



PLAN ESTRATÉGICO TERRITORIAL

VIALE Provincia de Entre Ríos

SEPTIEMBRE 2018



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

PLAN ESTRATÉGICO PARA EL
DESARROLLO TERRITORIAL DE
VIALE

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

Cdor. Gustavo Bordet

Vicegobernador de la Provincia de Córdoba

Cdor. Adán Bahl

AUTORIDADES MUNICIPALES

Intendente Municipal

Cdor. Uriel Brupbacher

EQUIPO TÉCNICO

Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de Obra Pública

Coordinador del Área de Apoyo a la Planificación

Arq. Daniel Jimenez Alcorta

Equipo Técnico

Dra. Arq. Constanza Tommei

Lic. Mariana Campi

Lic. Ma. Laura Mosciaro

Lic. Micaela Rapisardi

Ing. Rafael Rodríguez Castro

Sr. Lucas Lenzi

Srta. Celina Lohezic

Consultores

Ing. Rocío Rezett

Arq. Leandro Jacob

Índice

MARCO INSTITUCIONAL	9
Introducción	10
Objetivos	10
Alcances	10
Contenidos	11
MARCO CONCEPTUAL	12
Ordenamiento Territorial	12
El Plan	12
Para qué sirve	12
Características del Plan	12
Componentes de un Plan	13
Cómo se relaciona con otros planes	13
De qué depende el éxito del Plan	13
Quiénes participan de un Plan	13
METODOLOGÍA	14
Fase de Diagnóstico	14
Fase propositiva	15
Fase de implementación	15
Fase de Monitoreo	15
LA AGENDA 2030 PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE	16
Objetivo 11	16
Metas	16
Planes existentes	20
Plan Estratégico Territorial Argentina 2016	20
CAPÍTULO I	20
Plan Nacional para la Reducción de Riesgos de Desastres	21
Plan Estratégico Territorial de la Provincia de Entre Ríos 2010	21
Modelo Territorial Deseado	22
Plan Quinquenal de Desarrollo Sustentable de la Provincia de Entre Ríos 2011 - 2015	22
Regiones Operativas - Provincia de Entre Ríos	23
Modelo Territorial Deseado Entre Ríos 2010	24
Plan Estratégico de Desarrollo Turístico Sustentable Entre Ríos Turismo 2020	25
Región Centro	25
Modelo Deseado Provincial	26
Planes existentes de la localidad	27
Territorio	29
Cuadro Comparativo Multiescala	40
Dimensión Física	42

CAPÍTULO II	42
Dimensión Social	56
Dimensión Económica	65
Dimensión Ambiental	66
Dimensión Institucional	72
CAPÍTULO III	77
Problemas y Objetivos	77
Fase Propositiva	83
Modelo Territorial Deseado	85
CAPÍTULO IV	85
Lineamientos Estratégicos, Programas y Proyectos	99
CAPÍTULO V	99
Lineamiento Estratégico 01	102
Lineamiento Estratégico 02	103
Lineamiento Estratégico 03	105
Lineamiento Estratégico 04	107
Lineamiento Estratégico 05	109
Portafolio de proyectos según Lineamientos Estratégicos	113
Proyectos anidados a Programas Nacionales	114
Proyectos anidados a Programas Nacionales	115
MONITOREO	116
CAPÍTULO VI	116
BIBLIOGRAFÍA	117



Paseo Francisco de Noche, Viale, Entre Ríos |
www.viale.gov.ar

Marco Institucional

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

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

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

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

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

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

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

Introducción

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

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

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

Objetivos

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

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

Alcances

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

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

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



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

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

Contenidos

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

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

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

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

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

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

La tercera parte de este trabajo se enfoca en la proposición y el desarrollo de un Modelo Territorial Deseado basado en escenarios prospectivos, mientras que la última sección versa sobre los lineamientos estratégicos propuestos y los proyectos que se desprenden de ellos. En cuarto, y último lugar, se plantea la planificación territorial, un marco esencial para lograr este objetivo, ya que señala el rumbo y las características del modelo de desarrollo buscado, articula y coordina las diferentes acciones sobre el territorio, da respuesta a problemas y conflictos, y desarrolla sus potencialidades.

Marco Conceptual

Ordenamiento Territorial

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

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

El Plan

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

Para qué sirve

Es una guía que orienta objetivos, actividades y recursos

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

Características del Plan

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

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



deseado a futuro, a fin de encauzar las acciones del presente, tomando medidas proactivas.

Componentes de un Plan

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

Cómo se relaciona con otros planes

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

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

De qué depende el éxito del Plan

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

- ▶ Respaldo político de las autoridades involucradas, responsables directos de la implementación de las propuestas.
- ▶ Legitimación y apropiación por parte de la sociedad, destinatarios directos de las propuestas de desarro-

llo territorial.

- ▶ Solidez del equipo técnico, intérpretes y redactores de las propuestas que se adecuan a la realidad objeto del planeamiento.
- ▶ Recursos necesarios para hacer efectivas las acciones propuestas.

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

Quiénes participan de un Plan

En los procesos de planificación participan:

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

Metodología

La metodología propuesta se divide en cuatro grandes fases:

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

Fase de Diagnóstico

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

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

El objetivo del diagnóstico es el conocimiento integral del

territorio desde un punto de vista descriptivo y también desde el punto de vista explicativo, dando cuenta de por qué suceden las cosas, expresadas en diversas dimensiones.

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

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

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

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

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

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

Fase propositiva

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

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

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

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

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

la implementación del plan. En esta instancia se proponen políticas públicas específicas en función de las problemáticas detectadas y considerando los diferentes escenarios posibles a futuro teniendo en cuenta los aportes de los actores involucrados.

Fase de implementación

Monitoreo, Evaluación y Retroalimentación

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

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

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

Fase de Monitoreo

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

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

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

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

La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible

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

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

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

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

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

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

- ▶ Planificación Urbana y Diseño.
- ▶ Servicios básicos urbanos.
- ▶ Economía Urbana.

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



Objetivo 11

Conseguir que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos

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



OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE



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

PRIMERA PARTE

FASE DIAGNÓSTICO

—
01.

Capítulo I

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 cada estado donde uno logre:

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

Síntesis del Modelo Actual del Territorio

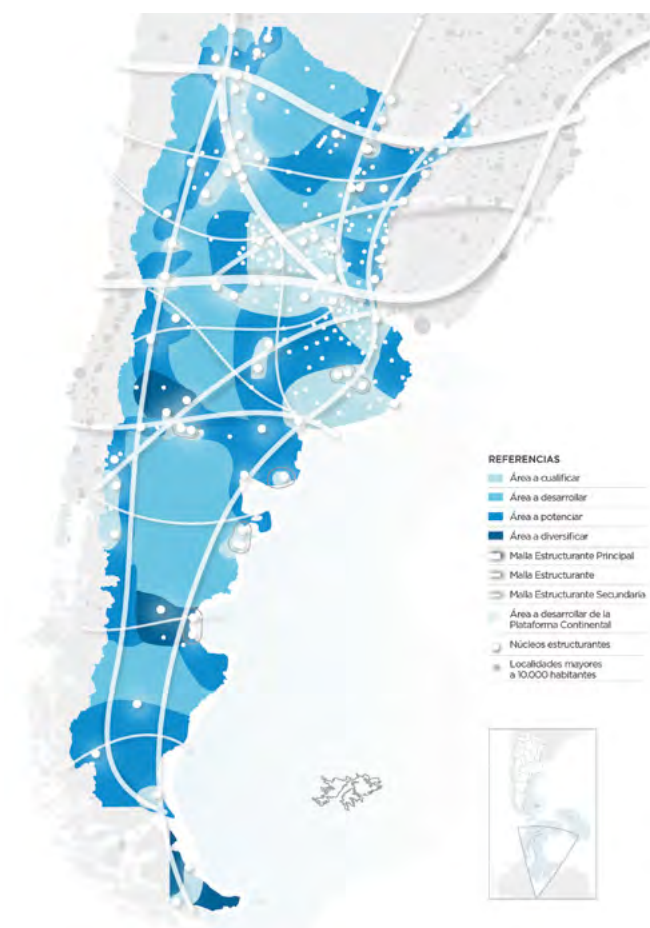
El Modelo Actual del Territorio Nacional, caracteriza la interrelación existente entre el medio biofísico y el medio socio-económico (población y actividades productivas) que tienen lugar en las distintas regiones del país, representando al mismo tiempo la dinámica de flujos de bienes y servicios que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

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

Categoría A

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

Mapa 1. Mapa actual / Modelo síntesis



Fuente: Plan Avance IV Estratégico Territorial 2018

Categoría B

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

Categoría C

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

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

El Modelo Deseado comprende las siguientes líneas de acción integradoras:

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

A. ÁREAS DE INTERVENCIÓN

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

B. CORREDORES DE CONECTIVIDAD

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

Se propone como estrategia de intervención reforzar las dotaciones existentes, descongestionando los tramos más solicitados y articular áreas del territorio nacional hoy desconectadas del sistema principal. El esquema propuesto plantea ejes de conectividad necesarios para articular territorios aislados y paralelamente intervenciones específicas sobre los corredores con mayor intensidad de ocupación que apunten a mejorar su eficiencia.

C. SISTEMA POLICÉNTRICO DE NÚCLEOS URBANOS

Supone comprender al territorio ya no en términos de áreas y corredores sino como la combinación de ambas

dimensiones de análisis: como sistema de asentamientos humanos.

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

Plan Nacional para la Reducción de Riesgos de Desastres

Objetivo del Plan

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

Plan Estratégico Territorial de la Provincia de Entre Ríos 2010

Modelo Territorial Actual - Avance 2010

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

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

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

- Desarrollo Humano

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

Macro-regionalización: Región Centro

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



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

Micro-Regionalización

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

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

Líneas Estratégicas

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

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

Modelo Territorial Deseado

Dentro del Marco del PET, se han evaluado un total de 88 proyectos con distintas metodologías como la matriz cruzada y de ponderación según criterios establecidos con anterioridad. Estos proyectos están dispersos en todo el territorio y conforman una cartera de proyectos.

Dentro del contexto provincial, se desarrollan además otros planes estratégicos que, con el PET como base y referencia, conforman un entramado de pensamiento y reflexión sobre los diferentes sectores económicos y de desarrollo que generan crecimiento y sustentabilidad. Entre ellos, el Plan Quinquenal de Desarrollo Sustentable de la Provincia de Entre Ríos 2011-2015, y el Plan Estratégico de Desarrollo Turístico Sustentable Entre Ríos Turismo 2020.

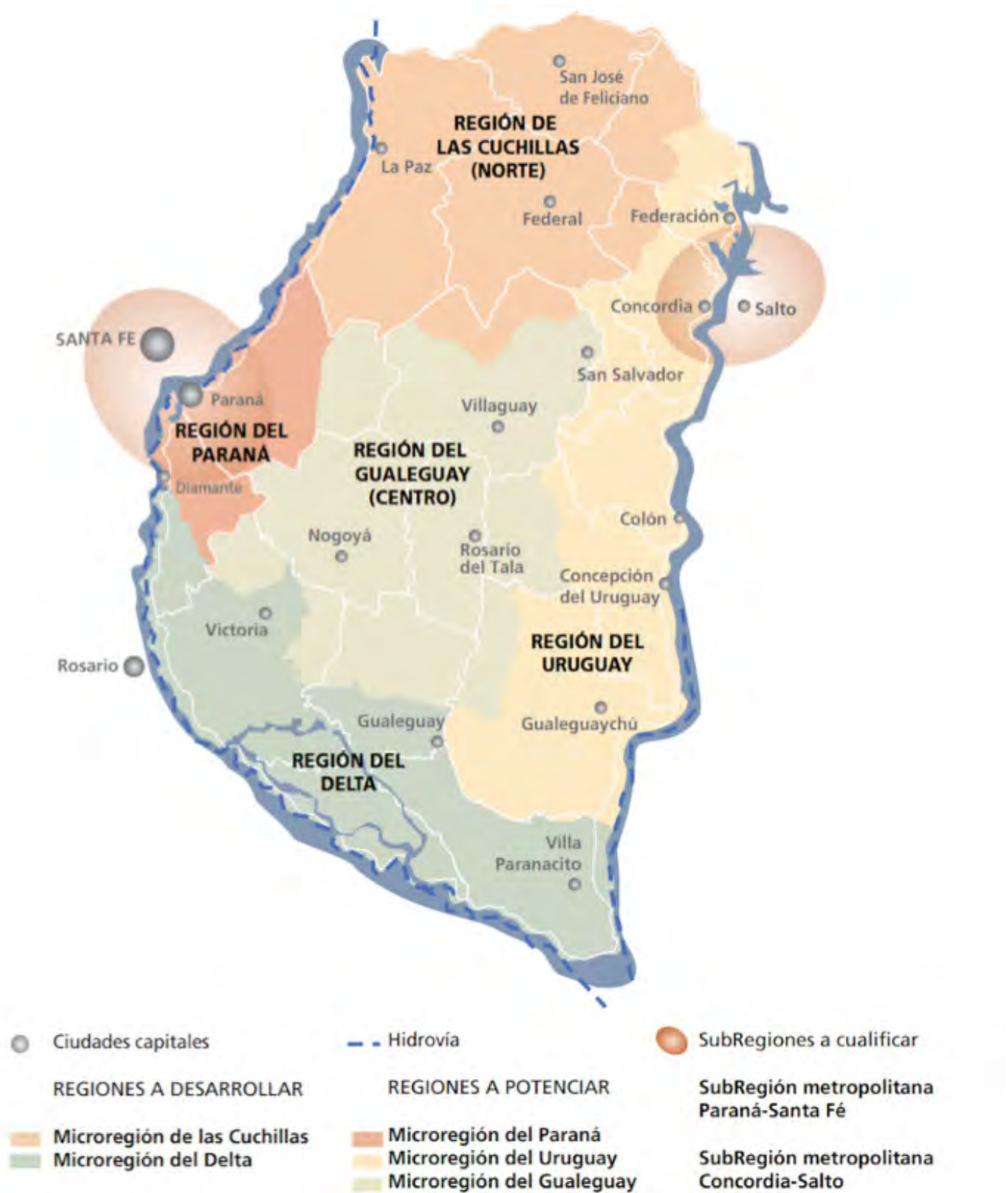
Plan Quinquenal de Desarrollo Sustentable de la Provincia de Entre Ríos 2011 – 2015

El Plan Quinquenal se constituye en el instrumento de gestión del Plan Estratégico Territorial de Entre Ríos para los próximos cinco años. Orientando la acción del gobierno y dando un marco de previsibilidad, credibilidad, racionalidad y transparencia a la gestión del gobierno. Los módulos temáticos definidos son:

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

La estructura de ocho módulos básicos adoptada supone un ordenamiento metodológico. Cada componente de los distintos módulos (planes estratégicos - programas operativos) se articula e interactúa integralmente en forma horizontal de tal manera que un programa cuyo eje sea el desarrollo humano podrá abordar aspectos productivos, infraestructurales, territoriales, económicos o institucionales.

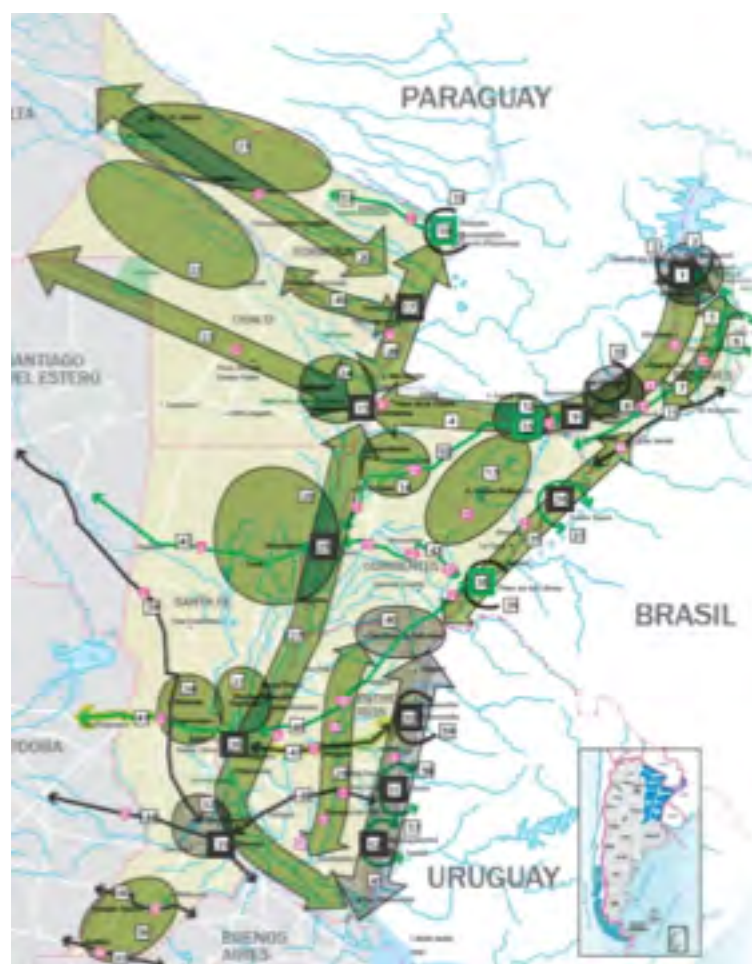
Regiones Operativas - Provincia de Entre Ríos



Modelo Territorial Deseado Entre Ríos 2010



Región Centro



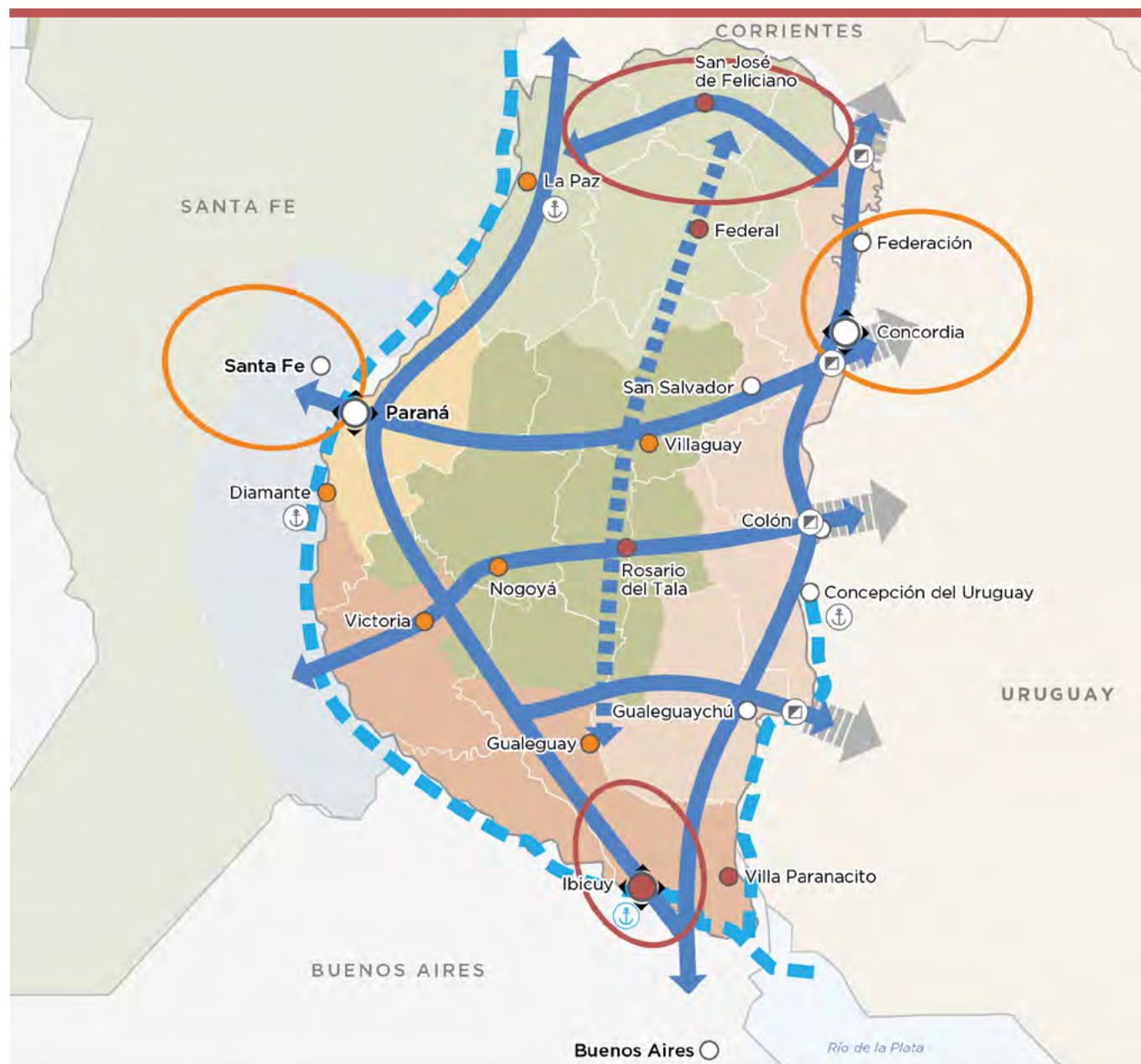
Plan Estratégico de Desarrollo Turístico Sustentable Entre Ríos Turismo 2020

La provincia de Entre Ríos sancionó en el año 2009 la Ley N° 9946 “Régimen de Promoción del Desarrollo Turístico Sustentable”, cuyo texto determina el marco de actuación en el que se desenvuelve la actividad turística provincial. A partir de esto la legislatura de Entre Ríos

sancionó la propuesta normativa que formalizó el proceso de ordenamiento del Turismo, y así comenzar a planificar las nuevas líneas y programas estratégicos y continuar con el proceso de desarrollo de la actividad.

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

Modelo Deseado Provincial



REFERENCIAS

◈ Nodo multimodal

◈ Nodo multimodal a desarrollar

○ Centro urbano

● Ciudad a desarrollar

● Ciudad a potenciar

↔ Ejes de conectividad territorial

↔ Eje de integración del Gualaguay

.... Hidrovía Paraná-Paraguay

Regiones a potenciar

■ Microrregión del Paraná

■ Microrregión del Uruguay

■ Microrregión del Gualaguay

Regiones a desarrollar

■ Microrregión de las Cuchillas

■ Microrregión del Delta

Subregiones a potenciar

Subregión metropolitana - Paraná-Santa Fe

Subregión metropolitana - Concordia-Salto

Subregiones a desarrollar

⚓ Reactivación de puertos

⚓ Resignificación Puerto Ibicuy

🚧 Pasos de Frontera

Planes existentes de la localidad

El municipio se encuentra desarrollando el “Plan Urbanístico Ciudad de Viale”, que tiene como objetivo la puesta en valor el área central y su vinculación con barrios de crecimiento reciente a partir del aprovechamiento de vacancias y áreas de oportunidades.

También se plantean como objetivos la mejora de la calidad de vida a partir de la intervención en espacios públicos y la valoración del patrimonio construido y natural. El plan busca intervenir principalmente en dos ejes longitudinales, la Avenida San Martín y las vías del ferrocarril, que en la actualidad poseen superficies con vacancias y se intersecan en las cercanías a la ex Estación de tren, en el centro de la ciudad.

Se pretende instalar equipamientos urbanos y cualificar estos vacíos como espacios públicos integradores, principalmente en relación al barrio Francisco Ramírez. También se plantean mejoras en espacios puntuales del área

central, como la plaza San Martín y del Museo Municipal, un edificio patrimonial que requiere mejoras.

El proyecto también incluye acciones para minimizar el riesgo hídrico, ya que plantea la limpieza y canalización del arroyo Quebracho, planteando una defensa en el sector contiguo al cauce de agua. Estos proyectos se encuentran en etapa de estudios y son trabajados en conjunto con la Dirección de Hidráulica de la Provincia.

También como antecedente debe mencionarse el Informe sobre “Ordenamiento Físico y Calidad de Vida. Estudio Básico y propuestas Normativas” desarrollado para Viale en Junio de 2009 por la Arq. Liliana Lukasch Liebau, por encargo de la Provincia de Entre Ríos y financiado por el Consejo Federal de Inversiones.

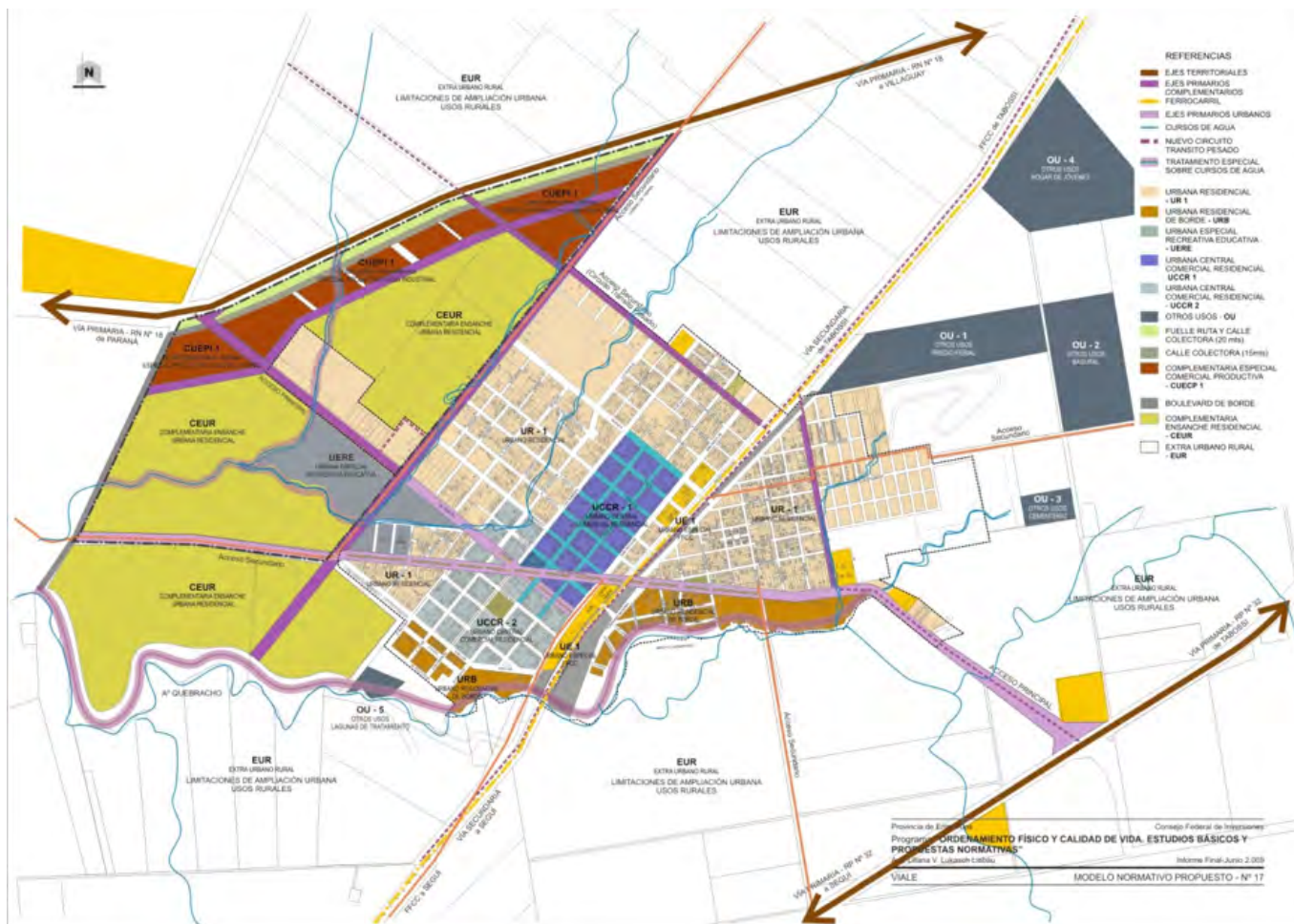
En este informe se analiza el modelo territorial existente y de plantea un modelo de ordenamiento territorial deseado en base a un exhaustivo diagnóstico sobre la localidad, sus fortalezas, oportunidades, amenazas y debilidades.

Plano de los ejes a intervenir y vista aérea de la propuesta



Fuente: Proyecto Urbano Viale, www.mininterior.gov.ar

Plano de la propuesta de modelo urbano normativo



Fuente: Informe final "Ordenamiento Físico y Calidad de Vida. Estudio Básico y propuestas Normativas", Viale, 2009

Territorio

Escala Nacional

Sistema Jurídico-Administrativo

Población

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

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

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

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

Desarrollo Humano

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

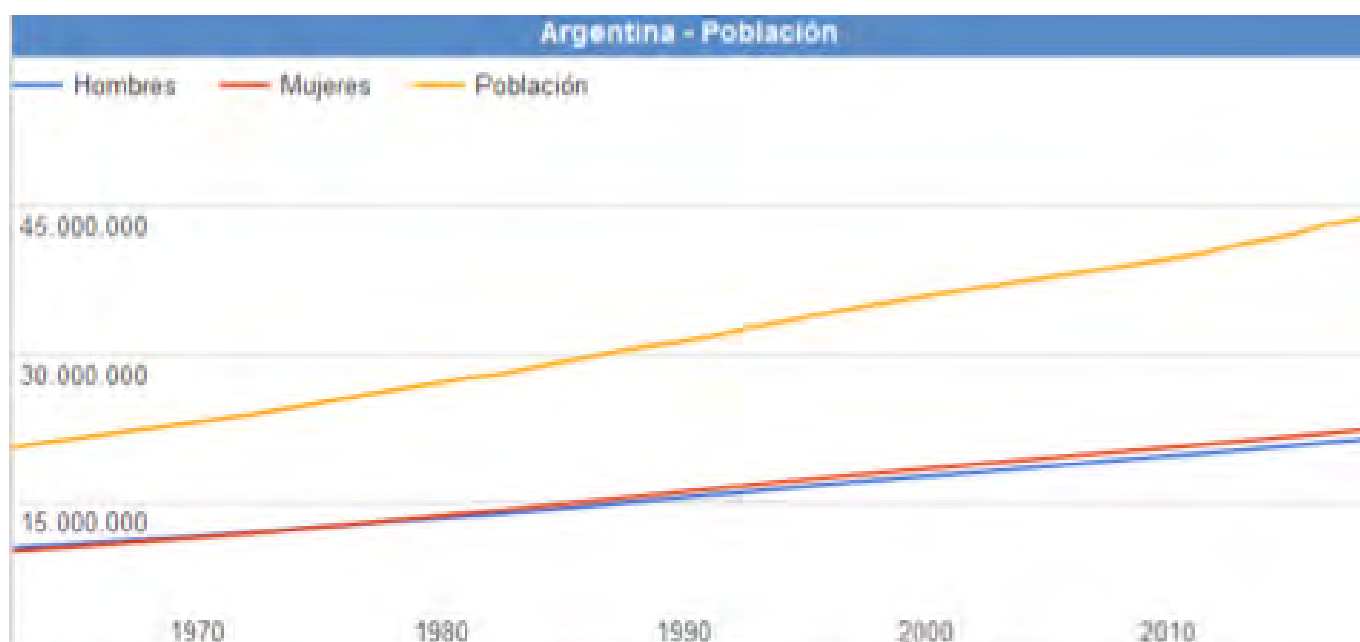
Su Índice de Desigualdad de Género la ubica en el 75º lugar. En educación, tiene una inversión del 5,1% del PBI. Según el Banco Mundial, su PIB nominal es el 21º del mundo (año 2015).

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

Provincia de Entre Ríos

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

De acuerdo al análisis realizado por la ONU, Entre Ríos



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

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

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

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

Asimismo, en su informe, la ONU destaca el nivel de educación y calificación del trabajo entrerriano, mientras que los niveles de pobreza no son significativamente altos¹

Provincia de ENTRE RÍOS

Sistema Jurídico-Administrativo

La provincia de Entre Ríos al igual que sus pares, posee autonomía respecto al gobierno nacional exceptuando

Bandera y escudo de la Prov. de Entre Ríos



Fuente: www.entrerrios.gov.ar

aquellos temas de naturaleza federal.

