





Fecha de catalogación:

# ARGENTINA URBANA | PLAN ESTRATÉGICO TERRITORIAL | ACTUALIZACIÓN 2018

DISEÑADO POR XXXXX Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública IMPRESO EN BUENOS AIRES en el mes de septiembre de 2018

Paseo Colón 189 piso 11 (C1063ACB), Ciudad de Buenos Aires, Argentina Tel./Fax: XXXXXXXXXXX

 $www.argentina.gob.ar/interior\ planificacion@mininterior.gob.ar$ 

El material incluido en esta publicación puede ser reproducido total o parcialmente, ya sea con medios mecánicos o electrónicos, siempre que se cite la fuente y el autor del mismo. ISBN Nº

# ARGENTINA URBANA

PLAN ESTRATÉGICO TERRITORIAL

AVANCE 2018





**PRESIDENTE** 

Mauricio Macri

VICEPRESIDENTE

Gabriela Michetti

JEFE DE GABINETE DE MINISTROS

Marcos Peña

MINISTERIO DEL INTERIOR, OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA

.....

Rogelio Frigerio

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Guillermo Javier Dietrich

MINISTERIO DE SALUD Y DESARROLLO SOCIAL

Carolina Stanley

MINISTERIO DE PRODUCCIÓN Y TRABAJO

Dante Enrique Sica

MINISTERIO DE HACIENDA

Nicolás Dujovne

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES Y CULTO

Jorge Marcelo Faurie

MINISTERIO DE SEGURIDAD

Patricia Bullrich

MINISTERIO DE EDUCACIÓN, CULTURA,

CIENCIA Y TECNOLOGÍA

Alejandro Oscar Finocchiaro

MINISTERIO DE JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS

Germán Carlos Garavano

MINISTERIO DE DEFENSA

Oscar Raúl Aguad



# **PRÓLOGO**

Las ciudades argentinas ocupan un lugar destacado en la agenda del Gobierno Nacional. No solo porque la red urbana de nuestro país concentra más del 90 % de la población, sino también porque las ciudades constituyen el ámbito más importante de desarrollo de oportunidades de las personas.

En la actualidad, la existencia de barrios enteros en áreas de riesgo, sin infraestructuras urbanas y con malas condiciones de conectividad, acceso a los servicios y equipamientos plantean enormes desafíos para las ciudades en términos de inclusión, equidad y sustentabilidad.

Frente a este contexto, la concentración de establecimientos de educación, salud y cultura -así como también de empresas- posibilita mejoras concretas en la realidad cotidiana de cada uno de los individuos. Favorece el acceso al mercado laboral, a la formación de calidad, a la innovación y a la creatividad.

La realidad nos hace revertir la forma en que se vienen construyendo las ciudades. En primer lugar, debemos discutir cuestiones estructurales, como por ejemplo, definir cuál es el mejor esquema de urbanización de una ciudad o cuál es la mejor forma de generar mixtura social en los barrios. En segundo lugar, tenemos que planificar el crecimiento urbano, identificar los proyectos de inversión pública prioritarios y su correcta localización. En tercer lugar, es necesario llevar a cabo las obras necesarias para la generación de un nuevo modelo de gestión urbana. El rol de los intendentes en este nuevo proceso es determinante. El mayor protagonismo que han pasado a tener en este último tiempo guarda una estrecha relación con el destacado lugar que ocupan las ciudades en la vida de los vecinos.

Juntos debemos construir mejores ciudades para las generaciones presentes y futuras. Fortalecer y articular la planificación con la gestión de proyectos y la inversión pública, e incluir a todos los actores en el "hacer ciudad".

En este marco, Argentina Urbana se presenta como un documento clave para restituir en la agenda pública temas prioritarios como la transformación de nuestras ciudades en espacios más sostenibles, resilientes y participativos.

Sobre la base del análisis crítico del estado de situación de las ciudades argentinas en la actualidad, se proponen una serie de lineamientos urbanos que esperamos se constituyan en referentes conceptuales para los gobiernos locales; y se destacan, también, las políticas, los planes y los instrumentos puestos en marcha desde 2016 que ya están transformando positivamente nuestras ciudades.

Nos proponemos seguir ese camino para que cada ciudad del país sea para todos los argentinos un mejor lugar donde vivir y desarrollarse.

Rogelio Frigerio

Ministro del Interior, Obras Públicas y Vivienda de la República Argentina

Roplo 8

# **INTRODUCCIÓN**

La Argentina se encuentra entre los países más urbanizados del mundo y de la Región. La urbanización en nuestro país es de larga data. A comienzo del siglo XX, el país se encontraba en fuerte proceso de urbanización, producto del modelo agroexportador. En 1914, la población urbana representaba el 57,4 % del total y en el año 1960, más del 73 % de la población vivía en ciudades, mientras que la media mundial era apenas del 33,61 % y la media en América Latina y el Caribe era del 49,43 %.

Al modelo agroexportador se sumó el modelo substitución de importaciones, concentrándose gran parte de la población en el Gran Buenos Aires configurando un territorio fuertemente desequilibrado.

A su vez, el crecimiento de las ciudades argentinas fue desordenado, caracterizado en general por bajas densidades, donde la expansión física de la mancha urbana cuatriplicó el crecimiento poblacional.

Si bien las ciudades argentinas se caracterizan por una buena dotación de servicios de saneamiento en relación a las ciudades de la Región, el patrón de urbanización actual, está generando problemas como del avance de la mancha urbana sobre tierras productivas o ambientalmente frágiles, la exposición a amenazas y la posibilidad de ocurrencia de desastres, un alto costo de la urbanización, que se traduce en deseconomías urbanas como mayores costos logísticos y tiempos de traslado, congestión, ineficiencia en la infraestructura por obsolescencia y escasez por lo contrario, subutilizada y ociosa, además problemas de marginalidad y segregación socioespacial.

Estos fenómenos tienen como efecto atentar contra las ventajas que ofrecen las ciudades, en términos de desarrollo y crecimiento y se explican en gran parte por una ausencia de planificación, o en su defecto por una planificación disociada de la gestión de los proyectos y las obras.

Así, los beneficios de las economías de aglomeración, la presencia de masa crítica que permite la investigación, el desarrollo y la innovación o simplemente las oportunidades de trabajo en un mercado laboral más amplio se ven empañados por los efectos negativos de una urbanización sin control ni planificación.

En este contexto, la cuestión urbana cobra especial importancia y tiene un lugar destacado en la agenda pública. A partir de esta premisa y acorde con las competencias propias de la Secretaria de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública se desarrolla, Argentina Urbana.

Argentina Urbana, se inscribe en el marco del Plan Estratégico Territorial (PET) y orienta las políticas de urbanización para la promoción de un sistema policéntrico de núcleos urbanos equilibrado, que provea las condiciones óptimas para la reproducción de la vida con calidad y medios para el desarrollo de actividades productivas generadoras de empleo local y regional, posibilitando el arraigo de la población y fortaleciendo el carácter identitario de cada localidad y de cada región.

En línea con los objetivos del PET, incorpora la visión de Hábitat III a partir de los acuerdos generados en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible, sintetizados en el documento denominado Nueva Agenda Urbana, que busca constituirse en una guía en los procesos de planificación de las ciudades para los próximos años, buscando crear un vínculo de refuerzo recíproco entre urbanización y desarrollo, en un ambiente de respeto por los derechos humanos y la democracia. Esta agenda propone acabar con la pobreza de aquí a 2030, promover una prosperidad económica compartida, el desarrollo social y la protección ambiental para todas las naciones.

Además, como miembro de las Naciones Unidas y comprometido con las problemáticas globales que afectan el desarrollo de los países emergentes, tales como la pobreza extrema, el hambre, los desastres naturales, los efectos del cambio climático, la salud, los residuos, el crecimiento de las ciudades descontrolado, el país adhirió a los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) para alcanzar el desarrollo sustentable.

En esa clave, tiene particular importancia para Argentina Urbana el Objetivo 11 de los ODS que convoca a trabajar en el diseño de políticas que ayuden a "lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles", donde las acciones están enfocadas en los componentes que afectan a la sostenibilidad de las ciudades y las regiones,

como la vivienda, el transporte, la planificación, el patrimonio cultural y ambiental, la reducción del riesgo de desastres, el impacto ambiental y los espacios públicos.

El objetivo fundamental es lograr un territorio más justo y equilibrado a través del desarrollo de un sistema de asentamientos que se complemente entre sí, tanto en materia de equipamientos de salud, educación, vivienda, recreación, servicios institucionales y financieros, como en las posibilidades equitativas de desarrollo económico y social.

A partir de este objetivo, se plantea una serie lineamientos para promover ciudades más incluyentes, compactas y conectadas mediante la planificación, el diseño urbano, la gobernanza, la normativa y la economía urbana que permitan disminuir las brechas existentes y construir ciudades resilientes, seguras y atractivas para vivir.

Al mismo tiempo, Argentina Urbana plantea estudios que profundizan sobre el conocimiento de diversas cuestiones, que contribuyen a identificar conflictos y desafíos que conllevan las tendencias de crecimiento de la urbanización en nuestro país, identificando fenómenos recurrentes que requieren del accionar coordinado de los distintos niveles del Estado para ser atendidos y remediados.

El documento que presentamos a continuación se organiza en cuatro capítulos.

El primer capítulo "Ciudades y Políticas Publicas" presenta al comienzo, un panorama actual de la urbanización en el mundo y su correlato en la Argentina; a continuación se describen los desafíos urbanos que enfrenta nuestro país y las políticas públicas propuestas para lograr una urbanización sustentable. Finalmente se plantean una serie de lineamientos a tener en cuenta en los procesos de planificación urbana, en concordancia con los ODS y la Nueva Agenda Urbana.

El segundo capítulo comprende un diagnóstico de las ciudades argentinas y de la red urbana nacional, donde se incluyeron las localidades con un rango de población menor a dos mil habitantes.

La finalidad de este diagnóstico es poder plantear políticas públicas en relación a los problemáticas detectadas y a su vez, obtener una línea de base para monitorear los impactos de las políticas aplicadas. Se abordan cuestiones como la localización y distribución de la población, la primacía urbana en términos provinciales, regionales y nacionales, las condiciones del hábitat, la dinámica de urbanización, donde se analiza el crecimiento físico de las ciudades en relación con el crecimiento demográfico, a partir de un análisis pormenorizado de la expansión de las manchas urbanas en una muestra representativa de ciudades de distinta magnitud. Este estudio se realizó en el marco de un convenio celebrado entre la SPTyCO, la Comisión Nacional de Actividades Espaciales (CONAE) y la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires.

También, en el diagnóstico, se presenta un análisis de la planificación urbana existente para conocer cuáles son los territorios que implementan instrumentos de gestión urbana, como planes urbanos ambientales, planes estratégicos u otro tipo de planes.

El capítulo incluye además, un estudio de la conectividad de la red en los cuatro modos de transporte: vial, ferroviario, aéreo y fluvial-marítimo, aborda la temática de gestión integral de riesgos, describiendo las principales amenazas y los riesgos que afectan nuestras ciudades y finalmente se presenta un análisis de la aplicación de políticas y programas necesarios hacia el camino de ciudades inteligentes a partir de una muestra de 30 localidades seleccionadas.

Como corolario del capítulo se seleccionaron algunos indicadores urbanos planteados en el cumplimiento de la Argentina con los CDS

En el tercer capítulo, se presenta el nuevo modelo de gestión urbana a partir de la tríada PLAN-PROYECTO-OBRA donde los proyectos y las obras están intrínsecamente relacionados con la planificación. Se resumen los diversos programas que lleva adelante el Gobierno Nacional de impacto principalmente local, con el fin de mejorar sustancialmente la calidad de vida de la población y promover el desarrollo social y económico en el marco de la sostenibilidad, siempre bajo este enfoque integral del proceso de planificación. A su vez se sintetizan los principales proyectos

y obras que materializan esos programas. En esta línea, se destacan las inversiones en materia de infraestructura básica y vivienda, con soluciones acordes a cada necesidad, y, con el fin de abordar el mejoramiento del hábitat de forma holística, se resaltan las inversiones en equipamiento urbano, redes energéticas y transporte. A su vez, se detallan los diferentes programas de renovación urbana que se llevan adelante, tal como la revitalización de las áreas centrales, los bordes costeros y áreas vacantes.

El capítulo comprende un apartado de casos de planes urbanos de diversa escala y de intervenciones urbanas que contemplan desde la urbanización de asentamientos con la provisión de servicios básicos, mejoras en la accesibilidad, en el espacio público, la construcción de equipamientos comunitarios, educativos, culturales, de salud y regularización dominial.

El cuarto y último capítulo se refiere al fortalecimiento institucional que lleva adelante la SPTyCOP mediante un Programa diseñado a tal fin. Se hace una reseña de las diferentes herramientas puestas al servicio de los agentes gubernamentales y los decisores políticos para facilitar la planificación y la gestión urbana. Entre las herramientas disponibles, se destaca la capacitación, el desarrollo de plataformas informáticas para la gestión y la información, ambas de acceso público, la asistencia técnica y financiera para la elaboración de planes y la provisión de equipamiento informático con software acorde para la gestión local.

La capacitación se realiza mediante cursos virtuales y presenciales y guías metodológicas abordando temáticas como el ordenamiento territorial, los sistemas de información geográfica, el análisis e interpretación de imágenes satelitales, la elaboración de mapas de riesgo, BIM, el uso de indicadores y la realización de talleres para la planificación local y regional.

Confiamos que a partir de las políticas implementadas, los lineamientos propuestos, el programa de fortalecimiento institucional y la profundización del conocimiento sobre las dinámicas urbanas podamos contribuir a generar las transformaciones necesarias para que nuestras ciudades sean un mejor lugar para

Fernando Alvarez de Celis Secretario de Planificación Territorial, y Coordinación de la Obra Pública





# ÍNDICE

PRIMERA PARTE CIUDADES Y POLÍTICAS PÚBLICAS  La urbanización en el mundo  Políticas de urbanización en la Argentina  Los nuevos paradigmas urbanos  Programas urbanos internacionales	23 39
SEGUNDA PARTE DIAGNÓSTICO DE LAS CIUDADES ARGENTINAS Y LA RED URBANA  Distribución de la población en la Argentina  Condiciones del hábitat  Dinámica de urbanización  La planificación en la Argentina  Gestión Integral de Riesgos  Conectividad de la red urbana  Hacia ciudades innovadoras e inteligentes	69 83 99 109
TERCERA PARTE  MODELO DE GESTIÓN URBANA A PARTIR  DE LA PLANIFICACIÓN, LA REALIZACIÓN  DE PROYECTOS Y LA EJECUCIÓN DE OBRAS  Programas, planes y proyectos del Gobierno Nacional  Casos de planificación urbana  Casos de proyectos de intervención urbana	159
CUARTA PARTE FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL  Herramientas e instrumentos para la planificación	183



# O1. PRIMERA PARTE

CIUDADES Y POLÍTICAS PÚBLICAS



# LA URBANIZACIÓN EN EL MUNDO

Las tendencias mundiales y regionales en materia de urbanización y crecimiento de las ciudades colocan al tema urbano en un lugar destacado de la agenda pública ya que, de acuerdo con la Organización de las Naciones Unidas (ONU), más de un 54 % de la población mundial vive en ciudades, y se espera que para el año 2045 la población urbana alcance los 6 billones de personas, lo que representa al 66 % de la población mundial (Naciones Unidas, 2015).

La proporción de población urbana y rural, y las tendencias de urbanización varían notablemente de acuerdo con las regiones. Las más urbanizadas son Norteamérica, América Latina y el Caribe y Europa, con porcentajes de población urbana superiores al 70 %, aunque sus ritmos de urbanización tienden a disminuir. En contraste, África y Asia, que son regiones predominantemente rurales (menos de un 50 % de su población total es urbana), poseen elevadas tasas de urbanización, y se estima que seguirán urbanizándose aceleradamente hacia el año 2050.

En ese contexto, que tiende a un mundo urbanizado, si bien hay cada vez más ciudades de más de 10 millones de habitantes (las llamadas "megaciudades"), en estas solo vive el 12 % de la población urbana mundial. En tanto, las ciudades de menor tamaño concentran la mayor proporción de población (la mitad de la población urbana vive en ciudades de menos de 500.000 habitantes) y a futuro, la tendencia irá en aumento.



Salta, Provincia de Salta

Dentro de ese panorama mundial, Argentina es uno de los países más urbanizados del mundo (por encima de la media de Europa y Estados Unidos, sin considerar las ciudades Estado y las islas pequeñas) y el segundo más urbanizado en América Latina, con una población urbana que alcanza el 92 % del total, de acuerdo con las estimaciones de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) de la ONU (CELADE, 2017). No obstante, en el interior del país se observan grandes desequilibrios en cuanto a la concentración de población, los niveles de desarrollo y la calidad de vida urbana.

En ese sistema urbano diverso, se manifiestan gran parte de los problemas sociales contemporáneos y se presentan los principales desafíos para las políticas territoriales vinculadas con el crecimiento y el desarrollo humano. La agenda de problemáticas urbanas incluye cuestiones tales como las brechas sociales, la exclusión y la segregación socio-espacial; el acceso a la tierra, a la vivienda y al conjunto de servicios y equipamientos urbanos; los problemas de movilidad; el consumo de recursos clave, como el agua y el suelo; y la creciente exposición de la población a situaciones de riesgo de desastres de origen natural y/o antrópico, principalmente en las áreas costeras. Además de las problemáticas enunciadas, se suman los retos de la planificación urbana y la participación democrática, el financiamiento de los gobiernos locales, la gobernanza y la gestión del territorio.

Cabría destacar, también, que las ciudades concentran dos tercios del consumo energético mundial y generan aproximadamente un 70 % de los gases de efecto invernadero. Esto les otorga un protagonismo clave dentro de los factores del cambio climático e implica, para la planificación y la gestión urbana, uno de los principales desafíos del siglo XXI.

En esa clave, y a pesar de la complejidad de las problemáticas que afectan a las ciudades, es en el ámbito urbano donde se presentan las mayores oportunidades para mejorar las condiciones de vida de la población. En efecto, las ciudades juegan un rol fundamental en el progreso y pueden ser el motor de desarrollo de un país. Tanto es así que las oportunidades económicas, sociales y creativas que ofrecen las ciudades siguen atrayendo a las personas y a las empresas, pues se potencian las economías de aglomeración que provoca que se concentren en áreas urbanas y son, en definitiva, el lugar de generación de valor agregado. Más aún, en términos económicos, las ciudades grandes son más productivas que las zonas rurales: producen más patentes y ofrecen mayores rendimientos de capital. En ese marco, cabría mencionar que el 80 % del Producto Bruto Interno (PBI) mundial es generado en las ciudades y se estima que las cien ciudades más grandes del mundo generarán el 35 % del PBI mundial de aquí a 2025 (Dobbs, Smit, Remes, Manyika, Roxburgh y Restrepo, 2011).

En el caso de la Argentina, considerando que dos tercios de las compañías se localizan en las cinco principales áreas metropolitanas y que la mayor proporción del PBI se genera en las áreas urbanas, se puede sostener que las ciudades juegan un rol importante en pos del desarrollo y el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes.

Sin embargo, diversos estudios de las Naciones Unidas y el Banco Mundial, entre otros, demuestran que las ciudades argentinas no logran aprovechar por completo la economía de escala. En consecuencia, los costos negativos de la urbanización, como el crecimiento disperso, la falta de recursos municipales, la escasa coordinación de políticas y la ausencia de planificación, atentan contra el potencial de las ventajas de la aglomeración.

En efecto, pareciera que se destacan las consecuencias negativas: dificultades de acceso al suelo urbano y a la vivienda (el 18 % de la población vive en asentamientos irregulares), carencias importantes en los servicios de infraestructura básica como agua y cloacas (el 13 % de los hogares no poseen Argentina es uno de los países más urbanizados del mundo y el segundo más urbanizado en América Latina, con una población urbana que alcanza el 92 % del total

agua y el 41 % no poseen cloacas), grandes problemas de congestión y contaminación, informalidad laboral, inseguridad y alta exposición a riesgos de desastres.

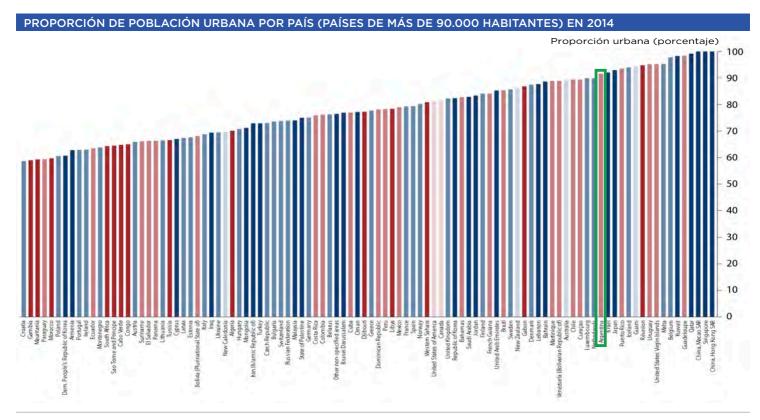
Ante ese panorama, resulta prioritario realizar mayores esfuerzos para que las ciudades argentinas estén bien urbanizadas en el sentido más amplio del término, tomando al desarrollo urbano en su relación con la mejora de la calidad de vida: un desarrollo urbano que tienda a ofrecer las mismas oportunidades a todos los ciudadanos en términos de acceso al suelo, a la vivienda, a la educación, al empleo, al esparcimiento, a los servicios y al equipamiento que ofrecen las ciudades, todo en un marco de inclusión y de sustentabilidad ambiental, mitigando y previniendo los riesgos de desastres. Ciudades más equitativas, innovadoras, social y culturalmente inclusivas, respetuosas del medio ambiente, con una economía diversificada y con acceso a las infraestructuras y equipamientos apropiados constituyen la base para una sociedad más equilibrada y justa. A su vez, una red urbana con un conjunto de ciudades complementarias y colaborativas constituyen una trama que se reatroalimenta y beneficia,

no solo a sus habitantes, sino también a los pobladores de ciudades más pequeñas de las inmediaciones y del entorno rural.

