaje de ocupados según rama de actividad agrupada | Sector Primario: Industria manufacturera, Construcción y Suministros; Comercio, Hoteles y Restaurantes; Servicios empresariales; Salud y educación; Servicios sociales y Administración pública. | http://atlasid.planificacion.gov.ar/indicador.aspx?id=102 |
| | | Trabajo e ingresos | Porcentaje de ocupados según rama de actividad | | |
| Fortalecimiento de la estructura de la gobernanza urbana | Situación económico financiera | Coefficiente de Gini | Escala del 0 al 1. El cero sería la distribución ideal, perfecta, 100 % equitativa. | Año 2022 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 2022, la recaudación del impuesto inmobiliario representó el 0,45% del PIB - En los países de América Latina ronda el 0,6% - | http://www2.mecon.gov.ar/hacienda/dncdp/index.php |
| | | Fortaleza fiscal | Razón entre deuda e ingresos corrientes (ratio) | El total nacional es 0,32 en 2013. | http://www2.mecon.gov.ar/hacienda/dncdp/index.php |
| | | Autonomía tributaria | Porcentaje del total de los recursos | El promedio de autonomía provincial es de 38%. | http://www2.mecon.gov.ar/hacienda/dncdp/index.php |
| la estructura de la gobernanza urbana | Legislación provincial | Presencia de principios de acceso al suelo urbano y rural en las Constituciones Provinciales | Presencia o ausencia del atributo | | Constituciones provinciales |
| | | Competencias tributarias en los municipios | Presencia o ausencia de cobro de impuestos (inmobiliario, patentes e ingresos brutos). | | Constituciones provinciales y Leyes Orgánicas Municipales |
| | | Autonomía municipal | | | |

Bibliografía

- Informe Nacional de la República Argentina. Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III): "Evaluación del progreso y medidas orientadas a futuro". Septiembre de 2016.
- ONU-HABITAT: Los objetivos de desarrollo sostenible & La iniciativa de ciudades prósperas. Nueva York. Septiembre de 2015.
- Proyecto de documento final de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III). Naciones Unidas. <https://www2.habitat3.org/>
- Polese, Mario. "Cómo las ciudades producen riquezas en la nueva economía de la información: Desafíos de la administración urbana en los países en desarrollo." Editorial: EURE. Septiembre 2004 Vol. 27 Nro. 81.
- Ricardo, David. "Principios de economía y tributación". Editorial: Fondo de Cultura de Económica. México DF 1959.
- Trivelli, Pablo. "Grandes proyectos urbanos como instrumentos de intervención pública". Editorial: N/N.
- Agosta, Roberto. "Transporte: Vías para un desarrollo equitativo y sustentable". Editorial: N/N.
- Romero, María del Huerto. "Posicionamiento, competitividad e imagen de la ciudad de Rosario". Editorial: UNR - Cs. Políticas y Relaciones Internacionales 1997.
- Brueckener, Jan K. "Equilibrium in a system of communities with local public good". Editorial: University of Illinois 1979.
- Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado de la Provincia de Santa Fe, "Plan Estratégico Provincial Santa Fe. Visión 2030". Año 2012.
- Publicación del Seminario-Taller «Hábitat y Calidad Social» "Hábitat para la inclusión" realizado en 2009 en las ciudades de Santa Fe y Rosario.
- Publicación del Seminario-Taller «Calidad ambiental y territorio integrado. Problemáticas y estrategias ambientales de la provincia de Santa Fe», "Calidad Ambiental y Territorio Integrado" realizado en 2010, en la ciudad de Santa Fe.
- Publicación del Seminario-Taller «Desarrollo rural y agricultura familiar» "Desarrollo rural y agroindustria familiar". realizado en 2011, en la ciudad de Santa Fe.
- Santiago Hernández Puig. "El periurbano, un espacio estratégico de oportunidad", Biblio3W Revista Bibliográfica De Geografía Y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona. Mayo de 2016
- Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria. <https://inta.gob.ar/>. Agricultura familiar y huertas. Desarrollo territorial. Alimentos.



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