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

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

La constitución provincial vigente² en la actualidad es la correspondiente al año 2008. El último proceso de Reforma Constitucional para lo cual se creó la Convención Constituyente mediante la Ley N° 9768.

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

La provincia está organizada en 17 jurisdicciones denomi-

¹ <https://www.elentrerrios.com/actualidad/aen-qua-puesto-se-ubica-entre-raos-en-el-ranking-del-desarrollo.htm>

² <https://www.entrerrios.gov.ar/CGE/normativas/leyes/constitucion-de-entre-rios.pdf>

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

Los departamentos entrerrianos no son divisiones administrativas organizadas ya que no tienen ningún órgano de gobierno, su propósito es servir a la descentralización de la administración provincial. Existen jefaturas departamentales de la Policía de Entre Ríos, direcciones departamentales de escuelas y de otros órganos descentralizados. También sirven como distrito electoral para el Senado provincial, eligiéndose un senador por cada departamento.

Las comunidades cuya población estable legalmente determinada no alcance el mínimo previsto para ser municipios constituyen comunas (ARTÍCULO 232 Constitución de la Provincia). El gobierno de los centros rurales de población, en lo que se refiere a los intereses comunales, está a cargo de una Junta de Gobierno (Ley 755 de Juntas de Gobierno). Actualmente la cantidad de Juntas de Gobierno asciende a 194.

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

Superficie y Ubicación

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

Geográficamente forma parte de la Mesopotamia Argentina e integra políticamente junto con las Provincias de Córdoba y Santa Fe, la Región Centro. De especial relevancia para el MERCOSUR, Entre Ríos cobra importancia por su posición geográfica estratégica que comprende un paso obligado en el eje nortesur de la República Argentina con Brasil y el eje esteoeste comprendido por el Corredor Bioceánico que une Uruguay y Chile.

Con 78.781 km² de extensión, ocupa el 2,83 % del total de la superficie del país, siendo la séptima provincia

menos extensa del país y con 15,77 hab/km², la sexta más densamente poblada.

Relieve y Ecosistemas

Flora

El Palmar de Colón

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

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

Los Montes

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

El Monte Blanco

Otra clase de monte está ubicado en el Delta del Paraná. Sus árboles son de madera blanda y pulposa, de hojas grandes. Algunas de las especies arbóreas que se encuentran en esa zona son el sauce criollo, el Colorado o



Fuente: <https://www.turismoentrerios.com/provincia/flora.htm>

de la Costa; el Álamo Criollo, el Carolina y de Canadá, los Ceibos, Curupíes, Timbúes, Canelones, Laureles y Falsos Alisos.

Plantas acuáticas y forrajeras

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

Fauna

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

Aves

Las aves abundan en la provincia, sobre todo en las áreas lacustres. Las zancudas cigüeñas, el tutuyú coral, la garza mora, las bandurrias, cuervillos y espátulas viven en ríos, arroyos y lagunas, junto con algunas palmípedas. Patos, biguaes y cisnes. Los pájaros más comunes son el pirincho, el urutaú, cardenales, Martín pescador, biguá y el carpintero.

Reptiles

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

Mamíferos

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

Peces

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

Áreas naturales protegidas

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

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



Fuente: <https://www.turismoentrerios.com/provincia/fauna.htm>

departamento Diamante, 2458 ha. Creado el 13 de enero de 1992)

- Sitio Ramsar Palmar Yatay, ubicado en los departamentos Colón y San Salvador. 21450 ha. Declarado el 5 de junio de 2011.

Geografía

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

El relieve entrerriano ocupa una extensión del extremo oriental de la Llanura pampeana, presenta un paisaje de llanura sedimentaria originado en la erosión, levemente ondulada, de alturas no superiores a los 100 metros con una pendiente que paulatinamente sube hacia el oeste y el norte.

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

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

En la zona de Diamante, Victoria y Gualaguay, las loma-

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

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

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

Recursos Hídricos

Desde su propio nombre, la provincia denota la fuerte presencia de cauces hídricos que han determinado su demarcación geográfica e influido en su economía. Los dos principales, el Paraná y el Uruguay, aglutinan a las grandes localidades en sus márgenes. Estos dos ríos forman subsistemas o pendientes dentro de la provincia a los cuales se han sumado otros dos, el Gualeguay y el Guayquiraró. Límites están dados por ríos o arroyos:

- ▶ Al oeste y sur, el río Paraná

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

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

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

Sismicidad

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

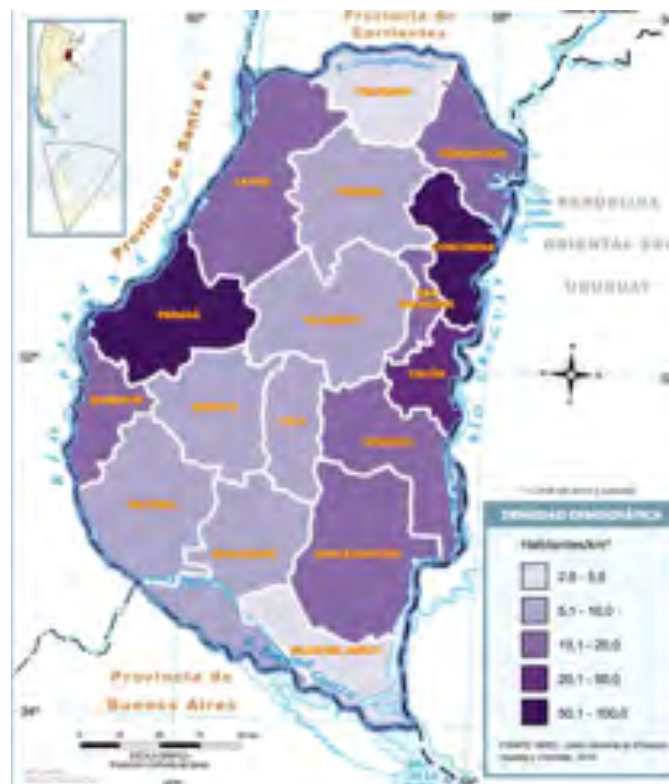
La provincia responde a las subfallas «del río Paraná», y «del río de la Plata», y a la falla de «Punta del Este», con sismicidad baja. Sus últimas expresiones se produjeron además del de 1948, el 5 de junio de 1888 (129 años), a las 3.20 UTC-3, con una magnitud aproximadamente de 5,0 en la escala de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

Mapa económico de la Prov. de Entre Ríos.



Fuente: mapoteca.educ.ar

Mapa demográfico de la Prov. de Entre Ríos.



Fuente: mapoteca.educ.ar

de 1888).

Clima

Por su situación geográfica en Entre Ríos la temperatura disminuye de norte a sur. Dado esto podemos encontrar dos regiones climáticas: una subtropical sin estación seca y otra cálida.

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

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

Economía

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

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

turística, es el cuarto destino más visitado a nivel nacional. Sus principales atractivos turísticos son los complejos termales, el turismo rural, la pesca deportiva, el turismo aventura y los carnavales.

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

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

Microrregiones

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

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

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

Población

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

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

Escala Local

VIALE

Sistema Jurídico-Administrativo

Viale es una localidad de la Provincia de Entre Ríos, perteneciente al Departamento Paraná, dentro de los distritos María Grande I y Quebracho. Es considerado un municipio de primera categoría, regulado según la Ley Orgánica N° 10.027 y N° 10.082. Como municipio, posee cuerpos Deliberante y Ejecutivo, cuyos miembros son elegidos directamente por el pueblo. El municipio de Viale está organizado en base a siete secretarías y distintas áreas municipales.

Según el Plan Estratégico Provincial (2010), Viale se encuentra en la denominada "Región del Paraná" y en la intersección de los corredores de desarrollo este-oeste, de Paraná a Concordia, y norte-sur, a lo largo de la costa del Paraná.

A nivel provincial existen diversas legislaciones que regulan las actividades del territorio, no solo en el ámbito rural sino también en relación a las áreas industriales, áreas protegidas, la conservación del suelo, entre otras, mientras que el ordenamiento territorial es delegado al Régimen Municipal.

En Viale, el uso de suelo está regulado por un Código Urbano, que actualmente se encuentra en revisión, y que es complementado por distintas ordenanzas que regulan las actividades económicas y organizan la convivencia en la comunidad.

Sistema Natural

La localidad se encuentra en la ecorregión del Espinal, en una zona de ecotono con la ecorregión del Pastizal. El espinal se caracteriza por estar cubierto por un bosque bajo o monte xerófilo, mientras que al pastizal lo dominan



Arroyo Quebracho. **Fuente:** Imagen Propia

Escudo Municipal



gramíneas, aunque en la actualidad estos paisajes estén fuertemente alterados por la actividad agrícola. Los espinillos, talas, ñandubays, algarrobos y sombra de toro son las especies arbóreas más relevantes, mientras que la fauna se caracteriza por la diversidad de aves, gato montés, vizcachas, tucu-tucu, entre otros.

Viale se encuentra ubicada dentro de la cuenca del arroyo las Conchas, cuyo afluente principal en este sector es el arroyo Quebracho, lindante con la ciudad. En las cercanías se encuentra la divisoria de aguas con la cuenca del arroyo Nogoyá, que se desarrolla hacia el sureste, y la del arroyo Las Tunas, un aportante del Río Gualeguay, hacia el este.

Superficie de la localidad

La localidad posee un ejido de 7500 hectáreas y una superficie en la mancha urbana de aproximadamente 170 hectáreas.

Relieve

La localidad se emplaza a unos 90 metros sobre el nivel del mar, en la singular topografía de las lomadas entrerrianas, una sucesión de ondulaciones de leve pendiente que abarca la mayor parte de la provincia, desde el Delta del Paraná hasta el sur de Corrientes.

Esta localidad se ubica precisamente sobre la denominada Cuchilla de Montiel, que en sentido noreste-suroeste es la divisoria de aguas entre los aportantes al Paraná y al Gualeguay. Esta particular geografía hace que el territorio se encuentre surcado por cientos de arroyos que forman un vasto sistema hídrico superficial.

Mancha Urbana



Fuente: STPyCOP

Curvas de Nivel



Fuente: STPyCOP

Clima

El clima es templado y húmedo, con temperaturas moderadas, promedio de 18 °C. Las lluvias son de aproximadamente 1000 mm anuales. Predomina el viento Pampero y Sudestada, y menos frecuentes son el norte, el este y el oeste.

Sistema Económico

La economía local se basa en la vinculación con el medio rural, siendo la agricultura y la ganadería las principales actividades, complementadas con granjas avícolas o porcinas. También existen algunas industrias livianas relacionadas con el agro y un circuito de comercio y servicios vinculados al mundo del campo.

La localidad abastece con sus comercios y servicios a varias localidades cercanas, siendo un nodo a nivel micro-regional.

Población

Según datos municipales, Viale tiene una población de 12000 habitantes. Al igual que otras de la zona, sus orígenes se remontan a las inmigraciones de origen europeo y en los habitantes criollos y mestizos que habitaban el lugar. El surgimiento de la población fue marcado por la instalación de la Estación del Ferrocarril, en 1907, perteneciente a la línea que va desde el puerto de Diamante hasta Cruzú Cuatía, en Corrientes, siguiendo la cresta de la Cuchilla de Montiel.

En la actualidad, la localidad posee una composición social diversa y en crecimiento gracias a un desarrollo económico que evita las migraciones hacia otros centros urbanos.



Complejos de Acopio en la planta urbana. **Fuente:** Imagen Propia



Paseo Francisco. **Fuente:** Imagen Propia

Desarrollo Humano

La población de Viale se caracteriza en general por un buen nivel de vida de sus habitantes. Sus datos socioeconómicos son superiores al promedio de la provincia y los niveles de urbanidad en cuanto a equipamientos y vivienda son aceptables. Los vialenses se preocupan por el bienestar de su comunidad participando en clubes y agrupaciones.

Su principal fiesta es la del “Asado con Cuero”, evento que la consagra como la Capital Nacional de esta especialidad gastronómica.

RESUMEN DE
INDICADORES

ARGENTINA

POBLACIÓN

40.117.096

CANTIDAD DE
HOGARES

12.171.675

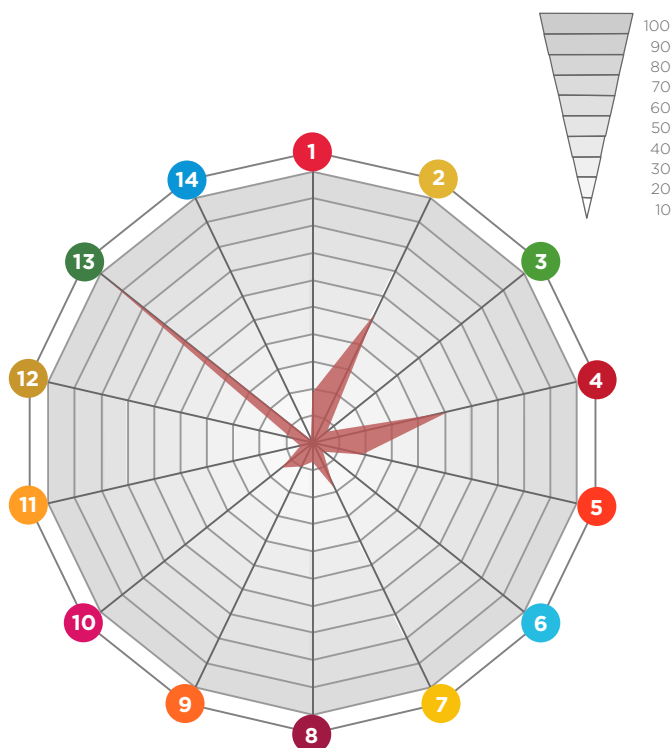
CAPITAL

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

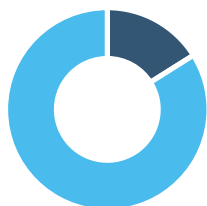


AGUA

84%

Hogares con
Red de Agua

16%

Hogares sin
Red de Agua

CLOACAS

55%

Hogares con
Red de Cloacas

45%

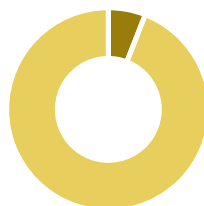
Hogares sin
Red de Cloacas

ELECTRICIDAD

94%

Hogares con
Red Eléctrica

6%

Hogares sin
Red Eléctrica

GAS

56%

Hogares con
Red de Gas

44%

Hogares sin
Red de Gas

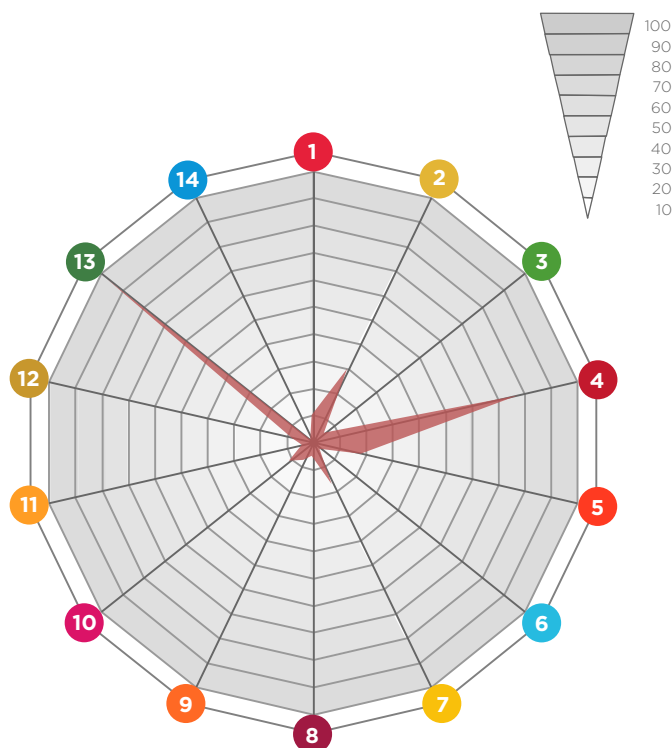
RESUMEN DE INDICADORES

ENTRE RÍOS

POBLACIÓN	CANTIDAD DE DEPARTAMENTOS	CAPITAL
1235994	17	PARANÁ

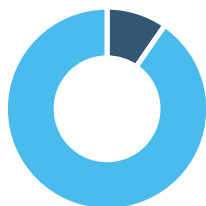
DATOS

	%
1 HOGARES SIN RED DE AGUA	9,64
2 HOGARES SIN RED DE CLOACAS	28,76
3 HOGARES SIN RED DE ELECTRICIDAD	5,51
4 HOGARES SIN RED DE GAS	74,24
5 HOGARES CON TENENCIA IRREGULAR DE LA VIVIENDA	17,68
6 VIVIENDAS IRRECUPERABLES	3,53
7 VIVIENDAS CON MATERIALES INCOVENIENTES	16,19
8 DESOCUPACIÓN GENERAL	4,66
9 TRABAJO INFANTIL	6,76
10 DESEMPLEO JUVENIL	10,19
11 DESOCUPACIÓN FEMENINA	3,54
12 TASA ANALFABETISMO	7,12
13 POBLACIÓN ADULTA SIN EDUCACIÓN SUPERIOR (DE 25 AÑOS O MAS EDAD)	91,88
14 MORTALIDAD INFANTIL (POR MIL)	1,20



AGUA

90% Hogares con Red de Agua
10% Hogares sin Red de Agua



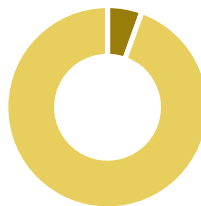
CLOACAS

71% Hogares con Red de Cloacas
29% Hogares sin Red de Cloacas



ELECTRICIDAD

94% Hogares con Red Eléctrica
6% Hogares sin Red Eléctrica



GAS

26% Hogares con Red de Gas
74% Hogares sin Red de Gas



Cuadro Comparativo Multiescala

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

Los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS) fueron definidos en 2016 por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo y son un llamado universal a la adopción de medidas para poner fin a la pobreza, proteger el planeta y garantizar que todas las personas gocen de paz y prosperidad. Se trata de 17 objetivos basados en la experiencia, lecciones y logros de los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM), pero incluyen nuevas esferas como el cambio climático, la desigualdad económica, la innovación, el consumo sostenible y la paz y la justicia, entre otras prioridades. Los Objetivos están interrelacionados y, con frecuencia, la clave del éxito de uno involucrará las cuestiones más frecuentemente vinculadas con otro.

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

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

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

por el consultor que se encuentra realizando el trabajo de diagnóstico utilizado como primer paso del proceso de Planificación Territorial.

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

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

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

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

- ▶ *Porcentaje de Mortalidad Infantil (%)*

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

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

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

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

> 5. Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y niñas. Se toma un sólo dato censal, por lo que no es necesario realizar ponderación de los

datos. Se construye un indicador entre 0 y 100 donde los valores más cercanos a 100 indicarían la ausencia total de desempleo Femenino

► *Porcentaje de Desempleo Femenino*

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

► *Porcentaje SIN AGUA,*

► *Porcentaje SIN CLOACA*

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

► *Porcentaje sin electricidad*

► *Porcentaje SIN GAS de red*

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

► *Porcentaje de desocupados*

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

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

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

>11. Conseguir que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. El indicador se construyó en base a la Pregunta 24

del Cuestionario Municipal, la cual consulta: ¿Su municipio cuenta con un Plan de Desarrollo Estratégico? Respuesta SI/NO. Se trata de un indicador binario (SI=100; NO=0).

>12. Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles. El indicador se construyó en base a la Pregunta 30 del Cuestionario Municipal, la cual consulta: ¿El Municipio tiene algún Programa de Desarrollo Regional? Respuesta SI/NO. Se trata de un indicador binario (SI=100; NO=0).

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

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

► *Porcentaje SIN AGUA,*

► *Porcentaje SIN CLOACA*

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

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

>17. Fortalecer los medios de ejecución y revitalizar la alianza mundial para el desarrollo sostenible. Se trata de un indicador de carácter cualitativo. El consultor deberá calificar del 1 al 10 el desempeño del municipio con respecto a éste objetivo (siendo 10 el más favorable).

Capítulo II

Dimensión Física

Sistema Urbano

Sistema Urbano Regional

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

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

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

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

Es importante tener una mirada de las principales líneas

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

Entre Ríos se comunica con la provincia de Santa Fe a través del Túnel Subfluvial que une la ciudad de Paraná con Santa Fe, y por el viaducto Victoria - Rosario que une ambas ciudades. También con la provincia de Buenos Aires a través del complejo ferro-vial Zárate-Brazo Largo y con la de Corrientes por las rutas nacionales N°127 y N°12. Tiene límite internacional, vinculación ferro-vial con la República Oriental del Uruguay a través de los puentes Salto Grande (en Concordia), Gral. Artigas (en Colón) y Gral. San Martín (en Gualeguaychú) y vinculación fluvial mediante la hidrovía Paraná-Paraguay.

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

Los ríos Paraguay y Paraná han sido utilizados para la navegación desde tiempos precolombinos. Es por ello que los países de la Cuenca del Plata vienen emprendiendo a lo largo de la historia una serie de obras de mantenimiento y mejoramiento de los canales para facilitar la navegación de convoyes de carga. Sin embargo, hasta el inicio

del Programa tales obras fueron realizadas en forma individual, sin contar con una coordinación por parte de los cinco países como así también con una armonización de las reglamentaciones existentes.

Sistema urbano provincial

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

El 85% de la población de la provincia de Entre Ríos se encuentra en ciudades ribereñas, con puertos y vías de acceso diversas, dando como resultado una estructura conformada por dos corredores principales. Los mismos se conectan por un entramado de rutas y ferrocarriles provinciales y nacionales, dando origen al corredor de la costa del Uruguay y al de la costa del Paraná.

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

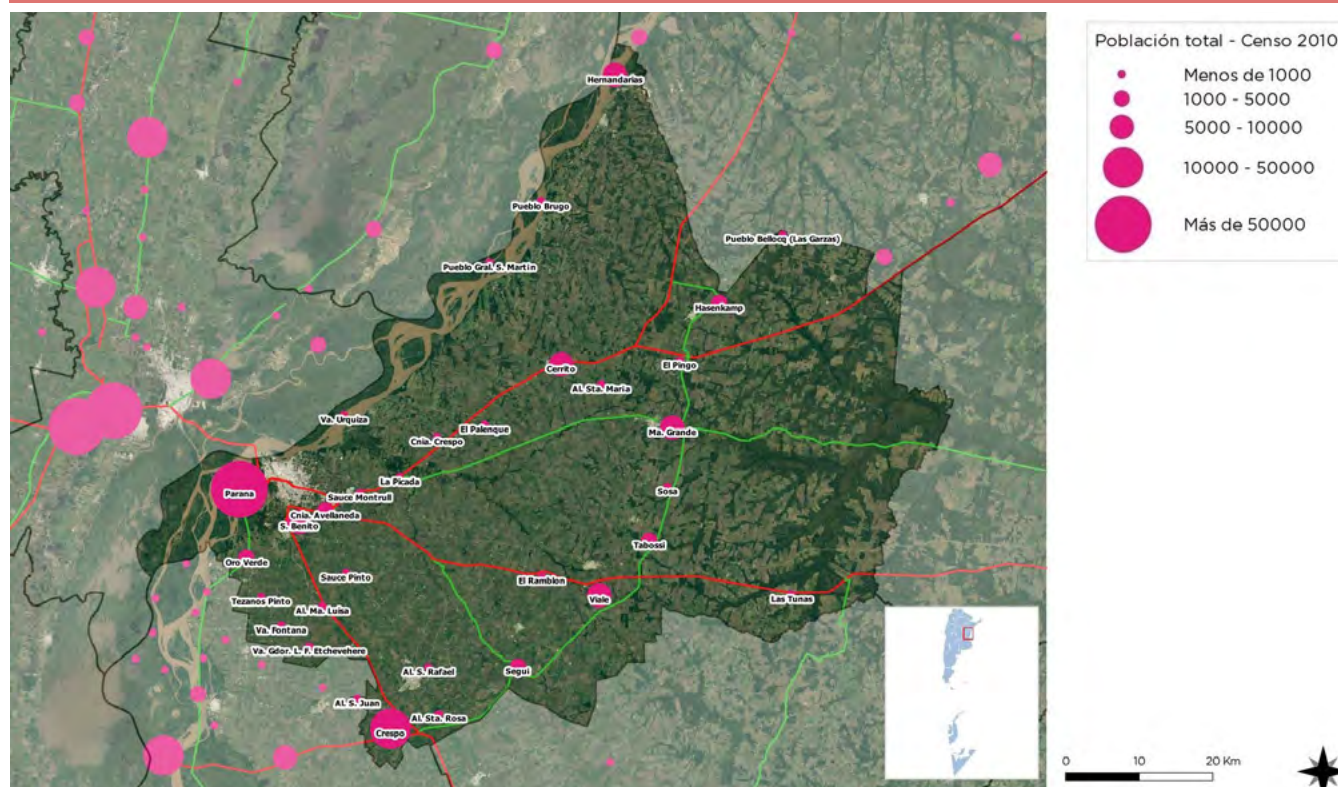
prestación de servicios.

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

Viale se enmarca dentro de una serie de localidades comúnmente asociadas a la denominación de “Paraná Campaña”, ya que se encuentran a una distancia de no más de 50km de la capital provincial. Son pequeñas ciudades de no más de 20000 habitantes que forman un semicírculo con centro en Paraná, desde Diamante hasta Hemandarias, vinculadas por distintas rutas que se abren en forma de abanico desde la capital provincial. La cercanía y la buena accesibilidad hizo que estas poblaciones estuvieran históricamente vinculadas con la ciudad capital y compartan características socioculturales entre sí.

En este territorio también se presentan Aldeas, Colonias y otras localidades menores, además de gran cantidad de población rural dispersa.

Infraestructura Portuaria Prov. de Entre Ríos



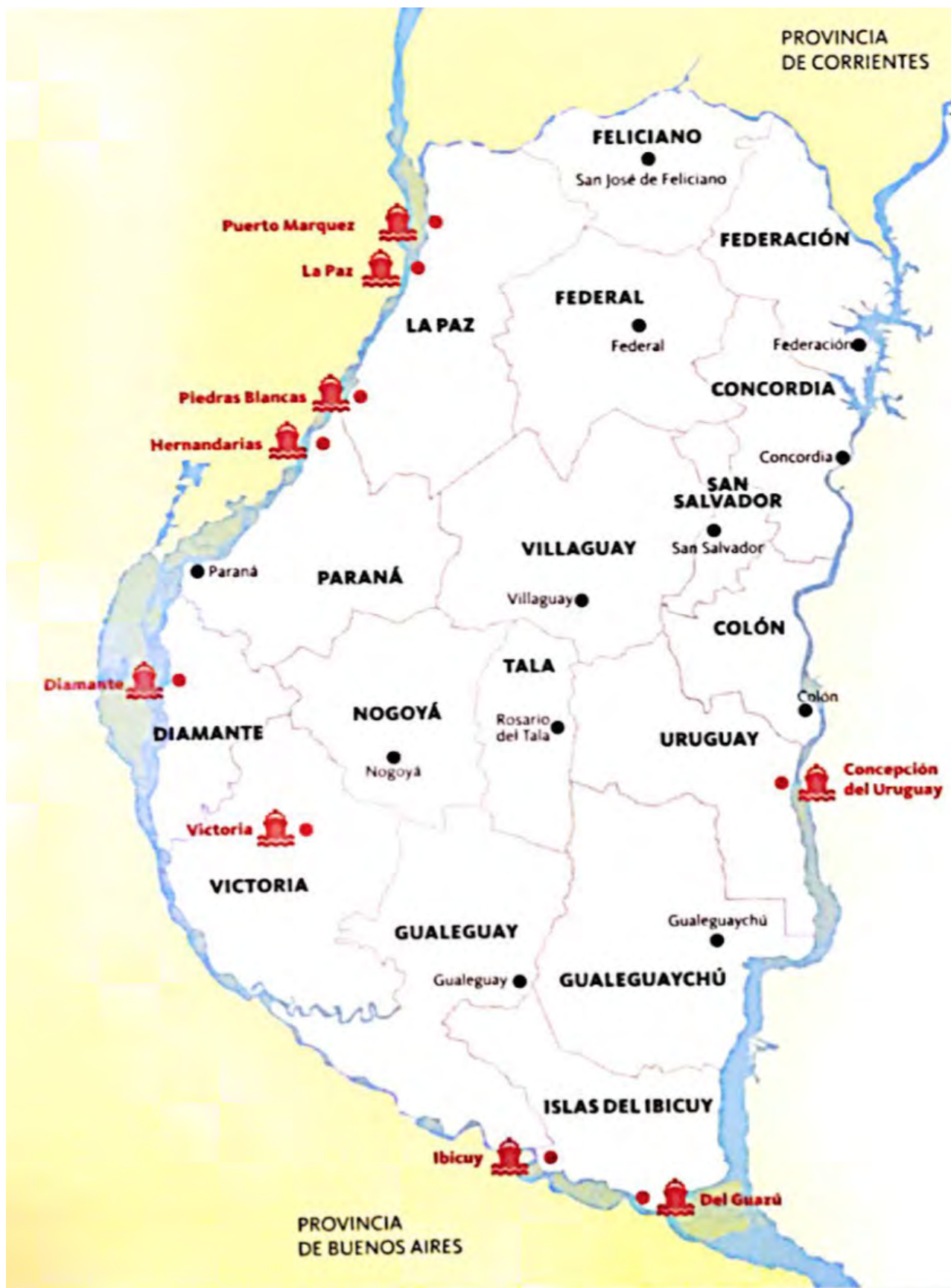
Fuente: STPyCOP

Infraestructura Vial Prov. de Entre Ríos



Fuente: Directorio de Exportadores de Entre Ríos 2015/16

Infraestructura Portuaria Prov. de Entre Ríos



Fuente: Directorio de Exportadores de Entre Ríos 2015/16



Estación de Ferrocarril. **Fuente:** Imagen propia

rural dispersa, entre ellos se destaca la Ruta Provincial N°34. Estos caminos muchas veces sufren deterioro tras las lluvias y se vuelven intransitables.

Infraestructura Fluvial/Marítima

Los puertos más cercanos se encuentran a la vera del río Paraná, siendo el de Diamante, a 70km, el único que es de ultramar. Los puertos de Piedras Blancas y Hernandarias, a unos 100km, sólo admiten barcazas.

Infraestructura Pasos de Frontera

Los pasos fronterizos se encuentran al Este de la provincia y todos conectan con Uruguay. Los más cercanos a Viale son el de Concordia-Salto, a 215km, o el de Colon-Paysandú, a 225km.