A nivel global hay una creciente concientización del fenómeno urbano: por un lado, del *stock* positivo que poseen las ciudades en el sentido de que posibilitan mayores oportunidades, crecimiento y bienestar para sus habitantes; por el otro lado, de las consecuencias negativas que representan la falta de planificación y una débil gestión urbana que terminan, en definitiva, atentando contra las mismas oportunidades de bienestar, desarrollo y crecimiento. Esta concientización está en la agenda pública mundial y de ella derivan objetivos, lineamientos y compromisos en todos los niveles.

Debido a la complejidad de la cuestión, es fundamental otorgar estatus nacional a las políticas públicas relativas a la urbanización. Resulta necesario el compromiso y la intervención de multiplicidad de actores, tanto de la esfera pública como de la esfera privada, y la participación de diferentes niveles de gobierno.

Así, en un marco de concertación y de madurez institucional, siempre en el respeto de las autonomías de los gobiernos locales y en el contexto de un país federal, las políticas públicas relativas a la urbanización deben ser consideradas políticas de Estado, que definan lineamientos más allá de las competencias jurisdiccionales, que tiendan a establecer pautas de urbanización que contribuyan a mejorar la calidad de vida de la población y a potenciar las ventajas de la urbanización.

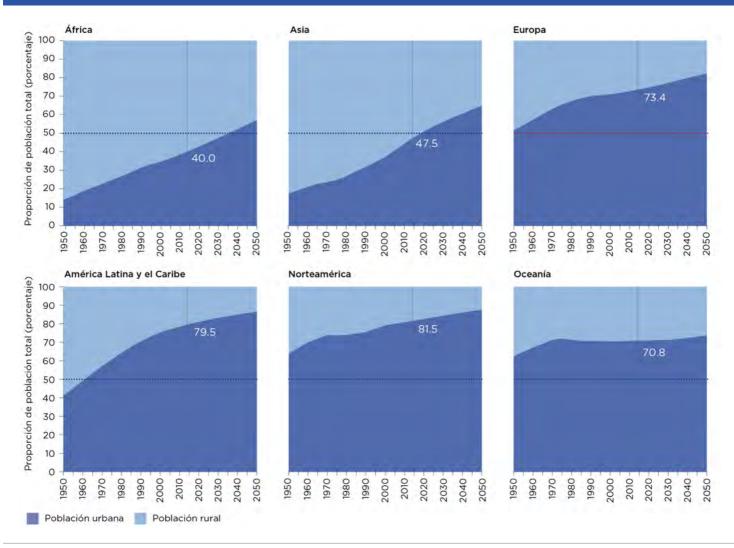


FUENTE: Naciones Unidas, Departamento de Asuntos Económicos y Sociales, División Población (2015)



FUENTE: Naciones Unidas, Departamento de Asuntos Económicos y Sociales, División Población (2015)

# POBLACIÓN URBANA Y RURAL COMO PROPORCIÓN DEL TOTAL DE POBLACIÓN, POR GRANDES REGIONES MUNDIALES (1950-2050)







# **DESAFÍOS URBANOS**

Nuestro país tiene el desafío de transformar a sus ciudades en espacios de oportunidad para el desarrollo, pues ellas son motoras de la economía y concentran la mayor parte de la población del país. Más aún, si bien se observa una tendencia de reducción del ritmo de crecimiento de la tasa de urbanización, Argentina podría alcanzar una tasa del 95 % en el año 2043 (CELADE, 2017), lo que da cuenta de la creciente importancia del sistema urbano en el desarrollo humano y económico del país.

No obstante, cabe destacar que la población urbana no se encuentra homogéneamente distribuida en el territorio nacional y que el desarrollo de las distintas localidades es dispar. En otras palabras, la estructura urbana posee profundos desequilibrios. La región Pampeana ha concentrado la mayor proporción de población. Si bien esta situación se mantiene en la actualidad, la brecha con otras regiones del país ha disminuido: las regiones del Noreste Argentino (NEA) y Noroeste Argentino (NOA) han tenido acelerados crecimientos de su población urbana en décadas recientes. Sin embargo, tal como demuestra un estudio del Banco Mundial (Muzzini, Ersao Puig, Anapolsky, Lonnberg y Mora; 2016), dicho crecimiento en la urbanización no ha sido acompañado por un crecimiento económico acorde, lo cual se expresa en el rezago de desarrollo que aún presenta el norte del país.



Rosario, Provincia de Santa Fe

La población se distribuye del siguiente modo: el 39 % se asienta en la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA), de marcada primacía dentro de la estructura urbana del país; el 12 % reside en cuatro ciudades grandes (que poseen aproximadamente 1 millón de habitantes cada una): Gran Rosario, Gran Córdoba, Gran Mendoza y Gran San Miguel de Tucumán, y el 49 % restante se distribuye en ciudades y localidades de diversa magnitud. Se trata de 25 ciudades intermedias, de entre 100.000 y 800.000 habitantes, 285 ciudades chicas, de 10.000 a 100.000 habitantes, 635 localidades pequeñas, de 2000 a 10.000 habitantes, y 2361 localidades de menos de 2000 mil habitantes.

En términos generales, en las 3311 localidades del país, las cuales presentan variedad de tamaño (en cantidad de habitantes), diverso contexto geográfico, características sociales y económicas diferentes, viven aproximadamente 38 millones de personas.

Existe además un gran desequilibrio de las condiciones de vida según el tamaño de la localidad y su localización geográfica, determinando diferencias en la accesibilidad a servicios y equipamiento. Tal desequilibrio se manifiesta entre las localidades y al interior mismo de cada una de ellas, principalmente en las grandes ciudades donde las disparidades se polarizan y existe una gran brecha entre la población que se asienta en las áreas más servidas (generalmente en condiciones de formalidad y regularidad) y la población de las

áreas menos servidas (en condiciones de marginalidad e informalidad). En ese sentido, se observan importantes déficits a nivel del hábitat urbano.

Las carencias más importantes, que definen los principales desafíos en materia de política pública urbana, son las precarias condiciones habitacionales, el déficit de vivienda y el déficit de infraestructura básica.

En resumen, las problemáticas que se deben afrontar son las siguientes:

- ▶ El 41,9 % de los hogares no tiene servicio de cloacas (4,8 millones de hogares) y el 12,9 % de los hogares no tiene acceso a la red de agua potable (1,5 millones de hogares),
- ▶ El 40,9 % de los hogares no tiene acceso a la red de gas.
- ▶ El déficit habitacional cuantitativo es de 1,2 millones de viviendas
- ▶ El déficit habitacional cualitativo alcanza a 2,2 millones de hogares.
- ▶ El 14,6 % de los hogares no posee tenencia regular de la vivienda.

A esos déficits se suma la problemática de la expansión de las áreas urbanas, principalmente en la RMBA, en las ciudades grandes y en las de rango intermedio con patrones de baja densidad, fragmentación espacial y segregación social. En las últimas décadas, las áreas de expansión urbana verifican densidades de entre 40 y 60 ha por habitante y notables



Villa 31, Ciudad Autónoma de Buenos Aires

incrementos en el consumo de suelo por habitante. Estas tendencias tienen importantes consecuencias sobre los costos de la urbanización, principalmente por la extensión de las redes de infraestructuras y servicios, el mayor consumo energético producido por el uso del transporte consecuencia del aumento en las distancias de los desplazamientos, la pérdida de la competitividad, los avances sobre suelo productivo y/o de valor ambiental y paisajístico, y la contaminación del medio ambiente.

En ese marco, resulta prioritario abordar la segregación existente y las lógicas de crecimiento urbano dominantes, generando ciudades integradas. Esto es posible a través de la inclusión de los asentamientos a la trama urbana, contemplando la provisión de servicios básicos (como agua y cloacas), la accesibilidad, la regularización dominial, el mejoramiento del hábitat y la vivienda; el mejoramiento del espacio público; la construcción de equipamientos comunitarios, educativos, de salud y culturales; y la implementación de múltiples acciones integradas que tiendan hacia el desarrollo urbano sostenible.

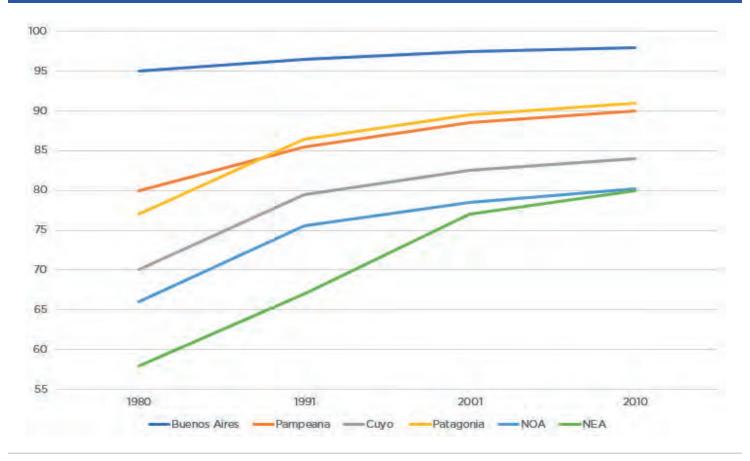
Asimismo, es imprescindible tomar medidas para la reducción de riesgos de desastres, previniendo las inundaciones, por ejemplo, con la creación de reservorios y parques hídricos, evitando la construcción en áreas ambientalmente frágiles. Frente a los riesgos y las vulnerabilidades, es clave emprender acciones hacia ciudades resilientes.

Para atender a estas problemáticas urbanas y aprovechar las oportunidades que tiene nuestro territorio y las ciudades en sí, resulta pertinente planificar, ordenar y establecer criterios para la inversión pública

Otro de los desafíos es impulsar el desarrollo productivo del país, promoviendo el crecimiento de las economías regionales para lograr mayor autonomía y sustentabilidad de gobiernos provinciales y locales, y a su vez generar nuevos puestos de trabajo.

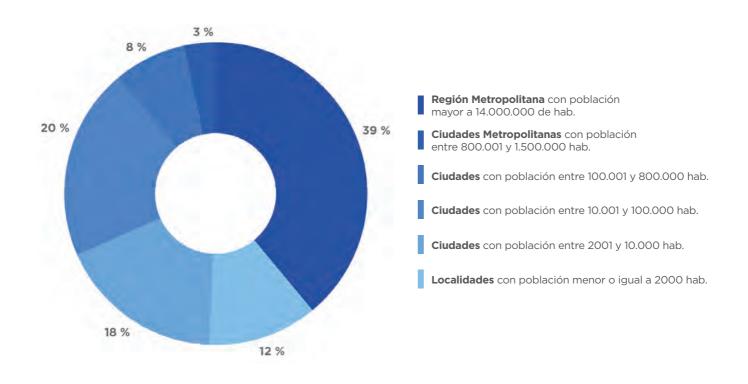
Para atender a estas problemáticas urbanas y aprovechar las oportunidades que tiene nuestro territorio y las ciudades en sí, resulta pertinente planificar, ordenar y establecer criterios para la inversión pública. En ese marco, el Plan de Gobierno plantea objetivos estratégicos e iniciativas que, en su mayor parte, se relacionan con cuestiones vinculadas a lo urbano y que son compatibles con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y la Nueva Agenda Urbana (NAU), teniendo en cuenta que la Argentina ha asumido los compromisos acordados a nivel mundial en materia de urbanización.





FUENTE: Elaboración propia a partir de Muzzini et al. (2016)

### DISTRIBUCIÓN DE POBLACIÓN, POR RANGO POR LOCALIDAD





# **PLAN DE GOBIERNO**

El abordaje de las problemáticas urbanas es una prioridad y una política de Estado del Gobierno, ya que el 92 % de la población vive en áreas urbanas.

Frente a los grandes desafíos, como insertar a la Argentina en el mundo y en el siglo XXI, erradicar la pobreza, generar empleo de calidad y ofrecer igualdad de oportunidades a todos los habitantes del país, el Presidente Macri plantea un Plan de Gobierno que consta de ocho objetivos estratégicos y 100 iniciativas prioritarias.

Estos objetivos e iniciativas cumplen, además, con los compromisos asumidos a nivel global y son llevados adelante por diferentes ministerios nacionales y organismos descentralizados a través de una serie de programas y proyectos, están incluidos en el Presupuesto Nacional y son acompañados por los Gobiernos Provinciales y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

La mayoría de las iniciativas propuestas tienen vinculación con las ciudades, entre ellas podemos señalar, en particular, aquellas que corresponden al Objetivo 3 y al Objetivo 4 del Plan de Gobierno.

# **OBJETIVO 3: DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA**

Como parte del objetivo de Desarrollo de la Infraestructura, cabe mencionar la extensión de las redes de agua potable y de cloacas así como la construcción de plantas potabilizadoras de agua y de tratamiento de efluentes cloacales a cargo del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda (MIOPV), el cual plantea metas tales como llevar agua potable al 100 % de los hogares argentinos y garantizar que el 75 % de la población del país cuente con conexión a cloacas. También cabe destacar, por un lado, las políticas de prevención de inundaciones y de otros riesgos relacionados con la infraestructura urbana donde intervienen organismos de diversas jurisdicciones, como el Ministerio de Seguridad y el Ministerio de Desarollo Social; y, por otro lado, las acciones de restauración de cuencas hídricas. Por su parte, las políticas del Ministerio de Transporte proponen mejorar la movilidad de las personas principalmente con las obras de transporte público urbano e interurbano, pero también con las obras de vialidad, puertos, aeropuertos y ferrocarriles, mejorando sustancialmente la conectividad entre las distintas ciudades. Asimismo, se están desarrollando proyectos y ejecutando numerosas obras en el sector energético a cargo del Ministerio de Energía y Minería.

Los grandes desafíos que afronta el Plan de Gobierno son insertar a la Argentina en el Mundo y en el siglo XXI, disminuir la pobreza, generar empleo de calidad y ofrecer igualdad de oportunidades a todos los habitantes del país

### **OBJETIVO 4: DESARROLLO HUMANO SUSTENTABLE**

A fin de promover el desarrollo humano sustentable, se plantean las siguientes metas: saldar el déficit habitacional a través de las diversas políticas de acceso a la vivienda a cargo del MIOPV, promover la universalización del acceso a los servicios básicos, integrar a la población desde la perspectiva social y urbana, proveer de infraestructura escolar en cantidad suficiente y de calidad, mejorar la formación superior y universitaria, garantizar la cobertura universal en salud, fortalecer el sistema previsional, garantizar la Tarifa Social para quienes más lo necesitan, al mismo tiempo que se prevé asegurar la precisión y celeridad de los beneficios sociales, desarrollar Espacios de Primera Infancia (a cargo del Ministerio de Desarrollo Social) que den atención integral, contención y estimulación a bebés y niños desde los 45 días de vida hasta los cuatro años de edad, promover y mejorar la participación ciudadana, tender al cuidado del medio ambiente y al ordenamiento ambiental del territorio, crear una red de ciudades federales sustentables, entre otras.

Estos objetivos y las obras asociadas, de carácter netamente urbano, muestran el fuerte compromiso con los gobiernos locales, que son los actores de gobierno más cercanos al territorio.

A su vez, el compromiso se traduce en un empoderamiento de los gobiernos locales mediante el apoyo brindado por todas las áreas del Gobierno Nacional, en particular del MIOPV para la mejora de la gestión, mediante el Programa de Fortalecimiento de la Planificación a cargo de la Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública (SP-TyCOP), que contempla aspectos tales como capacitación a los cuadros políticos y técnicos, equipamiento informático con la puesta en marcha de plataformas digitales para mejorar la gestión y financiamiento para el desarrollo de planes urbanos.

# 8 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS Y 100 INICIATIVAS PRIORITARIAS

1. Estabilidad Macroeconómica	<ol> <li>Ordenamiento del Gasto Público hacia el Equilibrio Fiscal</li> <li>Plan de Formalización de la Economía</li> <li>Plan Financiero</li> </ol>	<ul><li>4. Plan Monetario y Cambiario</li><li>5. Sinceramiento Fiscal</li></ul>
2. Acuerdo Productivo Nacional	<ol> <li>Plan de Desarrollo y Transformación de Sectores Productivos</li> <li>Plan de Desarrollo de Sectores Primarios</li> <li>Fortalecimiento de la Defensa de la Competencia</li> <li>Desburocratización y facilitación de procesos</li> <li>Agencia para la empleabilidad y la productividad laboral</li> <li>Desarrollo del Mercado de Capitales</li> <li>Plan de Desarrollo Regional</li> <li>Reforma Tributaria</li> <li>Fomento del Empleo y la Productividad Laboral</li> <li>Normalización del Mercado de Hidrocarburos</li> <li>Normalización del Mercado Eléctrico</li> </ol>	<ul><li>18. Plan Minero para el Desarrollo Sustentable</li><li>19. Plan de Desarrollo del Sector TIC</li><li>20. Promoción de la Innovación y el Emprendedorismo</li></ul>
3. Desarrollo de Infraestructura	<ul> <li>28. Plan de Infraestructura del Sector Energético</li> <li>29. Plan de Agua y Saneamiento</li> <li>30. Plan Nacional Vial</li> <li>31. Plan de Infraestructura de Transporte Urbano para el AMBA</li> <li>32. Plan Ferroviario de Cargas</li> <li>33. Restauración de Cuencas</li> </ul>	<ul> <li>34. Plan de Riego</li> <li>35. Prevención de Inundaciones</li> <li>36. Plan Nacional de Puertos y Aeropuertos</li> <li>37. Fomento de Inversiones de Participación Público Privada</li> <li>38. Duplicación del Tráfico Aéreo</li> </ul>
4. Desarrollo Humano Sustentable	<ol> <li>39. Plan Nacional de Primera Infancia</li> <li>40. Plan de Infraestructura Escolar</li> <li>41. Acceso a la vivienda</li> <li>42. Centro de Análisis y Gestión de la Información para el Desarrollo Humano</li> <li>43. Cobertura Universal de Salud</li> <li>44. Planificación a largo plazo de la Política Educativa</li> <li>45. El Estado en tu Barrio</li> <li>46. Política de Ingreso Familiar</li> <li>47. Participación Ciudadana</li> <li>48. Integración Social y Urbana</li> <li>49. Fortalecimiento familiar</li> <li>50. Estrategia Nacional para Adolescentes y Jóvenes Vulnerables</li> <li>51. Plan Nacional de Protección Social</li> <li>52. Plan para la Economía Popular</li> <li>53. Políticas de Género</li> </ol>	58. Formación Superior y Universitaria 59. Cuidado del Ambiente 60. Ordenamiento Ambiental del Territorio 61. Acuerdo Nacional de Cultura 62. Plan Nacional de Deportes 63. Plan de Formación Docente 64. Ahorro y Eficiencia Energética 65. Aseguramiento de la Precisión y Celeridad de los
5. Combate al Narcotráfico y Mejora de la Seguridad	<ul><li>70. Plan de Lucha contra el Narcotráfico</li><li>71. Mejora de la Seguridad Ciudadana</li><li>72. Fortalecimiento Institucional</li><li>73. Cárceles Federales</li></ul>	<ul><li>74. Ciberseguridad</li><li>75. Plan de Restricción de Armas de Fuego</li><li>76. Erradicación de la Violencia en el Fútbol</li></ul>
6. Fortalecimiento Institucional	77. Reforma Política 78. Afianzamiento de la Justicia 79. Programa de Lucha contra la Corrupción	80. Reforma de la Agencia Federal de Inteligencia 81. Fondo del Conurbano Bonaerense
7. Modernización del Estado	<ul> <li>82. Ordenamiento de la Gestión de las Empresas Públicas</li> <li>83. Recuperación de las Estadísticas Públicas</li> <li>84. Gobierno Abierto</li> <li>85. Revalorización y Optimización del Empleo Público</li> <li>86. Reforma del PAMI</li> <li>87. Plan de Reingeniería de Procesos Aduaneros</li> </ul>	88. Fortalecimiento del SENASA 89. Reforma Administrativa 90. Ventanilla Única Digital y Presencial 91. Reconversión de las Fuerzas Armadas 92. Reordenamiento de Inmuebles del Estado 93. Plan Federal de Medios y Contenidos Públicos 94. País Digital
8. Inserción Inteligente al Mundo	95. Inserción Política 96. Acuerdos Económicos Internacionales 97. Incorporación a la OCDE 98. Gabinete Nacional de Cambio Climático	99. Organización de la Reunión de la OMC y del G20 en Argentina 100. Marca País

# **ARGENTINA URBANA**

La SPTyCOP del MIOPV lleva adelante el Programa Argentina Urbana como política pública nacional. Este Programa, propone contribuir al fortalecimiento institucional de la planificación y la gestión urbana en el país, en pos de lograr una red urbana policéntrica, con buena conectividad, donde las ciudades se complementen entre sí y ofrezcan oportunidades a sus habitantes para una vida digna, con empleo, acceso a la vivienda, a los servicios, al espacio público, con transporte de calidad, en un ambiente sustentable, cumpliendo con los Objetivos del Gobierno del Presidente Macri y los compromisos asumidos internacionalmente, como los ODS, la NAU y el Marco de Sendai para la reducción de riesgo de desastres.