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 (Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública, 2015)

Relevancia

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

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

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

El indicador da cuenta de la disponibilidad o cercanía de

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

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

Metodología

El cálculo del indicador surge de combinar cuatro componentes:

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

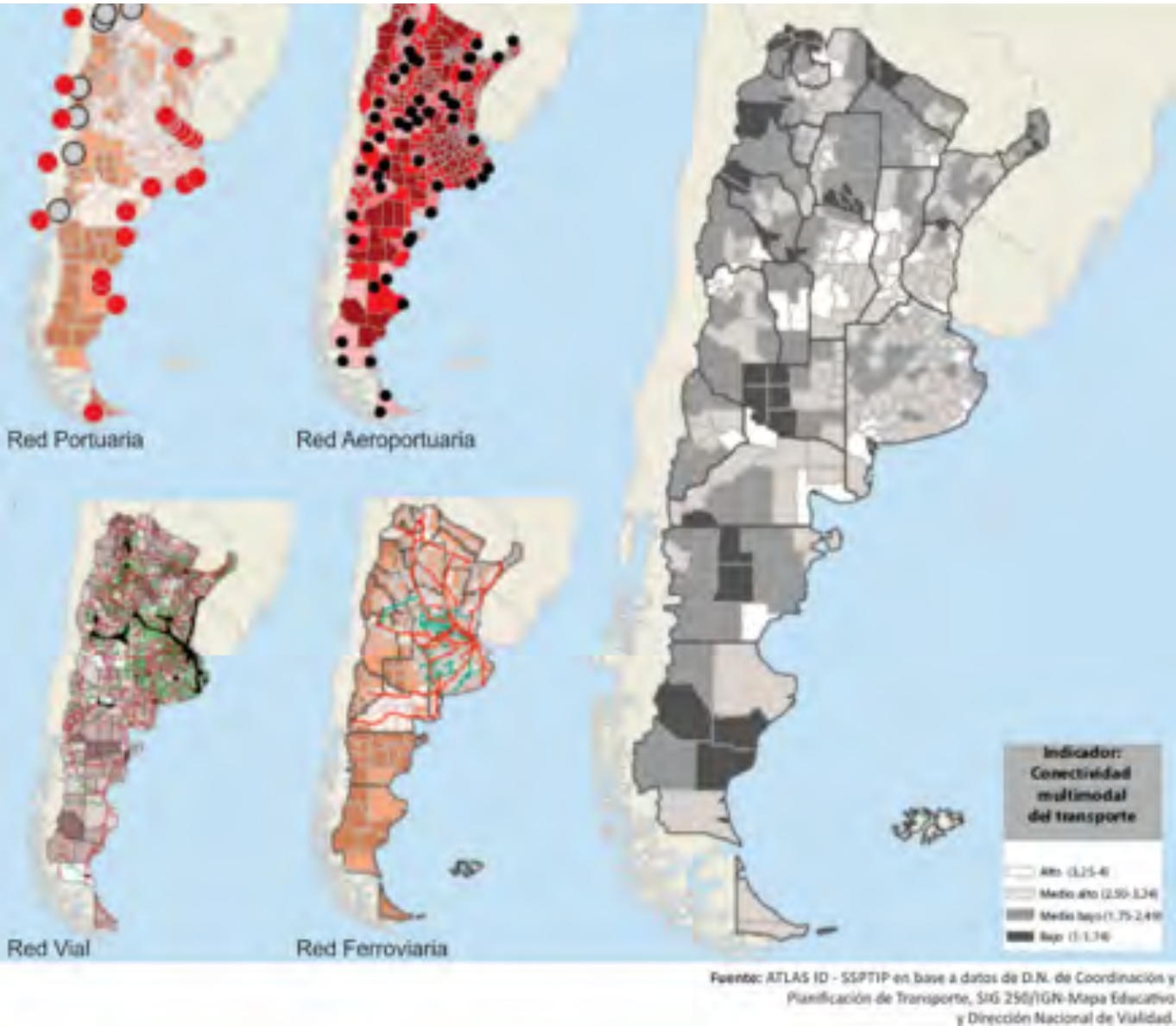
Índice de Conectividad de VIALE

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

- a. Red Vial:** Ruta Nacional N° 18 y Ruta Provincial N° 32 a 2 km del centro urbano.
- b. Red ferroviaria:** Ferrocarril General Urquiza atravesando la localidad, pero en estado de desuso.
- c. Puertos:** Puerto de Diamante a 70km
- d. Aeropuertos:** Aeropuerto de Paraná a 60km

El índice de conectividad del Departamento Paraná es de 3.25.

Índice de conectividad. Conectividad multimodal del transporte



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

Redes energéticas

Cobertura de red de Gas

La localidad se encuentra vinculada al Sistema Interconectado de Gasoductos, pero el tendido de la red domiciliaria urbana abarca sólo el centro vialense y según el Censo de 2010 solamente un 15% de la población accede al servicio.

En la actualidad, el número de usuarios ha aumentado, a pesar de que existen ciertas condiciones que desalientan la conexión de los hogares, como las nuevas reglamentaciones y el costo de la instalación. La empresa prestadora del servicio es GASNEA.

El porcentaje restante de la población que no cuenta con gas natural utiliza gas en tubo y garrafas. Existen actualmente proyecciones de ampliación de la red domiciliaria hacia los barrios Florida y La Loma.

Cobertura de red de Energía Eléctrica

La totalidad de la población de la localidad posee energía eléctrica y los loteos proyectados también ya prevén este servicio. La empresa prestadora es ENERSA y la Cooperativa de Servicios Públicos Quebracho Limitada. La localidad es abastecida por una línea de media tensión que acompaña el trayecto de la Ruta Provincial N° 32.

Estructura Urbana

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

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

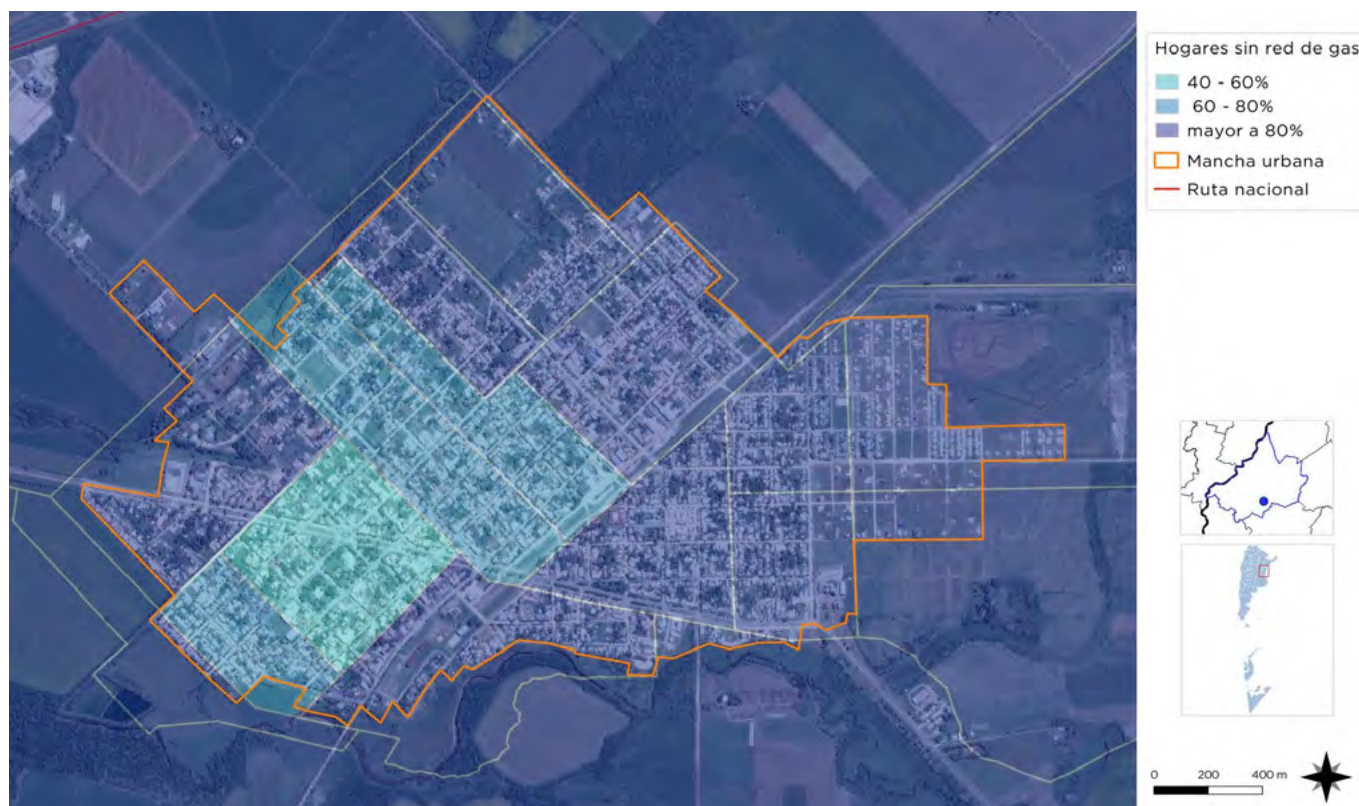
La movilidad urbana es, entonces, un factor determinante tanto para la productividad económica de la ciudad como para la calidad de vida de sus ciudadanos y el acceso a servicios básicos de salud y educación.

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

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

- Establecer una sinergia entre el transporte, la acces-

Porcentaje de hogares sin cobertura de red de gas



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

bilidad, la movilidad y la gestión urbana.

- ▶ Promover el intercambio de información y buenas prácticas entre sistemas de transporte y sus ciudades.
- ▶ Establecer redes de cooperación regionales, entre profesionales, autoridades, asociaciones y usuarios.

Accesibilidad al transporte público

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

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

En Viale, el transporte de pasajeros se concentra en la

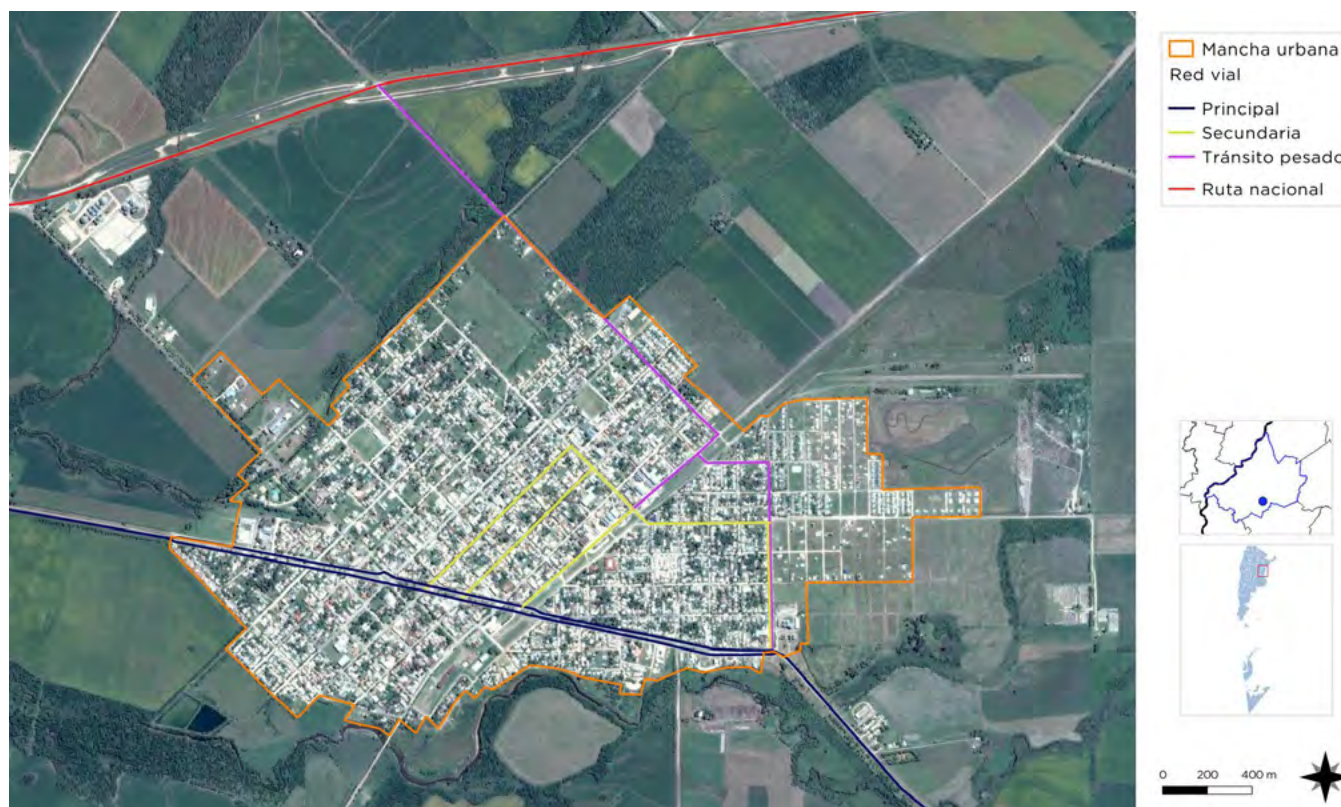
terminal de ómnibus, ubicada en el predio de la Estación del Ferrocarril, en el centro de la ciudad. Posee servicios de transporte de pasajeros que la vinculan principalmente con la capital provincial y las localidades aledañas, así como también con el Este de la provincia a partir del corredor de la Ruta Nacional N°18.

En relación a los flujos territoriales muchos de los desplazamientos de los vialenses son hacia la capital provincial, principalmente por motivos laborales o en busca de servicios.



Terminal de ómnibus. **Fuente:** Imagen propia

Red Vial



Fuente: STPyCOP

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 funcional.

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

La localidad posee varios accesos desde las dos rutas que la circundan. Sin embargo, sólo dos arterias son consideradas como principales y son las que se encuentran pavimentadas. Desde la ruta Nacional N°18, el Acceso Presidente Perón es una vía doble mano, bien arbolada e iluminada, flanqueada por un paisaje rural con algunos emprendimientos productivos. Se encuentra en buen estado de mantenimiento y posee 1,5km de extensión hasta llegar a la mancha urbana, donde se convierte en Av. Urquiza y empalma con la principal arteria de la ciudad, la Avenida San Martín.

Desde la ruta Provincial N°32 se accede a la ciudad por la Av. Presidente Illia, similar al acceso anterior, de doble mano, sin cantero central, pero con menor cantidad de arbolado. Al llegar a la mancha urbana, después de una curva, esta arteria se transforma en Avenida San Martín, adquiriendo un cantero central, mayor arbolado y mejor iluminación. Sobre esta avenida comienzan a aparecer emprendimientos comerciales de distinto tipo.

Área Central

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

Área Central



Fuente: STPyCOP

Objetivos Particulares

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

Las intervenciones en las Áreas Centrales forman parte de los objetivos y propuestas que surgen del estudio y análisis de la localidad. Es conveniente que dichas inter-

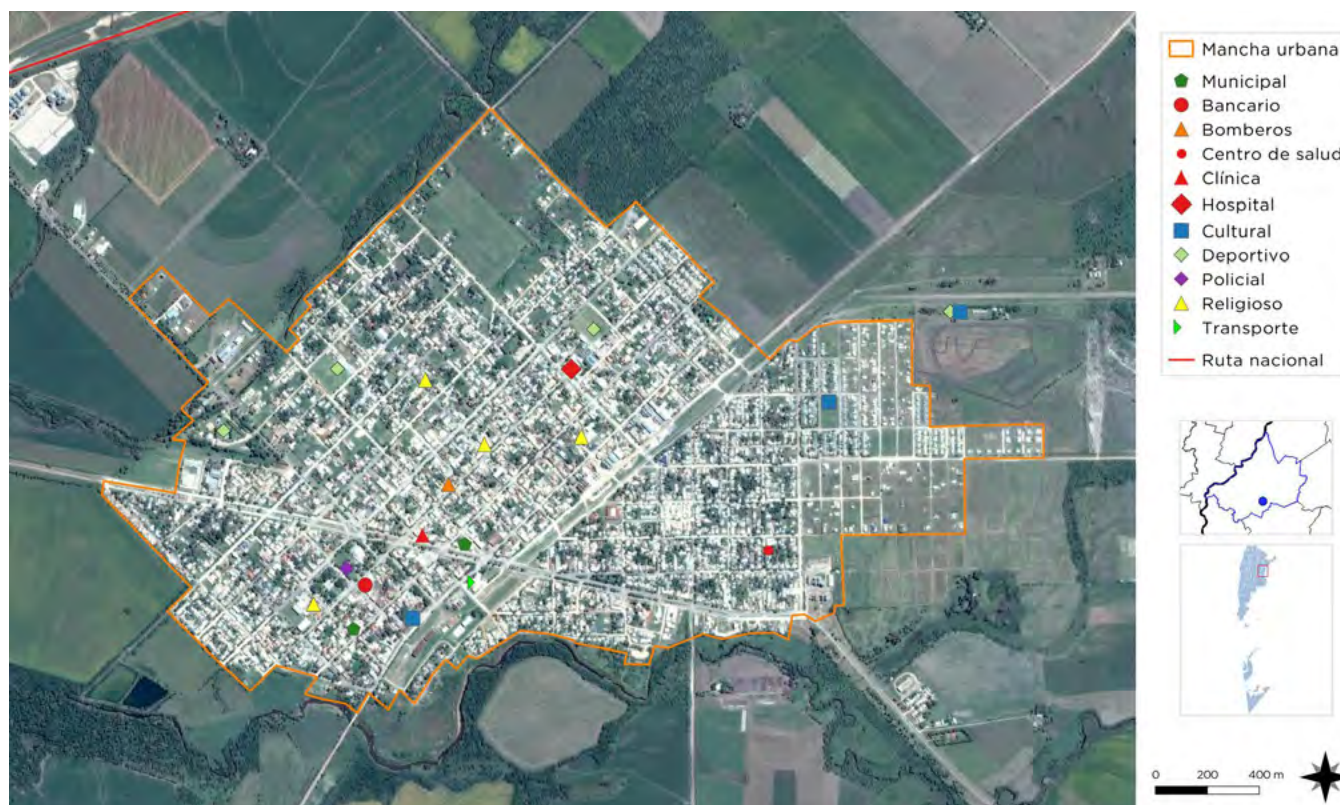
venciones sean acompañadas por una estrategia de crecimiento, zonificación, reactivación económica y atraktividad para lograr el impacto deseado.

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.

El área central de Viale se ubica al sur-oeste de la actual mancha urbana, desarrollado en inmediaciones de las calles 9 de julio, 25 de Mayo y la Av. San Martín. En este

Instituciones y equipamientos urbanos



Fuente: STPyCOP

sector se ubican distintos equipamientos administrativos y educativos, además de concentrarse la mayor cantidad de comercios locales, aunque se mantiene también un alto grado de uso residencial.

El centro vialense coinciden con el sector más antiguo de la ciudad, ya que se encuentra en cercanías de la Estación de Ferrocarril, origen del asentamiento poblacional. Históricamente la expansión urbana se vio limitada hacia el Este por las vías del ferrocarril y hacia el Sur por el arroyo Quebracho, por lo que la ciudad buscó siempre expandirse al norte, para luego “atravesar” la vía y ampliarse al Este.

La coexistencia del actual centro urbano con el sector de mayor antigüedad de la ciudad, hace que en su paisaje se mezclen edificaciones comerciales modernas con antiguas casas de ladrillo, muchas de las cuales corresponden a construcciones de principios del siglo con valor patrimonial, en distinto grado de conservación. La más destacada es la que alberga hoy el Museo Municipal, declarada Bien con valor histórico cultural por Decreto provincial N° 6676 de 2003, que requiere una puesta en valor para asegurar su buen estado de conservación.



Palacio Croce, Museo de la ciudad. **Fuente:** Imagen propia

Existe un código urbano que regula las construcciones en esta área, que se encuentra por estos días en proceso de revisión.

La escala pequeña de la localidad, así como también la histórica concentración de la vida urbana en las cercanías a la estación de tren, ha provocado que no se desarrollen otras subcentralidades en Viale.

Como lo plantea el Plan urbano, en la estructura de la ciudad resulta interesante considerar el eje de las vías de tren como vacíos urbanos con potencialidad de ser in-

Vacíos urbanos y oportunidades



Fuente: STPyCOP

tervenidos. Estos espacios atraviesan la ciudad y pueden dejar de ser una barrera urbana y convertirse en áreas de interfase social.

Descripción de situación actual

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

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

Movilidad. Integración, articulación vial y de transporte

Red de transporte público:

En Viale no existe servicio de transporte público urbano, por lo que los medios de movilidad alternativos son las bicicletas y las motos, aunque las cortas distancias hacen que muchas personas se desplacen a pie. Por su parte, los flujos vehiculares principales se presentan a través de la avenida San Martín, que vincula los dos accesos y articula

distintos barrios.

Esta avenida es el único cruce a nivel sobre las vías del ferrocarril que se encuentra asfaltado, por lo que canaliza el tránsito desde los barrios Centenario y Pancho Ramírez hacia el centro. En esta zona central existen también otras arterias con flujo vehicular mayor, principalmente por la existencia de comercios e instituciones.

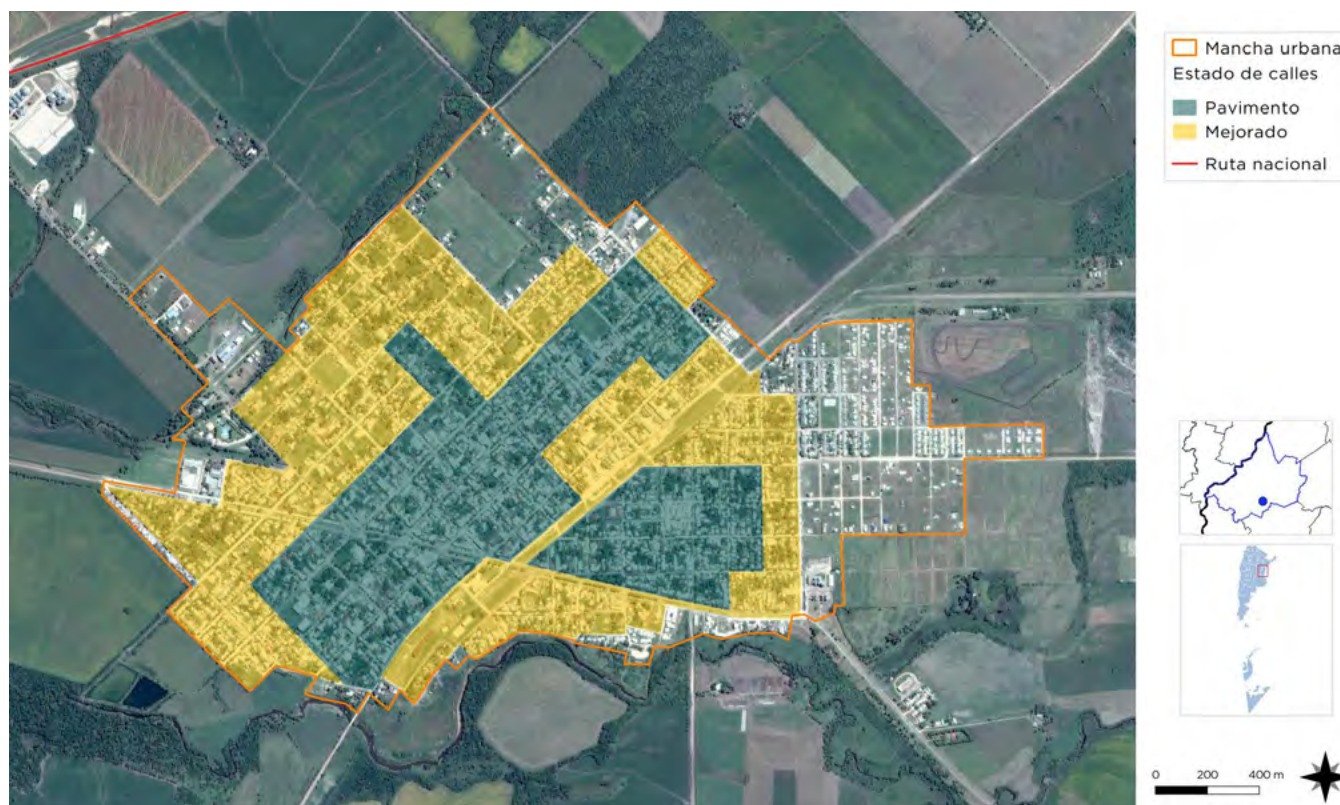
Las calles de la zona central se encuentran pavimentadas, al igual que algunas que se internan en los barrios, aunque en las periferias la mayoría de las arterias poseen ripio.

Existe un circuito de tránsito pesado que a través de accesos secundarios vinculan a ambas rutas con la zona urbana, donde se ubican las plantas de acopio de granos, aunque muchas veces no es respetado por los camioneros.

Relevamiento y ponderación de la iluminación urbana

La localidad cuenta con un buen sistema de alumbrado, no solo en el centro y en las arterias principales sino también en los barrios. En los últimos años se reemplazaron y colocaron nuevas columnas de alumbrado y se substituyeron

Estado de calles



Fuente: STPyCOP

yeron artefactos de sodio por luminarias con tecnología LED, proceso que continúa en la actualidad.

Relevamiento y ponderación del arbolado urbano existente

Viale posee una forestación urbana aceptable, caracterizada por especies exóticas. En general predominan fresnos, lapachos, jacarandaes, ligustros, entre otros. En la zona central se ve una buena distribución del arbolado, mientras que en otros sectores, como el barrio Francisco Ramírez, el arbolado es escaso, no solamente por ser de urbanización mas reciente sino también por un menor ancho de calles. El municipio efectúa la poda anualmente y foresta distintos espacios urbanos.

En relación a los espacios públicos forestados, la ciudad no posee demasiadas áreas verdes de uso público.

Las plazoletas de la avenida San Martín constituyen por superficie los espacios arbolados más importantes. La plaza central, por su parte, abarca una manzana completa de la zona centro-sur de la ciudad y posee buena fores-

tación aunque el principal espacio arbolado de dominio público es el Polideportivo Municipal.

Conformación urbana y usos de suelo

En la actualidad la localidad se encuentra desarrollando programas tendientes a buscar una mayor planificación urbana así como también un proceso de revisión y actualización del Código Urbano y de Edificación.

En el área central, el principal uso de suelo sigue siendo el residencial, pero la actividad comercial se encuentra en expansión, en muchos casos a partir de nuevas edificaciones que combinan ambos usos, el comercial en planta baja y el residencial en planta alta. En esta área se concentran también distintas edificaciones religiosas, administrativas, educativas y bancarias de relevancia.

Por su parte, las zonas periféricas se evidencian usos residenciales y expansiones de la mancha urbana con loteos privados.

A unos pocos kilómetros del casco urbano existe un predio destinado al Área Industrial de Viale.

Expansión urbana



Fuente: STPyCOP

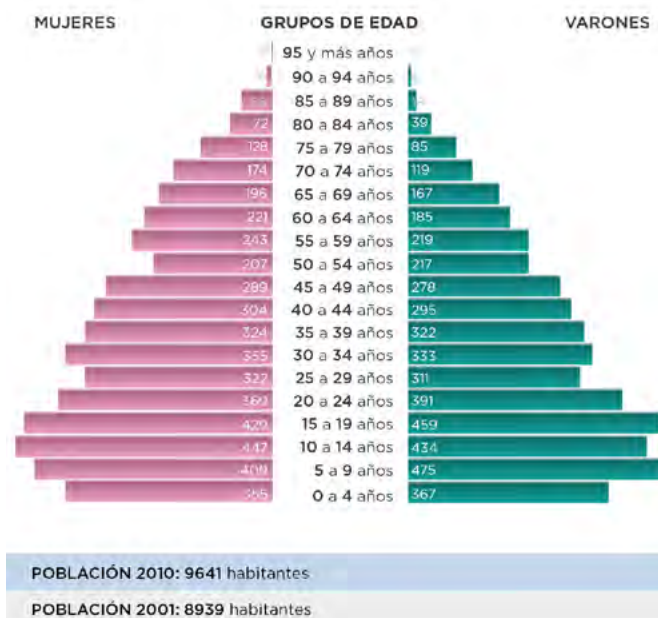
Dimensión Social

Población

Características socio-demográficas

Según datos de los Censos de Población Hogares y Vivienda, la variación intercensal demuestra un crecimiento demográfico moderado y sostenido, pasando de 8939 habitantes en 2001 a 9641 habitantes en 2010. Sin embargo, en la actualidad se estima que la población de Viale supera los 12000 habitantes, según datos municipales. El crecimiento poblacional responde a una mejora en la calidad de vida de la población, a una mayor oferta laboral y de servicios, que puede haber contribuido a disminuir el éxodo de jóvenes a ciudades más grandes.

La pirámide poblacional es de tipo progresiva, los adultos representan el 64.4% de la población y los niños y adolescentes el 35.6%, mientras que el índice de masculinidad es del 95%.



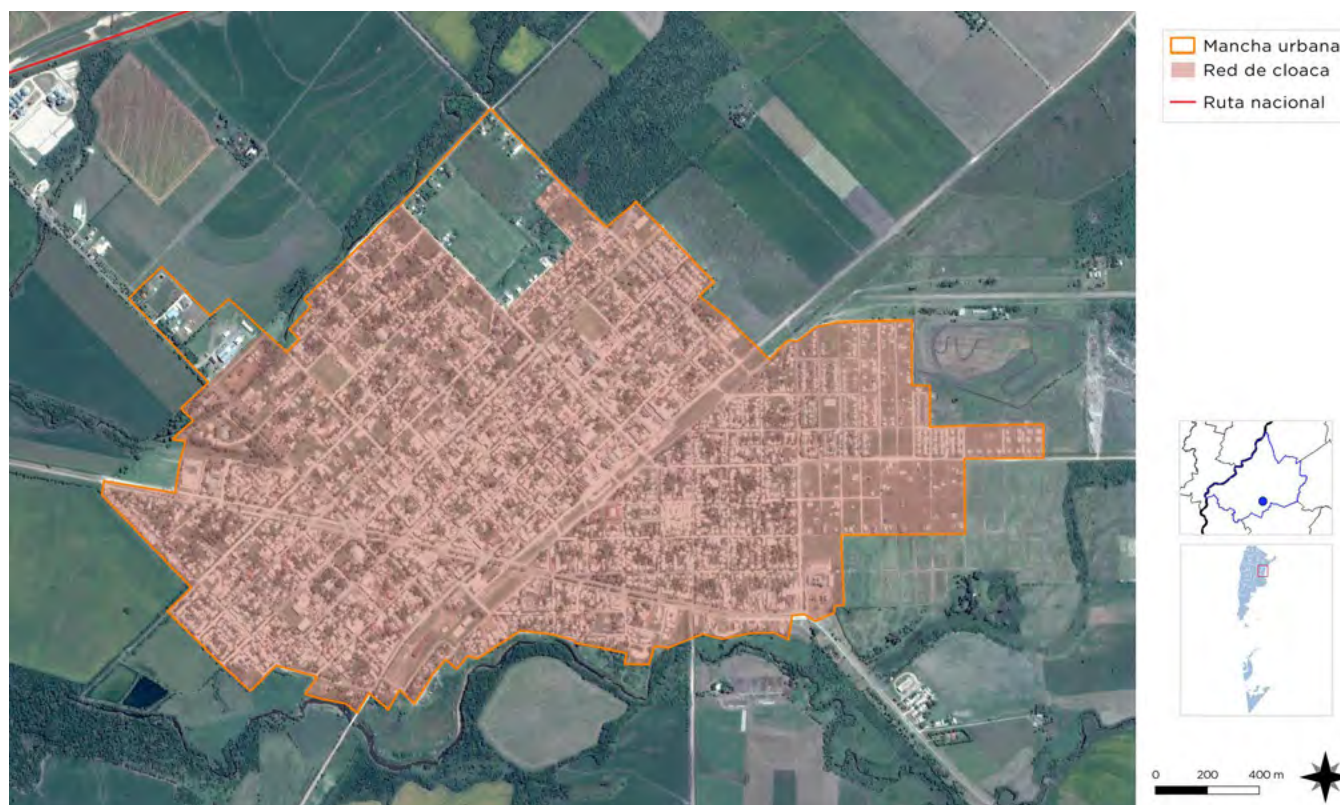
Saneamiento Básico

Cobertura de red de Saneamiento y Cloaca

Según datos municipales, la localidad de Viale cuenta con

prácticamente el 100% de su población con red cloacal. Las primeras obras datan de la década del 70, por lo que actualmente la principal problemática es el recambio de cañerías antiguas en mal estado, principalmente en la

Estado de calles



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

zona del centro. Otra de las problemáticas es la conexión de desagües pluviales a la red cloacal, una irregularidad que hace colapsar el sistema en períodos de lluvia.

En la actualidad existen proyectos para trasladar las lagunas de tratamiento de efluentes cloacales, ya que se encuentran cercanas a la mancha urbana y con capacidad desbordada.

Cobertura de red de Agua

A la fecha, según datos municipales, el 100% de la localidad posee servicio de red de agua potable. Recientemente se construyó el segundo pozo y tanque de reserva, destinado a abastecer los nuevos barrios y las expansiones urbanas crecientes, cuyos loteos ya deben contar con el servicio instalado para ser habilitados. También se instalaron medidores domiciliarios para controlar el uso del recurso.

Stock de Vivienda Local

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

- ▶ Vivienda Aceptable: hogares en departamentos y casas Tipo A

- ▶ Vivienda Recuperable: hogares en Casas Tipo B
- ▶ Viviendas Irrecuperables: hogares en ranchos, casillas y locales no habitables.

Déficit Cuantitativo de Vivienda

Muestra el déficit habitacional cuantitativo, que se define por la relación numérica entre viviendas y hogares, y por la residencia en viviendas de tipo irrecuperable.

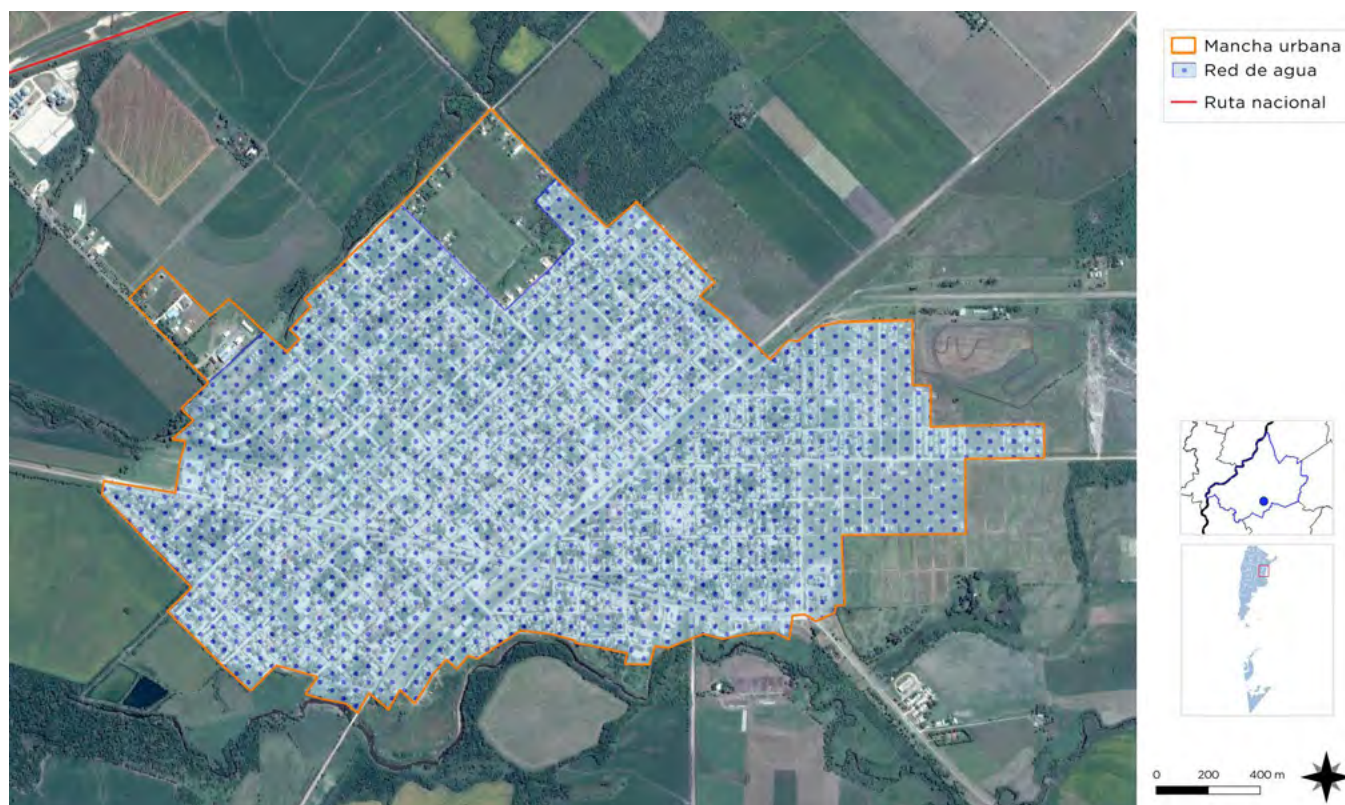
Da cuenta sobre un tipo de insuficiencia que se mitiga con la definición de estrategias para la incorporación de unidades de vivienda al parque habitacional. Esto explicita la magnitud de viviendas nuevas necesarias.

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.

Porcentaje de hogares con cobertura de red de agua



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

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

Según datos del Censo 2010, la mayoría de las viviendas de Viale son catalogadas como aceptables (tipo A). Igualmente se presentan algunas insuficiencias ya que existe un 13.8% que corresponden de calidad constructiva insuficiente o recuperable y un 0.9% de viviendas que son consideradas irrecuperables, tipo casilla o rancho.

El déficit cualitativo es mayormente representado por las viviendas recuperables, ya que los niveles de hacinamiento y falta de servicios de agua y cloacas en viviendas aceptables son bajos. Según datos censales de 2010, Viale poseía 2796 hogares y 2691 viviendas habitadas, por lo que se presenta también un déficit cuantitativo que perdura en la actualidad. Esto se evidencia en las solicitudes de viviendas o lotes tanto al municipio como a la provincia.

Régimen de propiedad y tenencia

Propietarios vivienda y Terreno

En la ciudad no existen áreas de villas de emergencia o asentamientos, aunque un 15% de la población posee una tenencia irregular se su vivienda.

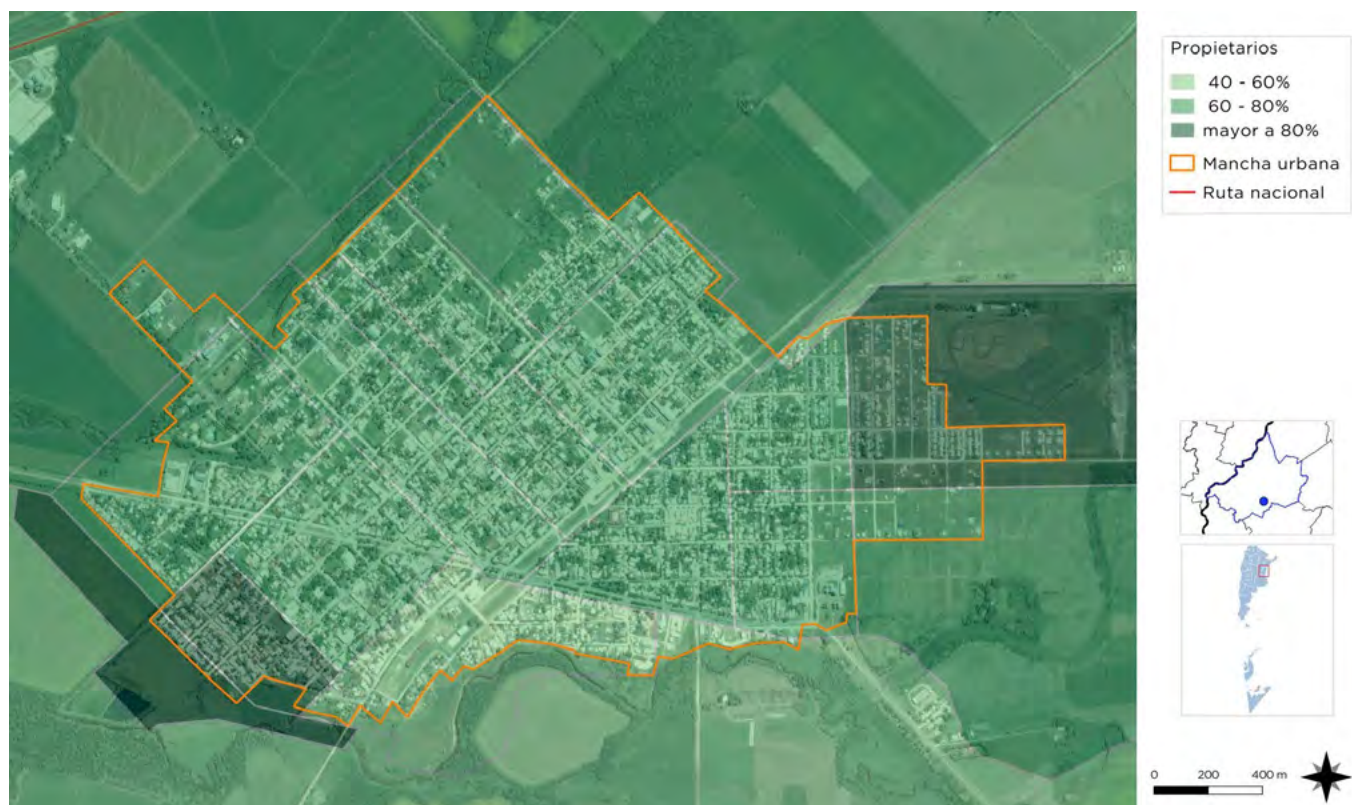
Según datos censales, los porcentajes de hacinamiento son similares a los de la provincia, con un 3,3% de hogares con más de 3 personas por habitación.



Viviendas sociales en barrio Pancho Ramírez.

Fuente: Imagen propia

Porcentaje de hogares con propietarios de la vivienda



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

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

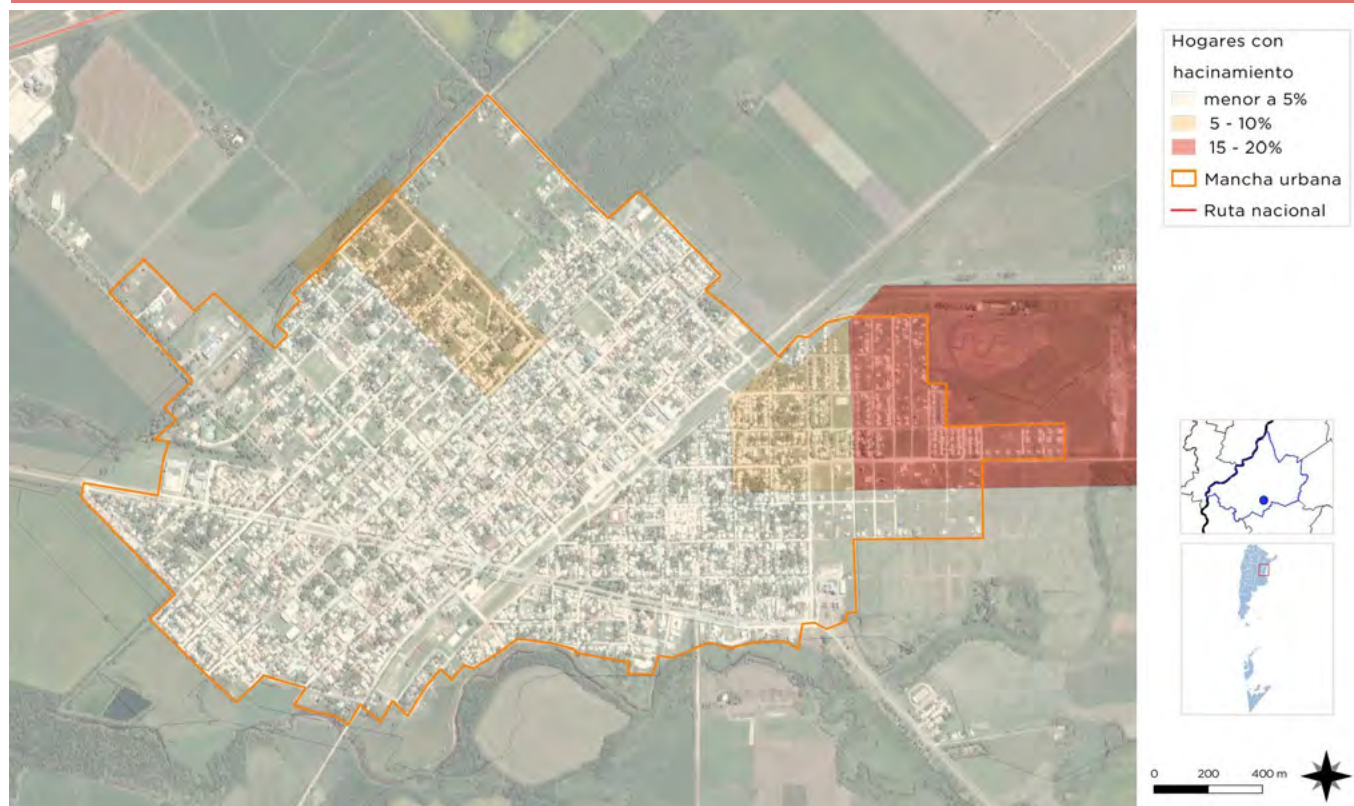
el Consejo de Administración de ONU-Hábitat) aportó la resolución 16/7 para “la implementación del derecho a una vivienda digna” en mayo de 1997.

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:

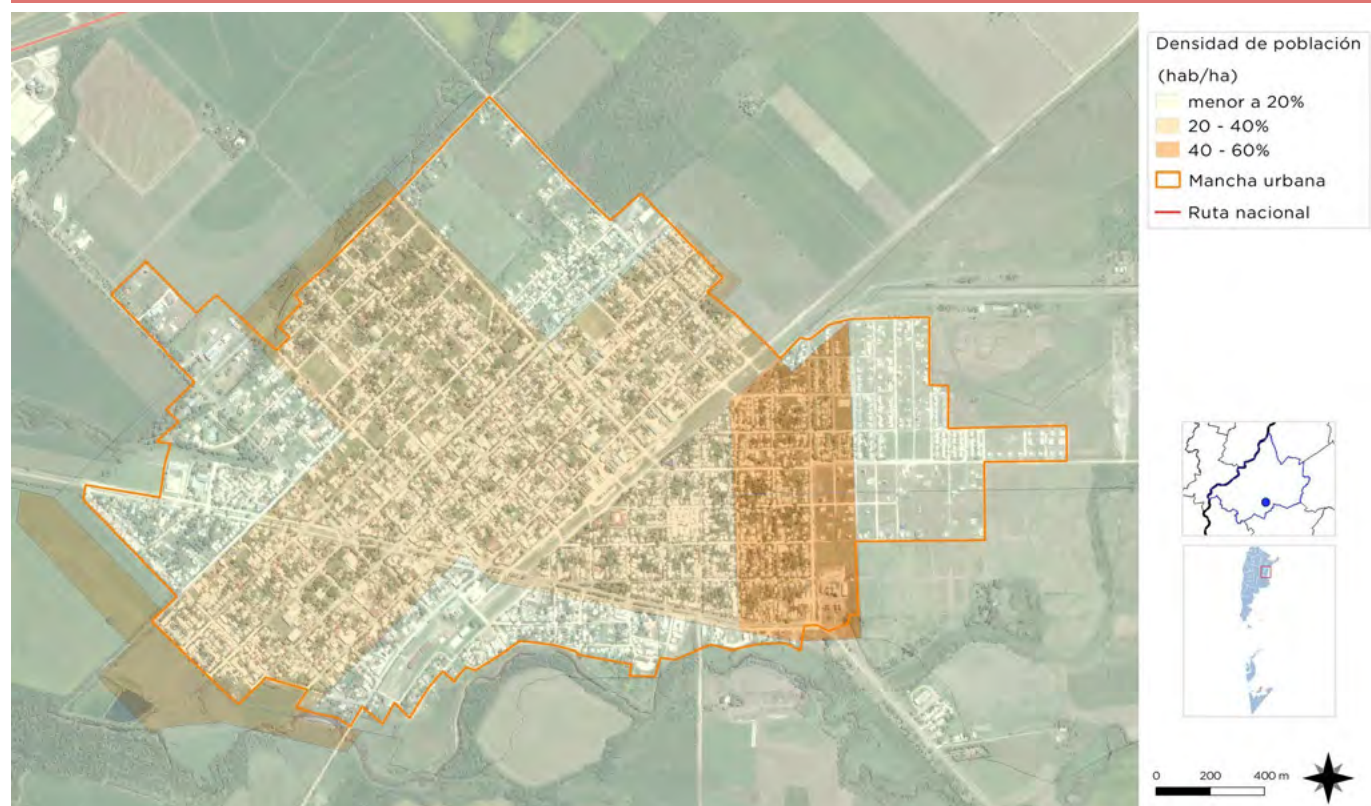
- Desarrollo de estándares y lineamientos.
- Elaboración de instrumental legales internacionales existentes y apoyo al cumplimiento de los mismo por parte del gobierno.
- Desarrollo de un sistema que monitoree y evalúe el progreso de la implementación del derecho a la vivienda.

Porcentaje de Hogares con Hacinamiento Crítico



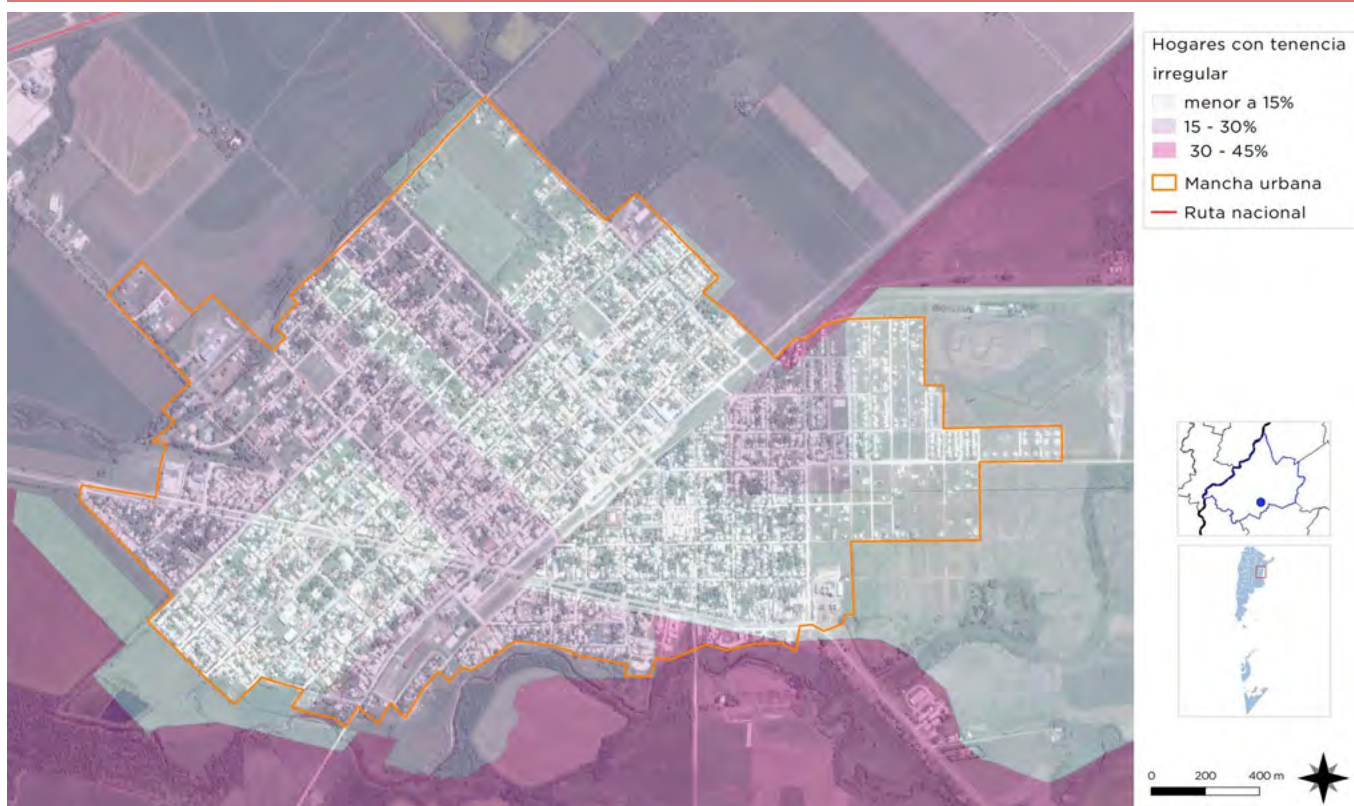
Fuente: STPyCOP en base a datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas. Año 2010. INDEC.

Densidad de población



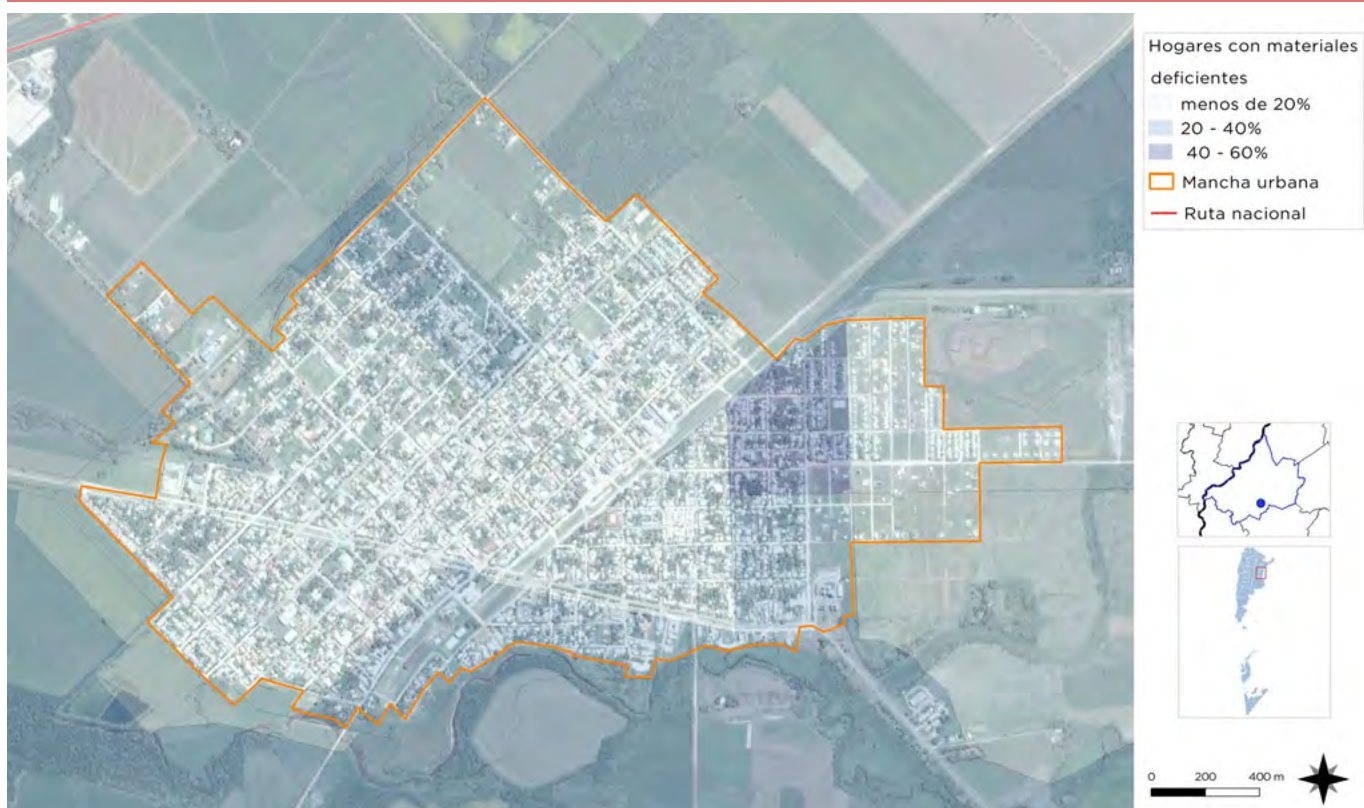
Fuente: STPyCOP en base a datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas. Año 2010. INDEC.

Porcentaje de Hogares con tenencia irregular de la Vivienda



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

Porcentaje de hogares con materiales deficientes de la vivienda



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

Hacinamiento del hogar - Porcentaje de hogares			
Cantidad de personas por cuarto	Municipio	Provincia	País
Hasta 0,50	24,28%	24,77%	22,07%
0,51 a 0,99	20,60%	18,66%	17,84%
1 a 1,49	28,55%	29,50%	30,71%
1,50 a 1,99	9,69%	9,24%	9,98%
2,00 a 3,00	13,55%	14,01%	15,26%
Más de 3,00	3,33%	3,82%	4,14%

FUENTE: Hogares y vivienda - Fuente Ministerio del Interior - Censo 2010

Calidad de los materiales de la vivienda (CALMAT) - Porcentaje de hogares			
CALMAT	Municipio	Provincia	País
CALMAT I	68,22%	64,83%	56,20%
CALMAT II	14,76%	15,90%	21,34%
CALMAT III	12,61%	12,21%	11,54%
CALMAT IV	0,69%	2,14%	3,81%

FUENTE: Hogares y vivienda - Fuente Ministerio del Interior - Censo 2010

Educación

Máximo nivel educativo alcanzado

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

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

En Viale, los establecimientos educativos se encuentran bien distribuidos, aunque la continua expansión urbana hacia el oeste demandará a futuro la instalación de nuevas escuelas. En 2017 se inauguró un NIDO (Núcleo de Innovación y Desarrollo de Oportunidades) que implica un equipamiento multiuso para estos nuevos barrios.

Según datos del censo 2010, una pequeña porción de la población accede a un título terciario o universitario (8%), mientras que un cuarto de los vialenses no ha conseguido completar los estudios primarios.

Establecimientos Educativos de Viale:

Primarios:

- Esc. N° 60 M. M. de Güemes

- Esc. N° 102 V. de Chaca buco
- Esc. Normal
- Esc. 205 A. Z. Soñez
- Esc. N° 114 H. C. Anderssen de Adultos.
- Esc. privada N° 12 J. M. Estrada
- Esc. privada N° 11 C. Pellegrini
- Esc. Privada N° 16, con Régimen Especial para niños con discapacidad.

Secundario:

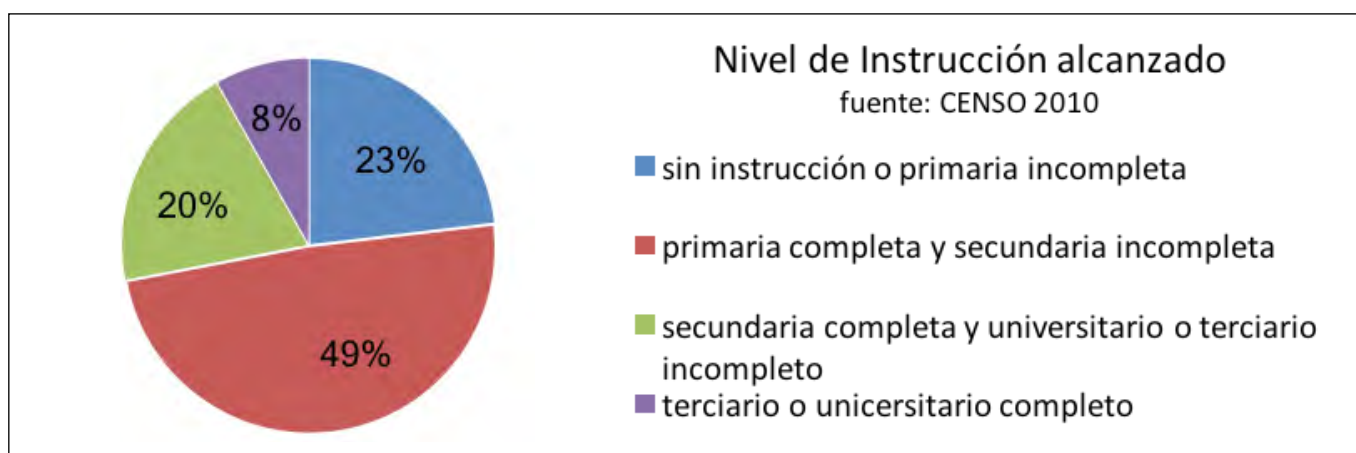
- Esc. N° 205
- Esc. Normal Superior de Viale
- Esc. N° 139 Técnica de Producción Agroindustrial
- Instituto Virgen Milagrosa
- Esc. N° 56 Arturo Illia, para Adultos.

Terciario:

- Campus Universitario Municipal



Escuela Técnica Agroindustrial. **Fuente:** Imagen propia



Salud y Seguridad

El municipio posee una buena cobertura de salud, aunque para algunas especialidades muchas personas deciden buscar servicios en otras localidades cercanas como Crespo, Libertador o Paraná. Asimismo, brinda contención a muchas poblaciones rurales cercanas. En cuanto al sector público se cuenta con el Hospital Dr. Castilla Mira, que brinda servicios de medicina general, atención ambulatoria, internación, diagnóstico, tratamiento, medicina preventiva y cuenta con 44 camas. Dentro del sector público también existe el Centro de Salud “Ramón Carrillo”, mientras que el sector privado existe la clínica San Miguel

SRL. Según datos del Censo 2010, un 52% de la población posee cobertura por obra social, un porcentaje similar al del resto del país.

En cuanto a seguridad, el municipio cuenta con una Comisaría, un cuartel de Bomberos Voluntarios y una Junta Municipal de Defensa Civil.

La localidad posee además un sistema de videovigilancia por cámaras y una Guardia Urbana que trabaja en conjunto con la comisaría local.

Establecimientos Educativos



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

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.

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

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

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

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

Resultados a esperar:

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

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



Dimensión Económica

Actividades económicas locales

La principal actividad económica de Viale está relacionada con el medio rural y la actividad agrícola y ganadera. La producción primaria se centra en el cultivo de soja, maíz y trigo, y constituye el principal motor de la ciudad, evidenciado en las diversas plantas de acopio de granos que existen en ella. La ganadería también es de vital importancia, pero en los últimos años ha perdido terreno frente a la agricultura. Otras actividades menores en la zona son la apicultura, la cría de cerdos y de aves de corral, con presencia de granjas en los territorios aledaños. Existen algunas industrias livianas, también relacionadas con este sector agrícola y ganadero, por ejemplo fábricas de alimentos balanceados, metalúrgicas, entre otros. Desde hace algunos años se viene desarrollando además un Área Industrial en cercanías a la ciudad, que se encuentra en expansión.

También se ha desarrollado un sector comercial y de servicios vinculado al campo, que incluye venta de seguros, insumos agrícolas, maquinarias, veterinarias, que promueven los vínculos entre el campo y la ciudad. No obstante, la actividad comercial es variada y abarca todos los rubros, agrupándose en la zona central de la localidad, donde también se ofrecen actividades de servicios, profesionales y de oficios.

Viale es la capital nacional del Asado con cuero, rescatando la vinculación de la identidad local con la actividad ganadera.

Ocupación según rama de actividad

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

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

En Viale existe una prevalencia de trabajadores del sector de servicios sociales, seguido por los de salud y educación, comercio y servicios empresariales.

La tasa de desocupación según el censo de 2010 era del 3,6%, pero se estima que actualmente puede haberse incrementado. En relación a la formalidad laboral se presenta un 40% de informalidad frente a un 60% de trabajo formal.

Ingresos familiares mensuales

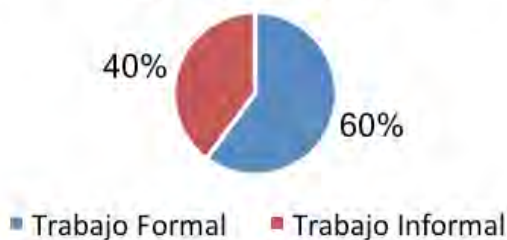
Mide los niveles de ingresos mensuales medios de hogares urbanos según diferentes unidades territoriales. El cálculo del indicador surge de promediar el ingreso total por hogar en un territorio o jurisdicción determinado.