Argentina Urbana se enmarca en el Plan Estratégico Territorial (PET) Avance 2018, uno de los instrumentos de concreción de la Política Nacional de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, el cual constituye una guía para la inversión pública y privada en el territorio, con el objeto de construir una Argentina integrada, equilibrada, sustentable y socialmente inclusiva.

En el Avance 2018 del PET, la SPTyCOP pone el foco en la planificación asociada al desarrollo humano, basado tanto en aspectos físicos como en no físicos centrales para el desarrollo humano y la calidad de vida de las personas, incorporando cuestiones subjetivas de la población, orientada a mejorar la toma de decisiones.

Este paradigma ubica al sujeto en el centro de las decisiones, contemplando, además de las necesidades físicas, las cuestiones culturales, sociales y la participación en el proceso de planificación con un abordaje desde la complejidad.

A través de Argentina Urbana, la SPTyCOP, propone una serie de lineamientos para una mejor urbanización, continúa con la profundización del conocimiento de la dinámica urbana mediante estudios específicos y elaboración de indicadores, brinda asistencia a los municipios en lo referente al ordenamiento territorial y la planificación; articula la planificación nacional, la federal y la local e incorpora la planificación sectorial de cada organismo del Estado, de manera de vincular todos los procesos públicos en el territorio de forma coordinada. Una de las propuestas de Argentina Urbana es que cada lo-

Argentina Urbana propone que la planificación sea parte del proceso integral de gestión del territorio: PLAN-PROYECTO-OBRA

calidad controle su crecimiento mediante la planificación, de forma tal que la inversión pública sea eficiente, para evitar el avance sobre áreas frágiles o áreas productivas y a fin de garantizar todos los servicios a la población en un esquema donde la planificación es parte del proceso integral de gestión del territorio: PLAN-PROYECTO-OBRA.

Históricamente, la principal problemática de gestión de las ciudades se relacionó con la escasa relación respecto de las decisiones sobre inversión pública nacional, provincial o municipal y la planificación, en la cual se pierde la sinergia de esfuerzos públicos que inciden en un mismo territorio (en el mejor de los casos) o se desarrollan acciones incompatibles entre sí (en el peor de los casos).

Desde 2016, se inició una nueva etapa, en la cual el Gobierno Nacional promueve la gestión integrada de las ciudades.

En ese marco, en Argentina Urbana se desarrollan las siquientes tareas concretas:

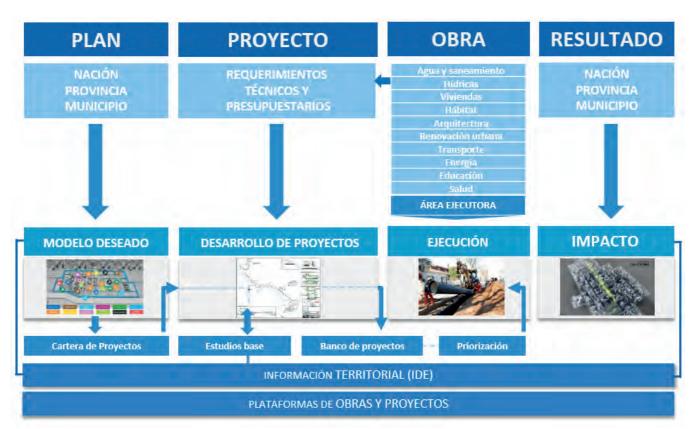
- Desarrollo de planes territoriales específicos y revisión de la planificación local en coherencia con la planificación nacional y provincial.
- ▶ Gestión articulada entre múltiples actores, necesaria para vincular las políticas públicas en el territorio e integrar los procesos de planificación, proyectos y obra.
- Asistencia a los gobiernos locales en el desarrollo de sus planes estratégicos, contribuyendo al fortalecimiento de la planificación y generando un instrumento concreto que permita orientar los proyectos estratégicos y prioritarios de escala local contribuyendo, así, a una mejor calidad de vida de todos los habitantes por igual, con criterios de sustentabilidad. Se busca que cada ciudad tenga su Plan de Ordenamiento Territorial de modo de localizar, de forma adecuada las inversiones públicas. Además, en caso que fuera necesario un crecimiento de la mancha urbana,

se intenta que ésta se realice en forma planificada, de manera que la inversión en infraestructuras, vivienda y movilidad acompañen ese crecimiento.

- Capacitación de los funcionarios y técnicos de los organismos públicos vinculados a la gestión del territorio, para una mejor gestión territorial y/o inversión pública, y al mismo tiempo, para fortalecer el ejercicio de la planificación territorial como política pública inherente al mismo proceso de gobierno. En este sentido, se realizan actividades de capacitación en sistemas informáticos, como Sistemas de Información Geográfica (SIG), Building Information Modeling (BIM), interpretación de imágenes satelitales. También se desarrollan talleres metropolitanos para el desarrollo de planes y proyectos.
- Diseño e implementación de indicadores para la prioriza-

- ción de proyectos y para el monitoreo y la evaluación de resultados, aplicables desde todas las áreas y escalas de gobierno.
- Producción de información sobre las dinámicas urbanas existentes de modo de disponer de datos actualizados que permitan un análisis a la hora de tomar las decisiones.
- Participación de diversos encuentros nacionales e internacionales sobre gestión y planificación urbana (como los de la NAU), a partir de los cuales se elaboran lineamientos de urbanización.
- Diseño e implementación de plataformas de información de fácil acceso como herramienta para los decisores políticos y para la comunidad.
- ▶ La creación del Observatorio Federal Urbano (OFU), como parte de una red de observatorios de diferentes escalas.

## PROCESO INTEGRAL DE GESTIÓN DEL TERRITORIO



FUENTE: Elaboración propia

# ARGENTINA URBANA CUENTA CON DOS ANTECEDENTES CLAVES PARA SU DEFINICIÓN Y CONSOLIDACIÓN

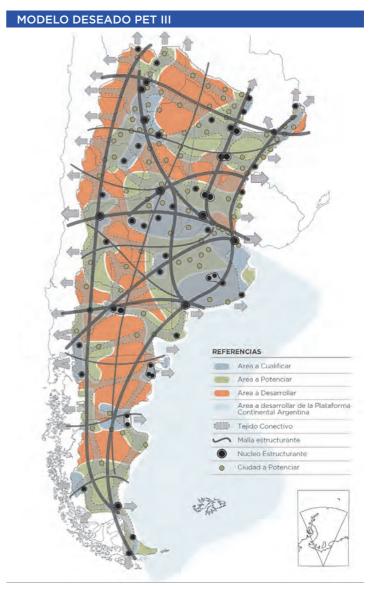
En el Plan Estratégico Territorial, la cuestión urbana estuvo siempre presente. En un primer momento, se realizó un diagnóstico preliminar del sistema urbano argentino a fin de tener una línea de base. Se pudo observar que el país tiene una red urbana profundamente desequilibrada, radiocéntrica, con primacía de la RMBA y con rasgos determinados por los sucesivos modelos de ocupación del territorio desde la época prehispánica, donde se destacan diferentes situaciones: en la región pampeana, con una estructura urbana policéntrica; en los valles del NOA, los oasis de riego en Cuyo y el Alto Valle, la presencia de subsistemas de ciudades concentrados según las características del medio natural; a lo largo de los ríos del NEA y del litoral marítimo en la Patagonia, un sistema de ciudades capitales y sus satélites que concentran la población; y finalmente pequeñas ciudades y asentamientos de cada subsistema regional (de poca población y baja complejidad urbana), vinculados a sus centros de referencia mediante sistemas viales radiales, con frágiles interconexiones que aumentan a medida que la distancia a estos últimos es mayor, afectando severamente a los asentamientos rurales. Las tendencias observadas de las últimas décadas permitieron caracterizar a la dinámica de urbanización de acuerdo con un doble proceso de desconcentración. Uno refiere a las mayores tasas de crecimiento de las ciudades de rangos medios (en contraposición al acelerado crecimiento que venía teniendo la RMBA); mientras el otro se refiere al mayor crecimiento relativo del sistema urbano extrapampeano.

A partir de esas consideraciones, uno de los objetivos principales del PET fue equilibrar el sistema urbano argentino de manera tal que las personas encuentren las condiciones y oportunidades para desarrollarse en su lugar de origen sin necesidad de emigrar hacia otros centros urbanos. Asimismo, supuso iniciar un proceso de diseño y ejecución de políticas de Estado tendientes a lograr ciudades con mayor equidad social, mejores condiciones de vida, mejor desempeño económico y un patrón de desarrollo urbano sustentable.

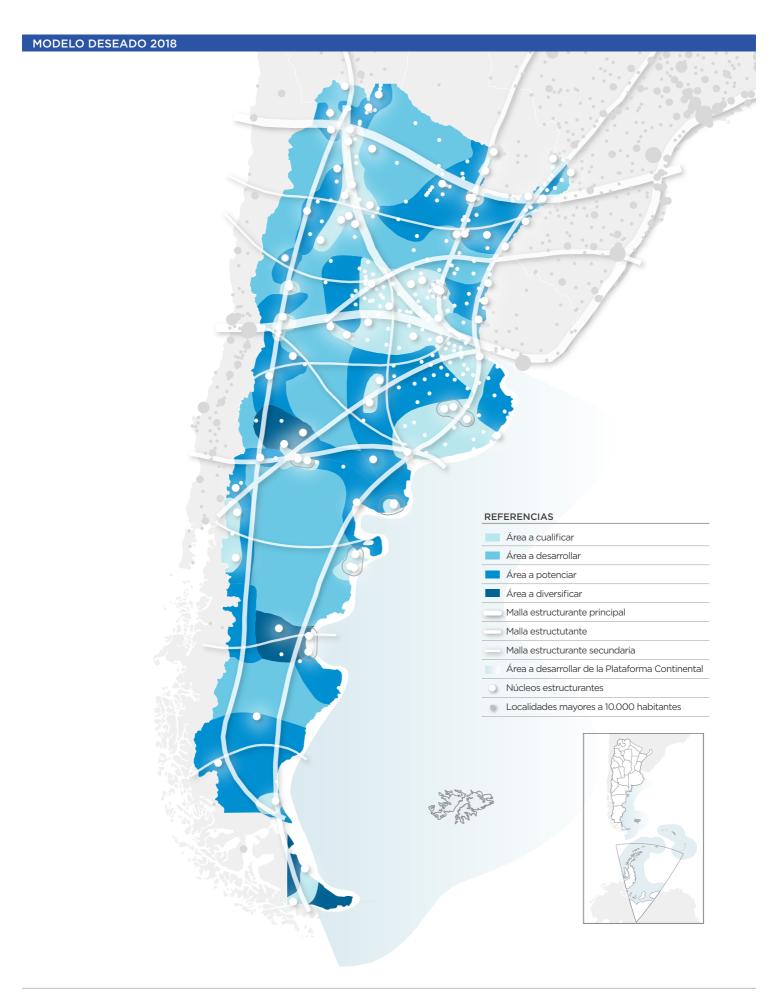
Con la estrategia de tender a un sistema urbano policéntrico, en un primer momento se identificaron, en el Modelo Deseado, aquellas ciudades que se debían cualificar, potenciar y desarrollar, considerando que el sistema de ciudades argentinas se inserta en un contexto regional más amplio. Posteriormente, se profundizaron los estudios sobre las ciudades y la red urbana nacional, y se obtuvieron conocimientos que permitieron avanzar con lineamientos urbanos y a su vez incorporar herramientas para fortalecer la política y la gestión relativa a los procesos de urbanización.

En Argentina Urbana hay distintas líneas programáticas del trabajo:

- Profundizar el conocimiento del sistema urbano nacional, especificando los ejes problemáticos del proceso de producción urbana, identificando perfiles urbanos característicos.
- Proponer lineamientos de política pública relacionados con los fenómenos identificados, poniendo énfasis en los concernientes a la esfera urbano-ambiental y en lo relativo a los instrumentos de planificación y gestión: crecimiento urbano sustentable, instrumentos normativos y de intervención urbanística en el mercado del suelo, la vivienda, la movilidad y la dotación de infraestructuras básicas y de equipamientos.
- Implementar un programa de difusión, sensibilización y capacitación de agentes gubernamentales de todas las jurisdicciones del país, así como de actores privados y organizaciones sociales implicados en la producción de la ciudad.



FUENTE: Elaboración propia



# LINEAMIENTOS PARA UNA URBANIZACIÓN SUSTENTABLE

La Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública, en el marco de las políticas nacionales que le competen y conforme la premisa general del Gobierno Nacional de lograr el desarrollo humano para incrementar la competitividad territorial del país, interviene en la planificación del desarrollo urbano, buscando la concreción de un objetivo clave: reducir la pobreza e igualar las oportunidades de todos los ciudadanos.

En concordancia con los objetivos planteados en el Plan Estratégico Territorial, desde la escala nacional y regional, la planificación se orienta a la conformación de un sistema urbano policéntrico y más equilibrado, que propicie el desarrollo de subcentros regionales y privilegie una situación de equidad de base compartida entre las diferentes ciudades que componen el sistema, fomentando la articulación entre nodos y la complementariedad productiva, de servicios, salud, educación y cultura.

Ante la dinámica de crecimiento de las ciudades del país y el patrón observado de urbanización, resulta prioritario que la planificación urbana promueva el crecimiento ordenado, impulsando la construcción de ciudades conectadas, integradas, sostenibles, incluyentes y resilientes, que garanticen una mejora en la calidad de vida de la población, el desarrollo socioeconómico y el cuidado del medio ambiente.

Sin dejar de reconocer las competencias jurisdiccionales, la magnitud de la problemática urbana y su complejidad requieren soluciones que superen el accionar local. El tema amerita el compromiso y la colaboración de los tres niveles de gobierno, y la solución a los problemas urbanos demanda políticas públicas de estatus nacional.

En ese marco, la SPTyCOP interviene en la planificación del desarrollo urbano del país y propone una serie de lineamientos para tener en cuenta en los procesos de planificación urbana, además de algunos criterios base y recomendaciones para alcanzarlos.

Para la aplicación de estos lineamientos, la Argentina, como país federal, requiere de la participación activa de los diferentes niveles de gobierno. Por ello, el abordaje debe realizarse en conjunto con las Provincias y los gobiernos locales, articulando y coordinando las propuestas en forma sistémica, en el conocimiento y el respeto por las autonomías de los gobiernos locales.

Como punto de partida, se establecen tres pilares que resultan fundamentales para una urbanización sostenible.

En primer lugar, se debe considerar el planeamiento urbano como un proceso continuo y necesario para todas las ciudades, independientemente de la escala y de la magnitud de los problemas que las afectan. Un planeamiento urbano resulta imprescindible para conducir el proceso de crecimiento de la urbanización de manera ordenada, que se alimente del círculo virtuoso de prosperidad. La visión de la ciudad, su configuración física, la definición de las soluciones a los problemas y el aprovechamiento de sus potencialidades deben ser contemplados en la planificación.

En segundo lugar, un marco regulatorio coherente, transparente y aplicado sin excepciones es fundamental. Las reglas del juego deben ser conocidas y respetadas, en caso contrario, las oportunidades a largo plazo disminuirán y será difícil atraer capital para inversión financiera a nivel local. La normativa es un instrumento que complementa y apalanca el plan.

En tercer lugar, los sistemas fiscales locales han de convertirse en vectores de cambio, en lugar de actuar como meros instrumentos de generación de ingresos y gestión de gastos, de modo de poder intervenir en la gestión de suelo urbano.

La sostenibilidad de las ciudades implica considerar y coordinar las dimensiones ambientales, políticas, sociales, económicas y culturales de forma sinérgica. La conjunción de estas dimensiones es la que permite que nuestras ciudades sean sostenibles. Para lograr una gestión del territorio orientada a mejorar la calidad de vida de la población, es imprescindible establecer un proceso racional de toma de decisiones sobre la inversión pública, sostener políticas en el tiempo por sobre las coyunturas particulares de cada gobierno, plantear la interrelación de todos los sectores de la población, prever la perdurabilidad de las condiciones ecológicas, promover económicamente la diversidad de actividades y contribuir a la conservación de la identidad respetando las diferencias de los grupos que conforman la sociedad.

Desde el proceso de identificación y ponderación de proyectos hasta la generación de instrumentos eficaces para la gestión del suelo urbano, estas acciones deben desarrollarse en el marco de una política de planificación integral del territorio nacional y, para ello, es necesario planificar el crecimiento de las ciudades promoviendo el uso racional del suelo a través de modelos más compactos que permitan mejorar la accesibilidad, fomentar la participación y la mixtura social, hacer más eficiente la infraestructura y los servicios urbanos, disminuir la erosión de los recursos naturales, reducir los costos comerciales y fomentar la inclusión social y la diversidad. En ese marco, es prioritario promover la inclusión de los asentamientos informales a la trama urbana contemplando la provisión de servicios básicos, como agua y cloacas, la apertura de calles, la accesibilidad, la regularización dominial, el mejoramiento del hábitat y de la vivienda, la construcción de equipamientos comunitarios, educativos, de salud y culturales.

Los criterios actuales de definición y localización de la inversión pública del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda se orientan a consolidar estos patrones urbanos, que —a grandes rasgos— contribuyen a generar ciudades compactas y sostenibles, y a desalentar modelos expansivos.

En concordancia con el ODS11 Ciudades y Comunidades Sostenibles y la Nueva Agenda Urbana, los lineamientos de urbanización propuestos tienen por finalidad reducir los riesgos asociados con la urbanización, en particular los vinculados

# PREMISAS PARA UNA URBANIZACIÓN SUSTENTABLE

### ▶ CIUDADES COMPACTAS

Promover la urbanización sostenible con un esquema de densidades que permita reducir el consumo ineficiente del suelo y optimice el uso de las infraestructuras, los servicios, la movilidad urbana y los equipamientos. En los modelos de ciudad compacta, prima la calle frente a la vía como estructura urbana principal.

### ▶ CIUDADES CONECTADAS

Establecer redes de conexión que privilegien sistemas de movilidad apropiados y promuevan el uso del transporte público. Una ciudad conectada es una ciudad más sostenible, pues reduce la dependencia que existe actualmente del automóvil para los desplazamientos.

### ► CIUDADES INTEGRADAS

Promover los usos mixtos del suelo para alcanzar ciudades más seguras, dinámicas y atractivas para vivir. Una ciudad integrada incluye en ella a toda la población.

### **▶** CIUDADES **SOSTENIBLES**

Reducir los impactos de la urbanización sobre el medio ambiente en paralelo con el fomento del desarrollo económico y social, y la oferta de una mejor calidad de vida para la comunidad.

### ▶ CIUDADES INCLUYENTES

Fomentar la diversidad cultural y la cohesión social a través de más y mejores espacios públicos integrando, a los sectores más vulnerables, a la ciudad. Una ciudad incluyente es aquella que no discrimina a ningún grupo ni sector.

### ▶ CIUDADES **RESILIENTES**

Planificar y preparar las ciudades ante las amenazas, buscando mitigar o reducir los riesgos, minimizando los impactos y recuperando rápidamente el estado anterior al desastre.

con el modelo de crecimiento urbano predominante, caracterizado por bajas densidades, alta dispersión y discontinuidades en relación con la trama urbana más consolidada.

Teniendo en cuenta todo lo mencionado, se resumen, a continuación, los lineamientos recomendados por la SPTyCOP para la urbanización sustentable de las ciudades del sistema urbano argentino.

Cabría destacar, como ya se ha mencionado anteriormente, que tanto la planificación del desarrollo urbano como la legislación de escala local que de ella se derive son competencia de los gobiernos locales. Además, estos lineamientos corresponden a criterios generales que, en caso de ser aplicados, deben adaptarse y ajustarse a las condiciones locales y regionales específicas, así como a normativas y planes que en cada ciudad y región pueden existir sobre la temática.