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

Ocupados según rama de actividad (agrupada)

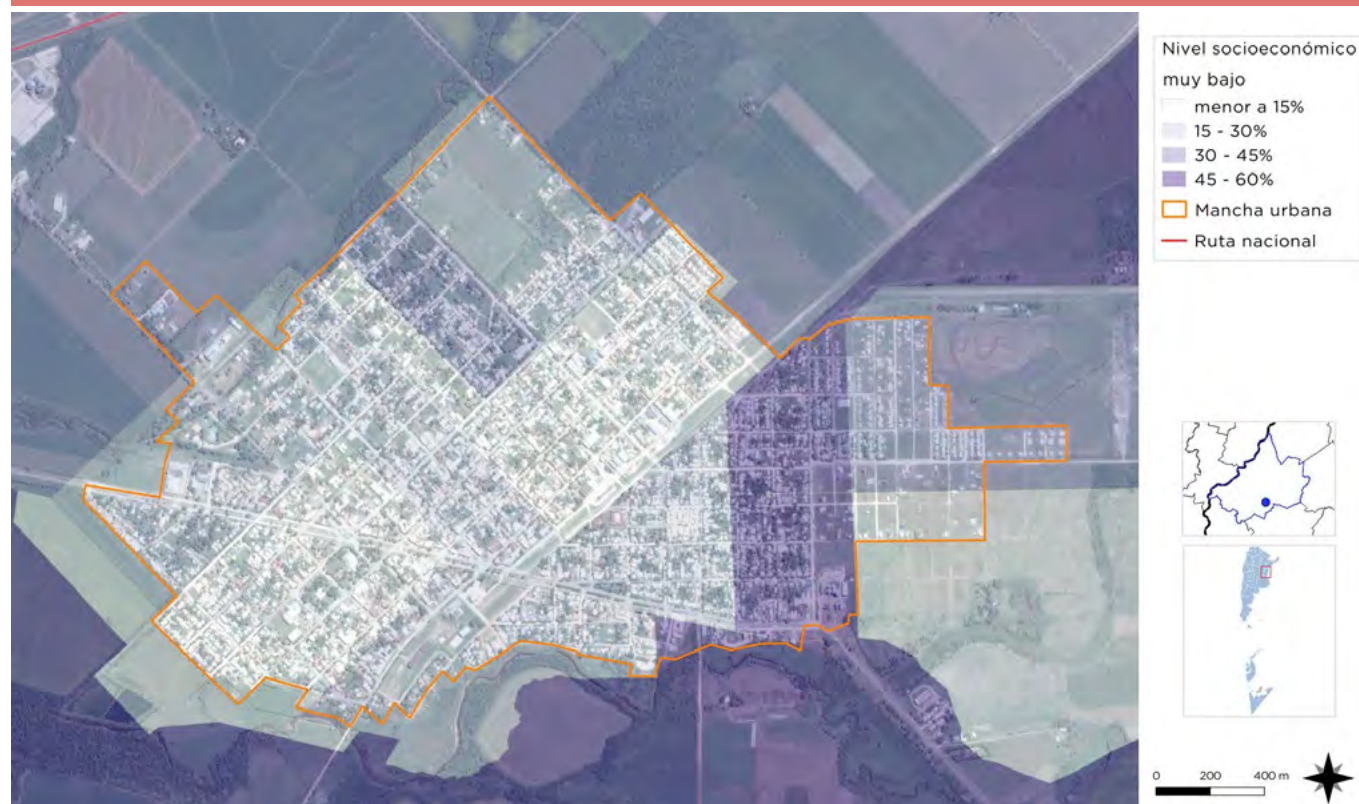


Distribución de los asalariados según formalidad



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

Porcentaje de hogares con nivel socioeconómico muy bajo



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

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 Pro-

tección Civil que tiene por objeto integrar las acciones y articular el funcionamiento de los organismos del Gobierno nacional, los Gobiernos provinciales, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y municipales, las organizaciones no gubernamentales y la sociedad civil, para fortalecer y optimizar las acciones destinadas a la reducción de riesgos, el manejo de la crisis y la recuperación.

Esta Ley se enmarca en los compromisos asumidos por la República Argentina de lograr para 2030 “la reducción sustancial del riesgo de desastres y de las pérdidas ocasionadas por los desastres, tanto en vidas, medios de subsistencia y salud como en bienes económicos, físicos, sociales, culturales y ambientales de las personas, las empresas, las comunidades y los países.” En concordancia con los objetivos propuestos en el Marco de Sendai.

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

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

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

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

En el marco de una planificación federal articulada y sustentable, la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública promueve que los municipios tengan su plan de ordenamiento o su plan urbano contemplando las amenazas de origen natural y antrópico así como las condiciones de vulnerabilidad de manera que tanto la obra pública como la privada al momento de su localización y diseño incorporen los riesgos preexistentes para minimizarlos o incluyan acciones para prevenir riesgos futuros con el fin de obtener la aprobación requerida para su ejecución.

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

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

El **Riesgo** es la probabilidad que una amenaza produzca daños al actuar sobre una población vulnerable. Al analizar el Riesgo se estiman los daños, pérdidas y consecuencias que pueden ocasionarse a raíz de uno o varios escenarios de desastre, y trata de determinar la probabilidad de ocurrencia y la magnitud de los daños por fenóme-

nos naturales extremos. Es una herramienta que permite caracterizar a la amenaza, a la población vulnerable, su zona de impacto o el marco geográfico de la interacción entre ambos, ponderando la influencia del momento en que se produce dicha interacción a través de escenarios de riesgo.

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

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

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

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

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

AMENAZA

factor externo

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

VULNERABILIDAD

factor interno

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

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

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

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

Identificación de amenazas

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

Amenazas de origen natural

En relación a las amenazas de origen natural, el principal problema a atender son las inundaciones provocadas por problemas de drenaje urbano o por desborde de los arroyos. En ambos casos, son problemas históricos, que se vienen padeciendo desde hace tiempo y que hasta el momento no han supuesto gravedad mayor. Sin embargo, los procesos vinculados al cambio climático hacen necesaria una revisión y un seguimiento de estas amenazas para prevenir consecuencias severas a futuro.

Amenazas vinculadas a la atmósfera:

En Viale, al igual que en gran parte de la pampa argentina, existen amenazas latentes vinculadas al clima como las tormentas severas y el granizo, pero sus efectos son generalizados e imposibles de situar en algún sector en particular.

Amenazas hidrometeorológicas:

Si hablamos de inundaciones, existen dos tipos de amenazas, ambas vinculadas a las fuertes lluvias y las consecuentes crecidas de los arroyos que circundan la ciudad. En primer lugar, existen sectores con problemas de drenaje urbano, en donde se producen anegamientos por lluvias intensas que el sistema pluvial urbano no logra absorber. Estos problemas se evidencian de manera más severa en los barrios Bellaco y Belgrano, que fueron construidos hace ya varios años ocupando terrenos sobre un arroyo previamente entubado. Este canal subterráneo posee una capacidad insuficiente, por lo que frente a escenarios de precipitaciones intensas se ve colapsado y desborda en diferentes sectores. La impermeabilización del suelo urbanizado genera mayor escorrentía y agrava la situación. Además, este alcantarillado recibe ripio y basura arrastrada por la lluvia aguas arriba, lo que lentamente obstruye el fluir del agua en su interior.

Esta amenaza se ve intensificada por los desagües cloacales clandestinos, ya que contaminan no sólo los arroyos sino también del agua que invade las calles cuando este desborda.

La poda y la recolección de basura son tenidas en cuenta por el municipio frente a períodos lluviosos, aunque de cualquier manera el principal factor que influye frente a esta amenaza sigue siendo la escasa capacidad de carga del canal entubado.

El entubamiento de arroyos y su ocupación como suelo urbano no es recomendable bajo ningún aspecto y en este es un caso que visibiliza sus consecuencias. La falta de planificación en la expansión de la ciudad deja librado a los desarrolladores privados decisiones que se vuelven trascendentales para el futuro hábitat urbano.



Arroyo Teodoro Ríos. **Fuente:** Imagen propia

Remediar situaciones como ésta requiere de obras complejas. En la actualidad, la Dirección de Hidráulica Provincial se encuentra colaborando con el municipio para estudiar distintas alternativas en busca de una solución a este problema.

A pocas cuadras de este arroyo entubado, y corriendo de manera paralela se encuentra el Teodoro Ríos, un arroyo que oficia de límite oeste de la localidad. El Barrio Bellaco es el que linda con este arroyo y el que ha sufrido los principales inconvenientes cuando se presentan períodos de grandes lluvias, llegando incluso a evacuar a algunos de sus residentes. Este curso de agua confluye con el mencionado anteriormente en el sector del Camping Municipal, por lo que cuando aumentan su caudal esta zona se inunda por completo y el agua llega a rebasar la calzada del puente de la Avenida Perón, provocando la clausura del acceso a la ciudad.

En segundo lugar, en Viale se presentan riesgos de inundación desde el arroyo Quebracho, otro de los cursos de agua que rodean la ciudad, poseedor de un caudal mayor que los anteriores y límite histórico a la expansión urbana hacia el sur. En los últimos años, con ayuda del Gobierno provincial, se han realizado tareas de canalización para ampliar su caudal en los tramos cercanos a la mancha urbana y así evitar que se produzcan más desbordes. Hasta el momento han tenido éxito pero teniendo en cuenta los cambios en las precipitaciones y la impermeabilización del suelo esta amenaza debe ser monitoreada con mayor precisión. En este sentido, el plan urbano propone la generación de terraplenes en este sector, atendiendo a reforzar las obras ya ejecutadas.



Arroyo Quebracho. **Fuente:** Imagen propia

Las alteraciones en los regímenes de lluvias, así como la impermeabilización del suelo por la deforestación y el cambio de uso, ya sea urbano o agrícola, aumentan la escorrentía del agua sobre el terreno. En una geografía como la de la provincia de Entre Ríos, esto se traduce en un incremento más violento del caudal de los arroyos, lo que intensifica la amenaza de inundación. Se vuelve necesario entonces una planificación urbana y territorial que no sólo limite la expansión de la ciudad hacia las cercanías de los arroyos sino que también regule las actividades de las zonas rurales aportantes a la cuenca de estos cursos de agua.

Identificación de vulnerabilidades

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

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

- **A.- Exposición y susceptibilidad física:** se refiere a la localización de los asentamientos humanos en zonas de peligro y a las deficiencias de la infraestructura.
- **B.- Fragilidad socioeconómica:** se vincula a las condiciones de vida generales de una comunidad e incluye aspectos relacionados a los niveles de educación, acceso a salud, equidad social, seguridad, etc.
- **C.- Falta de resiliencia:** para enfrentar desastres y recuperarse. Se asocia al bajo grado de organización de una comunidad para prevenir, mitigar o responder ante situaciones de desastre.

“...El nivel de traumatismo social resultante de un desastre es inversamente proporcional al nivel de desorganización de una comunidad afectada...”³ Asociados a éstos se encuentran los factores culturales determinados por la forma en cómo los individuos se ven a sí mismos y en la sociedad.

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

³ Torchia Natalia, Seminario de Evaluación de Riesgo Ambiental. UNLu. 2015.

extensión territorial que ocupan las múltiples amenazas en un territorio.

En relación a los anegamientos en los barrios construidos sobre el arroyo entubado, no existe un alto grado de vulnerabilidad social que aumente el riesgo, ya que se trata de barrios consolidados y con viviendas que poseen buena calidad de materiales, calles de asfalto o ripio, cloacas, agua de red y servicios de salud y educativos cercanos. En estos sectores, el fenómeno no implica consecuencias graves para los habitantes.

La principal vulnerabilidad en este caso es que la crecida de los arroyos puede provocar el corte de los accesos a la localidad. Esto supone un problema significativo frente a una emergencia, ya que dependiendo del estado de cada arroyo puede darse un escenario de aislamiento. Sin embargo, la situación se despeja en el corto plazo al aminorar las lluvias, ya que los caudales de los arroyos bajan rápidamente.

Las actividades que se ven perjudicadas con las inundaciones son principalmente las comerciales, en especial los comercios barriales. Además, los eventuales cortes de los accesos pueden perjudicar a actividades agropecuarias y productivas.

Identificación de capacidades

Una vez determinadas las amenazas y las vulnerabilidades es pertinente evaluar cuáles son las capacidades, for-

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

Las inundaciones en Viale son consideradas una amenaza de nivel bajo. Las autoridades y la población están al tanto de esta situación ya que son un fenómeno recurrente para la comunidad. Sin embargo, en los últimos años se percibe una mayor toma de conciencia de lo que representa este problema frente al cambio climático, reflejando la necesidad de organizar a la población, recolectar datos, diseñar obras para la mitigación de sus impactos, entre otras.

Desde el municipio se ha conformado en 2017 una Junta de Defensa Civil para enfrentar y organizar acciones frente a las inundaciones y ya se cuenta con un plan de contingencia. En esta Junta, que es financiada con recursos obtenidos de un descuento de la alícuota de los impuestos municipales, participan distintos actores sociales, los bomberos y la policía. Además, se ha solicitado a la Dirección de Hidráulica Provincial la elaboración de Plan de Riesgo hídrico, como otra de las iniciativas que se enmarcan este sentido.

Mapa de amenazas



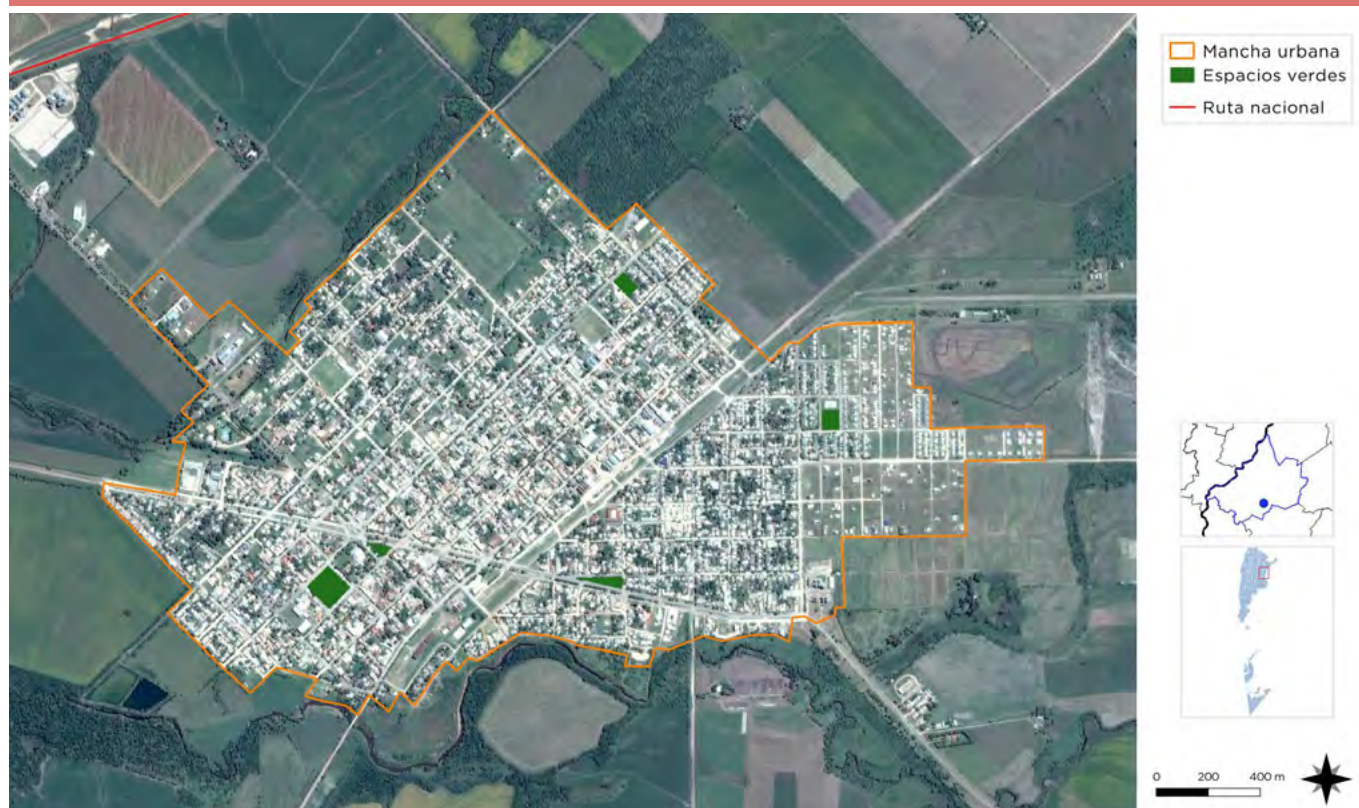
Fuente: Elaboración propia

Mapa de usos incompatibles



Fuente: STPyCOP

Mapa de Espacios Verdes



Fuente: STPyCOP

Dimensión Institucional

Sociograma

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

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

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

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

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

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

Ámbito Nacional

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

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

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

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

Ámbito Provincial

Gobernación de la Provincia de Entre Ríos: Cabeza del Poder Ejecutivo a cargo de la provincia.

Ámbito Local

El Municipio de Viale se rige por el Poder Ejecutivo, a cargo del presidente municipal, y el Poder Legislativo, representado por el Honorable Consejo Deliberante. El Ejecutivo se organiza en las Secretarías de Promoción Social, de Cultura, Deportes y Educación, de Ingresos Públicos, de Gobierno, de Obras y Servicios Públicos y de Desarrollo Productivo y Medio ambiente.

Entre las instituciones que forman parte del cotidiano vialense encontramos organismos públicos locales como Defensa al Consumidor y Defensa Civil, organismos mixtos como las cooperadoras de escuelas y del Hospital, los clubes Arsenal y Viale Football Club y también algunas organizaciones de base como el Centro Comercial, Industrial y Agropecuario, la Cámara Agro Industrial de Entre Ríos, la Asociación de Transportistas de Viale. Estas instituciones están conformadas por ciudadanos locales y se han presentado algunas situaciones en donde han articulado acciones en pos del bien común o frente a so-

licitudes al Estado provincial o Nacional.

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.

La comunidad de Viale se encuentra en un proceso de crecimiento, por lo que son necesarias acciones para el afianzamiento de sus instituciones y de la participación de la ciudadanía en distintos espacios de toma de decisiones. Aún no existen ámbitos propicios donde se promueva el involucramiento de la ciudadanía con los asuntos públicos. El municipio tampoco posee recursos humanos capacitados ni recursos económicos suficientes para lograr los grados de institucionalización necesarios

para una efectiva participación ciudadana.

Sin embargo, recientemente comenzó a destinar recursos para la planificación urbana, creando una unidad específica para este tema. También se han comenzado a plantear algunas herramientas de participación como concursos de ideas y encuentros con vecinos para tratar de vincular a la ciudadanía en la toma de decisiones.

Mapa de situación actual

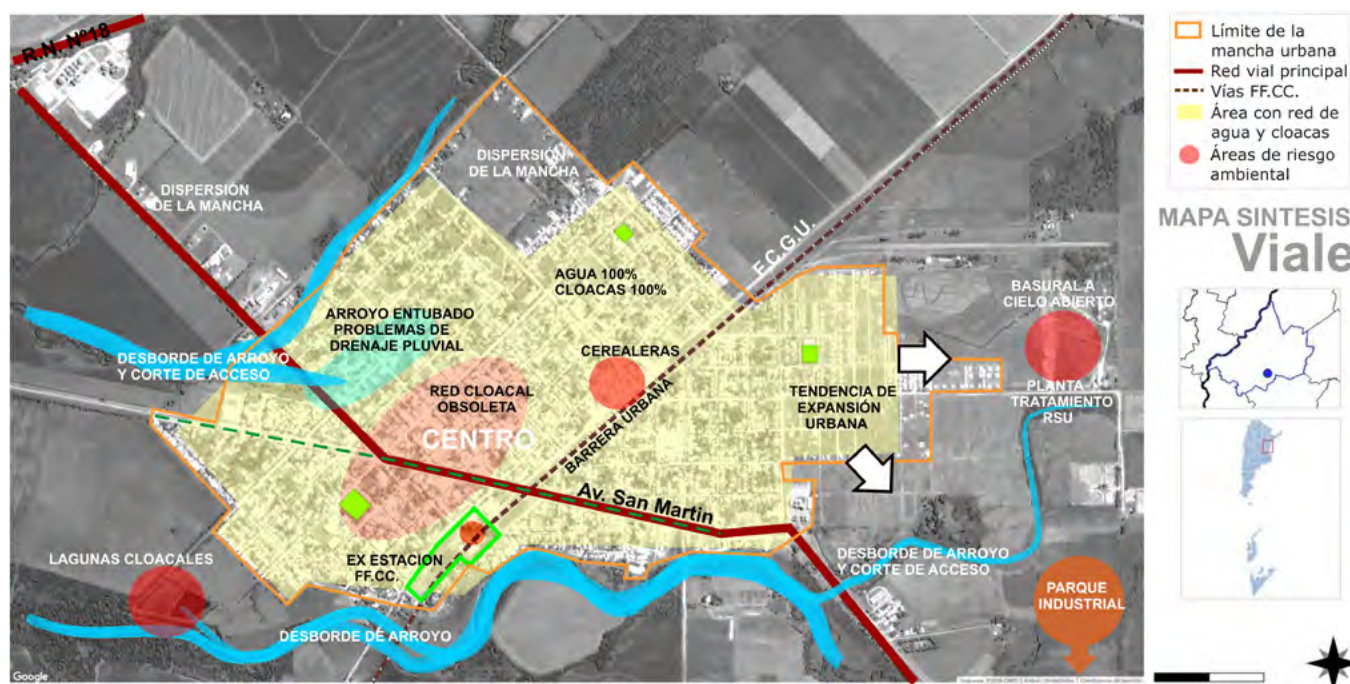
El mapa de situación actual, síntesis del diagnóstico previo, pone en evidencia los problemas preponderantes del municipio sobre los que será clave enfocar los programas y proyectos.

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

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

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

Mapa Síntesis



Fuente: Elaboración propia

RESUMEN DE
INDICADORES

VIALE

POBLACIÓN

9641

DEPARTAMENTO

PARANÁ

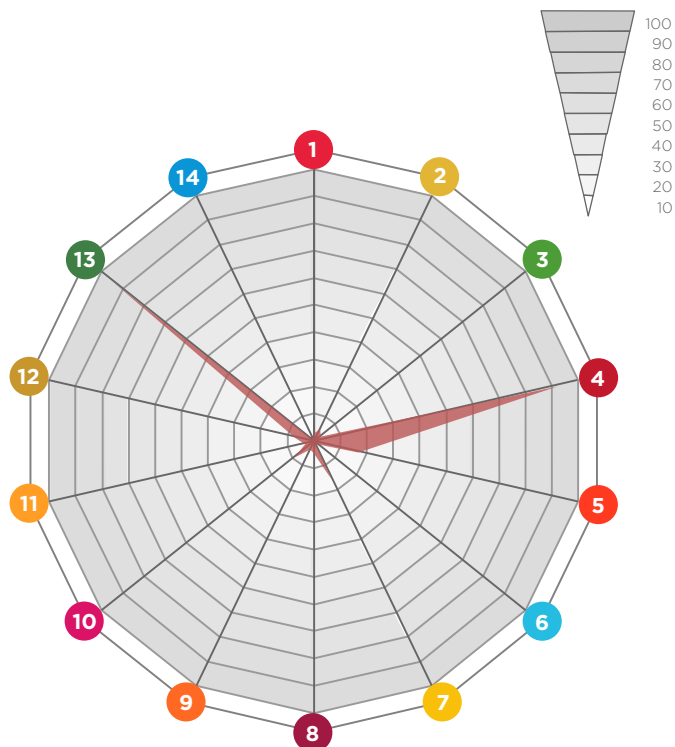
PROVINCIA

ENTRE RÍOS

DATOS

%

1	HOGARES SIN RED DE AGUA	2,81
2	HOGARES SIN RED DE CLOACAS	5,11
3	HOGARES SIN RED DE ELECTRICIDAD	3,06
4	HOGARES SIN RED DE GAS	84,33
5	HOGARES CON TENENCIA IRREGULAR DE LA VIVIENDA	15,53
6	VIVIENDAS IRRECUPERABLES	0,93
7	VIVIENDAS CON MATERIALES INCOVENIENTES	13,82
8	DESOCUPACIÓN GENERAL	3,63
9	TRABAJO INFANTIL	2,73
10	DESEMPLEO JUVENIL	8,20
11	DESOCUPACIÓN FEMENINA	2,95
12	TASA ANALFABETISMO	6,34
13	POBLACIÓN ADULTA SIN EDUCACIÓN SUPERIOR (DE 25 AÑOS O MAS EDAD)	86,51
14	MORTALIDAD INFANTIL (POR MIL)	1,09



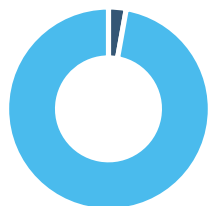
AGUA

97%

Hogares con Red de Agua

3%

Hogares sin Red de Agua



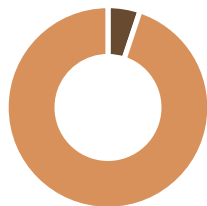
CLOACAS

95%

Hogares con Red de Cloacas

5%

Hogares sin Red de Cloacas



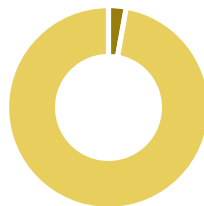
ELECTRICIDAD

97%

Hogares con Red Eléctrica

3%

Hogares sin Red Eléctrica



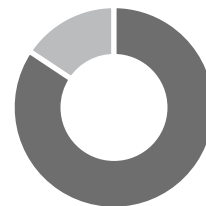
GAS

16%

Hogares con Red de Gas

84%

Hogares sin Red de Gas



COMPARATIVO MULTIESCALA	VIALE			
INDICADORES	Municipio	Departamento	Provincia	País
	Viale	Paraná	Entre Ríos	Argentina
POBLACIÓN CENSO 2010	9.641	339.930	1.235.994	40.117.096
1. REDUCCIÓN DE POBREZA ESTRUCTURAL	89,8	90,9	87,1	86,9
2. SEGURIDAD ALIMENTARIA	99	98,9	98,8	98,8
3. SALUD Y BIENESTAR	94	91,6	93,1	91,8
4. EDUCACIÓN INCLUSIVA	54	56,5	50,5	50,7
5. IGUALDAD DE GÉNERO	97	92,5	93,2	91,8
6. AGUA Y SANEAMIENTO	96	16,8	80,8	69,3
7. ENERGÍA ELÉCTRICA Y GAS	56	31,0	60,1	75,1
8. CRECIMIENTO ECONÓMICO Y EMPLEO	96	94,5	95,3	94,1
9. INFRAESTRUCTURA E INDUSTRIA	13	14,4	8,1	8,2
10. DESIGUALDAD SOCIOECONÓMICA				
11. CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES	100	-	100	100
12. PRODUCCIÓN Y CONSUMO RESPONSABLE				
13. MITIGAR EL CAMBIO CLIMÁTICO				
14. PROTECCIÓN DE RECURSOS MARINOS				
15. CUIDADO DE ECOSISTEMAS TERRESTRES				
16. INSTITUCIONES SÓLIDAS				
17. FORTALEZA DE LA SOCIEDAD CIVIL				
ONU-HÁBITAT AGENDA 2030				

Capítulo III

Problemas y Objetivos

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

Dimensión física

Las problemáticas detectadas giran en torno a la infraestructura y la planificación urbana. En primer lugar la red cloacal requiere de un recambio, ya que data de la década del 70 y sus cañerías se encuentran destruidas. El paso del tiempo y la falta de mantenimiento también han afectado a la trama vial, que requiere también inversiones para su adecuación. En particular es necesaria mejorar el circuito de tránsito pesado ya que en la actualidad el acceso es de tierra y con un ancho insuficiente.

Por otro lado existen cuestiones vinculadas a la planificación que comienzan a ser prioritarias, como por ejemplo el control de la expansión de la mancha urbana, teniendo en cuenta que una ciudad que busque la sustentabilidad debe tender a ser compacta. En este sentido, también aparece la cuestión de la movilidad y la conectividad interna, por lo que la reconversión de la traza del ferrocarril como interfase social es necesaria.

Dimensión económica

Las principales problemáticas tienen que ver con darle competitividad a la producción local y generar empleo.

Esto requiere de un trabajo articulado entre el sector público y el privado que promueva pautas de desarrollo territorial bajo un horizonte de mediano plazo. Se requieren alianzas de cooperación entre municipios y actores del territorio y basadas en la innovación y el asociativismo. Esto requiere también inversiones para ganar competi-

vidad en mercados externos. Viale se encuentra dentro del denominado “corredor bioceánico”, una potencialidad que aún no es aprovechada por la localidad.

Dimensión ambiental

Como la mayoría de las localidades de la pampa húmeda, en el entorno de la ciudad aparecen problemas derivados de la actividad rural, donde podemos mencionar los procesos erosivos y de degradación en el suelo por la actividad agrícola ganadera, así como también los crecientes conflictos socioambientales entre el uso rural y el urbano. Otra de las problemáticas tiene que ver con las inundaciones que afectan a la ciudad, causadas tanto por desbordes de los arroyos que la atraviesan como por fallencias en el sistema de drenaje pluvial urbano.

También se presentan problemas de contaminación por malas prácticas en la gestión de los desechos urbanos, tanto en la disposición final de residuos como también en el tratamiento de los efluentes cloacales. En los últimos años, la ciudad ha expandido su mancha urbana hacia el este, acortando las distancias entre la población y el histórico basural. Para hacer frente a estos conflictos, el municipio se encuentra en tratativas para conseguir un nuevo predio más alejado de la ciudad donde construir una nueva planta de tratamiento.

Otra de las problemáticas es la de usos incompatibles dentro de la mancha urbana, especialmente en relación a los complejos cerealeros.

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 habi-

tabilidad, la convivencia con la industria o con políticas habitacionales serias que ataquen las problemáticas existentes de raíz.

En Viale, la principal problemática tiene que ver con el acceso a la vivienda propia, por lo que se plantea la necesidad de un programa para facilitar este derecho.

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.

En Viale la principal problemática institucional tiene que ver con la falta de continuidad de políticas públicas municipales, pero para lograrlo es necesario en primera instancia lograr un consenso social sobre cuáles son los deseos, aspiraciones y necesidades de la comunidad, a fin de que las visiones sobre la realidad no sean sectoriales.

ÁRBOL DE PROBLEMAS Y OBJETIVOS - DIMENSIÓN FÍSICA	
CAUSAS	Infraestructura urbana obsoleta en zona central
	Falta de planificación urbana
	Expansión de la trama urbana
	Crecidas de los arroyos
	Expansión de la trama urbana y población con vulnerabilidad socioeconómica
	Traza FFCC como barrera urbana
	Falta de mantenimiento en la traza vial
PROBLEMAS	Cañerías de red cloacal en mal estado
	Crecimiento urbano extensivo y desordenado
	Capacidad limitada de red cloacal
	Inundación y corte de los accesos
	Zonas periféricas muy distantes a equipamientos urbanos
	Dificultad en la conectividad entre barrios
	Deterioro de calles
OBJETIVOS	Optimizar el servicio de desagües cloacales
	Definir las forma de desarrollo para la ciudad
	Garantizar igualdad en los servicios a todos los habitantes
	Garantizar la accesibilidad a la ciudad
	Promover calidad de vida a todos los habitantes
	Transformar barreras urbanas en interfases sociales
	Mejorar la transitabilidad y accesibilidad
PROYECTOS	Plan de reemplazo de conductos de red cloacal
	Plan urbano ambiental participativo
	Nueva planta elevadora de líquidos cloacales
	Nuevos puentes en los accesos a la ciudad
	Nuevos equipamientos comunitarios
	Plan urbanístico Viale: ejes urbanos de Av. San Martín y traza del FFCC
	Reconstrucción de la trama vial y pavimentación del circuito de tránsito pesado

ÁRBOL DE PROBLEMAS Y OBJETIVOS - DIMENSIÓN ECONÓMICA

CAUSAS		Falta de articulación publico-privado y complementariedad regional
		Carencia de empleos que generen valor agregado
		Falta de infraestructura logística para transporte
PROBLEMAS		Baja competitividad del sector productivo local
		Baja oferta de trabajo calificado
		Dificultad para aprovechar el corredor bioceánico
OBJETIVOS		Mayor competitividad y cooperación regional
		Diversificar oportunidades de desarrollo
		Dotar de infraestructura necesaria para el desarrollo
PROYECTOS		Agencia mixta para el desarrollo de la Región del Paraná
		Programas de capacitación, crédito y emprendedurismo
		Proyecto de Parque logístico

ÁRBOL DE PROBLEMAS Y OBJETIVOS - DIMENSIÓN AMBIENTAL

CAUSAS		Arroyos dentro de la mancha urbana y problemas de drenaje pluvial
		Basural a cielo abierto
		Complejos cerealeros en la planta urbana
		Actividades productivas rurales cercanas
PROBLEMAS		Inundaciones en sectores cercanos a arroyos
		Contaminación de suelo y napas y conflictos por incendios de basura
		Contaminación por ruidos y polvo
		Erosión, contaminación de suelo y agua y conflictos socioambientales
OBJETIVOS		Gestionar de manera efectiva el escurrimiento del agua
		Mejorar la sanidad de la ciudad
		Mejorar la calidad del aire y la convivencia
		Mejorar la calidad ambiental del ejido urbano
PROYECTOS		Plan integral de drenaje urbano y defensa contra inundaciones
		Plan Regional de Gestión de RSU
		Traslado de Complejos Cerealeros al Parque Industrial
		Programa integral de desarrollo rural sustentable

ÁRBOL DE PROBLEMAS Y OBJETIVOS - DIMENSIÓN SOCIAL		
CAUSAS		Falta de oportunidades de desarrollo
		Crecimiento desordenado
PROBLEMAS		Dificultades para acceder a la vivienda propia
		Problemas dominiales
OBJETIVOS		Promover el acceso a la vivienda
		Regularizar la tenencia de la vivienda
PROYECTOS		Programas Municipales de Vivienda
		Plan de regularización dominial

ÁRBOL DE PROBLEMAS Y OBJETIVOS - DIMENSIÓN INSTITUCIONAL		
CAUSAS		Cortoplacismo de políticas municipales
		Falta de herramientas para la toma de decisión de la ciudadanía
PROBLEMAS		Poca efectividad de las políticas públicas
		Poca participación de la población en la vida política local
OBJETIVOS		Implementar políticas públicas de desarrollo a largo plazo
		Empoderar a la ciudadanía en la toma de decisiones
PROYECTOS		Plan Urbano Ambiental Participativo
		Gobierno Abierto

SEGUNDA PARTE

FASE PROPOSITIVA

—
02.

Fase Propositiva

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

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

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

Al definir los lineamientos estratégicos locales se procede respetando siempre los lineamientos de escala nacional publicados por el Consejo Federal de Planificación, así como los de escala provincial correspondientes y los que se desprenden de planes territoriales a escala regional o

micro-regional que abarcan al municipio. Dichos lineamientos actúan como premisas básicas que deben armonizarse a nivel local.

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

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

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

Capítulo IV

Modelo Territorial Deseado

Modelo Deseado

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

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

En primer lugar, es preciso mencionar que las sociedades actuales atraviesan momentos de transformaciones, donde se evidencia la crisis del paradigma de progreso lineal y aparecen nuevos fenómenos globales que influyen en el cotidiano local. Es por esto que las políticas públicas actuales buscan alinearse con los 17 Objetivos para el Desarrollo Sustentable, entendiendo que las estrategias propuestas para cada territorio sólo adquieren sentido cuando son planteadas desde esta lógica de lo local y lo global.

En mundo finito como el nuestro, es necesario promover un modelo de sociedad que ponga en foco los intercambios que se dan en sus relaciones sociales, en la producción y el consumo, buscando entenderlos de manera holística. En este sentido, el Desarrollo Sustentable tiende a la circulación cíclica de los recursos, fomentando su reconversión, reciclaje y la reutilización, evitando considerarlos como desechos del fin de la cadena sino como insumos de nuevos procesos. Estos recursos no solo son de carácter material sino también energéticos, culturales e incluso humanos. Entenderlos de esta manera, como capitales económicos, naturales y sociales, modifica e intensifica las relaciones entre la sociedad y su entorno.

La mayor complejidad de estas relaciones se da en los ambientes urbanos, donde las dinámicas de construcción y destrucción tanto físicas como simbólicas recrean cotidianamente el hábitat de la sociedad.

En este sentido, el modelo de ciudad deseado tiene a la compacidad, a contramano de la dispersión que prevalece actualmente en la mayoría de las ciudades de nuestra región.

A diferencia de las ciudades difusas, el modelo de ciudad compacta requiere menos gastos de energía para el funcionamiento de todos sus sistemas y desarrolla mayores índices de complejidad y diversidad social. Los servicios públicos y las redes son más efectivos y no requieren un desarrollo extensivo, los equipamientos urbanos son más cercanos y las infraestructuras de movilidad suelen ser menores.

En las ciudades difusas, por el contrario, la segregación social aumenta y así como también la movilidad mecánica, ya que la accesibilidad peatonal se dificulta. En este tipo de ciudades los costos de mantenimiento y ejecución de las edificaciones y de provisión de los servicios urbanos son mayores, así como también el consumo de suelo para su crecimiento.

Este modelo promueve una relación de complementariedad entre la ciudad y su territorio, ya que se intensifican los vínculos de identidad y pertenencia.

Esto es particularmente importante en ciudades de entornos rurales como Viale, el diálogo entre campo y ciudad debe superar su dimensión productiva y buscar una mayor interacción en base a las necesidades de sus habitantes y a las dinámicas del paisaje. En este diálogo, es preciso “llevar urbanidad al campo”, es decir, que los territorios rurales posean pequeños centros de población con la complejidad propia de un núcleo urbano, donde

se diversifiquen y concentren las ofertas de bienes y servicios educativos, recreativos y culturales. Del mismo modo, “llevar ruralidad a la ciudad” significa que en los centros urbanos el paisaje rural y natural encuentre lugar y se respire la tranquilidad y el contacto con el verde propio de las áreas rurales.

El Modelo Territorial Deseado para Viale busca no sólo resolver las problemáticas que actualmente presenta la ciudad sino también acercarse a estas premisas de sustentabilidad, que requieren necesariamente de una planificación a largo plazo. Desarrollar una mirada prospectiva permitirá generar acciones en el presente que garanticen la calidad urbana frente al crecimiento futuro.

Las dimensiones en las cuales se engloban estos aspectos y las problemáticas detectadas en el diagnóstico son:

► **Dimensión Urbana**

Contempla la definición de las formas de crecimiento a futuro, así como también de los sistemas de movilidad y ejes estructuradores de la vida urbana.

► **Dimensión Ambiental:**

Se plantea la resolución de la problemática de la gestión y disposición final de los residuos sólidos urbanos, así como también de los efluentes cloacales. También se aborda la cuestión de los desbordes de los arroyos y las deficiencias del sistema de drenaje pluvial urbano.

► **Dimensión Económica**

Se abordan formas de promoción de desarrollo local, tanto en relación a la necesaria articulación público-privado como a las oportunidades de integración regional. Además se plantea la necesidad de promover la generación de puestos de trabajo locales a partir del apoyo a emprendimientos productivos

► **Dimensión Social**

Abarca la problemática habitacional, tanto en relación a las necesidades de vivienda como a los problemas dominiales.

Visión Estratégica

Viale se proyecta a futuro a partir de las fortalezas de su presente, como una ciudad progresista, que busca el bienestar de sus habitantes y la convivencia social. Para lograr estas metas, es preciso repensar las formas de desarrollo y adaptarlas a las lógicas del contexto mundial frente al cambio climático, la globalización de la economía y la virtualización de las relaciones. La planificación participativa se presenta entonces como una manera de

pensar un horizonte común que haga frente a la incertidumbre de estos tiempos, con el objetivo de garantizar la calidad de vida de la comunidad en base a la promoción de la calidad ambiental.

Al igual que muchos otros núcleos urbanos de la región, la ciudad nació y se desarrolló a partir de la vocación agrícola-ganadera de su tierra. Hoy es evidente la necesidad de diversificar este perfil económico de base rural y transformar a Viale en un centro urbano con la complejidad necesaria para motorizar por sí misma el desarrollo de su región.

Esta vocación ya tiene sus antecedentes desde hace algunos años, cuando se comenzó a promover el desarrollo industrial de la ciudad, una política que aún requiere potenciar. Sin embargo, la estrategia de diversificación debe anclarse en la definición del rol de la ciudad en relación a su territorio, es decir, a la especialización y complementariedad con las ciudades de la región, buscando la competitividad territorial como base del desarrollo productivo. En este sentido es importante replantear la vinculación con otras ciudades de Paraná Campaña (la Región del Paraná, según la planificación provincial), entendiendo a los centros urbanos como núcleos especializados en productos y servicios territoriales.

Definición de Escenarios

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

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

Para esto, dicho proceso debe tener en cuenta el desarrollo histórico, político y social, así como el contexto natural y físico de modo que sea posible hacer una lectura

amplia de la situación actual de la localidad de estudio pudiendo entender mejor las necesidades a futuro.

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

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

- ▶ Aplicar principios bioclimáticos a todas las actividades que en ellos se desarrollen empezando por los espacios públicos, escenarios principales de la vida urbana.
- ▶ Tomar en consideración los vientos dominantes en el trazado y la orientación de las calles, situando los edificios de manera que protejan los espacios públicos permitiendo a la vez dispersar los contaminantes atmosféricos.
- ▶ Fomentar la accesibilidad a los servicios para todos los ciudadanos, con independencia de sus capacidades físicas o económicas, una menor dependencia del automóvil frente al uso del transporte público, la bicicleta y la peatonalidad.
- ▶ Crear zonas verdes a distintas escalas, desde zonas de juegos y pequeños parques a nivel de barrio que moderen el microclima local hasta grandes zonas verdes periféricas adecuadas para el desarrollo de la flora y fauna que reduzcan la contaminación y permitan el contacto con el campo.
- ▶ Planificar una correcta gestión de los residuos que evite la contaminación de las aguas e incluso la disminución de su calidad, así como la máxima reutilización de los mismos.
- ▶ Reducir al máximo la producción de residuos sólidos y el uso del agua, evitando elementos paisajísticos que utilicen agua procedente de los suministros de agua potable.
- ▶ Promover la eficiencia energética de los edificios públicos y residenciales, utilizando el bioclimatismo pasivo, aprovechando las energías renovables y usando de forma más eficiente las fuentes de energía convencionales.

La planificación urbana sostenible no es sino un planea-



miento más respetuoso con el medio ambiente que impone una nueva racionalidad y contribuye a mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos.

El enfoque de planificación de desarrollo territorial estratégico y sostenible visualiza un modelo territorial futuro o deseado en un horizonte temporal dado y plantea escenarios o situaciones que pueden presentarse, se trata de imaginar escenarios futuros posibles, denominados futuribles y, en ocasiones, de determinar su probabilidad, con el fin último de planificar las acciones necesarias para evitar o acelerar su ocurrencia.

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

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

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

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.

Crecimiento de la mancha urbana

La mancha urbana de Viale, al igual que la mayoría de las ciudades de la provincia, continúa su patrón de expansión en el territorio con loteos sin planificación. Pero una ciudad que busque orientar su desarrollo hacia el paradigma de la sustentabilidad debe revertir estas formas de ocupación del espacio y promover la compacidad frente a la difusión y la complejidad frente al caos urbano. Limitar la expansión de la ciudad y promover la densificación del tejido no implica necesariamente una pérdida de habitabilidad, sino que por el contrario se presenta como una oportunidad para aumentar los niveles de urbanidad tan necesarios en ciudades pequeñas y medianas propias de territorios rurales. Mayor urbanidad significa mayor complejidad del tejido social y de su relación con su hábitat, una ecuación opuesta a la homogeneidad y dispersión que promueven los loteos actuales.

La estrategia planteada supone un modelo urbano que tienda a ser compacto, planteando límites a la expansión de la ciudad, sostenido tanto por legislaciones que promuevan la densificación del tejido y la regulación del uso del suelo así como también por la definición de bordes precisos a partir de barreras naturales o interfases sociales activas entre lo rural y lo urbano.

Espacios Verdes y vacíos urbanos

Para pensar a Viale como una ciudad compacta es necesario promover la calidad urbana y para esto los espacios públicos cumplen un rol importante. Aprovechar las vacancias urbanas para generar estos espacios implica ponerlas al servicio de la comunidad toda. En este sentido se plantea como estrategia el planteo de áreas parquizadas de tipo lineal de gran escala, buscando generar un sistema integral que posibilite flujos entre los distintos barrios y permita la inserción de la naturaleza en el ambiente urbano. Del mismo modo, los parques lineales

resignifican situaciones de borde urbano como el caso de los arroyos. La estrategia busca entonces transformar áreas marginales, de riesgo o vacantes en interfases sociales activas.

Red Vial

La estrategia para el modelo deseado supone aumentar la cantidad de arterias pavimentadas en el casco urbano actual y desarrollar una red de avenidas jerarquizadas, que además de incluir nuevos accesos faciliten la movilidad y accesibilidad a todos los barrios. Esta red se extiende hasta los límites propuestos para las futuras expansiones de la mancha urbana, generando avenidas de borde que recorren el perímetro de la ciudad y se presentan como ejes de interfase urbano-rural, transformar una situación de periferia en una interfase activa entre usos residenciales y productivos.

Red de agua potable y cloacas

En la actualidad la ciudad posee un elevado porcentaje de su población con servicios de agua potable y cloacas, por lo que la estrategia es continuar con las extensiones paulatinas de redes acorde a la expansión urbana planificada.

Equipamiento urbano

El objetivo es garantizar la accesibilidad a calidad de vida a toda la población, en especial a los sectores con mayor vulnerabilidad socioeconómica. Los barrios al Este de las vías del ferrocarril son los que poseen menor cantidad de equipamientos urbanos y donde se presentan mayores necesidades sociales, además de ser los sectores donde actualmente se está expandiendo la mancha urbana.

Red de gas

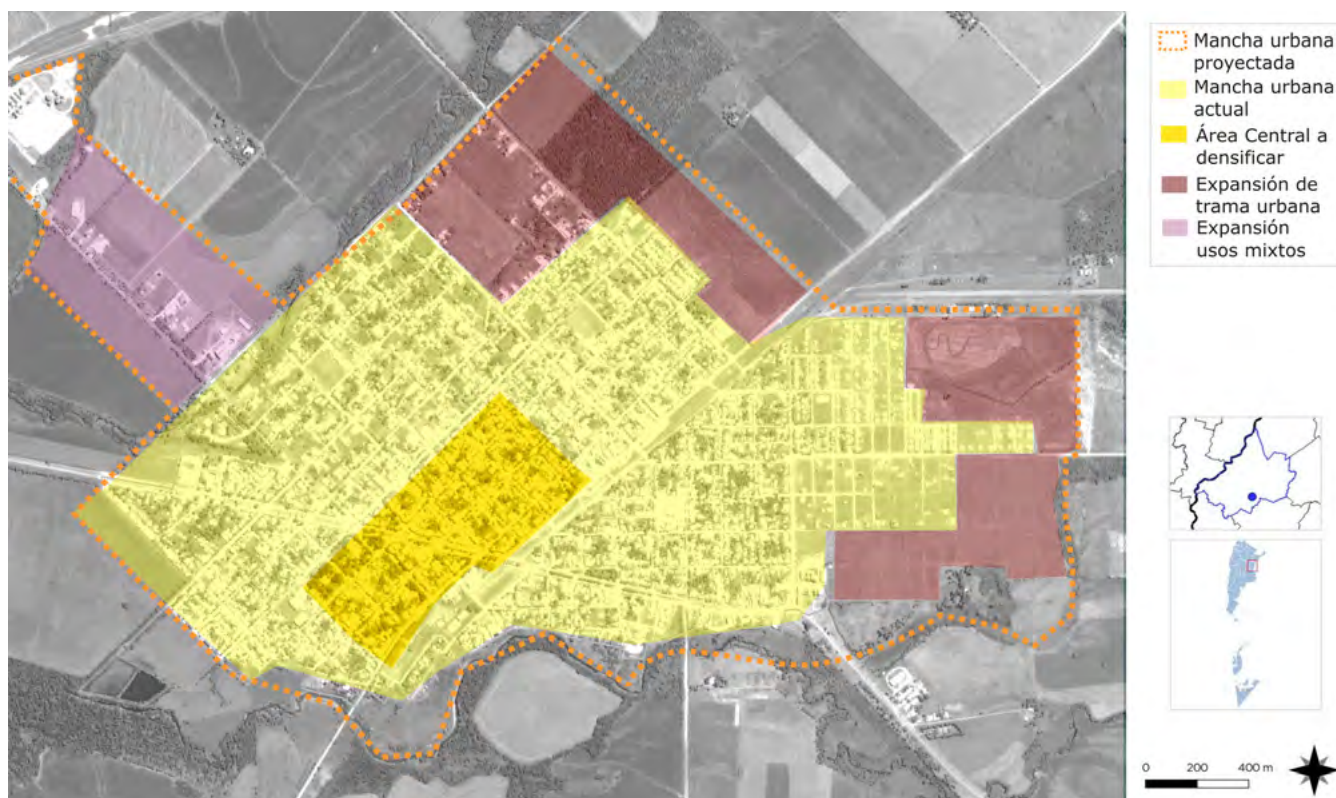
La red solamente abarca un sector del centro de la ciudad, por se requieren expansiones a los barrios de resto de la ciudad.

Mancha Urbana - Situación Actual



Fuente: Elaboración propia

Mancha Urbana - Situación Deseada



Fuente: Elaboración propia

Espacios verdes y urbanos - Situación Actual



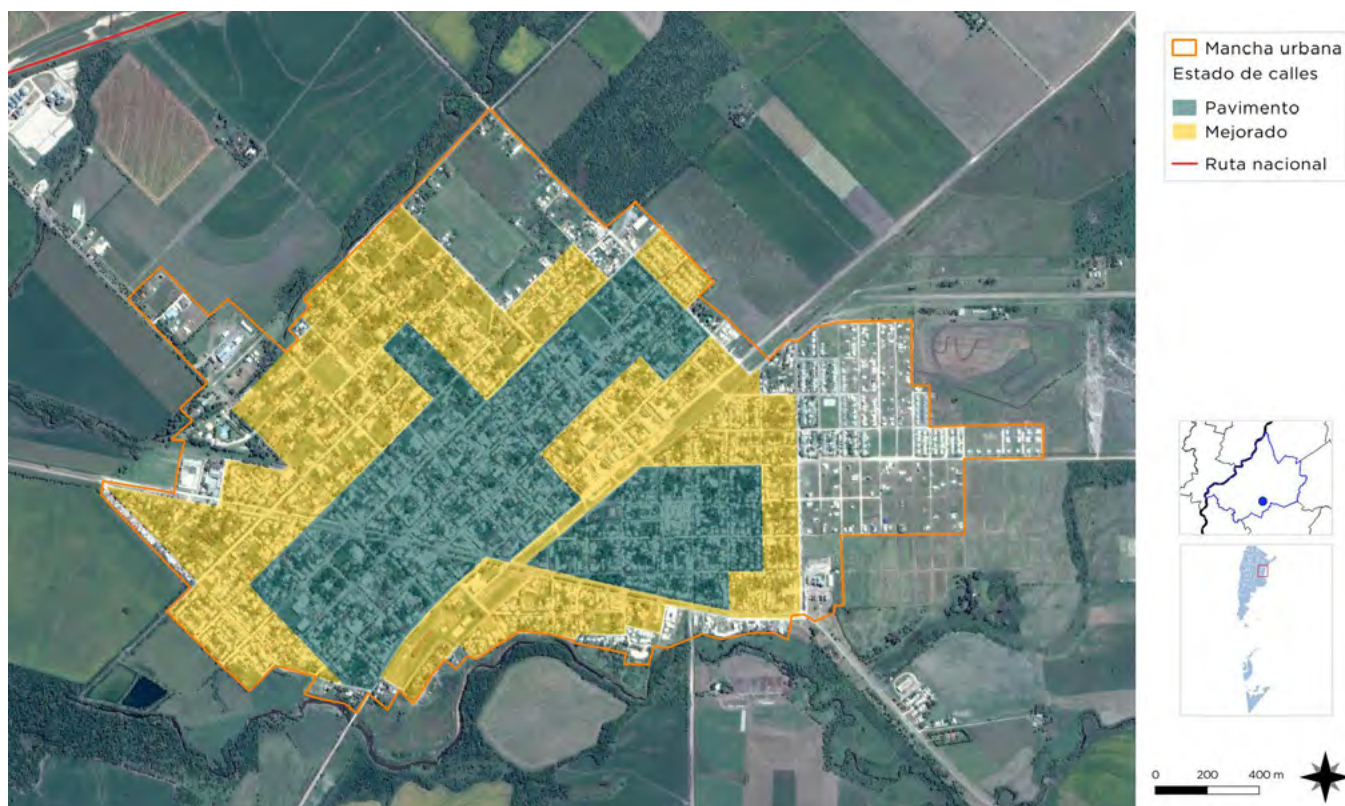
Fuente: Elaboración propia

Espacios verdes y urbanos - Situación Deseada



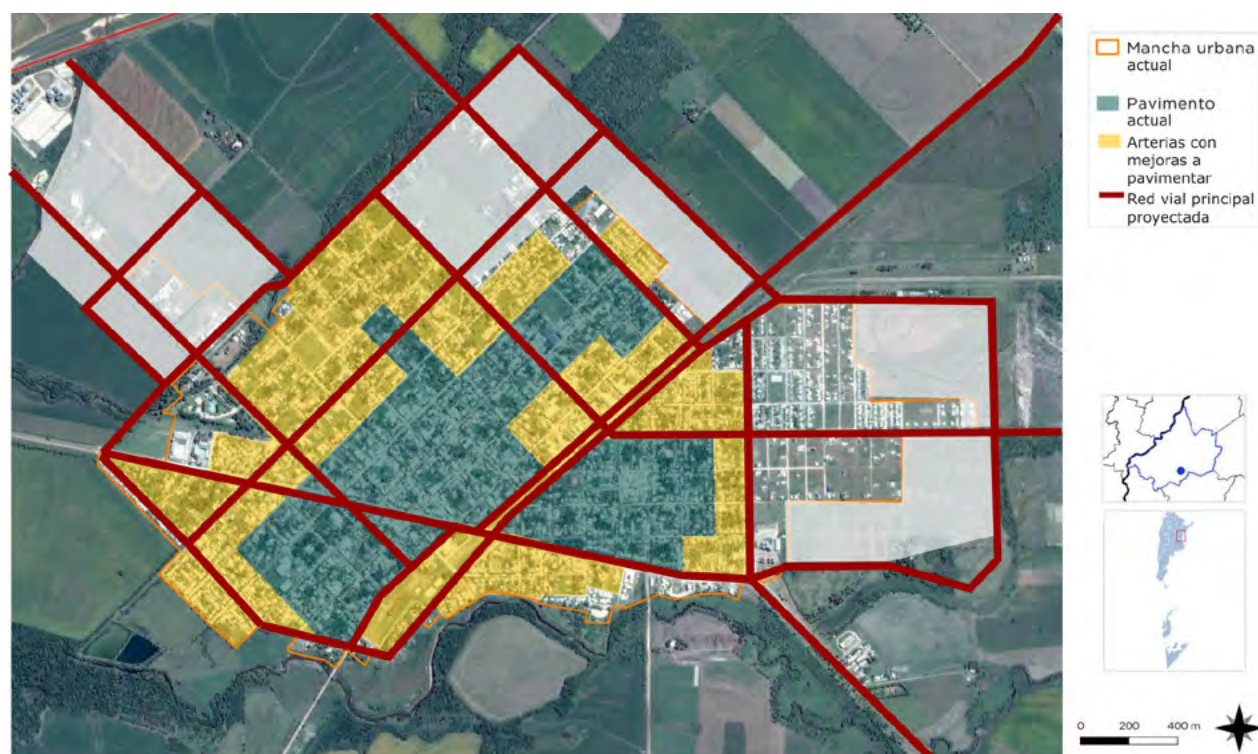
Fuente: Elaboración propia

Red Vial - Situación Actual



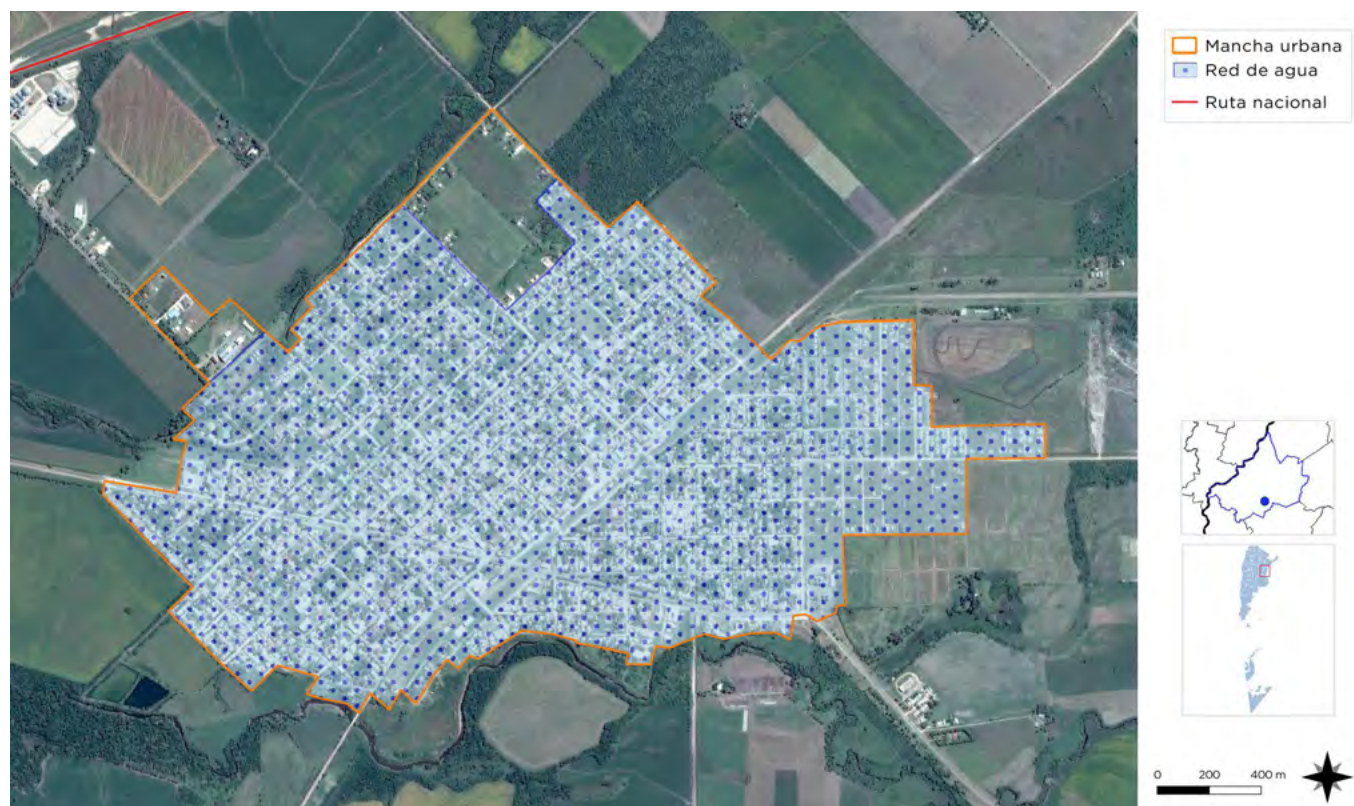
Fuente: Elaboración propia

Red Vial - Situación Deseada



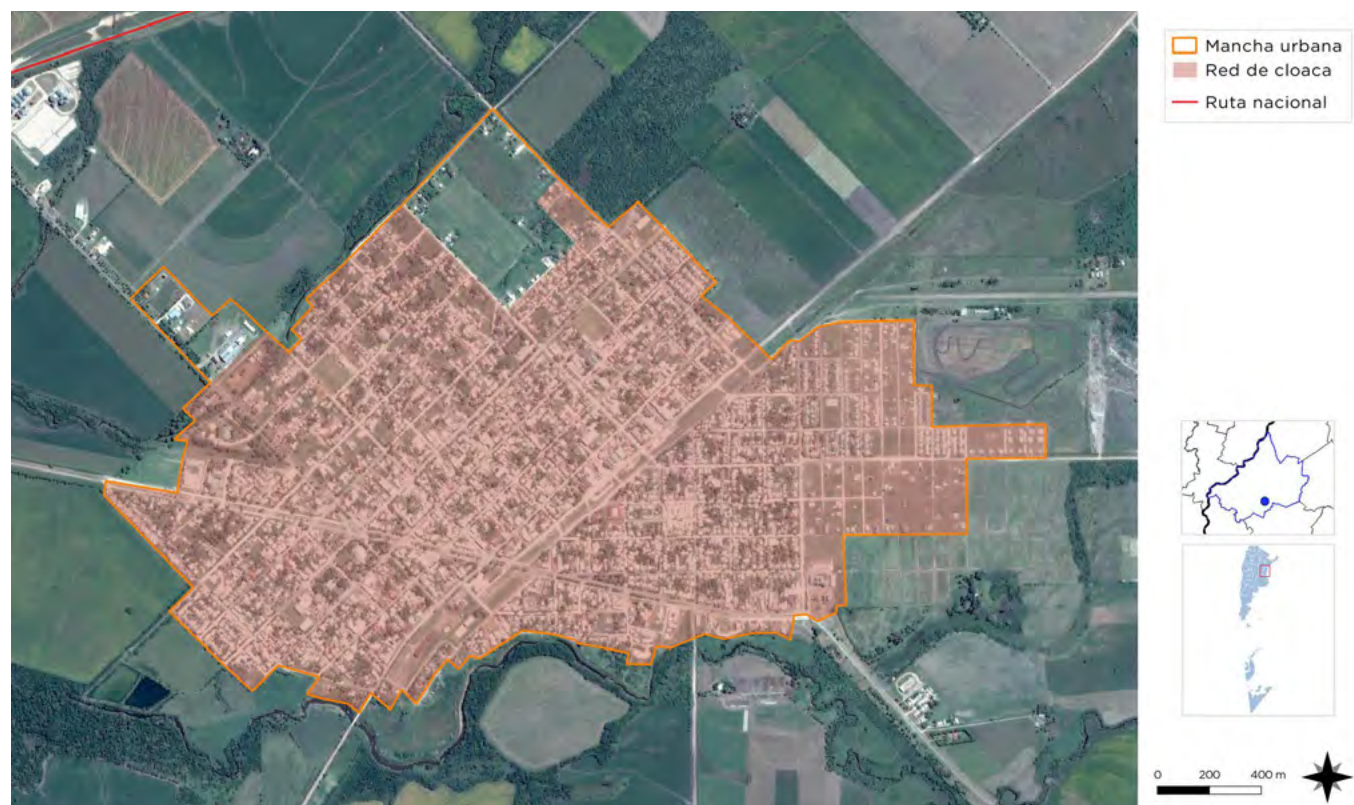
Fuente: Elaboración propia

Red de Agua Potable



Fuente: Elaboración propia

Red Cloacal



Fuente: Elaboración propia

Riesgo ambiental

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

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

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

La gestión del riesgo plantea distintas acciones para las diferentes fases que deberán concretarse a corto, mediano y largo plazo.

En esta instancia se debe presentar el Plan de Gestión de Riesgo propiamente dicho, donde se describan las medidas que se pretenden llevar a cabo. A continuación se listan acciones a modo de ejemplo para el caso de inundaciones, estas pueden variar de acuerdo a los distintos riesgos que se identifiquen y según las particularidades de cada localidad.

Fase de prevención y mitigación:

A corto plazo:

- ▶ Estimar y analizar el nivel de riesgo: elaborar los escenarios de riesgos, analizar el costo-beneficio de la evaluación, establecer el grado de riesgo aceptable y tomar las medidas para la reducción.
- ▶ Fortalecer las funciones de los distintos organismos para coordinar acciones intermunicipales.
- ▶ Cuidar y reparar zonas de fragilidad ambiental.