#### ASEGURAR EL ACCESO UNIVERSAL A SERVICIOS BÁSICOS ADECUADOS, SEGUROS Y ASEQUIBLES

- Desarrollando planes y proyectos para garantizar que todas las áreas urbanas consolidadas cuenten con infraestructura de agua potable, saneamiento y energía. En particular, asegurar el 100 % de acceso a la red de agua potable y el 75 % de acceso a la red cloacal. Como criterio central, este tipo de proyectos se deben definir dentro de la mancha urbana de manera de evitar el mayor costo de proveer servicios fuera de ella. Solo se podrían incluir proyectos en el marco de una expansión planificada.
- Asegurando el derecho a la ciudad y a la vivienda adecuada, donde todos los barrios estén integrados, con acceso a los servicios básicos, al equipamiento y a los espacios públicos de calidad, promoviendo la diversidad social y cultural.
- Formulando políticas nacionales de vivienda integral, en coordinación con las políticas provinciales y municipales, respaldadas por instrumentos regulatorios y presupuestarios adecuados para garantizar su correcta ejecución, y promoviendo la participación público-privada.
- Implementando en simultáneo distintas alternativas de producción de hábitat para diferentes necesidades sociohabitacionales, como políticas de construcción de viviendas nuevas, mejoramientos, producción de lotes con servicios, políticas de alquiler social y de créditos, entre otras.
- Planificando y proyectando el desarrollo de viviendas nuevas e instrumentos de acceso con criterios de progresividad, atendiendo a la generación del hábitat adecuado. También en este caso, se deben localizar las nuevas viviendas dentro de la mancha urbana. En su defecto, el desarrollo de nuevas urbanizaciones debe contar con un proyecto de dotación de infraestructura y equipamientos, así como la estimación de cargas sobre las cuentas locales.
- Diseñando soluciones para garantizar el acceso al hábitat de la población de bajos ingresos, facilitando el acceso al financiamiento, promoviendo el microcrédito residencial

- para la construcción progresiva de viviendas, incentivando el leasing como instrumento de acceso a la vivienda, desarrollando programas de rehabilitación edilicia e integración social en las áreas urbanas consolidadas, incentivando la creación de un mercado formal de alquileres accesible y regulado, facilitando el acceso a garantías, suministrando incentivos para que los sectores privados aumenten el ritmo y el volumen de la construcción de vi-
- Incorporando al mercado el stock ocioso de vivienda y priorizando la sostenibilidad del parque habitacional construido. Promoviendo incentivos tributarios para la producción de viviendas de alguiler, creando fondos de garantía, revisando la legislación sobre la recuperación de inmuebles con deudas municipales y provinciales.
- ▶ Fomentando los loteos de mediana y alta densidad habitacional.
- Planificando el desarrollo de equipamientos de sustentabilidad social (establecimientos educativos, sanitarios, culturales, recreativos, de seguridad) con criterio de proximidad, en particular, en barrios con vulnerabilidad social y con consideraciones de género y edad.
- Integrando las villas y los asentamientos espontáneos al conjunto de la ciudad, con las prestaciones y servicios de los barrios formales con criterios de sustentabilidad urbana e instrumentando herramientas que formalicen la tenencia segura y la regularización dominial.

#### PROMOVER LA MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE

- Planificando el transporte público a la par del crecimiento de la ciudad fomentando su uso y desalentando el uso del transporte individual.
- > Creando alternativas de movilidad activa que tiendan a disminuir costos y tiempos de desplazamientos, el uso de recursos naturales y la contaminación del medio ambiente.
- ▶ Planificando los usos del suelo con mixtura de actividades como la localización de servicios y empleo con la oferta residencial para disminuir los costos y tiempos de los desplazamientos.
- Minimizando el impacto de las barreras urbanas.

#### PROMOVER LA CONSTRUCCIÓN DE CIUDADES COMPAC-TAS Y EL DESARROLLO DE CENTROS Y SUBCENTROS

- > Propiciando la renovación, rehabilitación y revitalización urbana, la consolidación y densificación de los centros y subcentros y el completamiento de vacíos urbanos, mediante planes de ordenamiento y normativas que propicien la densificación, desalienten la expansión de baja densidad, evitando la fragmentación espacial, la segregación social y la discontinuidad de la trama urbana.
- ▶ Fomentando la mixtura de usos, generando un balance entre lo residencial y lo no-residencial.

- Promoviendo una densificación sustentable, a fin de reducir los costos de la urbanización y preservar las áreas ambientalmente frágiles, de producción agrícola y/o de reserva natural, evitando la expansión de la ciudad en baja densidad.
- Generando nuevos loteos fuera de los límites de la mancha urbana actual, solo justificados por la demanda de suelo en la ciudad y acompañados por extensiones sostenibles de la infraestructura urbana, de transporte, de equipamiento con una planificación integral de la extensión.
- Consolidando los sistemas y subsistemas de ciudades en un marco de cooperación y complementariedad.

#### PROMOVER CIUDADES Y COMUNIDADES RESILIENTES

- Implementando una gestión integral de riesgo.
- Ordenando el territorio a partir de la actualización de los diagnósticos de amenazas y vulnerabilidades, la definición de líneas de base ambientales para cada ciudad para la reducción de riesgo y la adaptación al cambio climático.
- Planificando y ejecutando las obras necesarias para prevenir y mitigar los riesgos de desastres.
- ▶ Implementando normativas específicas en el uso del suelo en función de las amenazas.
- Estableciendo sistemas de monitoreo y de alerta temprana.

#### PROTEGER EL PATRIMONIO NATURAL Y CULTURAL

- Definiendo objetivos de sustentabilidad urbana, edilicia, industrial y vehicular, mediante parámetros claros que puedan ser medidos, exigidos y cumplidos por todos los actores.
- Estableciendo metas y mecanismos para disminuir la huella ambiental.
- Gestionando, de forma responsable, los residuos sólidos urbanos, erradicando los basurales a cielo abierto y vaciaderos informales, al mismo tiempo, garantizando la recolección domiciliaria en toda la zona urbana consolidada con una disposición final acorde a parámetros de sustentabilidad ambiental, promoviendo, a su vez, la separación de residuos en origen y en plantas de separación, asociado a procesos de reutilización y reciclaje.

- Incentivando la eficiencia energética a través de construcciones, materiales y diseños sostenibles y fomentando el uso de energías renovables.
- Promoviendo el uso responsable del agua.
- Protegiendo y conservando los activos ambientales y los paisajes singulares.
- Protegiendo y preservando el patrimonio construido mediante una amplia gama de incentivos y herramientas.

#### PROMOVER EL DESARROLLO ECONÓMICO Y LA COMPETITIVIDAD DE LAS CIUDADES

- Definiendo perfiles productivos de corto, mediano y largo plazo, de acuerdo con las potencialidades de cada ciudad y las oportunidades de desarrollo en el marco de la sustentabilidad.
- Estimulando la diversificación económica.
- ▶ Mejorando las comunicaciones y la logística en un marco de complementariedad con otras ciudades.

#### FORTALECER EL LIDERAZGO Y LA GOBERNANZA URBANA

- ▶ Potenciando las capacidades de las autoridades locales en la gestión territorial y la participación ciudadana.
- Impulsando el desarrollo de normativa urbana que oriente el proceso de urbanización con códigos de planeamiento aprobados, transparentes, accesibles y debidamente difundidos.
- ▶ Implementando instrumentos urbanísticos y económicos que faciliten el financiamiento de inversiones públicas y permitan la regulación del suelo urbano.
- Fortaleciendo las capacidades institucionales formando y capacitando a los cuadros políticos y a los cuadros técnicos de manera de facilitar la toma de decisiones y la gestión.
- Transparentando y difundiendo los procesos y sistemas de decisión política, inversiones públicas y permisos de construcción.
- Promoviendo la asociación de municipios para la prestación de ciertos servicios comunes así como la conformación de entes metropolitanos de planificación.



La urbanización plantea grandes retos. Las ciudades que más crecen en el mundo han tenido problemas para adaptarse al crecimiento y a la industrialización, y se ahogan bajo el peso de la contaminación, la congestión y la pobreza urbana. En el mundo desarrollado, la expansión urbana puede dar lugar a niveles de consumo de recursos que superan, por mucho, los del mundo en desarrollo.

Por una parte, los entornos urbanos magnifican las amenazas mundiales, como el cambio climático, la seguridad hídrica y alimentaria, y la escasez de recursos, pero por otra parte también brindan un marco para hacerles frente.

La urbanización rápida y desordenada a nivel global y, en particular, en los países de América Latina y el Caribe, ejerce presión sobre temas importantes, como la movilidad urbana, el saneamiento básico, el suministro de agua potable, la contaminación del aire, las respuestas frente a desastres, la seguridad, la salud y la educación. A su vez, el mejoramiento de la calidad de vida tiende a demandar más recursos: agua, energía. Un estudio de la ONU proyecta que, en 2030, con el aumento de la población en las áreas urbanas y la creciente demanda de las clases medias, serán necesarios un 50 % más de energía y un 40 % más de agua.

Además, nos encontramos ante el problema del cambio climático, por los gases de efecto invernadero y las consecuencias que esto genera en todo el mundo: mayores desastres naturales, más inundaciones, y mayores sequías que ponen en peligro tanto la vida humana como los bienes para su desarrollo (producción, infraestructuras, hábitat).

Enfrentamos, entonces, un doble dilema: responder a la demanda creciente de recursos y, al mismo tiempo, reducir los efectos nocivos que dicha demanda genera en el medioambiente.

En ese marco, los grandes retos que prácticamente todos los países enfrentan en este siglo son la planificación, la administración y lagobernanza de las ciudades de forma sostenible, maximizando las oportunidades económicas y minimizando los daños medioambientales. Esto significa asegurar a sus habitantes condiciones de vida digna en materia de hábitat, servicios, transporte, educación, salud y seguridad, posible a partir de modernizar los procesos de gestión de la ciudad e integrando eficazmente las diferentes áreas de actuación.

La concientización a nivel global de la problemática ha comprometido, a gran parte de los países del mundo, en una serie de objetivos y metas, como los ODS, la NAU, que acordaron en la Conferencia Hábitat III, y el Marco de Acción de Sendai, los cuales se adoptaron en pos de atender la complejidad de la cuestión.

En el año 2000, los entonces Estados miembros de las Naciones Unidas y las instituciones de desarrollo acordaron ocho objetivos de desarrollo humano a cumplir hacia el año 2015. Dichos objetivos, conocidos como los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM), incluyen 17 metas, cuantificadas y cronológicas, cuyo nivel de cumplimiento es medible mediante 48 indicadores. Estos tratan problemáticas mundiales trascendentales como la pobreza extrema, la educación universal, la mortalidad infantil, la salud y la sostenibilidad del medio ambiente.

A pesar de los notables avances en el logro de los ODM, su cumplimiento ha sido desigual a lo largo de las regiones y los países, y los principales problemas de la humanidad siguen siendo la pobreza extrema, la desigualdad y la degradación ambiental, que socavan los logros alcanzados.

En ese marco, y próximo a concluirse el período establecido en los ODM, en 2012, a partir de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible - Rio+20-, se inició el proceso de definir la agenda de desarrollo que guiaría el trabajo de todo el sistema de Naciones Unidas hasta el año 2030.

En 2015, tras ocho rondas de negociaciones intergubernamentales, con aporte de una amplia variedad de actores y con aportaciones de la sociedad civil, se acordó la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, que incluye los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Estos retoman los anteriores ODM, pero tienen un alcance más amplio al abordar las causas de los problemas e intentan conseguir lo que aquellos no lograron o incluyeron, como la gestión de los recursos hídricos. Se concretan a través 169 metas que, en conjunto, proponen actuar sobre esferas de importancia crítica para la

OBJETIVO 11

humanidad y el planeta: las personas, el planeta, la prosperidad, la paz y las alianzas.

Los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) dan cuenta de una mirada integrada e indivisible que articula las tres dimensiones del desarrollo sostenible: la económica, la social y la ambiental; presentan, así, una visión holística del desarrollo. La erradicación de la pobreza y la reducción de desigualdades son temas centrales en la Agenda 2030, y prioridades para América Latina y el Caribe. Asimismo, para respaldar el cumplimiento de todos los objetivos, propone dejar atrás viejos paradigmas de colaboración internacional, donde unos países donan mientras otros reciben ayuda condicionada, para propender a una perspectiva renovada que exprese el principio de responsabilidades comunes pero diferenciadas y que tienda a una verdadera alianza para el desarrollo sostenible, donde todos los países participan.

Si bien muchos de los ODS se vinculan directamente con las ciudades, pues en estas se expresan tanto desigualdades sociales, como problemas económicos y conflictos ambientales; el Objetivo 11 es particularmente relevante para el desarrollo urbano desde una mirada integral, pues se propone "lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles".

A través de estos objetivos, los países han expresado firmemente que esta agenda es universal y profundamente transformadora hacia la construcción del futuro que queremos. Son globales, no solo porque tienen un enfoque universal que busca incluir a todos los países, sino también porque muchos de los objetivos propuestos solo tienen sentido si se piensan a escala planetaria. Tal es el caso de las acciones propuestas frente al cambio climático (Objetivo 13) y la construcción de la paz, la justicia e instituciones sólidas (Objetivo 16). Lo son también porque los esfuerzos nacionales pueden verse potenciados o gravemente comprometidos en ausencia de la cooperación Internacional.

Sin embargo, el cumplimiento y éxito de la Agenda 2030 depende de los marcos de cada país, según su propio grado de desarrollo y sus problemáticas específicas. De modo tal que, en la medida en que se adaptan a los propios objetivos de desarrollo, los ODS constituyen un instrumento capaz de armonizar los planes nacionales con los compromisos asumidos por los países de forma conjunta y a escala mundial.

# **METAS ESPECÍFICAS DEL ODS 11:** LOGRAR QUE LAS CIUDADES Y LOS ASENTAMIENTOS HUMANOS SEAN INCLUSIVOS, SEGUROS, RESILIENTES Y SOSTENIBLES.

**11.1** De aquí a 2030, asegurar el acceso de todas las personas a viviendas y servicios básicos adecuados, seguros y asequibles y mejorar los barrios marginales.

11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

- **11.3** De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países.
- 11.4 Redoblar los esfuerzos para proteger y salvaguardar el patrimonio cultural y natural del mundo.
- 11.5 De aquí a 2030, reducir significativamente el número de muertes causadas por los desastres, incluidos los relacionados con el agua, y de personas afectadas por ellos, y reducir considerablemente las pérdidas económicas directas provocadas por los desastres en comparación con el producto interno bruto mundial, haciendo especial hincapié en la protección de los pobres y las personas en situaciones de vulnerabilidad.
- **11.6** De aquí a 2030, reducir el impacto ambiental negativo *per capita* de las ciudades, incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo.
- **11.7** De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.
- **11.a** Apoyar los vínculos económicos, sociales y ambientales positivos entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales fortaleciendo la planificación del desarrollo nacional y regional.
- 11.b De aquí a 2020, aumentar considerablemente el número de ciudades y asentamientos humanos que adoptan e implementan políticas y planes integrados para promover la inclusión, el uso eficiente de los recursos, la mitigación del cambio climático y la adaptación a él y la resiliencia ante los desastres, y desarrollar y poner en práctica, en consonancia con el Marco de Sendai para la Reducción de Riesgo de Desastres 2015-2030, la gestión integral de los riesgos de desastre a todos los niveles.
- **11.c** Proporcionar apoyo a los países menos adelantados, incluso mediante asistencia financiera y técnica, para que puedan construir edificios sostenibles y resilientes utilizando materiales locales.

Entre el 17 y el 20 octubre de 2016, se celebró en la ciudad de Quito (Ecuador), la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible, conocida como "Hábitat III", con el fin de discutir cómo se planifican y administran las ciudades, pueblos y aldeas para cumplir su rol como impulsores del desarrollo sostenible y, en ese marco, dar forma a la implementación de los nuevos objetivos mundiales de desarrollo.

Del encuentro participaron 30.000 representantes, y en él se acordó la Nueva Agenda Urbana (NAU), un documento trascendental que se presenta como un "cambio de paradigma urbano" que busca crear un vínculo de refuerzo recíproco entre urbanización y desarrollo para el logro del desarrollo urbano sostenible durante los próximos 20 años.

En ese marco, se asumen como compromisos: garantizar el derecho a la ciudad, la inclusión, la equidad y la cohesión social; promover el desarrollo económico sostenible, centrado en las personas y que proteja al planeta, la cultura y el respeto; y desarrollar políticas integradas, sostenibles e inclusivas.

Desde esas consideraciones, la organización espacial de las ciudades, la accesibilidad y el diseño de los espacios urbanos, así como la construcción de las infraestructuras y la prestación de servicios básicos, junto con la ejecución de

políticas de desarrollo, deben seguir criterios de compacidad, inclusión, participación, resiliencia, seguridad y sostenibilidad.

La NAU presenta cinco pilares principales de aplicación para alcanzar los objetivos propuestos: políticas urbanas nacionales, legislación y normativas urbanas, planificación y diseño urbano, economía local y finanzas municipales e implementación local.

La Nueva Agenda Urbana "ayudará a poner fin a la pobreza y al hambre en todas sus formas y dimensiones, reducir las desigualdades, promover un crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, lograr la igualdad de género y el empoderamiento de todas las mujeres y las niñas a fin de aprovechar plenamente su contribución vital al desarrollo sostenible, mejorar la salud y el bienestar humanos, fomentar la resiliencia y proteger el medio ambiente".

Argentina, junto a 197 países, participó de las actividades de Hábitat III con un amplio comité integrado por el Ministro del Interior, Obras Públicas y Vivienda, el Secretario de Planificación Territorial y Coordinación de la Inversión Pública y autoridades de diversos gobiernos provinciales y locales. Adhirió a las estrategias y propuestas para la implementación de la Nueva Agenda Urbana en nuestro territorio.



# SESIÓN PLENARIA, HABITAT III | DISCURSO DE ARGENTINA Discurso del Ministro de Interior, Obras Públicas y Vivienda Rogelio Frigerio

Muchas Gracias Señor Presidente. Señores Presidentes, Ministros, Señoras y Señores,

Quisiera reiterar mi agradecimiento al Gobierno de Ecuador por albergar la Conferencia sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible, Hábitat III. Celebramos la trascendencia histórica de esta cumbre que establecerá los lineamientos en materia de política de hábitat para los próximos 20 años.

Entendemos que la política de Hábitat impacta directamente en los 3 objetivos centrales que se ha fijado nuestro gobierno: luchar contra la pobreza, combatir el narcotráfico y todo el crimen organizado y propiciar la unión de todos los argentinos.

Nuestro país, al igual que el resto de Latinoamérica, la región más urbana y desigual del mundo, tiene el desafío de transformar a sus ciudades en espacios de oportunidad. Aproximadamente el 93 % de la población argentina reside en centros urbanos que han crecido guiados por la centralidad económica y la falta de planificación, promoviendo así la fragmentación socio-espacial, entre nuestras ciudades y dentro de ellas. Esta asimetría se hace evidente al observar que las 5 principales urbes del país concentran casi el 50 % de la población y, solamente la región metropolitana de Buenos Aires alberga, aproximadamente, al 40 % de los argentinos. Por otra parte, la fragmentación socio-espacial dentro de nuestras ciudades se evidencia en el crecimiento de la tenencia informal de la tierra, la falta de servicios básicos y la baja calidad de la vivienda. Este fenómeno, que se ha profundizado en las últimas décadas, es la fuente de la pobreza estructural.

Actualmente, en Argentina existen más de 5.000 asentamientos precarios a lo largo del territorio nacional y es allí donde se manifiesta con mayor crudeza la falta de oportunidades y la desigualdad social.

Luego de una década de oscurantismo en lo que se refiere a las estadísticas públicas, recientemente, el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos dio a conocer un dato esperado pero desolador: el 32 % de la población argentina vive por debajo de la línea de pobreza. Estimamos que la pobreza estructural es más grave aún, alcanzando a más del 40 % de los argentinos y dejando más que en evidencia la crisis que atraviesa el hábitat en nuestro país.

Algunos datos que ilustran esta realidad hoy:

- ▶ El déficit habitacional en la Argentina alcanza a 3,8 millones de hogares, de los cuales 56 % corresponden a déficit cualitativo (2,1 millones de hogares) y 44 % a déficit cuantitativo (1,7 millones de hogares).
- ▶ El 46 % de la población nacional no tiene servicio de cloacas (20 millones de personas) y el 16 % no tiene acceso a la red de agua potable (7 millones de personas), índices menos favorables que el de varios países de la región.
- ▶ El 40 % de los argentinos no tiene acceso a la red de gas,

#### ¿QUÉ ESTAMOS HACIENDO?

El abordaje de las problemáticas del hábitat es para la Argentina una prioridad y una política de Estado, y uno de sus objetivos fundamentales es saldar el déficit habitacio-

nal y promover la universalización del acceso a servicios básicos. En este sentido, el Gobierno se ha fijado el objetivo durante su administración de llevar agua potable al 100 % de los hogares argentinos y extender la cobertura de cloacas, al menos, a un 75 % de estos hogares.

Como parte de esta política, el Presidente ha decidido la creación del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda, una configuración novedosa, orientada a desarrollar políticas públicas de largo plazo y a priorizar la inversión sobre el gasto corriente.

La Argentina es un país federal y por lo tanto la implementación de estas políticas requiere de la participación activa de los diferentes niveles de gobierno. Por ello, hemos comenzado a trabajar en conjunto con provincias y municipios para articular soluciones sistémicas y coordinadas. Desde el proceso de identificación y ponderación de proyectos hasta la generación de instrumentos eficaces para la gestión del suelo urbano.