Las zonas de ribera son terrenos que cumplen con un amplio rango de funciones, entre otras: ayudar a mantener el régimen hidrológico e hidráulico de los cauces, dando estabilidad en las márgenes, regulando las crecidas para evitar inundaciones y manteniendo un flujo base; ayudar a proteger ecosistemas acuáticos y ribereños de la contaminación, atrapando y filtrando sedimentos, nutrientes y químicos, así como proteger peces y vida silvestre proveyendo alimento, abrigo y protección térmica. Estudios recomiendan dejar una franja considerable de ambos lados del río tomados desde el borde del mismo.

Destinar estas áreas para conservación, reforestación y contemplación. Realizar el mantenimiento mediante ta-

reas de limpieza de las riberas y del lecho del río.

- ▶ Disponer el cierre y saneamiento de basurales a cielo abierto e implementar medidas para una adecuada gestión de residuos desde la disposición inicial hasta la disposición final en un relleno sanitario.
- ▶ Diseñar parques lineales para evitar que los márgenes de los ríos y arroyos sean ocupados por viviendas.
- ▶ Detectar áreas de reserva o buffer para amortiguar el exceso hídrico y minimizar la escorrentía. Se recomiendan estanques de retención o de detención para evitar inundaciones. Disponer estaciones de bombeo para colaborar con la escorrentía en las zonas bajas.

En el caso de los deslizamientos se proponen las siguientes medidas de prevención y mitigación a corto plazo:

- ▶ Localizar las áreas propensas a deslizamientos.
- ▶ Evitar los asentamientos cerca de las áreas de riesgo.
- ▶ Activar campañas de reforestación planificada.
- ▶ Mejorar el drenaje de los suelos.
- ▶ Modificar pendientes de los suelos que ayuden a reducir su ángulo.
- ▶ Educar en temas de preparación comunal para enfrentar emergencias.
- ▶ Establecer sistemas de monitoreo, aviso y evacuación de la población ante inminentes deslizamientos.

A mediano y largo plazo:

- ▶ Actualizar la planificación del ordenamiento territorial a partir del conocimiento de las capacidades y restricciones identificadas y del P.E.T
- ▶ Incorporar a los actores sociales en el proceso de gestión participativa.
- ▶ Establecer una zonificación y asignación de usos de suelo considerando el valle de inundación y en las laderas montañosas. Reglamentarlos y vigilar que se respete.
- ▶ Elaborar un programa para la re-localización de los barrios vulnerables.
- ▶ Relocalizar viviendas, o centros de producción localizados en zonas de alta amenaza o peligro.
- ▶ Reforzar edificaciones vulnerables que no pueden ser relocalizadas
- ▶ Controlar periódicamente la limpieza de desagües.
- ▶ Actualizar Planes de emergencia y contingencia.
- ▶ Dar a conocer el código de ordenamiento urbano (reglamento que agrupe todas las ordenanzas y rija a modo general para el ordenamiento en cada partido o localidad).
- ▶ Construir rutas alternativas de desagüe (nuevos ca-

nales para los arroyos, aliviaderos) recomendable contemplar áreas de reserva.

- ▶ Implementar obras de control en la “fuente y en el microdrenaje (áreas verdes, pavimentos permeables, pequeños reservorios domiciliarios en patios y jardines, etc.).
- ▶ Incorporar talleres de Educación Ambiental en las escuelas y sociedades intermedias.
- ▶ Capacitación profesional de los funcionarios para que haya acciones competentes y respuestas valideras por parte de los municipios.

Fase de preparación:

- ▶ Controlar el funcionamiento de la red de pluviómetros y las estaciones meteorológicas.
- ▶ Definir funciones específicas de los organismos operativos.
- ▶ Inventariar recursos físicos, humanos y financieros.
- ▶ Planificar y coordinar actividades (como planes de evacuación, funcionamiento de un sistema de alerta) de acuerdo con procedimientos preestablecidos, para que en caso de inundaciones se proceda de manera efectiva.
- ▶ Destinar lugares para albergar a los damnificados y asegurar la disponibilidad de equipos de rescate.
- ▶ Informar a la comunidad acerca del riesgo las inundaciones y de la forma de reaccionar cuando ocurren.
- ▶ Establecer y señalizar rutas de evacuación y centros de refugio.

Fase de respuesta:

- ▶ Activación del Sistema de alerta.
- ▶ Monitoreo de Pluviómetros (que proporcionan mediciones precisas y en tiempo real de cantidad de lluvia caída), Red Hidrométrica (que provee mediciones de altura del nivel de ríos o canales en tiempo real) y Meteorológico (que provee mediciones de los parámetros básicos atmosféricos).
- ▶ Seguimiento de Imágenes de satélite, sensores remotos y teledetección.
- ▶ Activación de sistemas de sirenas, altavoces y luces.
- ▶ Coordinación de medios de comunicación con mensajes pregrabados.
- ▶ Búsqueda y rescate de personas afectadas.
- ▶ Asistencia médica para la estabilización.
- ▶ Evacuación de las zonas de riesgo.
- ▶ Alojamiento temporal y suministro de alimentos y vestido en centros habilitados.
- ▶ Evaluación de daños y necesidades.
- ▶ Organización y manejo de abastecimiento a los

afectados.

Fase de rehabilitación y reconstrucción:

- ▶ Evaluar daños potenciales sobre las líneas y servicios vitales
- ▶ Normalizar cuanto antes los servicios públicos afectados (luz- comunicación- agua- transporte- salud).
- ▶ Retorno de los evacuados a sus hogares. Limpieza de calles. Proveer de agua potable, resguardo, y alimento.
- ▶ Asignar recursos para la intervención de la vulnerabilidad y reparación de daños. Coordinación interinstitucional y multisectorial
- ▶ Canalizar recursos y donaciones.
- ▶ Facilitar créditos con intereses bajos como incentivo a la inversión.
- ▶ Reducir impuestos como incentivo a la inversión.
- ▶ Generar nuevas actividades productivas.
- ▶ Relocalizar infraestructura.
- ▶ Modificación de usos del suelo y tenencia de la tierra.
- ▶ Participación de la comunidad en todo el proceso de gestión.
- ▶ Proporcionar Infraestructura básica, para los sectores con menores recursos, de forma de descomprimir la presión ocupacional de territorios inundables. Relocalizar.
- ▶ Incorporar técnicas sustentables en la construcción de viviendas, no repetir los patrones anteriores.
- ▶ Todas estas medidas deben estar establecidas en un plan de gestión de riesgo de desastres, donde también se determinan los actores responsables y los plazos.

En Viale la problemática de las inundaciones por lluvias intensas debe ser afrontada desde distintos ámbitos, atendiendo a su complejidad y a que ésta puede intensificarse a partir de los efectos del cambio climático.

En primer lugar, es necesario disponer de un Plan de Gestión de Riesgo que plantee distintas medidas a corto, mediano y largo plazo. Este plan debe estar integrado con el Plan Urbano Ambiental local, buscando que el abordaje de las soluciones sea desde una visión integrada.

Por otro lado, entre las obras de carácter físico respecto a los desbordes de los arroyos, las propuestas a desarrollar se basan en parques lineales en los sectores urbanos aledaños a los cursos de agua. Estos parques se caracterizarían por poseer albardones de defensa a la vera del arroyo, que acompañados con obras de canalización del cauce disminuirían los desbordes frente a las crecidas.

En la búsqueda de mejorar el drenaje pluvial en las calles de la ciudad, es necesario un rediseño y redimensionamiento del sistema de alcantarillado para facilitar el escurrimiento del agua. Esta solución es particularmente importante para el sector del barrio Bellaco, en donde existe un arroyo entubado.

También es necesario promover la generación de superficies absorbentes dentro de la planta urbana, ya sea a partir de cintas verdes (entre la vereda y la calle) así como también, de patios y techos verdes que ralenticen el drenaje del agua de lluvia a las calles.

Respecto a la gestión de RSU, para evitar conflictos a mediano plazo, es imprescindible el cierre del actual basural a cielo abierto y la relocalización del predio donde se realiza la disposición final de los residuos a un sector más alejado de la planta urbana. El municipio se encuentra actualmente buscando un predio apto para este fin donde se dispondría de un relleno sanitario y una nueva planta de clasificación y reciclaje para los residuos inorgánicos y de compostaje para los orgánicos.

La propuesta es que paulatinamente el predio del actual basural se rellene y se generen espacios verdes combinados con equipamientos para actividades deportivas. Un destino similar correrán las lagunas de tratamiento de líquidos cloacales, que actualmente se encuentran saturadas y en cercanía de la mancha urbana.

Respecto a las problemáticas ambientales relacionadas con las actividades productivas cercanas a la ciudad, la propuesta consiste en un área de amortiguación a modo de cinturón verde en donde se desarrollen actividades hortícolas intensivas y residenciales de muy baja densidad. De esta manera, también se genera un límite a la expansión urbana.

Incompatibilidad de usos de suelo

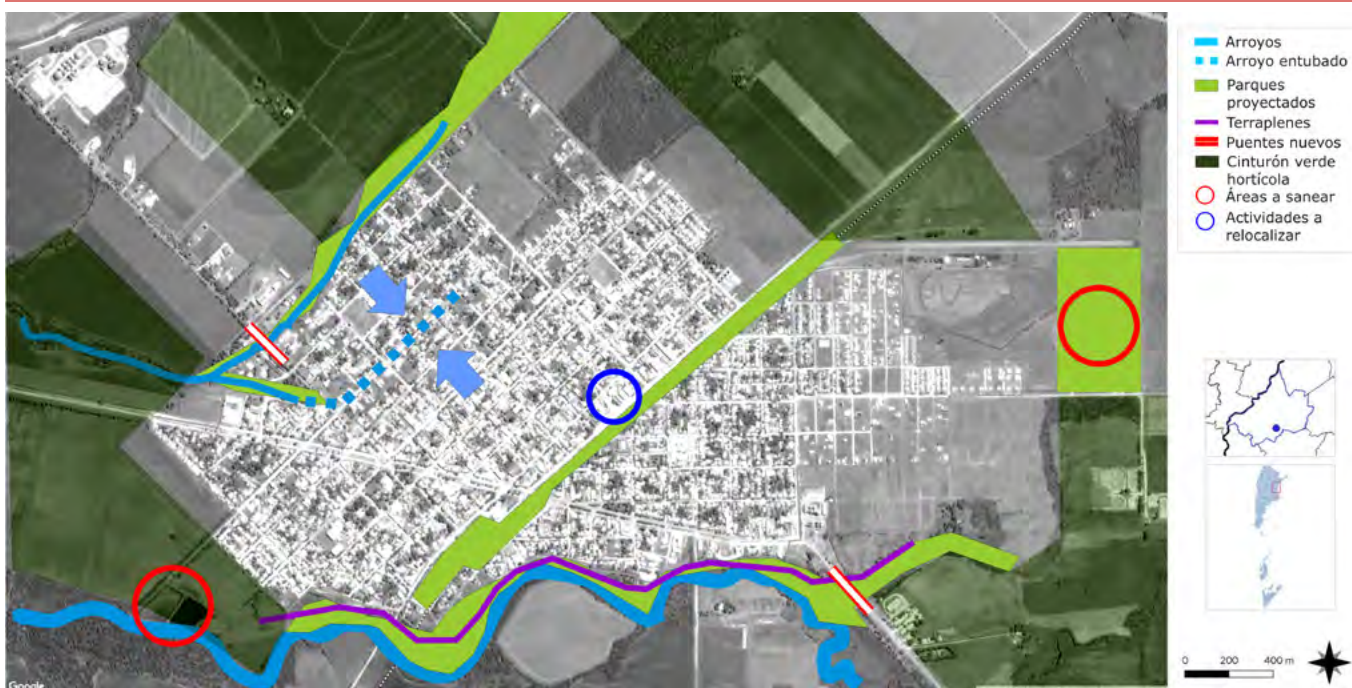
En la planta urbana se presentan usos incompatibles con los residenciales y comerciales en el sector de las cerealeras. Se plantea su traslado al parque industrial o a otros sectores de usos especiales

Mejoramiento del hábitat

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

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

Modelo deseado: Riesgos ambientales



Fuente: Elaboración propia

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

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

En líneas generales, la calidad del espacio urbano de la ciudad es aceptable y no existen sectores particularmente sensibles, aunque sin embargo son notorias las diferencias entre el área central y las periféricas. En la actualidad, se encuentra en desarrollo un programa Hábitat en el barrio Pancho Ramírez, que supone la construcción de veredas, alumbrado y cordón cuneta. Estas obras se ven complementadas por la reciente ejecución de un espacio NIDO en este mismo barrio, contiguo a una nueva plaza.

Viviendas construidas por el Estado

En Viale existen distintos sectores donde se han desarrollado viviendas sociales, constituidas siempre por unidades sobre lotes individuales. Esta diseminación hace que las viviendas se encuentren integradas al tejido urbano, aunque se observa una mayor concentración de unidades en barrio Pancho Ramírez.

Para futuros planes habitacionales, la propuesta es buscar modificar el paradigma de ocupación del espacio y

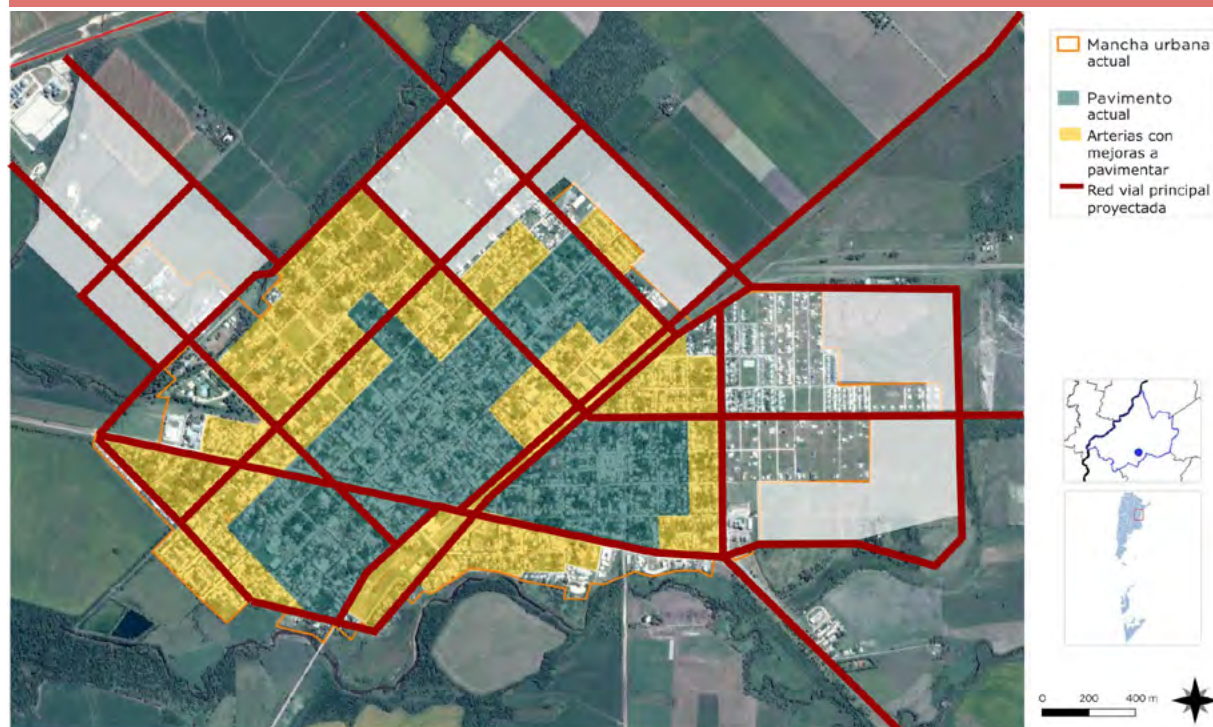
plantear nuevas formas edilicias que eviten la repetición modular y atiendan a las particularidades bioclimáticas del ambiente donde se construyen. Se plantea así un aumento de la densificación, generando complejos mixtos de hasta 2 o 3 niveles, en donde el diseño arquitectónico debe estar espacialmente orientado a la calidad del hábitat tanto de los espacios privados como de los comunes, evitando edificaciones compactas y promoviendo usos mixtos, residenciales y comerciales.

Estructura vial jerarquizada

La propuesta consiste en generar una red de arterias jerarquizadas que faciliten la movilidad urbana y la integración entre barrios. En primer lugar se busca potenciar y cualificar la Av. San Martín como eje estructurador de la ciudad, promoviendo su perfil urbano como corredor de acceso, articulador de espacios verdes y de usos mixtos. Este eje se interseca con el de las vías del ferrocarril, donde se plantea su reconversión como avenida con espacios públicos cualificados.

Se plantea además la construcción a futuro de avenidas perimetrales que funcionen de interfase entre el tejido urbano y el ambiente rural y natural, así como en las situaciones de bordes por la presencia de arroyos. El nuevo circuito para el tránsito pesado también se integra con estas avenidas y se constituye en un nuevo acceso alternativo a la ciudad.

Modelo deseado: Estructura Vial



Fuente: Elaboración propia

Área central

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

Muchas áreas céntricas pueden tener problemas, con espacios públicos degradados y con pérdida en su atracción de actividades, lo cual impulsa a la expansión urbana. La recuperación del centro es una estrategia de importancia, así como el impulso de otras centralidades en zonas consolidadas.

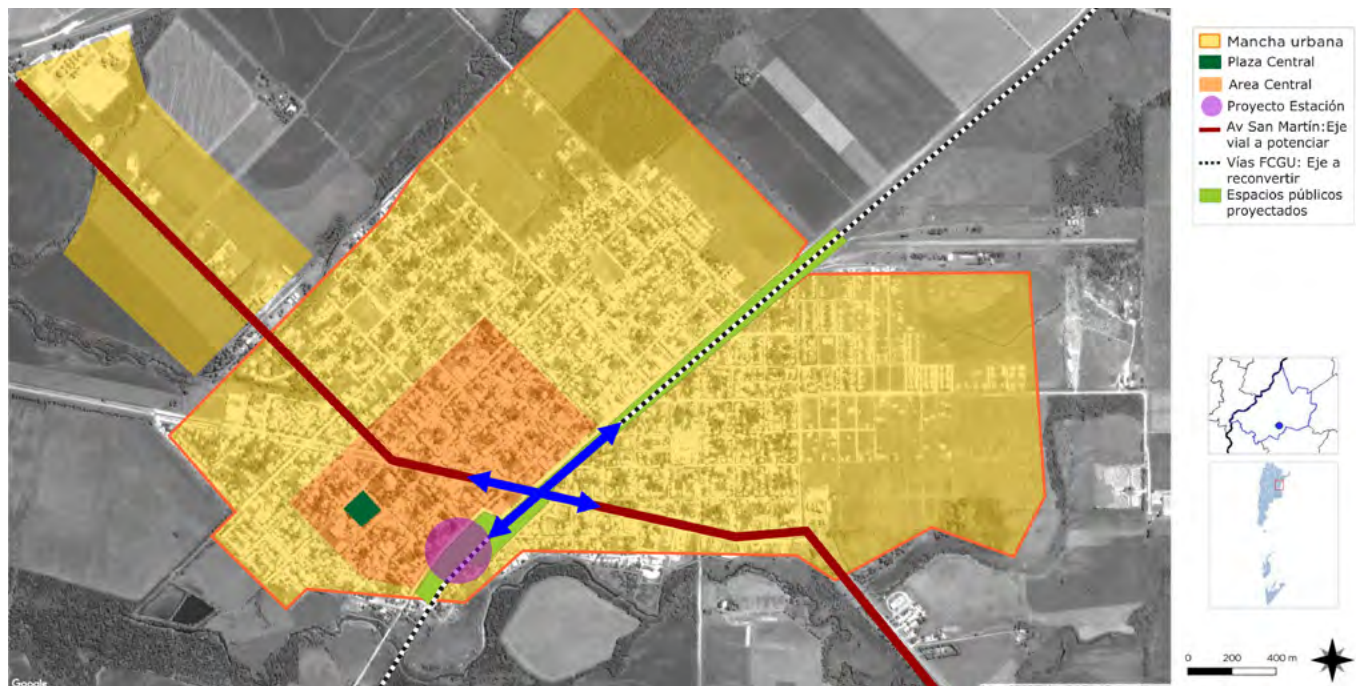
El modelo urbano deseado busca poner en valor el área central actual, promoviendo su densificación y complejización para consolidarla como núcleo de urbanidad. Esta estrategia parte de que la escala de la ciudad no genera la necesidad de promover nuevas áreas de centralidad, ya que aumentaría la dispersión de las dinámicas urbanas y fomentaría la expansión del tejido.

El área central de Viale se corresponde con el sector ur-

bano más antiguo, por lo que para reimpulsarla se requieren proyectos que promuevan su calidad urbana y generen oportunidades de desarrollo inmobiliario atractivas. Entre ellas se encuentran obras de infraestructura, como por ejemplo el recambio de cañerías cloacales, el mejoramiento de la trama vial y de la calidad de los espacios públicos con arbolado, alumbrado y mobiliario urbano, entre otros. Asimismo son necesarias políticas municipales que fomenten la densificación del tejido sin perder calidad habitacional, buscando la diversidad de usos y facilitando la accesibilidad y movilidad en el área central. El predio de la ex Estación del ferrocarril, como vacancia urbana, presenta una oportunidad para generar equipamientos o inversiones inmobiliarias que cualifiquen y pongan en valor la zona central.

La integración de este área con el resto de la ciudad queda planteada a partir de la continuidad de las cualidades de su paisaje urbano a través de dos ejes a potenciar, la Avenida San Martín y las vías del ferrocarril, que se intersecan en un nodo cercano al centro vialense.

Modelo deseado: Área Central



Fuente: Elaboración propia

Mapa Síntesis

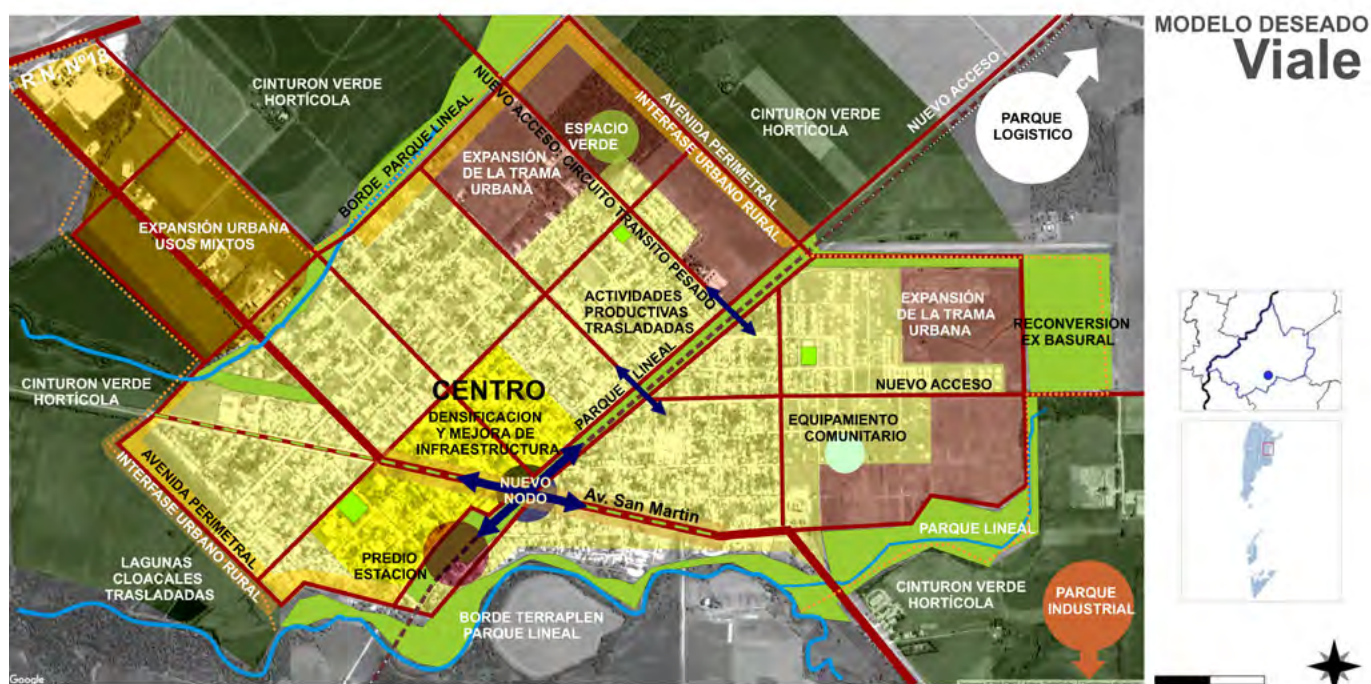
Modelo Territorial Deseado

El modelo territorial deseado para Viale se basa en ejes estratégicos bajo los cuales se plantean los proyectos. Estos ejes son:

- ▶ Definición de la interfase Urbano-rural: Contención de la expansión urbana, generación de cinturones verdes, arterias de interacción urbano-rural y parques lineales de borde.
- ▶ Densificación del tejido existente: con mayor con-

centración en el área central.

- ▶ Generación de circuitos de movilidad legibles y jerarquizados, coincidentes con ejes estructurales urbanos
- ▶ Mitigación de impactos de los problemas de drenaje pluvial.
- ▶ Integración de la naturaleza en el ambiente urbano: parques lineales.



Capítulo V

Lineamientos Estratégicos, Programas y Proyectos

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

Los programas se basan en una idea rectora para la transformación estructural de una problemática determinada y cada uno de ellos constituye la expresión sintética de una política pública que involucra diversos actores y recursos que inciden en el proceso de producción urbana. Cada programa está compuesto por proyectos que remiten a diversas acciones necesarias para alcanzar los objetivos explicitados. Los proyectos pueden ser de diversa naturaleza: de obra pública, de gestión, normativos o de comunicación.

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

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

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

- ▶ Programas que tienen que ver con la planificación del crecimiento de la ciudad, cuyos proyectos pueden estar relacionados con: la ampliación y adecuación de la red de agua potable, la construcción de red de desagües cloacales, lagunas de estabilización construcción y mantenimiento de red de desagües pluviales, construcción de plazas, mejoramiento y puesta en valor de calles, creación de sub centros y nuevas centralidades urbanas, demarcación y consolidación de calles, regularización de dominios, re-

cuperación de tierras fiscales, programa integrales de de redes de infraestructura, planes de generación y mejora de espacios públicos, y definición de áreas de protección histórica.

- ▶ Programas que tienen que ver con la mejora de condiciones habitacionales, cuyos proyectos pueden ser: el mejoramiento de viviendas (construcción y mejora de núcleos húmedos y/o ampliación de viviendas), la creación de fondos de microcréditos.
- ▶ Programas que tienen que ver con la solución de problemas ambientales, cuyos proyectos pueden estar relacionados con: la relocalización de ciertos usos, la construcción de la planta de clasificación de residuos, creación de servicios de recolección de residuos sólidos urbanos y de separación de residuos en origen, creación de un sistema de monitoreo de recursos hídricos y edáficos, delimitación de líneas de ribera en ríos y arroyos, y sensibilización sobre colapsos de suelos por anegamiento, el uso responsable de agroquímicos y las ocupaciones en áreas inundables.
- ▶ Programas de mejora de movilidad y transporte, cuyos proyectos pueden estar relacionados con: el mejoramiento y jerarquización de la red vial, la construcción de caminos, la construcción de caminos para tránsito pesado, el trazado y construcción de caminos de circunvalación y la definición de trazas alternativas para alguna calle o ruta, corredores de transporte masivo y mejoras en los servicios de transporte público, mejoras en la operación de terminales de ómnibus, la definición de una red para vehículos de carga livianos y pesados, y el diseño y mejoramiento de la red peatonal y de ciclovías, centrales de transferencia de cargas y centrales alimentarias.
- ▶ Programas que tienen que ver con propuestas de ordenanzas, cuyos proyectos estarían relacionados con: creación de áreas de planificación y catastro, creación del fondos municipales de obras públicas, normativas de definición y procedimiento de aprobación de subdivisiones dentro del área urbana, re-

visión de los códigos de planeamiento y edificación, e instrumentos urbanísticos como la contribución por valorización de inmuebles, compensaciones, cesiones de suelo, convenios urbanísticos y bancos de suelo.

La consideración de sinergias

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

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

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

Ponderación Multicriterio de Proyectos

Metodología

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

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

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

En función de las preferencias en los pesos asignados a los criterios y de la contribución que cada proyecto aporta a la consecución de objetivos, se realiza una selección de opciones, tanto para encontrar la mejor alternativa como para aceptar aquellas que parecen buenas y rechazar aquellas que parecen malas o para generar una ordenación de las alternativas de las mejores a las peores. Para concretar el análisis se utiliza una matriz en la que se desagrega el concepto de impacto territorial en cuatro

dimensiones, ya tomadas en cuenta en ciclos anteriores de trabajo: las dimensiones económica, ambiental, social y espacial. A su vez, cada una de esas dimensiones se desagrega en subcriterios.

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

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

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

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

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

Ciclo de vida de los Proyectos



Fuente: Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública

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

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.

1.1. NUEVOS EQUIPAMIENTOS COMUNITARIOS EN BARRIOS

Descripción de la Situación:

Los barrios al Este de las vías del ferrocarril son los que poseen menor cantidad de equipamientos urbanos y donde mayores necesidades sociales. Teniendo en cuenta que actualmente en estos sectores se está expandiendo la mancha urbana y frente a los futuros crecimientos planteados, serán necesarios nuevos equipamientos recreativos, educativos y de salud.

Solución propuesta:

Se propone un complejo comunitario educativo, de salud y cultura, a localizarse en los barrios Centenario y Pancho Ramírez, atendiendo a la expansión urbana en dicho sector y a sus necesidades sociales.

Beneficiarios Directos: 2500 habitantes

Plazo estimado: año 2025

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

ODS vinculado:



1. FIN DE LA POBREZA



3. SALUD Y BIENESTAR



4. EDUCACIÓN DE CALIDAD

1.2. PLAN DE REGULARIZACIÓN DOMINIAL

Descripción de la Situación:

El crecimiento desordenado de la ciudad y la ocupación informal son factores que han influido a la falta de regularización del dominio de las viviendas. Resolver esta situación genera mayor empoderamiento social y oportunidades de desarrollo para sus ocupantes.

Solución propuesta:

Desarrollar un programa tendiente a regularizar la tenencia de inmuebles cuyo destino principal sea el de vivienda.

Beneficiarios Directos: 1800 habitantes

Plazo estimado: año 2021

Este proyecto se enmarca dentro de los programas Hábitat del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

ODS vinculado:



10. REDUCCIÓN DE LAS DESIGUALDADES

Prosperidad urbana sostenible e inclusiva y oportunidades para todos

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.

2.1 PROGRAMAS DE CAPACITACIÓN, CRÉDITO Y EMPREDEDURISMO.

Descripción de la Situación:

En la ciudad existe una baja oferta de trabajo calificado, por lo que es necesario generar oportunidades de desarrollo intrínsecas que diversifiquen las posibilidades laborales.

Solución propuesta:

Instalar un programa de desarrollo local en donde se plantee un acompañamiento en las distintas etapas del desarrollo de un emprendimiento comercial, productivo o de servicios.

Es necesario conocer las distintas variables socioeconómicas locales para promover ejes específicos de trabajo en relación al perfil de los emprendedores y al modelo económico productivo deseado para la ciudad, atendiendo especialmente a los desarrollos vinculados a las innovaciones que promuevan la sustentabilidad y el ahorro energético. En este sentido, se debe atender a la diversidad de proyectos y a las distintas escalas y estados de cada uno, promoviendo el asociativismo y la complementariedad entre los mismos.

El acompañamiento es indispensable para conocer las necesidades de cada emprendedor, sean de capacitación, de crédito, de espacios de comercialización, entre otros. La articulación con la comunidad educativa de las escuelas

las técnicas y agrotécnicas de la zona es muy importante.

Beneficiarios Directos: 300 habitantes

Plazo estimado: año 2026

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

ODS vinculado:



8. TRABAJO DECENTE Y CRECIMIENTO ECONÓMICO



9. INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA

2.2 PROYECTO PARQUE LOGÍSTICO

Descripción de la Situación:

Ejes de corredores viales



La ciudad se encuentra cercana a la intersección de la ruta Nacional N°18, principal eje del Corredor Bioceánico y en proceso de convertirse en autovía, y la Ruta Provincial N°32, que articula distintas localidades de la "Región del Paraná" y llega hasta el puerto de Diamante. Esta situación hace que la ciudad presente ventajas comparativas para la integración regional con la escala internacional.

Solución propuesta:

El Parque Logístico se presenta como una oportunidad de plantear a Viale como un nodo de articulación entre la producción regional, el principal puerto de la región y las dinámicas de los flujos territoriales internacionales. Consiste en un centro que facilita los procesos de distribución y almacenaje, que integra cadenas de abastecimiento con

Prosperidad urbana sostenible e inclusiva y oportunidades para todos

los flujos de transporte regionales. Puede incluir áreas de logística de frío, corrales para transferencia de hacienda, silos para cereales a granel, y naves para almacenaje.

La ubicación propuesta para este parque es en cercanías a la intersección de las rutas Nacional N°18 y Provincial N°32.

Beneficiarios indirectos: 60000 habitantes

Plazo estimado: año 2025

Este proyecto se enmarca dentro del Programa Nacional para el Desarrollo de Parque Industriales del Ministerio de Producción.

ODS vinculado:



8. TRABAJO DECENTE Y CRECIMIENTO ECONÓMICO



9. INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA

2.3 PROGRAMA INTEGRAL DE DESARROLLO RURAL SUSTENTABLE

Descripción de la Situación:

La interfase urbano-rural presenta cada vez mayores conflictos respecto a las formas actuales de producción agrícola extensiva. Por otro lado existen contaminaciones en suelo y agua por malas prácticas productivas tanto en relación a la agricultura extensiva como así también a la ganadería intensiva. Los problemas de erosión de suelos también se presentan como una creciente preocupación en la región.

Solución propuesta:

El programa se plantea como un proyecto a largo plazo tendiente a mejorar la convivencia entre el ambiente rural y el urbano y evitar los efectos negativos de las prácticas productivas rurales.

Una de las premisas del plan es lograr en el periurbano vialense el desarrollo de modelos productivos alternativos, como la actividad hortícola y frutícola intensiva, tan-

to bajo cubierta como al aire libre. Estos modelos de producción se integran con la población local y le proveen alimentos saludables que en la actualidad son traídos desde otras latitudes, contribuyendo con las políticas nacionales de generar en la comunidad hábitos alimenticios más saludables. Además, generan oportunidades para el desarrollo de nuevas cadenas productivas cíclicas y alternativas a escala local.

En el cinturón verde convive la actividad productiva con la residencial a baja escala por lo que también cumple el rol de contención de la expansión de la mancha urbana. La interfase social entre lo urbano y lo rural se manifiesta en las avenidas perimetrales donde se localizan las actividades logísticas y comerciales vinculadas a la producción en cercanía con el tejido urbano.

Es necesaria la participación de distintas organizaciones como el INTA, la Sociedad rural, el Municipio y principalmente los propietarios y trabajadores rurales, buscando generar ámbitos de cooperación y complementariedad en las prácticas productivas.

Para esta transformación del paisaje periurbano es imprescindible la capacitación y el acompañamiento económico a los productores en su transición hacia modelos productivos sustentables, así como también una conciencia comunitaria del valor de esta propuesta para el bienestar integral de la población.

Beneficiarios indirectos: 13000 habitantes

Plazo estimado: año 2027

Este proyecto se enmarca dentro del Programa Extensión y Cambio Rural del Ministerio de Producción y Trabajo.

ODS vinculado:



3. SALUD Y BIENESTAR



11. CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES



12. PRODUCCIÓN Y CONSUMO RESPONSABLES

Desarrollo urbano resiliente y sostenible ambientalmente

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.

3.1 PLAN INTEGRAL DE DRENAJE URBANO Y DEFENSA CONTRA INUNDACIONES

Descripción de la Situación:

Viale presenta amenazas de inundación frente a las crecidas de los arroyos que la circundan, que bloquean los accesos a la ciudad y amenazan a las viviendas cercanas. Por otro lado, existen sectores del barrio Bellaco que presentan problemas de drenaje pluvial urbano (ya que existe un arroyo entubado que lo atraviesa) que en épocas de abundantes lluvias generan anegamientos en sus calles. Estos fenómenos han cobrado intensidad frente a las modificaciones en los regímenes de lluvia a causa del cambio climático, por lo que se espera que tiendan a agravarse a futuro.

Solución propuesta:

El Plan integral propone acciones de distinta escala para abordar distintos aspectos del problema. En primer lugar se requiere la limpieza y canalización del arroyo Quebracho en el sector contiguo a la ciudad, planteando también un terraplén de defensa que evite posibles desbordes hacia el área urbana. Este terraplén no impide el contacto con el arroyo ya que se plantea un parque lineal en todo su recorrido.

Por otro lado, en la búsqueda de mejorar el drenaje pluvial en las calles de la ciudad, es necesario un rediseño y redimensionamiento del sistema de alcantarillado para

facilitar el escurrimiento del agua. En la actualidad el municipio se encuentra trabajando con la Dirección Provincial de Hidráulica para diseñar un proyecto que mejore el drenaje pluvial en el sector urbano del Barrio Bellaco que posee un arroyo entubado.




Finalmente, se propone que el municipio instrumente una serie de medidas que promuevan el aumento de las superficies absorbentes en la planta urbana, ya sea a partir de cintas verdes (entre la vereda y la calle) así como también de patios y techos verdes que ralenticen el drenaje del agua de lluvia a las calles.

Beneficiarios indirectos: 12000 habitantes

Plazo estimado: año 2022

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

ODS vinculado:

	3. SALUD Y BIENESTAR
	13. ACCIÓN POR EL CLIMA
	15. VIDA DE ECOSISTEMAS TERRESTRES

3.2 NUEVOS PUENTES EN LOS ACCESOS A LA CIUDAD

Descripción de la Situación:

Tanto el acceso desde la Ruta Nacional N°18, Av. Pte Perón, como el de la Ruta Provincial N°32, Av. San Martín, poseen dos puentes que cruzan arroyos hasta llegar a la ciudad. Frente a períodos de lluvias intensas, estos arroyos desbordan e inundan la calzada, imposibilitando el acceso vehicular.

Solución propuesta:

Se plantea la reconstrucción de ambos puentes, ensanchado su luz y aumentando su altura, buscando no solamente garantizar la accesibilidad a la ciudad sino también un mejor escurrimiento de los arroyos.

Beneficiarios directos: 12000 habitantes

Desarrollo urbano resiliente y sostenible ambientalmente

Plazo estimado: año 2020

Este proyecto se enmarca dentro del Programa de Financiamiento de Obras Viales Urbanas, Periurbanas, Caminos de la Producción, Accesos a Pueblos y Obras de Seguridad Vial del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

ODS vinculado:



13. ACCIÓN POR EL CLIMA

3.3 PLAN REGIONAL DE GESTIÓN DE RSU

Descripción de la Situación:

La mancha urbana de la ciudad, en su expansión hacia el Este, se ha aproximado al predio donde históricamente se depositaron los residuos, generando conflictos por mal olor e incendios.

El municipio en la actualidad realiza la recolección diferenciada pero requiere de mejores equipamientos para la Planta de tratamiento.

Solución propuesta:

Atendiendo a las políticas nacionales de regionalización, se plantea la articulación entre los municipios localizados en la denominada Región del Paraná (Crespo, Seguí, Viale, María Grande, Diamante, Paraná, entre otras) para desarrollar estrategias conjuntas para el tratamiento y co-

mercialización de RSU. El objetivo es que cada localidad posea una planta de tratamiento local y que los residuos que no puedan ser reciclados se dispongan en un relleno sanitario común para toda la región.

La aplicación de este proyecto permite la clausura y el saneamiento del basural actual y su reconversión en espacio verde con equipamientos deportivos y recreativos. Paralelamente es necesario el traslado del predio de la Planta de Tratamiento de Residuos a un sector alejado de la planta urbana, con los equipamientos necesarios para facilitar la clasificación y comercialización, así como también de camas de compostaje para los residuos orgánicos.

Beneficiarios directos: 400000 habitantes

Plazo estimado: año 2022

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

ODS vinculado:



3. SALUD Y BIENESTAR



11. CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES



13. ACCIÓN POR EL CLIMA



15. VIDA DE ECOSISTEMAS TERRESTRES

Fortalecimiento de la estructura de la **Gobernanza Urbana**

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.

4.1. AGENCIA MIXTA PARA EL DESARROLLO DE LA REGIÓN DEL PARANÁ

Descripción de la Situación:

La escasa articulación entre el sector público y el privado es una de los principales obstáculos para el desarrollo productivo regional. La falta de una agenda clara de políticas productivas a largo plazo no hace posible compatibilizar los intereses privados con los públicos, dando lugar a la preponderancia de unos sobre otros. Sin embargo, ya desde el propio sector público se presentan inconvenientes en la integración de políticas entre los distintos niveles del Estado Nacional, Provincial y Municipal.

Por otro lado, la gestión integral del territorio presenta grandes diferencias respecto a los alcances del Estado provincial y las posibilidades de cada municipio a la hora de abordar las problemáticas ambientales de sus jurisdicciones y áreas de influencia.

Solución propuesta:

Se plantea la creación de una Agencia Mixta para el Desarrollo de la Región del Paraná que promueva nuevas formas de gobernanza territorial en base a la integración intermunicipal y la articulación entre el sector público y el privado.

Esta Agencia nuclea a todos los actores públicos y privados de las localidades cercanas a la capital provincial, vinculadas por las rutas 131 y 32: Diamante, Libertador, Crespo, Seguí, Viale, Tabossi, María Grande, y Hasenkamp, que comparten una realidad socioeconómica y geográfica similar. La definición de esta área se alinea

con las políticas provinciales de planificación territorial, ya que el territorio propuesto abarca la denominada “Región del Paraná”.

El objetivo es promover el fortalecimiento institucional de la red para generar un ámbito que represente los intereses de la región y oficie de intermediario frente al Estado Provincial, Nacional y otros organismos de crédito. Asimismo, la Agencia busca establecer alianzas de cooperación entre actores públicos y privados para apoyar proyectos destinados a aumentar la competitividad y el desarrollo de cadenas productivas regionales.

Beneficiarios indirectos: 80000 habitantes

Plazo estimado: año 2024

Este proyecto se enmarca dentro del Programa de Fortalecimiento Institucional de la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

ODS vinculado:



**8. TRABAJO DECENTE
Y CRECIMIENTO ECONÓMICO**



17. ALIANZAS PARA LOGRAR LOS OBJETIVOS

4.2. GOBIERNO ABIERTO

Descripción de la Situación:

La ciudadanía posee un escaso involucramiento en la vida política local, y esto se debe en parte a la falta de espacios de participación y de acceso a la información pública local.

Solución propuesta:

Se plantea el desarrollo de herramientas digitales para acercar a la población con el Estado Municipal. Estas herramientas apuntan tanto hacia la comunicación de la actividad municipal, la accesibilidad a la información sobre programas y proyectos a futuro, así como también a generar espacios para la construcción colectiva de políticas públicas.

Fortalecimiento de la estructura de la **Gobernanza Urbana**

Beneficiarios directos: 12000 habitantes

Plazo estimado: año 2020

Este proyecto se enmarca dentro del Programas de la Subsecretaría de Innovación y gobierno Abierto de la Nación.

ODS vinculado:



16. PAZ, JUSTICIA E INSTITUCIONES SÓLIDAS

4.3 PLAN URBANO AMBIENTAL DE GESTIÓN PARTICIPATIVA

Descripción de la Situación:

Al igual que en muchas ciudades de la región, la comunidad de Viale basó su progreso en una suma de esfuerzos individuales y sectoriales. Muchas veces esta forma de desarrollo generó conflictos por falta de cultura de diálogo y consenso. En la actualidad se presentan nuevas problemáticas que integran variables ambientales, económicas y sociales, que requieren de nuevas herramientas para afrontarlas de manera colectiva y participativa, evitando los beneficios sectoriales y promoviendo el interés común.

El municipio nunca contó con herramientas de planificación participativas que superen el cortoplacismo de las políticas públicas y planteen un horizonte deseado a largo plazo. Sin embargo, en la actualidad se encuentra en desarrollo el “Plan Urbanístico Ciudad de Viale”, que busca ser una primera herramienta en este sentido.

Solución propuesta:

Se plantea un proceso abierto y participativo para la creación de un Plan Urbano Ambiental para Viale. Su elaboración debe articularse desde una metodología por etapas que facilite la co-creación en conjunto con todos los actores locales de manera ordenada y en base a objetivos específicos.

La participación e involucramiento de la ciudadanía son imprescindibles en este proceso, no solo para el aporte de información sino también para su legitimación y la

continuidad en el tiempo. Pero para que esta participación sea efectiva y para promover el empoderamiento de la ciudadanía es necesario primeramente educar a la comunidad acerca de estas nuevas formas de ejercicio democrático. En este sentido, el municipio es la institución que mayor esfuerzo debe realizar para escapar del verticalismo y las formas actuales de ejercicio del poder y adoptar un rol de gestor, articulador social y promotor del trabajo en red.

Cada etapa del proceso debe ser acompañada por estrategias de comunicación hacia los distintos públicos, de manera que prime la transparencia y la accesibilidad a los datos generados. El monitoreo y la gestión pueden estar a cargo de un comité interinstitucional que represente los distintos sectores de la comunidad y promueva la continuidad del proceso.

Además del consenso de las instituciones, empresas y personas participantes, este Plan debe ser refrendado por el Honorable Concejo Deliberante, que posteriormente tendrá la tarea de ir adecuando la legislación municipal en relación a las propuestas de este plan.

Para comenzar con este proceso se requiere el aporte de técnicos profesionales que generen capacitaciones a los locales y logren moderar las formas de intercambio y participación ciudadana.

Beneficiarios directos: 12000 habitantes

Plazo estimado: año 2020

Este proyecto se enmarca dentro del Programa de Fortalecimiento Institucional de la Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

ODS vinculado:



11. CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES



17. ALIANZAS PARA LOGRAR LOS OBJETIVOS

Planificación y Gestión del desarrollo espacial urbano

LINEAMIENTO ESTRATÉGICO 05

Fortalecimiento de la estructura de gobernanza urbana

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

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

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

5.1 PLAN DE REEMPLAZO DE CAÑERÍAS CLOACALES EN ÁREA CENTRAL

Descripción de la Situación:

La red cloacal local data de la década del 70, y particularmente en el Área Central existen ramales en muy mal estado, ya que fueron ejecutados con asbesto cemento.

Solución propuesta:

Se plantea el recambio de las cañerías de la red cloacal en mal estado por nuevos conductos de PVC en el Área Central de la ciudad.

Beneficiarios directos: 4000 habitantes

Plazo estimado: año 2022

Este proyecto se enmarca dentro del Programa Redes de Agua Potable, Cloacas y Saneamiento del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

ODS vinculado:



6. AGUA LIMPIA Y SANEAMIENTO

5.2 NUEVA PLANTA ELEVADORA DE LÍQUIDOS CLOACALES

DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN:

Frente a los actuales y futuros crecimientos de la mancha urbana, la expansión de la red cloacal requiere una planta elevadora para los barrios Pancho Ramírez y Centenario, para poder sortear las diferencias de altura entre los ramales.

Solución propuesta:

Ejecutar una nueva planta elevadora de líquidos cloacales para Barrio Centenario y Pancho Ramírez, que permita integrar los nuevos ramales al tendido de la red de la ciudad y su direccionamiento hacia las lagunas de tratamiento.

Beneficiarios directos: 4000 habitantes

Plazo estimado: año 2020

Este proyecto se enmarca dentro del Programa Redes de Agua Potable, Cloacas y Saneamiento del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

ODS vinculado:



6. AGUA LIMPIA Y SANEAMIENTO

5.3 RECONSTRUCCIÓN DE LA TRAMA VIAL Y PAVIMENTACIÓN DEL CIRCUITO PARA TRÁNSITO PESADO

Descripción de la Situación:

Actualmente, la red vial de la ciudad sólo posee sus calles pavimentadas en la zona central y sectores aledaños, mientras que el resto de la trama posee gran parte de sus arterias mejoradas. Sin embargo, muchas calles pavimentadas se encuentran en mal estado, ya sea por deficiencias en su ejecución o por falta de mantenimiento. El circuito previsto para el tránsito pesado posee un acceso sin pavimentar, por lo que no es utilizado para este fin.

Planificación y Gestión del desarrollo espacial urbano

Por otro lado, el municipio adquirió recientemente una planta asfáltica, abriendo la posibilidad de modificar esta realidad notoriamente.

Solución propuesta:

Se plantea la pavimentación del acceso previsto para el tránsito pesado, generando así nuevos ingresos alternativos a la ciudad. En paralelo, se prevé la paulatina pavimentación de un sistema de arterias troncales jerarquizadas que faciliten la movilidad y accesibilidad urbana e integren a todos los barrios y a las zonas de futura expansión.

Beneficiarios indirectos: 12000 habitantes

Plazo estimado: año 2025

Este proyecto se enmarca dentro del Programa de Financiamiento de Obras Viales Urbanas, Periurbanas, Caminos de la Producción, Accesos a Pueblos y Obras de Seguridad Vial del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

ODS vinculado:



9. INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA

5.4 PROGRAMAS MUNICIPALES DE VIVIENDA

Descripción de la Situación:

La demanda habitacional es creciente y el municipio posee planes de vivienda vigentes que deben ser potenciados, como el Programa Municipal de Autoconstrucción de Viviendas, el Programa de Círculo Cerrado de construcción de viviendas, el Programa Mejora Habitacional, entre otros.

Solución propuesta:

Continuar con los programas municipales de autoconstrucción y mejora de viviendas, buscando que las viviendas nuevas se enmarquen dentro de un proyecto integrador que evite las unidades repetitivas de viviendas en lotes individuales y busque nuevos modelos habitacionales que tiendan a la densificación y

la diversidad de usos.

Beneficiarios directos: 3000 habitantes

Plazo estimado: año 2026

Este proyecto se enmarca dentro de los programas de Vivienda de la Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

ODS vinculado:



1. FIN DE LA POBREZA



10. REDUCCIÓN DE LAS DESIGUALDADES

5.5 TRASLADO DE COMPLEJOS CEREALEROS AL PARQUE INDUSTRIAL

Descripción de la Situación:

Existen en la planta urbana instalaciones productivas que representan usos de suelo incompatibles con los residenciales y comerciales, como los complejos cerealeros cercanos a las vías y en el propio predio de la Estación del Ferrocarril.

Solución propuesta:

Se propone su traslado al parque industrial para evitar contaminaciones por polvillo, ruidos molestos y circulación de tránsito pesado en el centro de la ciudad. Para esto es necesario acordar con los privados y facilitar créditos que contribuyan a reinstalar estas plantas.

Beneficiarios indirectos: 12000 habitantes

Plazo estimado: año 2023

Este proyecto se enmarca dentro del Programa de Transformación Productiva del Ministerio de Producción de la Nación.

ODS vinculado:



3. SALUD Y BIENESTAR

Planificación y Gestión del desarrollo espacial urbano

5.6 PLAN URBANÍSTICO VIALE: EJES URBANOS DE LA AV. SAN MARTÍN Y TRAZA DEL FERROCARRIL

Descripción de la Situación:

Las vías del ferrocarril siempre significaron una barrera urbana para la ciudad. Tras la desafectación de los servicios, los terrenos de la traza ferroviaria quedaron abandonados y el predio de la Estación fue parcialmente ocupado. Por otro lado, la Avenida San Martín constituye la arteria más importante de la ciudad y requiere mayor cualificación.

Solución propuesta:

Actualmente, el municipio se encuentra desarrollando el “Plan Urbanístico Ciudad de Viale”, que tiene como objetivo la puesta en valor el área central y su integración con los barrios a partir de la cualificación de dos ejes longitudinales, la Avenida San Martín y las vías del ferrocarril.

La avenida San Martín posee una escala propicia para potenciar su carácter de corredor urbano cualificado, mientras que los terrenos vacantes de la traza del ferrocarril se presentan hoy como una barrera urbana capaz de convertirse en una interfase social activa a partir de la generación de espacios públicos y la instalación de equipamientos urbanos.

Estos dos ejes se intersecan en un nodo a desarrollar, ubicado en cercanías a la zona central y al predio de la ex Estación de tren, donde también se plantea el aprovechamiento de sus áreas vacantes para emprendimientos mixtos tanto públicos como privados.

Vista aérea de la propuesta



Fuente: Municipalidad de Viale

Para desarrollar esta propuesta se requieren fondos para el diseño y la ejecución de mejoras en el espacio público, infraestructura vial, mobiliario urbano, parquización, entre otros.

Beneficiarios indirectos: 12000 habitantes

Plazo estimado: año 2023

Este proyecto se enmarca dentro del Programa de Desarrollo productivo de Áreas Vacantes y de Ordenamiento integral y ambiental del Espacio Público del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda.

ODS vinculado:



3. SALUD Y BIENESTAR



11. CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES

Plano de los ejes a intervenir



Fuente: Municipalidad de Viale

Portafolio de proyectos según Lineamientos Estratégicos

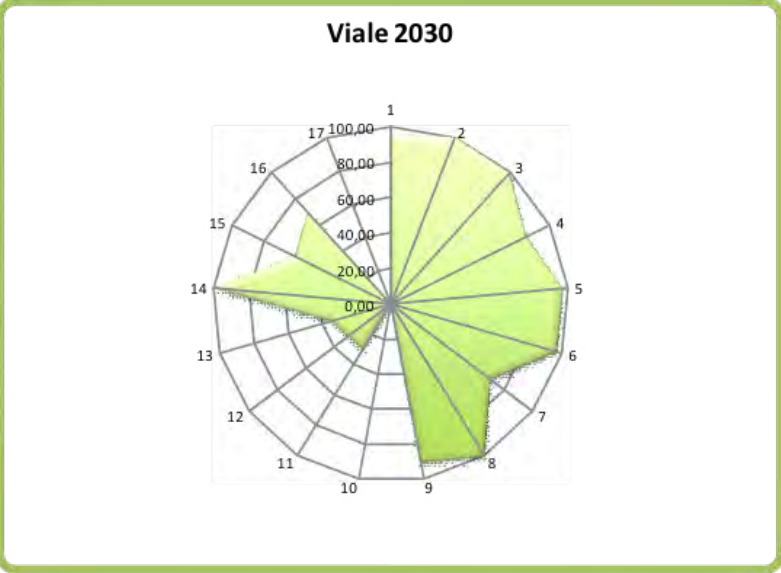
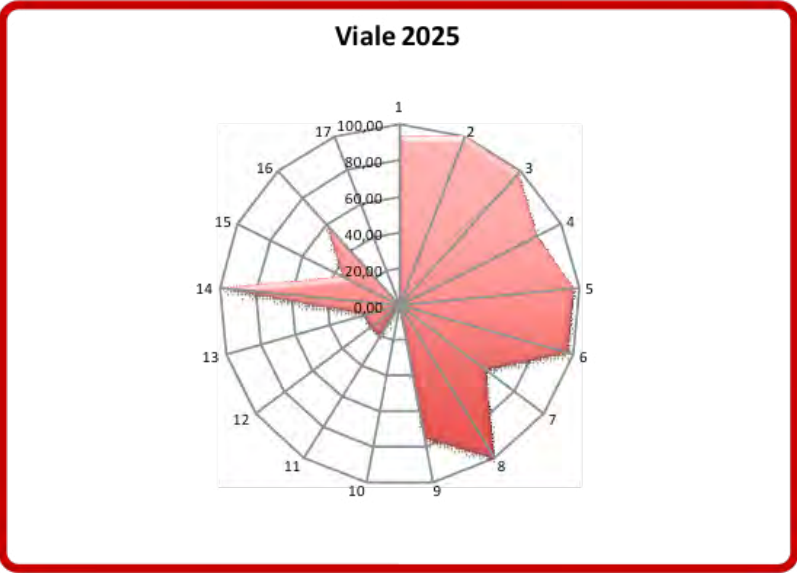
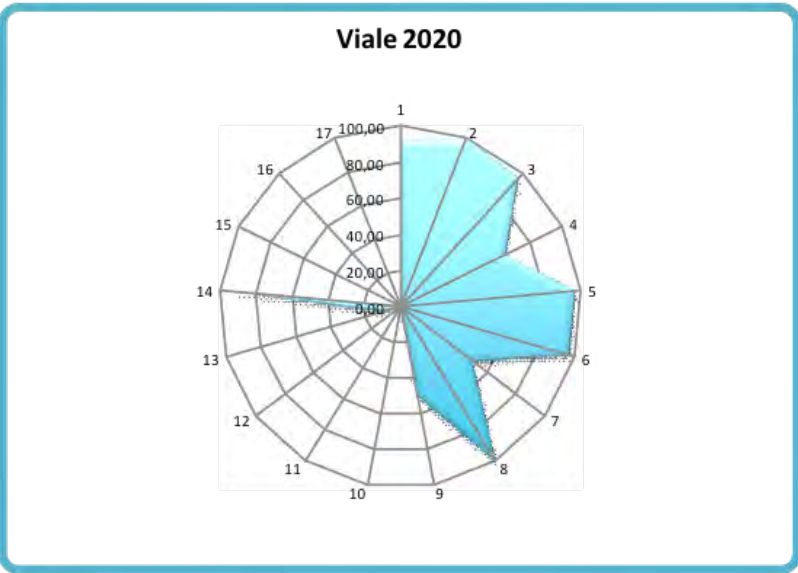
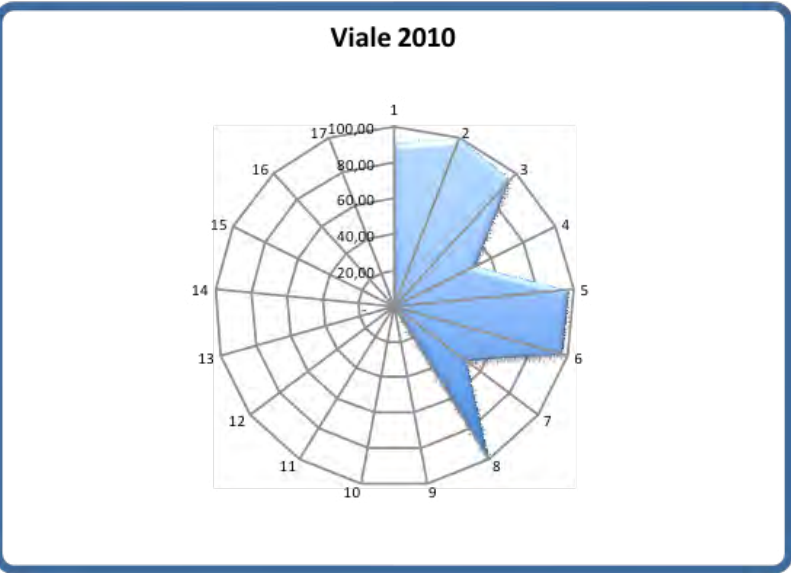
DIMENSIÓN	PROYECTOS	LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS				
		Desarrollo urbano sostenible para la inclusión social y la erradicación de la pobreza	Prosperidad urbana, sostenible e inclusiva y oportunidades para todos	Desarrollo urbano resiliente y sostenible ambientalmente	Fortalecimiento de la estructura de gobernanza urbana	Planificación y gestión del desarrollo espacial urbano
Física	Plan de reemplazo de conductos de red cloacal					
	Plan urbano ambiental participativo					
	Nueva planta elevadora de líquidos cloacales					
	Nuevos puentes en los accesos a la ciudad					
	Nuevos equipamientos comunitarios					
	Plan urbanístico Vial: ejes urbanos de Av. San Martín y traza del FF.CC.					
	Reconstrucción traza vial y pavimentación del circuito de tránsito pesado					
Económica	Agencia mixta para el desarrollo de la Región del Paraná					
	Programas de capacitación, crédito y emprendedurismo					
	Proyecto de Parque logístico					
Ambiental	Plan integral de drenaje urbano y defensa contra inundaciones					
	Plan Regional de Gestión de RSU					
	Traslado de Complejos Cerealeros al Parque Industrial					
	Programa integral de desarrollo rural sustentable					
Social	Programas Municipales de Vivienda					
	Plan de regularización dominial					
Institucional	Plan urbano ambiental participativo					
	Gobierno Abierto					
		1	2	3	4	5

Proyectos anidados a Programas Nacionales

[illegible]

Proyectos anidados a Programas Nacionales

	Provincia	Departamento / Partido	Municipio	COD_MUNICIPAL	1. Poner fin a la pobreza en todas sus formas en todo el mundo	2. Poner fin al hambre, lograr la seguridad alimentaria y la mejora de la nutrición y promover la agricultura sostenible	3. Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades	4. Garantizar una educación inclusiva, equitativa y de calidad y promover oportunidades de aprendizaje durante toda la vida para todos	5. Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y niñas	6. Garantizar la disponibilidad de agua y su gestión sostenible y el saneamiento para todos	7. Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos	8. Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos	9. Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación	10. Reducir la desigualdad en y entre los países	11. Conseguir que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles	12. Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles	13. Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos	14. Conservar y utilizar en forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible	15. Proteger, restaurar y promover el uso sostenible de los ecosistemas terrestres, elevar una ordenación sostenible de los bosques, luchar contra la desertificación, detener e invertir la degradación de las tierras y combatir la sequía	16. Promover sociedades pacíficas e inclusivas para el desarrollo sostenible, facilitar el acceso a la justicia para todos y crear instituciones eficaces, responsables y transparentes	17. Fortalecer los medios de ejecución y revitalizar la alianza mundial para el desarrollo sostenible	% Población Urbana	Población 2010	Población 2025	Población 2010-2025	Variación 2010-2025 (%)	Prioridad	Rank_prior
2010	Entre Ríos	Paraná	Viale	300840364	90,00	100,00	95,00	50,0	97,00	97,0	50,00	100,00	-	0	0	0	0	100,00	0	0	0	100,0	12000,0	15000	3000	25,0		
2020	Entre Ríos	Paraná	Viale	300840364	92,00	100,00	97	65,00	97,00	97	50,0	100,00	50	0,0	10,00	0	10,00	100,0	0,00	50	0,00	100,0						
2025	Entre Ríos	Paraná	Viale	300840364	93,00	100,00	98,00	85,00	97,00	97,00	60,00	100,00	75,00	0,00	20,00	20,00	20,00	100,00	35,00	60,00	0,00	100,0						
2030	Entre Ríos	Paraná	Viale	300840364	95,00	100,00	99	85,00	97,00	97	70,0	100,00	90	0,0	30,00	30	35,00	100,0	60,00	70	0,00	100,0						



Capítulo VI

Monitorio

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.

[illegible]

Bibliografía

- ▶ INDEC (2010). Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010. Recuperado de: Provincia de Entre Ríos (2018, 7 de septiembre)
- ▶ Provincia de Entre Ríos, Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública, ATLAS ID, 2015.
- ▶ TORCHIA Natalia, Seminario de Evaluación de Riesgo Ambiental. UNLu. 2015.
- ▶ ATLAS ID. Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública. 2015.
- ▶ PROGRAMA DE ORDENAMIENTO URBANO EN LOCALIDADES INTERMEDIAS. Convenio Provincia de Entre Ríos y Consejo Federal de Inversiones, 1994.
- ▶ LUKASCH LIEBAU, Liliana. Ordenamiento Físico y Calidad de Vida. VIALE. Informe Final. Consejo Federal de inversiones, 2009.
- ▶ Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública, Atlas ID. 2015.



Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda

25 de Mayo 101 • C1002ABC

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, República Argentina

www.mininterior.gov.ar

Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de Obra Pública

Paseo Colón 189 piso 11 oficina 1108 • C1063ACB

Ciudad Autónoma de Buenos Aires, República Argentina

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

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