Entendemos que estas acciones deben desarrollarse en el marco de una política de planificación integral del territorio nacional y que para ello es necesario:

- ▶ En primer lugar, recuperar la planificación territorial como herramienta para racionalizar y transparentar la toma de decisiones en la inversión pública, y de esta forma promover el desarrollo integral urbano y rural de largo plazo sobre la base de la articulación a nivel federal con los planes de desarrollo económico, industrial y productivo del país.
- ▶ En segundo lugar, implica planificar el crecimiento de las ciudades promoviendo el uso racional del suelo a través de modelos más compactos que permitan mejorar la accesibilidad, fomentar la participación y la mixtura social, hacer más rentable la infraestructura y los servicios urbanos; reducir la erosión de los recursos naturales; reducir costos comerciales y fomentar la igualdad social.
- ► El desafío es transformar nuestras áreas urbanas y rurales en espacios de oportunidad. Para lograrlo, debemos garantizar, universalizar y mejorar las condiciones del hábitat de todos los argentinos, diseñando estrategias que se ajusten a las distintas realidades y que estén orientadas hacia una configuración del territorio más equilibrado e inclusivo.

Nos enfrentamos a un cambio de paradigma. Los problemas del hábitat y su impacto en la calidad de vida requieren un abordaje integral, superando una visión enfocada exclusivamente en la vivienda, avanzando hacia una visión integral de acceso a todas las oportunidades de desarrollo vital que otorgan las ciudades. En este marco consideramos de gran relevancia la articulación y cooperación con los países del mundo y, en particular, con los de nuestra región, para el desarrollo de políticas que transformen a nuestras ciudades en espacios de oportunidad. Creemos que este es uno de los pilares fundamentales para promover la reducción de la pobreza, el combate del narcotráfico y el crimen organizado, y propiciar la unión de una sociedad fragmentada. Este es el cambio al que apuntamos.

Muchas gracias.

## MARCO DE SENDAI

El Marco de Acción de Hyogo, como predecesor, y el Marco de Sendai son instrumentos internacionales que buscan afianzar y garantizar las acciones concretadas, al mismo tiempo que incorporan innovaciones vinculadas a la gestión de riesgo de desastres. En el primer documento, se establecieron los lineamientos para desarrollar ciudades resilientes y sustentables, a través del desarrollo de la capacidad institucional, el conocimiento de los riesgos, la comprensión y concientización pública, la mejora en los sistemas de alerta temprana y el fortalecimiento de la preparación ante un desastre. El segundo documento, el Marco de Sendai para la Reducción de Riesgo de Desastres 2015-2030, fue adoptado por los Estados miembros de las Naciones Unidas en la Tercera Conferencia Mundial sobre Reducción de Riesgo de Desastres de la ONU (celebrada en 2015 en la ciudad de Sendai, Japón). Constituye un compromiso que asumen los Estados de reducir, hacia el año 2030, el riesgo de desastres y las pérdidas ocasionadas por éstos.

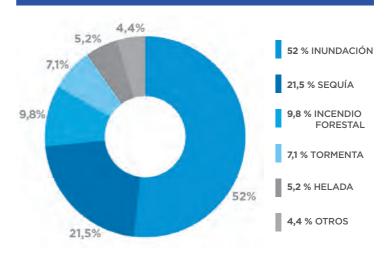
La Argentina adhiere al Marco de Sendai en cumplimiento de una de las siete metas que apunta a incrementar "el número de países que cuentan con estrategias de reducción de riesgo de desastres a nivel nacional y local para 2020". A fines del año 2016, sanciona la Ley Nacional nº 27287/2016, que creó el Sistema Nacional de Gestión Integral de Riesgo (SINAGIR). Este sistema ha sido el resultado de la evolución del Sistema Federal de Emergencias (SIFEM), encargado de "coordinar acciones para prevenir y gerenciar eficientemente la atención de las emergencias o desastres naturales o antrópicos, mediante la creación de coordinaciones nacionales de mitigación, respuesta y recuperación" a un enfoque más avanzado, preventivo y proactivo como es la gestión de riesgo de desastres. Esta evolución radica, fundamentalmente, en el cambio de paradigma, al crear un Sistema integrado de los tres niveles organizativos del Estado (nacional, provincial y municipal) incluidas también, la sociedad civil y organizaciones no gubernamentales. Este paradigma renovado pone vital atención en las etapas de prevención y reducción de los riesgos, es decir, que adquiere una visión anticipada de los eventos adversos que pudieran ocurrir, lo que permitirá intervenir para modificarlos, disminuirlos, eliminarlos o lograr la preparación pertinente para responder ante los daños que, sin duda, causará un determinado desastre.

Esta ley incorpora los principios del Marco de Acción de Hyogo 2005-2015 y el Marco de Sendai 2015-2030 basados en la prevención y reducción de riesgo, la disminución de la vulnerabilidad de la población, el aumento de la resiliencia estructural, la gestión sustentable del territorio y del ambiente y el mejoramiento de la preparación ante los eventos adversos. La creación del SINAGIR tiene como objetivo coordinar acciones y estrategias de todos los organismos involucrados junto con la participación de la comunidad civil y las organizaciones no gubernamentales, está compuesto por el Consejo Nacional, el Consejo Federal y la Secretaría Ejecutiva.

La misma ley crea el Registro de Asociaciones Civiles, Voluntarias y organizaciones no gubernamentales para la Gestión Integral de Riesgo. Además, crea la Red de Organismos Científico-Técnicos para la Gestión Integral de Riesgo (GIRCYT), que está constituida por los organismos públicos científico-técnicos, las universidades públicas y privadas, otras instituciones y organismos reconocidos en el ámbito académico.

Esta ley establece, también, la creación de un Fondo Nacional para la Gestión Integral de Riesgo, con el objetivo de financiar las acciones de prevención gestionadas por la Secretaría Ejecutiva del Consejo Nacional para la Gestión Integral del Riesgo y la Protección Civil y un Fondo Nacional de Emergencias con el objetivo de financiar y ejecutar las acciones de respuesta ante un desastre.

#### PÉRDIDAS ECONÓMICAS EN ARGENTINA, SEGÚN TIPO DE DESASTRE (1990-2014)



**FUENTE:** Elaboración propia en base a Global Assessment report on Disaster Risk Reduction 2015

#### DIAGRAMA DEL MARCO DE SENDAI PARA LA REDUCCIÓN DE RIESGO DE DESASTRES, 2015-2030

#### Alcance y objetivo

El presente Marco se aplicará al riesgo de desastres de pequeña y gran escala, frecuentes y poco frecuentes, súbitos y de evolución lenta, naturales o causados por el hombre, así como a las amenazas y los riesgos ambientales, tecnológicos y biológicos conexos. Tiene por objeto orientar la gestión del riesgo de desastres en relación con amenazas múltiples en el desarrollo a todos los niveles, así como en todos los sectores y entre un sector y otro

#### Resultado esperado

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

#### Objetivo

Prevenir la aparición de nuevos riesgos de desastres y reducir los existentes implementando medidas integradas e inclusivas de índole económica, estructural, jurídica, social, sanitaria, cultural, educativa, ambiental, tecnológica, política e institucional que prevengan y reduzcan la exposición a las amenazas y la vulnerabilidad a los desastres, aumenten la preparación para la respuesta y la recuperación, y de ese modo refuercen la resiliencia

#### Metas

Reducir considerablemente la mortalidad mundial causada por los desastres para 2030, y lograr reducir la tasa de mortalidad mundial por cada 100.000 personas en la década de 2020-2030 respecto del período 2005-2015 Reducir considerablemente el número de personas afectadas a nivel mundial para 2030. y lograr reducir el promedio mundial por cada 100.000 personas en la década 2020-2030 respecto del período 2005-2015 Reducir las pérdidas económicas causadas directamente por los desastres en relación con el producto interno bruto (PIB) mundial para 2030 Reducir considerablemente los daños causados por los desastres en las infraestructuras vitales y la interrupción de los servicios básicos, como las instalaciones de salud y educativas, incluso desarrollando su resiliencia para 2030

Incrementar considerablemente el número de países que cuentan con estrategias de reducción del riesgo de desastres a nivel nacional y local para 2020 Mejorar considerablemente la cooperación internacional para los países en desarrollo mediante un apoyo adecuado y sostenible que complemente las medidas adoptadas a nivel nacional para la aplicación del presente Marco para 2030 Aumentar considerablemente la disponibilidad y el acceso de las personas a los sistemas de alerta temprana de peligros múltiples y a la información sobre el riesgo de desastres y las evaluaciones para el año 2030.

#### Prioridades de acción

Los Estados deben adoptar medidas específicas en todos los sectores, en los planos local, nacional, regional y mundial, con respecto a las siguientes cuatro esferas prioritarias.

#### Prioridad 1

Comprender el riesgo de desastres

La gestión del riesgo de desastres debe basarse en una comprensión del riesgo de desastres en todas sus dimensiones de vulnerabilidad, capacidad, exposición de personas y bienes, características de las amenazas y el entorno

#### Prioridad 2

Fortalecer la gobernanza del riesgo de desastres para gestionar dicho riesgo

La gobernanza del riesgo de desastres en los planos nacional, regional y mundial es de gran importancia para la gestión de la reducción del riesgo de desastres en todos los sectores, así como para garantizar la coherencia de los marcos nacionales y locales de las leyes, regulaciones y políticas públicas que, al definir las distintas funciones y responsabilidades, ayuden, alienten e incentiven a los sectores público y privado para adoptar acciones y abordar el riesgo de desastres

#### Prioridad 3

Invertir en la reducción del riesgo de desastres para la resiliencia

Las inversiones públicas y privadas para la prevención y reducción del riesgo de desastres mediante la aplicación de medidas estructurales y no estructurales son esenciales para aumentar la resiliencia económica, social, sanitaria y cultural de las personas, las comunidades, los países y sus bienes, así como del medio ambiente. Estos factores pueden impulsar la innovación, el crecimiento y la creación de empleo. Las medidas de este tipo son rentables y fundamentales para salvar vidas, prevenir y reducir las pérdidas, así como para asegurar la recuperación y rehabilitación efectivas

#### Prioridad 4

Aumentar la preparación para casos de desastre a fin de dar una respuesta eficaz, y "reconstruir mejor" en el ámbito de la recuperación, la rehabilitación y la reconstrucción

La experiencia adquirida indica que es necesario reforzar la preparación en casos de desastres a fin de ofrecer una respuesta más eficaz y garantizar que se dispone de las capacidades necesarias para la recuperación efectiva. Los desastres han demostrado también que la fase de recuperación, rehabilitación y reconstrucción, que debe estar preparada antes de la catástrofe, es una oportunidad decisiva para "reconstruir mejor", incluso a través de la integración de medidas de reducción del riesgo de desastres. Las mujeres y las personas con discapacidad deben encabezar y promover públicamente los enfoques basados en la equidad de género y universalmente accesibles durante las fases de respuesta y reconstrucción

#### **Principios rectores**

Los Estados tienen la responsabilidad primordial de prevenir y reducir el riesgo de desastres, entre otras cosas mediante la cooperación Responsabilidad compartida entre los gobiernos centrales y las autoridades, los sectores y las partes interesadas a nive nacional, según se considere adecuado en función de sus circunstancias nacionales Proteger a las personas y sus bienes, al tiempo que se promueven y se protegen todos los derechos humanos, incluido el derecho al desarrollo Colaboración de toda la sociedad La plena participación de todas las instituciones ejecutivas y legislativas del Estado a nivel nacional y local Se debe empoderar a las autoridades y las comunidades locales mediante recursos, incentivos y responsabilidades en materia de adopción de decisiones, según corresponda La adopción de decisiones debe ser inclusiva y basada en el conocimiento sobre los riesgos, con un enfoque basado en peligros múltiples

Coherencia de las políticas, los planes, las prácticas y los mecanismos de reducción del riesgo de desastres y de desarrollo sostenible en los diferentes sectores Considerar las características locales y específicas de los riesgos de desastres a la hora de determinar las medidas para reducir el riesgo Abordar los factores subyacentes del riesgo de desastres de manera rentable, realizando inversiones en lugar de depender principalmente de la respuesta y la recuperación después de un desastre Una "reconstrucción mejor" para prevenir nuevos desastres y reducir el riesgo de desastres La alianza mundial y la cooperación internacional deben ser efectivas, significativas y fuertes El apoyo de los países desarrollados y asociados para los países en desarrollo debe adaptarse a sus necesidades y prioridades, según definan ellos mismos



# PROGRAMAS URBANOS INTERNACIONALES

La participación de redes de intercambio, asistencia y cooperación internacional son, de forma creciente, una estrategia de los gobiernos de las ciudades que buscan nuevas alternativas para enfrentar los problemas y desafíos de la actualidad y generar sinergias a partir de la articulación con otros actores. Desde esa clave, en los últimos años ha surgido una amplia gama de iniciativas impulsadas por organismos internacionales, tales como el Banco Mundial, la ONU, el Banco Interamericano de Desarrollo, y algunas empresas, como IBM y Siemens.

Más allá de sus especificidades, la adhesión de las ciudades a esos programas les permite contar con herramientas que, de otro modo, no les serían accesibles. Entre otros productos, se puede mencionar la elaboración de planes urbanos, mediante metodologías probadas, la asistencia técnica especializada o, incluso, la posibilidad de acceder a fuentes de financiamiento para implementar proyectos de inversión. Adicionalmente, la pertenencia a esas redes de ciudades, permite realizar comparaciones y aprender de las experiencias de otras ciudades, aun con sus aciertos y debilidades.

### **CIUDADES RESILIENTES**

Los efectos del cambio climático sobre las ciudades y el constante crecimiento de las poblaciones urbanas a nivel mundial aumenta progresivamente el riesgo latente sobre un mayor porcentaje de la población. Según la ONU, la resiliencia, refiere a la capacidad que sucesivamente adquieren las ciudades para hacer frente, resistir y recuperarse ante riesgos y catástrofes de diferente índole. En un concepto más amplio, es considerada tanto la posibilidad de la reducción de los riesgos y daños ocasionados por catástrofes naturales (pérdidas humanas y materiales), como la aptitud de recuperase y superar crisis en tiempos breves, y volver a una situación estable.

Distintas organizaciones internacionales, como la ONU y la Fundación Rockefeller, han impulsado programas y campañas de apoyo financiero y capacitación para que diversas ciudades logren desarrollar nuevas capacidades e instrumentos que amplíen su resiliencia ante todo tipo de amenazas.

# PROGRAMA DE PERFILES DE CIUDADES RESILIENTES (CRPP)

La ONU diseñó el Programa de Perfiles de Ciudades Resilientes (CRPP son sus siglas en inglés) con el objetivo de brindar herramientas, a los gobiernos nacionales y locales, que les permitan medir su capacidad de resiliencia. Conocer cuantitativamente su resiliencia posibilita planificar medidas y acciones específicas ante situaciones de riesgo y minimizar los impactos. Participan del CRPP agencias internacionales, como la oficina de las Naciones Unidas para la reducción de riesgo de desastre (UNISDR), instituciones académicas y de investigación, miembros del sector privado y algunas ONG. Las herramientas desarrolladas son probadas en ciudades del mundo de distintas características geográficas, económicas, poblacionales y de situación de riesgo, seleccionadas a partir de las propuestas presentadas en 2012.

En ese marco, la UNISDR lleva adelante una campaña de fortalecimiento de las capacidades institucionales en los gobiernos locales, referidos a los instrumentos de planificación y gestión urbana para el desarrollo sostenible. La campaña trabaja sobre una serie de "indicadores urbanos locales" para que las ciudades puedan evaluar su resiliencia. Los indicadores se formulan según los "Diez aspectos esenciales para lograr ciudades resilientes", actualizado con el fin de adaptarlo al Marco de Acción de Hyogo (2005-2015) y al Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres

(2015-2030), con un interés particular sobre el objetivo más cercano de este último: "aumentar sustancialmente el número de países con estrategias nacionales y locales para la reducción del riesgo de desastres".

Hasta el año 2016, la Campaña trabajó con 3123 ciudades a nivel global, de las cuales 1445 son del continente americano. En Argentina hay 33 ciudades que participan activamente de la campaña mundial, de las cuales se espera alcancen
algunos de los siguientes 10 aspectos esenciales del Programa:

#### Aspectos básicos

- Organizarse para la resiliencia frente a los desastres. Esto implica establecer una estructura organizativa e identificar los procesos necesarios para entender y actuar para la reducción de la exposición, el impacto y la vulnerabilidad ante los desastres.
- Identificar, comprender y utilizar los escenarios de riesgo, actuales y futuros. Los gobiernos locales deben identificar y comprender sus escenarios de riesgos, y garantizar que todos los actores colaboren y los reconozcan.
- 3. Fortalecer la capacidad financiera para la resiliencia. Esto implica comprender el impacto económico de los desastres y la necesidad de invertir en la construcción de resiliencia. Para lograrlo se debe indentificar y desarrollar mecanismos financieros que puedan apoyar las actividades de resiliencia.

#### **Aspectos operativos**

- 4. Promover el diseño y el desarrollo urbano resiliente. En ese sentido, asegurar la evaluación del entorno construido e impulsar la implementación de las acciones requeridas para hacerlo resiliente, de acuerdo con los objetivos trazados.
- 5. Proteger las zonas naturales de amortiguación para mejorar la función de protección proporcionada por los ecosistemas. Requiere identificar, proteger y monitorear aquellos servicios ecosistémicos críticos que contribuyen a mejorar la resiliencia ante los desastres.
- 6. Fortalecer la capacidad institucional para la resiliencia a fin de asegurar que todas las instituciones relevantes para la resiliencia de la ciudad cuenten con las capacidades requeridas para desempeñar sus funciones.
- 7. Comprender y fortalecer la capacidad social para la resiliencia. En otras palabras, se trata de fortalecer la "conexión" social y una cultura de ayuda mutua que influya de



Santa Fe. Provincia de Santa Fe

manera significativa en el impacto de los desastres sea cual sea su magnitud.

8. Incrementar la resiliencia de la infraestructura. Para ello se debe comprender la forma en que los sistemas de infraestructura crítica responderán ante los escenarios de riesgo de desastres que la ciudad podría experimentar y desarrollar planes de contingenci-a para manejar el riesgo identificado.

#### Aspectos para una mejor reconstrucción

- 9. Asegurar la efectividad de la preparación y una respuesta efectiva a los desastres. En ese sentido, es necesario mejorar la preparación ante desastres para garantizar una respuesta efectiva, instalar sistemas de alerta temprana y desarrollar las capacidades de atención a emergencias en su ciudad.
- 10. Acelerar la recuperación y reconstruir mejor, después de cualquier desastre. Planificar y estar preparado para las interrupciones del desarrollo antes de que ocurran. Aprender de los errores intentando comprender por qué se produjeron los daños y asegurar que se incorporen las lecciones aprendidas en los procesos de reconstrucción.

El cumplimiento de, al menos, cinco de los diez aspectos esenciales, así como la generación de nuevas y buenas prácticas en la reducción del riesgo, supone que la ciudad califica en la figura de "Ciudad Modelo". Particularmente, en nuestro país, el creciente y constante desarrollo de herramientas con enfoque en el desarrollo sustentable de las ciudades posiciona actualmente a las ciudades de Esteban Echeverría (Pro-

vincia de Buenos Aires) y Santa Fe (Provincia de Santa Fe) como ciudades modelo.

#### **100 CIUDADES RESILIENTES**

La Fundación Rockefeller creó, en 2013 la red 100 ciudades resilientes (100 Resilient Cities-100RC) con un objetivo semejante al programa de la ONU, para lograr que las ciudades sean más resilientes. Para ello, esta red facilita el intercambio de experiencias, la posibilidad de resolver conjuntamente entre ciudades problemas comunes y que estas se vean fortalecidas, entendiendo que aquellas ciudades que hayan resuelto situaciones críticas de manera favorable pueden transmitir los conocimientos adquiridos.

La red de ciudades recibe una orientación financiera y logística para un nuevo cargo en el gobierno municipal, un Director de Resiliencia encargado de dirigir los esfuerzos de resiliencia de la ciudad. Al mismo tiempo se brinda apoyo en la formación del Director durante un determinado período. También el programa brinda acceso a herramientas y una red de colaboradores para el desarrollo e implementación de estrategias de resiliencia.

En Argentina, las ciudades de Santa Fe y Buenos Aires forman parte de 100RC. Particularmente, Santa Fe adhiere al denominado "compromiso 10 %", en el cual los gobiernos destinan parte de su presupuesto para acciones de resiliencia, contribuyendo con esto a fortalecer las capacidades de adaptación de las ciudades ante cualquier eventualidad, contingencia o tensión crónica que la ciudad experimente.

# **INICIATIVA CIUDADES EMERGENTES Y SOSTENIBLES**

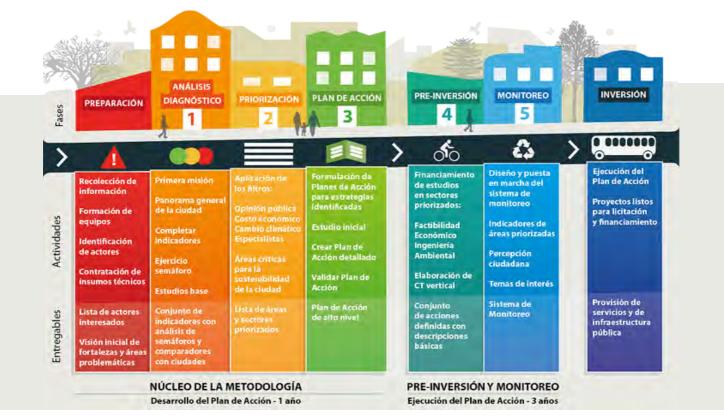
Iniciativa Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES) es un programa de asistencia técnica no-reembolsable del Banco Interamericano de Desarrollo, que provee apoyo directo a los gobiernos nacionales y locales de América Latina y el Caribe en el desarrollo y ejecución de planes de sostenibilidad urbana para las denominadas "ciudades emergentes". Conceptualmente, se enmarca en tres dimensiones: (1) sostenibilidad ambiental y cambio climático (orientado a la gestión del medio ambiente y del consumo de recursos naturales, mitigación de los gases de efecto invernadero y otras formas de contaminación, reducción de la vulnerabilidad ante amenazas naturales y adaptación al cambio climático); (2) sostenibilidad urbana (incluye el control del crecimiento y meiora del hábitat urbano. la promoción del transporte urbano sostenible, la promoción del desarrollo económico local competitivo y sostenible, y la provisión de servicios sociales de alto nivel y promoción de la cohesión social); y (3) fiscal y gobernabilidad (implica poner en marcha mecanismos adecuados de gobierno, la gestión adecuada de los ingresos, de los gastos y del endeudamiento).

Las "ciudades emergentes" son aquellas ciudades intermedias que presentan una gran dinámica de crecimiento demográfico y económico, pero que aún se caracterizan por contar con altos índices de pobreza, segregación socio-urbana, contaminación de recursos naturales y poca capacidad institucional de los gobiernos. En ese marco, enfrentan grandes desafíos para lograr un desarrollo sostenible, con relación a, por ejemplo, el incremento en la provisión de servicios básicos, la provisión de una mejor calidad de vida para sus habitantes, la generación de empleo, la protección del medio ambiente y la planificación frente al cambio climático. La iniciativa, que se implementa desde 2010 y ya se aplicó en más de 50 ciudades emergentes de América Latina, constituye un programa de evaluación rápida que permite identificar, organizar y priorizar proyectos de infraestructura de corto, mediano y largo plazo, y definir proyectos y propuestas urbanísticas, ambientales, socioeconómicas, fiscales y de gobernabilidad que permitan mejorar la calidad de vida en las ciudades latinoamericanas y lograr una mayor sostenibilidad. Asimismo, busca promover la participación ciudadana en las problemáticas urbanas.

Desde una perspectiva integral e interdisciplinaria, la metodología se organiza en dos etapas, una de desarrollo del Plan de Acción que tiene una duración aproximada de un año, y otra de ejecución del Plan, con una duración de tres años. La primera incluye la elaboración de un análisis diagnóstico elaborado sobre la base de aproximadamente 130 indicadores que cubren las tres dimensiones de la ICES, una priorización de temas a través del uso de múltiples filtros (ambiental, económico, opinión pública y experticia de especialistas por sector) y la formulación de un plan de acción a corto, mediano y largo plazo. La segunda etapa incluye la preparación de estudios de preinversión para las intervenciones priorizadas y la implementación de un sistema de monitoreo ciudadano.



FUENTE: Banco Interamericano de Desarrollo (2016)



FUENTE: Banco Interamericano de Desarrollo (2016)

#### **Argentina** Allen Palmas

- Añelo
- Goya
- Gran Bahía Blanca

**CIUDADES DE LA ICES** 

- ▶ Gran Jujuy
- Gran La Plata
- Gran Mendoza
- La Banda-Santiago del Estero
- Las Heras
- Malargüe
- Mar del Plata
- Paraná
- Salta
- San Carlos de Bariloche

#### **Bahamas**

Nassau

#### **Barbados**

Bridge Town

#### **Belize**

▶ Belize City

#### **Bolivia**

Cochabamba

#### Brasil

- Florianópolis
- Goiânia

- João Pessoa
- Três Lagoas/MS
- Vitoria

#### Chile

- ▶ La Serena-Coquimbo
- Puerto Montt-Puerto Varas
- Valdivia

#### Colombia

- Armenia
- Barranquilla
- Bucaramanga
- Cartagena
- Ibaqué
- Manizales
- Montería
- Nieva
- Pasto
- Pereira
- Popayán
- Riohacha
- Rionegro
- Santa Marta Sincelejo y Corrozal
- Valledupar
- Villavicencio

#### **Costa Rica**

San José

#### Ecuador

Cuenca

#### **El Salvador**

Santa Ana

#### Guatemala

Quetzaltenango/Xela

#### Guyana

Georgetown

North Dev. Corridor

#### **Honduras**

Tegucigalpa

**Jamaica** Montego Bay

#### México

- Campeche
- Chetumal
- Coatzacoalcos
- **▶** Hermosillo
- ▶ La Paz
- Lázaro Cárdenas
- ▶ Salina Cruz
- Tapachula
- Toluca

#### Nicaragua

#### Managua

#### Panamá

Ciudad de Panamá

#### **Paraguay**

Asunción

#### Perú

- Cusco
- Huancayo
- ▶ Trujillo

#### República Dominicana

▶ Santiago de los Caballeros

#### **Suriname**

Paramaribo

#### **Trinidad y Tobago**

▶ Port of Spain

#### Uruguay

Montevideo

#### Venezuela

- Barcelona
- Cumaná
- ▶ El Tigre
- Puerto Cabello

# INICIATIVA DE CIUDADES PRÓSPERAS

La Iniciativa para la Prosperidad Urbana (CPI, por sus siglas en inglés, City Prosperity Initiative), es una iniciativa global de ONU-Hábitat, creada para que los gobiernos de las ciudades y otros actores públicos y privados puedan identificar oportunidades, temas y áreas potenciales de intervención para generar ciudades más prósperas. Se basa en la aplicación de una herramienta estratégica de política pública y de toma de decisiones para medir el progreso actual y futuro de las ciudades hacia el bienestar, conforme un enfoque holístico e integrado que proporciona un índice que se compone de seis dimensiones. A partir de esto, es posible identificar áreas prioritarias para las políticas públicas, definir metas, estrategias y planes de largo plazo, traducir el bienestar en un parámetro medible y accionable, medir el desempeño de las ciudades y los efectos de las políticas públicas en el tiempo.

La "prosperidad", según ONU-Hábitat, es una medida de las condiciones de productividad, infraestructura de desarrollo, calidad de vida, equidad e inclusión social, sostenibilidad ambiental, gobernanza y legislación urbana; posible de ser calculada para cualquier ciudad, independientemente de su escala y localización, en un momento determinado. La noción se basa en que la prosperidad urbana es producto de una construcción social cuyo principio es el de los derechos humanos.

Desde esas consideraciones, una ciudad próspera es aquella

- Contribuye al crecimiento económico y el desarrollo, la generación de ingresos, el empleo y la igualdad de oportunidades que proporcionan niveles de vida dignos para toda la población.
- > Proporciona infraestructura y servicios, vivienda adecuada, saneamiento, suministro de energía, sistemas de movilidad sustentable, tecnologías de la información y comunicaciones, necesarios para sostener la población y la economía, y mejorar la calidad de vida.
- > Proporciona servicios sociales, educación, espacios públicos, recreación, salud y seguridad, necesarios para mejorar los niveles de vida, lo que permite a la población maximizar el potencial individual y llevar una vida plena.
- Es equitativa y socialmente inclusiva, asegura equidad de género, protege los derechos de las minorías y de los grupos vulnerables, asegura la participación cívica para todos en la esfera social, política y cultural, reduce la incidencia de barrios marginales y de nuevas formas de pobreza y marginación.

La Iniciativa para la Prosperidad Urbana se basa en la aplicación de una herramienta estratégica de política pública y de toma de decisiones para medir el progreso actual y futuro de las ciudades hacia el bienestar



Ciudad de Buenos Aires

- > Preserva los recursos naturales de la ciudad y de su entorno en beneficio de la urbanización sostenible, de modo tal que no compromete las necesidades de las generaciones futuras.
- Es capaz de combinar sostenibilidad y prosperidad compartida a través de la gobernanza urbana efectiva y de liderazgos transformadores, elaborando planes integrales y ejecutando políticas que se diseñan y aplican con la parti-



FUENTE: Elaboración propia

cipación social; actualizando leyes y reglamentos, y creando marcos institucionales adecuados con los tres ámbitos de gobierno y con los actores y las instituciones locales.

La iniciativa fue probada en más de 400 ciudades del mundo: el 25 % en ciudades del continente americano, el 23 % en Asia y Oceanía, el 17 % en África y el 35 % en Europa. Tiene el potencial para ser un marco de referencia e indicadores para alcanzar metas de la Agenda de Desarrollo Sostenible 2030 y el Objetivo de Desarrollo Sostenible nº 11: lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.

En ese marco, la adopción de CPI permite lo siguiente:

- 1. Aplicar un enfoque sistémico al desarrollo urbano.
- 2. Generar un valor global sobre el estado de una ciudad.
- 3. Establecer puntos de referencia para el monitoreo local, nacional y global.
- 4. Crear datos e información de base.
- 5. Establecer una plataforma global de datos comparables.
- 6. Identificar prioridades de desarrollo urbano sostenible.
- 7. Proveer evidencia basada en la formulación de políticas y la rendición de cuentas.
- 8. Crear mecanismos de monitoreo local y nacional.

El CPI proporciona una medida de la solidez o debilidad de los factores de prosperidad disponibles en la ciudad. Los valores pueden agruparse en seis escalas de prosperidad que van desde ciudades con factores de prosperidad muy sólidos a aquellas en las que los factores se encuentran muy débiles:



**FUENTE:** ONU, Índice de las Ciudades Prósperas. Publicación disponible en: www.onuhabitat.org.mx/index.php/cpi-indice-de-las-ciudades-prosperas

## **RED DE CIUDADES CREATIVAS**

La Red de Ciudades Creativas, creada en 2004 por la UNES-CO, constituye una red de cooperación entre ciudades que reconocen la creatividad como un factor estratégico de desarrollo sustentable. Sus objetivos son los siguientes: fortalecer la cooperación internacional; estimular y mejorar iniciativas lideradas por las ciudades-miembro para promover la creatividad como un componente esencial del desarrollo urbano, a través de asociaciones entre actores públicos y privados; fortalecer la creación, producción y distribución de actividades, bienes y servicios culturales; desarrollar polos de creatividad e innovación que amplíen las oportunidades para diseñadores y profesionales del sector cultural; mejorar las condiciones de acceso (particularmente de la población marginada y vulnerable) a servicios y productos culturales; e integrar plenamente cultura y creatividad en estrategias y planes de desarrollo local.

En el marco de la Agenda de Desarrollo Sostenible 2030, adoptada por las Naciones Unidas, que señala la importancia que tienen la cultura y la creatividad en cultivar e impulsar el desarrollo urbano sostenible, la pertenencia a la red de

Ciudades Creativas constituye una herramienta provechosa, especialmente para ciudades de países en desarrollo. Actualmente, la red está constituida por 115 miembros de los cuales 7 % son ciudades norteamericanas, 30 % son asiáticas, 42 % europeas, 14 % latinoamericanas, 4 % africanas y 3 % de Oceanía. La red cubre siete ámbitos creativos: artesanías y artes populares, diseño, cine, gastronomía, literatura, música y artes digitales. Uniéndose a la red, las ciudades pueden compartir buenas prácticas y establecer asociaciones que les permitan promover industrias de creatividad y cultura. La ciudad de Buenos Aires es miembro desde el año 2005, en el campo del diseño.

En clave similar, a nivel nacional se puede mencionar la Red de Ciudades Creativas, creada por el Ministerio de Cultura. Esta red busca el fortalecimiento de los ecosistemas creativos locales a través de la promoción de las industrias creativas y del trabajo colaborativo entre los municipios que la integran. Se concentra en cuatro áreas temáticas: Creatividad y Gobierno, Desarrollo Sectorial de las Industrias Creativas, Turismo Cultural y Trabajo Colaborativo.



Mar del Plata. Provincia de Buenos Aires

# DESAFÍO DE CIUDADES MÁS INTELIGENTES (SMARTER CITIES CHALLENGE)

El Desafío de Ciudades más Inteligentes es un programa de la empresa IBM a través del cual colabora con gobiernos locales aplicando nuevas tecnologías y asesoría técnica que permiten informatizar, interconectar y dotar de inteligencia a los sistemas de la ciudad (personas, empresas, transporte, comunicaciones, agua y energía) a fin de mejorar los servicios y sus niveles de eficiencia, reducir costos, mejorar la calidad de vida de sus habitantes y promover el crecimiento sostenible.

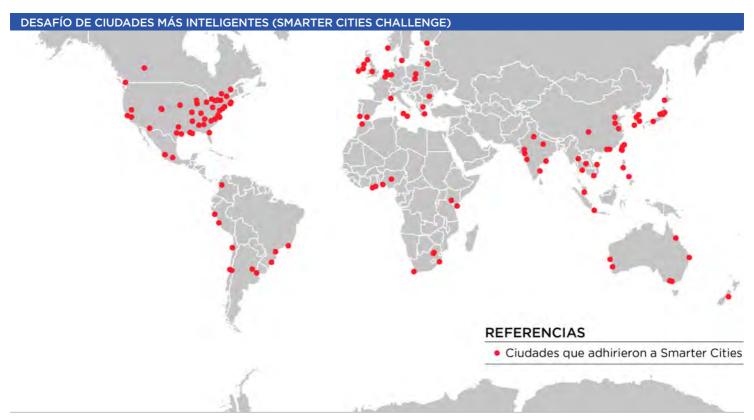
De algún modo, se trata de hacer uso de los avances tecnológicos recientes, que posibilitan incrementar y aprovechar mejor las potencialidades de los datos masivos (*big data*) y la tecnología cognitiva en los procesos de toma de decisiones.

Los gobiernos locales que se postulan al programa y resultan seleccionados reciben un equipo de expertos de IBM con quienes se trabaja en conjunto para definir los principales problemas por afrontar mediante el enfoque de ciudades inteligentes y posibles estrategias de actuación por implementar (recomendaciones, herramientas de gestión de datos, programas de capacitación y entrenamiento, etc.).

Desde el lanzamiento del programa, IBM colaboró con 134 gobiernos para la construcción de ciudades inteligentes, de los cuales el 33 % corresponde a ciudades norteamericanas, el 29 % a ciudades asiáticas, el 17 % a europeas, 8 % africanas, 8 % latinoamericanas y 5 % a ciudades de Oceanía.

En Argentina, los gobiernos locales que participan del programa son los siguientes:

- Rosario (Provincia de Santa Fe): ha iniciado un proceso de compromiso ciudadano en el uso del espacio público, movilidad segura y sustentable, y predicciones del sistema de transporte.
- San Isidro (Provincia de Buenos Aires): utilización de energías renovables en edificios públicos y vivienda de interés social.



FUENTE: Elaboración propia

## RED DE MERCOCIUDADES

Mercociudades es la principal red de ciudades de países pertenecientes al MERCOSUR. El objetivo general de la red es favorecer la participación de los gobiernos locales miembros en el proceso de integración regional, promover la creación de un ámbito institucional para las ciudades y desarrollar el intercambio y la cooperación horizontal entre los gobiernos locales de la región, según lo estipulado en sus Estatutos.

Considerando que las ciudades constituyen espacios de interacción humana de importancia creciente y sus organizaciones administrativas representan entidades activas de participación política que no pueden estar ajenas a la globalización de las relaciones internacionales, y que la participación municipal ocupa un papel esencial en los procesos de integración regional, la red se propone impulsar la creación de alianzas entre las ciudades, promoviendo el diálogo y la cooperación, desarrollando acciones, programas y proyectos de interés común intermunicipal, a través de convenios y servicios recíprocos, en la construcción de una agenda estratégica del proceso de integración. En lo que refiere a estrategias de desarrollo, promueve la adopción de los compromisos en la Agenda 2030 de las Naciones Unidas para el Desarrollo Sostenible, en la coordinación de propuestas de planificación e intervención urbana y ambiental, y en la promoción de políticas vinculadas a la ciencia y la tecnología; la cultura, la recreación, el deporte y el turismo; la participación ciudadana, la seguridad democrática, la inclusión social y la mejora de la calidad de vida en las ciudades.

Desde esas consideraciones, el trabajo de la red se organiza en 15 Unidades Temáticas (entre las cuales se encuentran, por ejemplo, "Ambiente y Desarrollo Sostenible", "Desarrollo Económico Local" y "Planificación Estratégica y Áreas Metropolitanas") y siete Grupos y Comisiones de Trabajo.

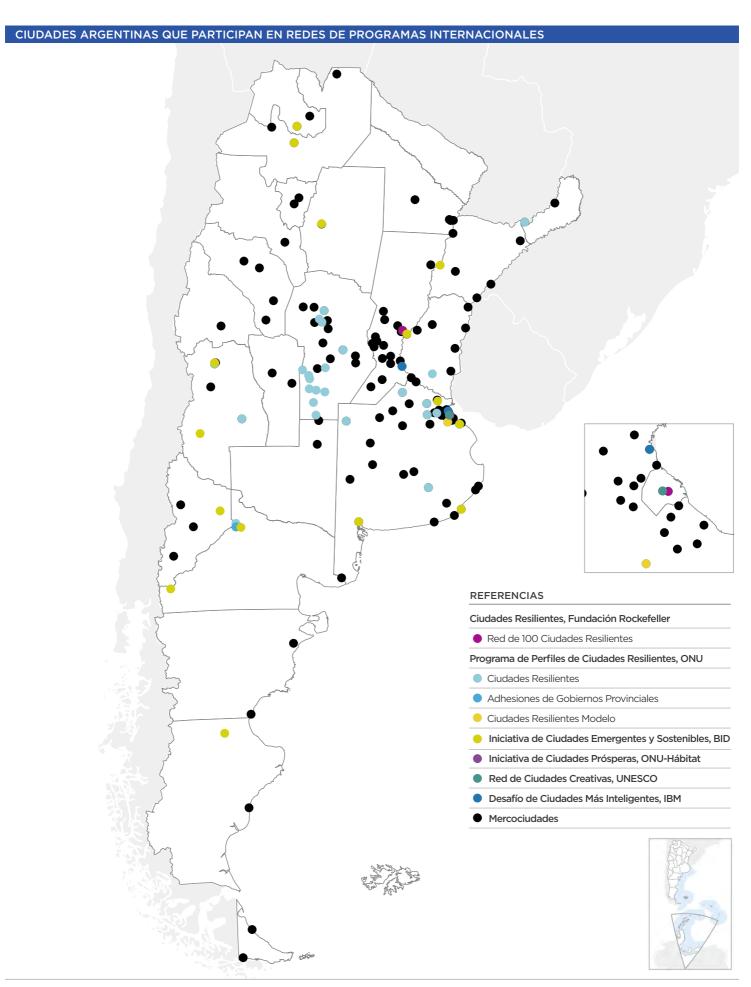
Su conformación fue impulsada en 1995 por los principales alcaldes, intendentes y prefeitos de la región, en dos instancias consecutivas. Primero, en la "Declaración de Asunción", consensuada en el marco del Seminario "Mercosur: Oportunidades y Desafíos para las Ciudades", organizado por la Unión de Ciudades Capitales Iberoamericanas-Subregión Cono Sur en Asunción; y luego, en la Primera Cumbre de Alcaldes, Intendentes y Prefeitos, en la cual se firmó el Acta Fundacional de Mercociudades con 12 ciudades fundadoras: Asunción (Paraguay), Rosario, La Plata, Córdoba, Buenos Aires (Argentina), Florianópolis, Porto Alegre, Curitiba, Río de Janeiro, Brasilia, Salvador (Brasil), y Montevideo (Uruguay). La red de Mercociudades de países pertenecientes al MERCOSUR se propone impulsar la creación de alianzas entre las ciudades en la construcción de una agenda estratégica del proceso de integración

A partir de esas primeras acciones, la red se ha ampliado hasta contar, en la actualidad, con 341 ciudades asociadas de Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay, Venezuela, Chile, Bolivia, Ecuador, Perú y Colombia, donde viven más de 120 millones de personas. En Argentina, la red abarca 131 ciudades, las cuales representan casi un 40 % del total de la red.

Como parte de las actividades de la red, en noviembre de 2016 se realizó la XXI Cumbre de Mercociudades en la Ciudad de Santa Fe, con el objetivo de debatir y generar acuerdos sobre la construcción de sociedades resilientes en el marco de la integración regional. En ese sentido, se establecieron como directrices la consecución de los objetivos de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sustentable y las acciones tendientes a reducir el riesgo de desastres, entre otras.



La Plata, Provincia de Buenos Aires





# O2. SEGUNDA PARTE

DIAGNÓSTICO
DE LAS CIUDADES
ARGENTINAS Y
LA RED URBANA



# DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN EN LA ARGENTINA

La información sobre las ciudades es un insumo fundamental, tanto para orientar los procesos de toma de decisiones como para evaluar los resultados de las políticas públicas urbanas. A partir de esa consideración, el presente estudio propone generar conocimiento sobre la red de ciudades argentinas.

En una primera mirada, analizamos la distribución de la población en la Argentina. Si bien existe una profusa bibliografía sobre la temática, que da cuenta de las condiciones de desequilibrio de la red urbana argentina, habitualmente no se han tenido en cuenta algunas dimensiones de estudio. Por un lado, en general, no se consideran como parte de la estructura urbana a las localidades de menos de 2000 habitantes, cuya población se define como "población rural agrupada" en términos del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC). Proponemos incorporarlas al análisis por considerarlas componentes clave de la estructuración del territorio. Por otro lado, mientras que, en general, la primacía urbana es analizada en la escala nacional, destacando el rol que cumple la Región Metropolitana de Buenos Aires, se tiende a soslayar las diversas situaciones regionales y las condiciones de primacía hacia el interior de las provincias. En ese sentido, proponemos abordar el análisis de la distribución de la población considerando, en el universo de estudio, la totalidad de las localidades censales y, a su vez, una mirada regional de la temática, además de la mirada nacional.

## SISTEMA DE ASENTAMIENTOS

El ámbito de estudio es la totalidad de 3519 localidades censales del país, definidas según el INDEC. El análisis se basó en dos cuestiones: la distribución de la población según el tamaño de localidad, definido por la cantidad de habitantes, y la localización territorial. Con respecto a esta última cuestión, se analizó la distribución de las localidades en las cinco regiones geográficas en las cuales se puede dividir el país: Centro (Ciudad Autónoma de Buenos Aires y las Provincias de Buenos Aires, Córdoba, Entre Ríos y Santa Fe), Cuyo (Mendoza, San Juan y San Luis), Noreste Argentino o NEA (Chaco, Corrientes, Formosa, Misiones), Noroeste Argentino o NOA (Catamarca, Jujuy, Salta, Santiago del Estero, Tucumán y La Rioja) y Patagonia (Chubut, La Pampa, Neuquén, Río Negro, Santa Cruz y Tierra del Fuego).

Las localidades censales constituyen unidades geoestadísticas generadas por el INDEC con fines operativos y se definen de acuerdo con un criterio físico: "es una porción de la superficie de la tierra caracterizada por la forma, cantidad, tamaño y proximidad entre sí de ciertos objetos físicos artificiales fijos (edificios) y por ciertas modificaciones artificiales del suelo (calles), necesarias para conectar aquellos entre sí". En otras palabras, "la localidad se concibe como concentración espacial de edificios conectados entre sí por una red de calles".

Se pueden presentar localidades simples, compuestas o aglomeradas. Las simples corresponden a aquellas zonas urbanizadas que se extienden íntegramente sobre un único partido o departamento y también sobre una sola área de gobierno local. Las compuestas o aglomeradas, en cambio, son aquellas zonas urbanizadas que se extienden sobre dos o más Provincias, Departamentos, Partidos o áreas de Gobierno Local (sean Municipios, Comunas, Comisiones de Fomento, etc.), y forman áreas urbanas que pueden abarcar total o parcialmente a dos o más de estas últimas. Por ejemplo, la Región Metropolitana de Buenos Aires constituye un aglomerado de 46 localidades simples, mientras que Viedma (Provincia de Río Negro) y Carmen de Patagones (Provincia de Buenos Aires) conforman una localidad compuesta (Viedma-Carmen de Patagones) por las dos localidades simples homónimas. Considerando las simples y las compuestas o aglomeradas, el país cuenta con un total de 3311 localidades.

En las 3311 localidades del país viven 37.783.221 personas. A partir de analizar la distribución de la población, se estableció una clasificación según el rango poblacional. Cabría mencionar que, de acuerdo con la definición oficial, el INDEC considera como urbanas a las localidades censales de más de 2000 habitantes. Sin embargo, en este análisis se tomó el universo de todas las localidades censales del país (incluidas las que tienen menos de 2000 habitantes) debido a que, según planteamos, al tomar el criterio cuantitativo se soslayan ciertas dinámicas urbanas relacionadas tanto con procesos endógenos como con su proximidad y articulación con otras ciudades de la red o sistema de ciudades.

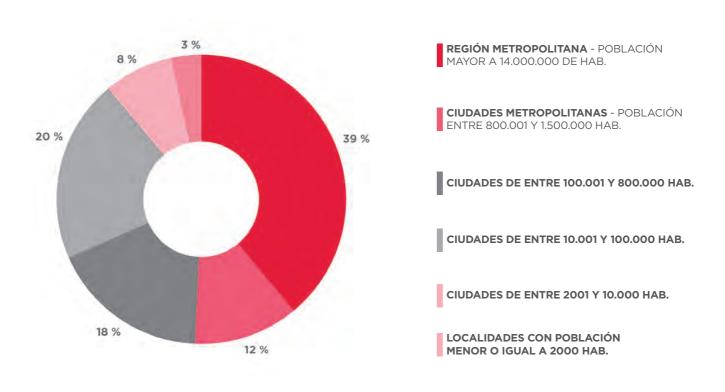
En ese marco, en este trabajo, los cálculos y referencias a "población urbana" se realizaron sobre ese universo de 3311 localidades simples y compuestas y, en adelante, utilizaremos "sistema urbano" o "red urbana" indistintamente, para referirnos a ese sistema de localidades distribuidas en el territorio nacional donde se concentra la población.

Tanto para el estudio de la distribución de las localidades en la red urbana de Argentina como en el estudio de las condiciones del hábitat (apartado siguiente), se utilizó, como fuente de datos, el Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas de 2010 (INDEC, 2013).

En el sistema urbano de Argentina se encuentra, en primer lugar, el aglomerado de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA), donde viven 14,7 millones de personas, lo cual corresponde al 39 % de la población urbana del país.

Está compuesto por 46 localidades pertenecientes al Gran Buenos Aires, al Gran La Plata y algunas localidades del resto de la Provincia de Buenos Aires. Al concentrar 10 veces más población que la ciudad que le sigue, tiene una marcada primacía dentro de la estructura urbana del país.

#### DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN SEGÚN RANGO DE LOCALIDAD



FUENTE: Elaboración propia

#### PORCENTAJE DE LOCALIDADES (SIMPLES Y COMPUESTAS), SEGÚN RANGO POBLACIONAL 80,00 % 71,31 % 70,00 % 60.00 % 50,00 % 40,00 % 30,00 % 20,00 % 19,18 % 10,00 % 8,61 % 0,76 % 0,03 % 0,12 % 0,00 % Reglón Cludades Cludades de Cludades de Cludades de Localidades con Metropolitana Población mayor a **Metropolitanas** Población **entre** entre 100.001 entre 10.001 entre 2001 población menor y 800.000 hab. y 100.000 hab. y 10.000 hab. o Igual a 2000 hab. 800.001 y 1.500.000 hab. 14.000.000 hab.

FUENTE: Elaboración propia

En segundo lugar, hay cuatro aglomerados que poseen entre 800.001 y 1.500.000 habitantes. En orden descendiente de tamaño se encuentran: Gran Córdoba, con aproximadamente 1,5 millones de habitantes; Gran Rosario, con 1,2 millones de habitantes; Gran Mendoza y Gran San Miguel de Tucumán con poco menos de 1 millón de habitantes cada una. En conjunto concentran el 12 % de la población urbana del país.

En tercer lugar, hay un grupo de 25 ciudades que tienen entre 100.001 y 800.000 habitantes y concentran el 18 % de la población urbana total. Un total de 15 de estas ciudades son capitales provinciales. Algunas conforman aglomerados, como Gran Salta, Gran Paraná o Gran Río Cuarto, aunque varias son localidades simples, como en los casos de Bahía Blanca, Formosa o La Rioja.

En cuarto lugar, 285 ciudades conforman la categoría siguiente, que se define por aquellas que tienen entre 10.001 y 100.000

habitantes y concentran la mayor proporción de población urbana después de la RMBA: el 21 % del total del país.

En suma, el 89 % de la población urbana de Argentina se concentra en ciudades de más de 10.000 habitantes, que corresponden al 9,5 % del total de las 3311 localidades del país. En contraste, el 90,5 % de las localidades del sistema urbano tienen menos de 10.000 habitantes, aunque concentran solo el 11 % de la población urbana total (4.183.221 personas).

Es de destacar que el 68 % de la población urbana se concentra en la Región Centro; mientras que el 11 % reside en el NOA, el 8 % en el NEA, el 7 % en Cuyo y el 6 % en la Patagonia. Además de concentrar la mayor cantidad de población, situación determinada en gran parte por el peso de la RMBA y dos grandes ciudades metropolitanas (Gran Córdoba y Gran Rosario), la Región Centro también concentra la mayor cantidad de localidades del país (46 %).

#### DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN URBANA POR RANGO Y REGIÓN **HABITANTES** HABITANTES **HABITANTES** HABITANTES **HABITANTES RANGO** POR REGIÓN OR REGIÓN POR REGIÓN POR REGIÓN POR REGIÓN **CUYO CENTRO** NOA **NEA PATAGONIA** REGIÓN METROPOLITANA 14.727.114 POBLACIÓN MAYOR A 14.000.000 DE HAB. **CIUDADES METROPOLITANAS** 937.154 794.327 2.690.734 POBLACIÓN ENTRE 800.001 Y 1.500.000 HAB. CIUDADES DE ENTRE 100.001 Y 800.000 HAB. 2.202.237 872.528 1.596.012 1.273.755 740.288 CIUDADES DE ENTRE 10.001 Y 100.000 HAB. 3.944.453 342.867 1.129.715 1.190.539 1.158.277 CIUDADES DE ENTRE 2001 Y 10.000 HAB. 1.428.284 229.958 471.768 491.875 305.129 LOCALIDADES CON POBLACIÓN 566.354 121.149 298.057 148.217 122.430 MENOR O IGUAL A 2000 HAB.

25.559.176

2.503.656

4.289.879

3.104.386

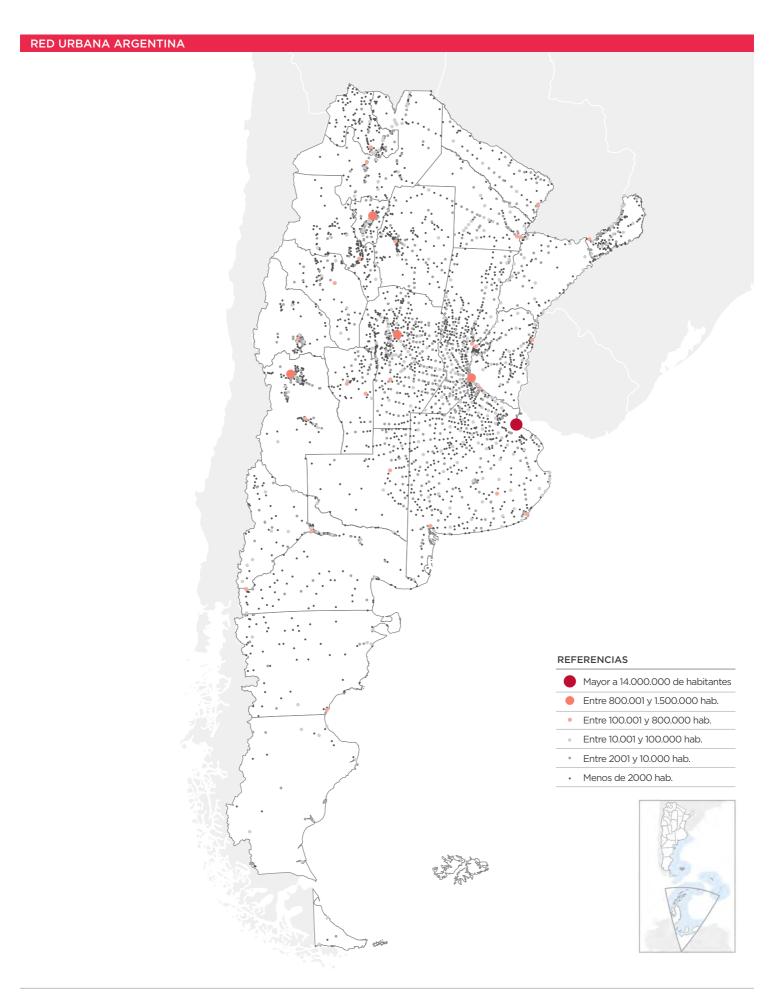
2.326.124

FUENTE: Elaboración propia

TOTAL

DISTRIBUCIÓN DE LOCALIDADES POR RANGO Y REGIÓN					
RANGO	CANTIDAD DE LOCALIDADES EN REGIÓN CENTRO	CANTIDAD DE LOCALIDADES EN REGIÓN CUYO	CANTIDAD DE LOCALIDADES EN REGIÓN <b>NOA</b>	CANTIDAD DE LOCALIDADES EN REGIÓN <b>NEA</b>	CANTIDAD DE LOCALIDADES EN REGIÓN PATAGONIA
REGIÓN METROPOLITANA POBLACIÓN MAYOR A 14.000.000 DE HAB.	1	-	-	-	-
CIUDADES METROPOLITANAS POBLACIÓN ENTRE 800.001 Y 1.500.000 HAB.	2	1	1	-	-
CIUDADES DE ENTRE 100.001 Y 800.000 HAB.	8	4	5	4	4
CIUDADES DE ENTRE 10.001 Y 100.000 HAB.	143	14	49	46	33
CIUDADES DE ENTRE 2001 Y 10.000 HAB.	306	53	108	100	68
LOCALIDADES CON POBLACIÓN MENOR O IGUAL A 2000 HAB.	1.062	230	572	211	286
TOTAL	1.522	302	735	361	391

FUENTE: Elaboración propia



# PRIMACÍA URBANA

La estructura poblacional del país, como se ha mencionado anteriormente, se caracteriza por concentrar mayor población en la RMBA (39 %) y en los rangos intermedios de ciudades: el de 100.001 a 800.000 habitantes (18 %) y el de 10.001 a 100.000 habitantes (20 %). Pero al analizar la estructura urbana a nivel regional y en el interior de cada Provincia, es posible observar situaciones diversas.

A fin de dar cuenta de dicha variabilidad, resulta ilustrativo aplicar el "índice de las cuatro ciudades" (ICC), que expresa, en términos cuantitativos, el grado de primacía urbana de una ciudad con relación a las siguientes (ONU-HABITAT, 2012).

Este índice resulta del cociente entre la población de la ciudad de mayor tamaño y la suma de las tres siguientes respecto de las cuales se quiere medir el nivel de primacía. Por ejemplo, a nivel nacional, la RMBA tiene un ICC de 4,06 respecto de Gran Córdoba, Gran Rosario y Gran Mendoza.

A nivel regional, la Región Centro tiene el mayor índice de primacía (4,48), mientras que el valor más bajo se encuentra en el NEA (0,43), donde las cuatro ciudades más grandes tienen un tamaño similar. En este sentido, se puede observar que la Región Centro replica la estructura urbana nacional, mientras que en el Noreste la estructura es más equilibrada, ya que las cuatro ciudades capitales tienen una cantidad de población parecida.

El análisis de la distribución de la red urbana en el interior de las provincias presenta algunas que comparten las características del patrón nacional, mientras que otras tienen una red urbana más equilibrada. Por ejemplo, en la Provincia de Córdoba, el ICC de Gran Córdoba respecto de las tres ciudades que le siguen en tamaño es 4,4 (repite el esquema nacional y el de la Región Centro, donde la RMBA es varias veces más grande que la ciudad siguiente en tamaño), mientras que en la Provincia de Entre Ríos, es 0,86 (donde Gran Paraná tiene menos del doble de población que Concordia), lo que da cuenta de una red urbana más equilibrada. En siArgentina tiene una estructura muy deseguilibrada, donde más de 2000 localidades suman apenas el 3 % de la población urbana del país, mientras que un único aglomerado (la RMBA) concentra el 39 %

tuación intermedia se encuentran las provincias de Salta, La Rioja, Neuquén, Formosa y Chaco, con ICCs próximos a 3.

Cabe destacar el caso de la Provincia de San Juan, donde el ICC es uno de los más elevados: tiene un porcentaje alto de población urbana (aproximadamente 93 %) y de población viviendo en el Gran San Juan (73 %), que tiene 16 veces más población que la ciudad que le sigue en tamaño (Caucete). Santiago del Estero, por su parte, tiene un ICC medio (4,4), un bajo porcentaje de población urbana (77 %), pero la mitad de la población provincial vive en el aglomerado Santiago del Estero-La Banda.

Finalmente, la Provincia de Rio Negro tiene el ICC menor (0,59), con una estructura urbana más equilibrada. En efecto, la red urbana rionegrina se compone de tres ciudades principales con un tamaño de población similar: San Carlos de Bariloche (109.305 habitantes), General Roca (81.534 habitantes) y el aglomerado Viedma-Carmen de Patagones (73.322 habitantes).

En resumen, el análisis de la distribución de la población en la red urbana muestra que, a nivel general, Argentina tiene una estructura muy desequilibrada, donde encontramos más de 2000 localidades que apenas suman el 3 % de la población urbana del país, mientras que un único aglomerado (la RMBA) concentra el 39 %. Además, la estructura de primacía nacional se observa en varias provincias.

ÍNDICE DE PRIMACÍA ICC REGIONA	AL .	
REGIÓN	CIUDADES	ICC
CENTRO	RMBA, Gran Córdoba, Gran Rosario, Gran Mendoza	4,48
CUYO	Gran Mendoza, Gran San Juan, Gran San Luis, San Rafael	1,23
PATAGONIA	Neuquén-Plottier-Cipolletti, Comodoro Rivadavia, Gran Santa Rosa, San Carlos de Bariloche	0,86
NOA	Gran San Miguel de Tucumán, Gran Salta, Santiago del Estero-La Banda, Gran San Salvador de Jujuy	0,65
NEA	Gran Resistencia, Gran Corrientes, Gran Posadas, Formosa	0,43

FUENTE: Elaboración propia

DICE DE PRIMACÍA ICC PROVII	NCIAL	ICE DE PRIMACÍA ICC PROVINCIAL				
PROVINCIA	CIUDADES	ICC				
BUENOS AIRES Y CABA	RMBA, Mar del Plata, Bahía Blanca, Gran San Nicolás de los Arroyos	14,46				
SAN JUAN	Gran San Juan, Caucete, Villa General San Martín - Campo Afuera, Villa Aberastain-La Rinconada	7,01				
TUCUMÁN	Gran San Miguel de Tucumán, Concepción-San Roque, Tafí Viejo, Aguilares	6,50				
CATAMARCA	Gran Catamarca, Andalgala, Belén, Recreo	5,31				
CÓRDOBA	Gran Córdoba, Gran Río Cuarto, Villa María-Villa Nueva, Villa Carlos Paz- Arredondo-Cruz	4,40				
SANTIAGO DEL ESTERO	Santiago del Estero-La Banda, Termas de Río Hondo, Frías, Añatuya	4,40				
MENDOZA	Gran Mendoza, San Rafael, San Martín-La Colonia, Rivadavia	3,94				
SALTA	Gran Salta, San Ramón de la Nueva Orán, Tartagal, Gral. Güemes	3,22				
LA RIOJA	La Rioja, Chilecito, Chamical, Aimogasta	3,04				
NEUQUÉN	Neuquén-Plottier-Cipolletti, Cutral Co-Plaza Huincul, Centenario, Zapala	3,00				
FORMOSA	Formosa, Clorinda, Pirané, El Colorado	2,54				
CHACO	Gran Resistencia, Pres. Roque Sáenz Peña, Villa Ángela, Gral. José de San Martín	2,41				
CORRIENTES	Gran Corrientes, Goya, Paso de los Libres, Curuzú Cuatiá	2,32				
JUJUY	San Salvador de Jujuy, San Pedro, Libertador Gral. San Martín, Perico	2,06				
MISIONES	Gran Posadas, Oberá, Eldorado, Puerto Iguazú	1,97				
SANTA FE	Gran Rosario, Gran Santa Fe, Reconquista-Avellaneda, Rafaela	1,83				
LA PAMPA	Gran Santa Rosa, General Pico, Rio Colorado-La Adela, General Acha	1,39				
SAN LUIS	Gran San Luis, Villa Mercedes, Merlo, La Punta	1,29				
TIERRA DEL FUEGO	Rio Grande, Ushuaia, Tolhuín, Laguna Escondida	1,12				
SANTA CRUZ	Rio Gallegos, Caleta Olivia, Pico Truncado, Las Heras	1,06				
ENTRE RÍOS	Gran Paraná, Concordia, Gualeguaychú-Pueblo Gral. Belgrano, Concepción del Uruguay	0,86				
СНИВИТ	Comodoro Rivadavia, Trelew, Puerto Madryn, Esquel	0,83				
RIO NEGRO	San Carlos de Bariloche, Gral. Roca, Viedma-Carmen de Patagones, Villa Regina	0,59				

FUENTE: Elaboración propia

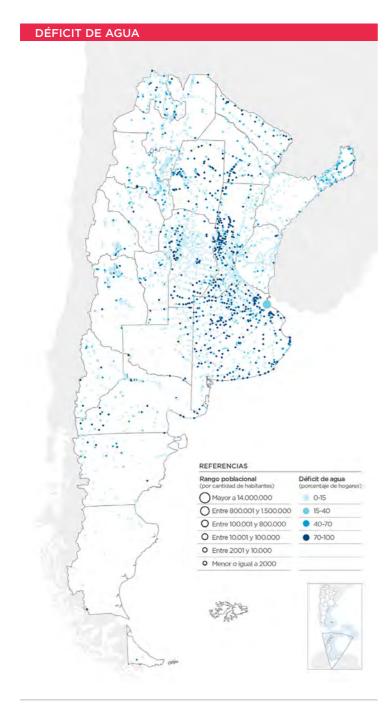


# CONDICIONES DEL HÁBITAT

El estudio a continuación ilustra sobre la situación de la infraestructura de servicios y las características de las viviendas de las diferentes localidades que conforman la red urbana argentina. Como en el análisis de la distribución de la población, el objeto de estudio fueron las 3311 localidades simples y compuestas del país.

Se analizaron la cobertura de servicios y las condiciones de la vivienda de las localidades con una mirada territorial para indagar sobre las disparidades regionales y con el tamaño de la ciudad definido a partir de la cantidad de habitantes para analizar si existen diferencias según el rango poblacional. A partir del conocimiento obtenido se podrán orientar las políticas públicas donde existen mayores carencias.

## INFRAESTRUCTURA DE SERVICIOS



FUENTE: Elaboración propia

#### **DÉFICIT DE AGUA DE RED**

El déficit de agua de red es un indicador relevante de condiciones urbano-sanitarias. En el país, este tipo de carencia alcanza al 16,3 % de los hogares (aproximadamente 2 millones de personas). Considerando solamente los hogares del ámbito urbano, el déficit es del 12,9 %, lo cual equivale a 1.491.548 hogares. Esa situación afecta aproximadamente a 4,8 millones de personas.

La mayor proporción de hogares urbanos en situación de déficit se encuentra, por un lado, en la RMBA y, por el otro, en las localidades de hasta 2000 habitantes. En la RMBA afecta a poco más de 3 millones de personas y, en los casi 2400 pequeños núcleos poblados del rango menor, a 300.000 habitantes. Esto se debe a que en la RMBA existen grandes villas y asentamientos informales sin cobertura de servicios y barrios precarios en áreas de expansión que no están provistos de redes de infraestructura; y en el otro caso, porque un alto porcentaje de localidades de hasta 2000 habitantes no cuentan con redes de agua debido a su pequeña escala.

A su vez, no existen ciudades de más de 2000 habitantes que no tengan red de agua potable, independientemente que esta sea o no suficiente para cubrir toda el área urbana y ofrecer un buen servicio.

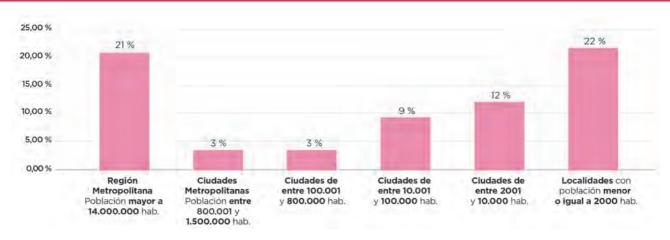
Las localidades de hasta 2000 habitantes concentran las dos situaciones extremas: de 2361 localidades en esa categoría, 313 tienen una cobertura total de red de agua pública (déficit igual a 0 %), mientras que 307 tienen un déficit del 100 %.

Al analizar la distribución del déficit de agua de red según región es posible observar que la Región Centro es la que tiene el mayor porcentaje de sus hogares en situación de déficit. La Patagonia es la que presenta la mejor situación.

#### **DÉFICIT DE CLOACAS**

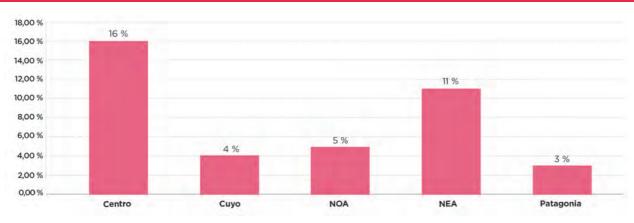
El déficit de cloacas se define por aquellos hogares que no tienen conexión a una red pública cloacal y, en cambio, realizan los desagües a pozo ciego, a hoyos, ríos, etc. En la medida en





FUENTE: Elaboración propia

#### PORCENTAJE DE HOGARES CON DÉFICIT DE AGUA DE RED, POR REGIÓN



FUENTE: Elaboración propia

que la extensión de las redes cloacales no se realiza en paralelo con la extensión de las redes de agua, el déficit de cloacas suele ser sensiblemente superior al déficit de agua de red.

Para el total del país, 5,5 millones de hogares no poseen conexión a una red cloacal. En las ciudades ese dato desciende a 4.824.072 hogares, lo cual corresponde, aproximadamente, a un 42 % de los hogares urbanos, afectando a cerca de 16 millones de habitantes.

El déficit es muy elevado en las localidades más pequeñas, aquellas que tienen hasta 2000 habitantes y las que tienen hasta 10.000 habitantes, mientras que la RMBA se encuentra en una situación intermedia, aunque es de destacar que afecta a 1.975.364 hogares. Nuevamente, el rango de localidades de menor tamaño presenta las dos situaciones extremas: el 68 % de las localidades tienen un déficit muy elevado (superior al 90 %), situación dada porque la pequeña escala de los núcleos poblados habitualmente no logra sostener una inversión en obras de desagües cloacales y su tratamiento; mientras que 10 localidades no tienen déficit.

Al analizar cada una de las regiones respecto del total de su población, el NEA presenta la situación más desfavorable: tiene un 57 % de sus hogares sin cobertura del servicio. La Patagonia, en contraste, posee un porcentaje de déficit relativamente bajo, cercano al 24 %. Las regiones Centro, Cuyo y NOA se encuentran en una situación intermedia, con un déficit de entre un 36 % y 42 % de los hogares. No obstante, no es de soslayar que en la Región Centro el déficit de cloacas afecta a aproximadamente 3,5 millones de hogares (un estimado de 10,9 millones de habitantes se encuentran en esa situación).

#### **DÉFICIT URBANO**

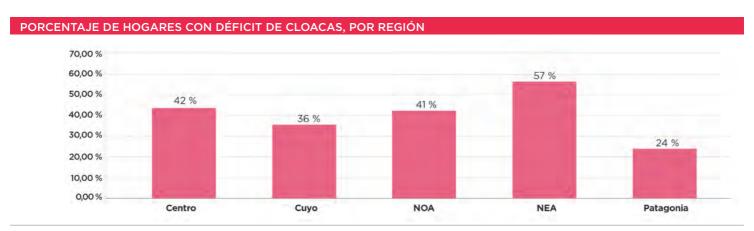
El déficit urbano es un indicador de falta de cobertura de servicios de agua de red, cloaca de red y electricidad. Debido a que muestra la proporción de hogares que cumplen con los tres déficits, indica las situaciones más desfavorables del país en cuanto a conexiones a los servicios básicos urbanos. Del total de hogares urbanos (11.523.859), 81.934 tienen déficit urbano (es decir, el 0,71 %), lo cual afecta a aproximadamente 276.000 personas.

El déficit urbano es, para los distintos rangos de ciudades, bajo, de valores entre un 0,14 % y 2,32 %. Las localidades de hasta 2000 habitantes tienen el déficit más alto (aproximadamente 8.500 hogares de ese rango se encuentran en esa situación), mientras que las ciudades de entre 800.001 y 1.500.000 habitantes tienen el más bajo (1900 hogares afectados). En su distribución geográfica, el déficit urbano es notablemente

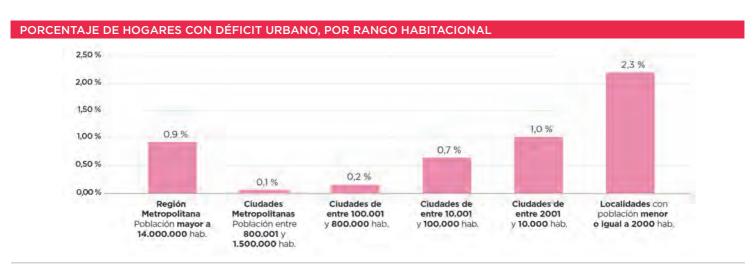
mayor en el NEA, pues afecta al 2 % de sus hogares urbanos. Las regiones Centro y NOA tienen un porcentaje de déficit similar, entre un 0,6 % y 0,7 %. Sin embargo, en cuanto a la cantidad absoluta de hogares afectados, la Región Centro es la que se encuentra en peor situación: 55.000 hogares tienen déficit urbano (el 67 % del total de hogares con déficit urbano en todo el país).

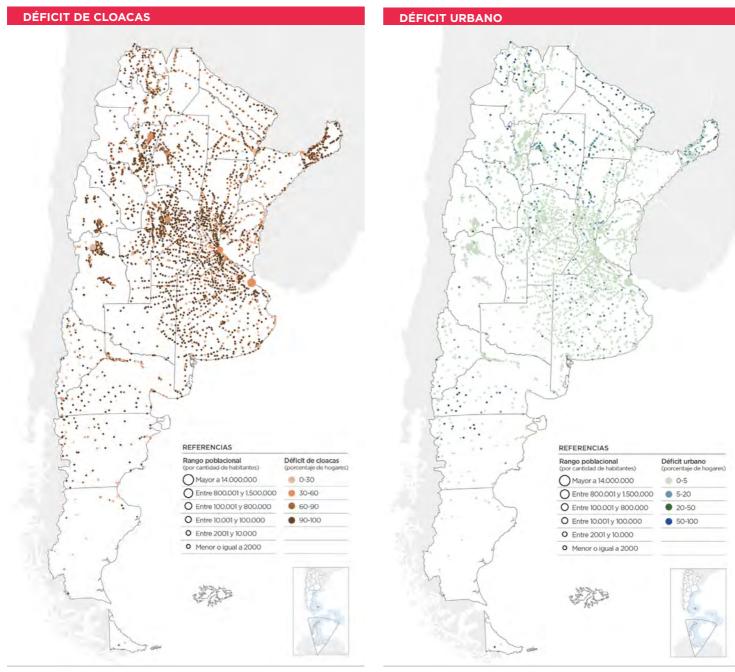


FUENTE: Elaboración propia

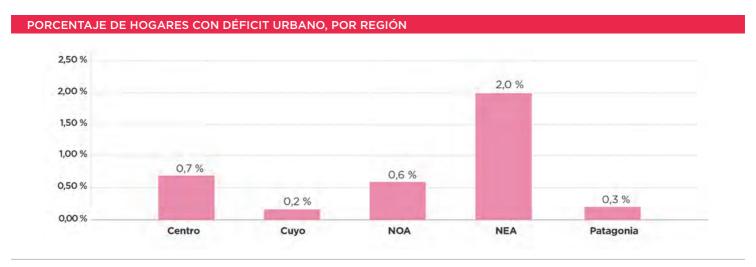


FUENTE: Elaboración propia





FUENTE: Elaboración propia



# CONDICIONES SOCIO-HABITACIONALES

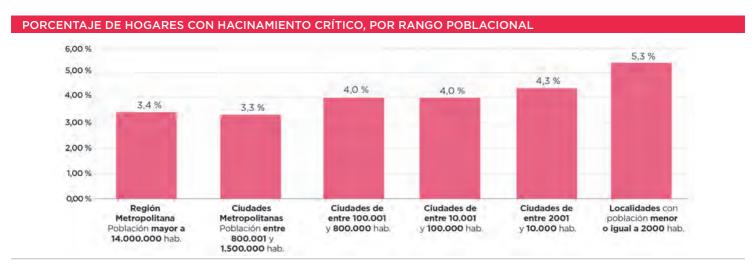
### **HACINAMIENTO CRÍTICO**

Aproximadamente un 3,95 % de los hogares del país (480.000 hogares donde viven cerca de 1,6 millones de personas) presentan hacinamiento crítico, es decir tienen tres o más personas que viven en un mismo cuarto. Este es un indicador de Necesidades Básicas Insatisfechas que permite dimensionar la pobreza estructural, aunque también es un indicador de condiciones habitacionales.

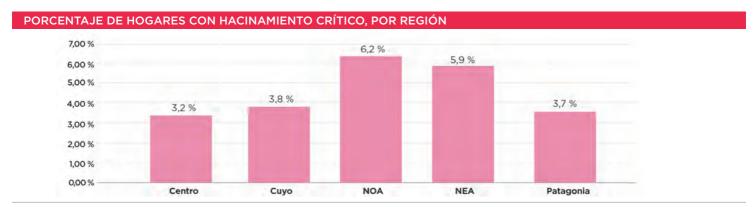
En las ciudades, el hacinamiento crítico es una situación que afecta al 3,7 % de los hogares urbanos (431.962 hogares donde

viven aproximadamente 1,4 millones de personas). La cantidad de hogares con hacinamiento crítico parece ser independiente del tamaño de la localidad.

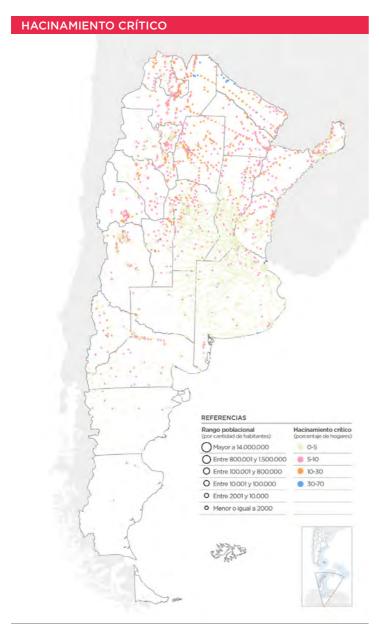
Al analizar la distribución geográfica, encontramos que el porcentaje de hacinamiento es prácticamente similar en todas las regiones, con situaciones ligeramente más desfavorables en el NOA y NEA; aunque en valores absolutos, la Región Centro concentra la mayor cantidad de hogares con hacinamiento crítico (261.221 hogares de un total de 431.962 en todo el país).



FUENTE: Elaboración propia



TENENCIA IRREGULAR DE LA VIVIENDA





FUENTE: Elaboración propia

FUENTE: Elaboración propia

#### TENENCIA IRREGULAR DE LA VIVIENDA

La cantidad de hogares en Argentina con tenencia irregular de la vivienda asciende a 2 millones (16,2 % del total) y afecta aproximadamente a 6,5 millones de habitantes. La tenencia irregular es un indicador de informalidad en la ocupación del suelo. En el ámbito urbano, donde la cifra se encuentra en el orden de los 1,7 millones de hogares (15 % del total) da cuenta, principalmente, de condiciones precarias de la urbanización y la dificultad de acceso a la tierra. Como ocurre con los datos de hacinamiento, la tenencia irregular se encuentra en un nivel similar para todos los rangos de ciudades del país: entre un 14 % y un 20 %, aunque las localidades de hasta 2000 habitantes presentan el mayor porcentaje de sus hogares en esta situación (19,9 %).

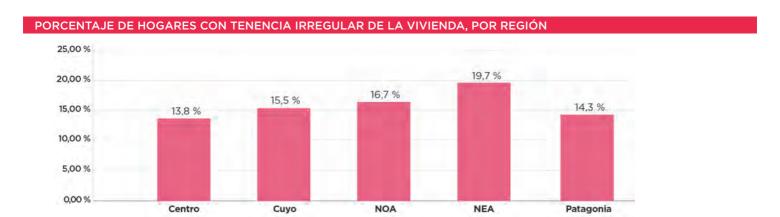
Los valores extremos se encuentran en los rangos de ciudades menores, en particular, el de las localidades de hasta 2000 habitantes. De los datos surge que un elevado porcentaje de hogares con tenencia irregular de la vivienda no coincide (al menos no en todos los casos) con bajos niveles de dotación de infraestructura básica y acceso a red eléctrica.

El caso de El Aguilar, un complejo minero en la Puna jujeña, es ilustrativo, pues posee porcentajes bajos de hogares con déficit de agua, cloacas, red eléctrica y habitacional (cuantitativo y cualitativo), pero la tenencia irregular de la vivienda afecta al 99 % de los hogares. Esto se debe a que los hogares son viviendas ocupadas "por trabajo", que fueron construidas por la empresa minera.

Respecto de la distribución de los hogares con tenencia irregular de acuerdo con las regiones del país, se puede observar que el NEA presenta el mayor porcentaje; luego el NOA. Cuyo, por su parte, tiene un porcentaje apenas mayor que las regiones Centro y Patagonia.







FUENTE: Elaboración propia

#### **DÉFICIT HABITACIONAL CUALITATIVO**

En Argentina, 2,7 millones de hogares presentan déficit habitacional cualitativo. Esto implica que no tienen conexiones a red de agua ni cloacas, que tienen hacinamiento crítico o habitan viviendas que presentan, al menos, una de las siguientes condiciones deficitarias: tienen piso de tierra o ladrillo suelto u otro material (es decir, no tienen piso de cerámica, baldosa, mosaico, mármol, madera, alfombra, cemento o ladrillo fijo); no tienen provisión de agua por cañería dentro de la vivienda, o no disponen de inodoro con descarga de agua.

En las ciudades, esta situación afecta a 2.187.742 hogares y a aproximadamente 7,2 millones de personas.

El rango de ciudades con mayor porcentaje de déficit cualitativo es el de localidades de hasta 2000 habitantes: casi un 34 % de sus hogares. La RMBA tiene aproximadamente un cuarto de su población en situación de déficit habitacional cualitativo.

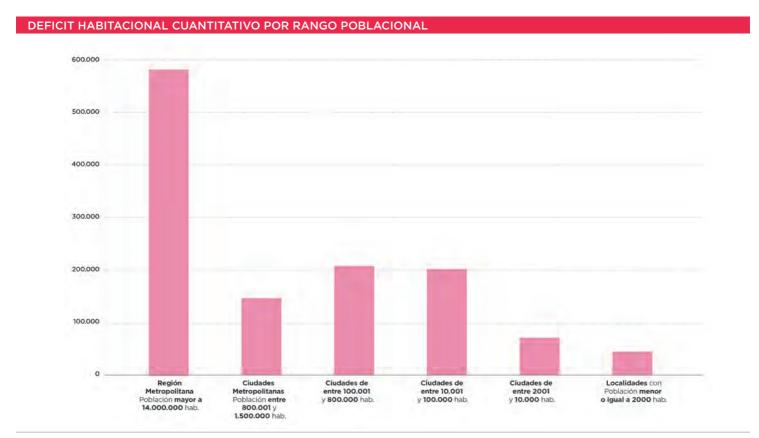
Del total del país, 109 localidades (todas ellas del rango poblacional menor) tienen la totalidad de sus hogares en situación de déficit habitacional cualitativo. Resulta interesante evaluar cómo se comportan otros déficits en esta situación: el déficit de agua de red y de cloacas tiende a ser elevado (mayor al 85 %); mientras el hacinamiento crítico tiende a ser bajo. Esto sugiere que en las localidades chicas, donde se presenta un elevado déficit habitacional cualitativo, este se debe principalmente al déficit de redes de agua y cloacas.

En la Región NEA, el déficit habitacional cualitativo alcanza al 25 % de los hogares; mientras que en el NOA, al 21 %. En la Región Centro es del 20 % y en Cuyo y la Patagonia, del orden del 10 %.

#### **DÉFICIT HABITACIONAL CUANTITATIVO**

El déficit habitacional cuantitativo en Argentina es de 1.345.016 hogares y en el ámbito urbano, de 1.254.219 hogares. Estos valores revelan que la mayor parte del requerimiento de viviendas para saldar el déficit habitacional se encuentra en las ciudades (93 %).

A diferencia del déficit habitacional cualitativo, que indica la cantidad de hogares cuya situación habitacional debe ser mejorada, este déficit da cuenta del número total de viviendas que se deben construir para cubrir la carencia en cantidad (y no calidad). Se calcula a partir de la diferencia



entre hogares totales y viviendas habitadas, sumando aquellas que son clasificadas como irrecuperables (no se pueden mejorar).

El déficit es notablemente elevado en la RMBA: aproximadamente 600.000 viviendas son necesarias para saldarlo. En las grandes áreas metropolitanas (Gran Córdoba, Gran Rosario, Gran Mendoza y Gran San Miguel de Tucumán) son requeridas aproximadamente 150.000 viviendas, mientras que en las ciudades de entre 100.001 y 800.000 habitantes, faltan 200.000. Igual cantidad de viviendas es necesaria en el rango de ciudades de entre 10.001 y 100.000 habitantes. En las ciudades menores, la cantidad de viviendas necesarias es sensiblemente menor.

Los mayores déficits se encuentran en las ciudades más grandes: RMBA, Gran Rosario, Gran Córdoba, Gran San Miguel de Tucumán y Gran Mendoza. Algunos casos que se pueden destacar por tener un elevado déficit en relación con la cantidad de habitantes son: Gran Corrientes, Comodoro Rivadavia, Concordia, San Ramón de la Nueva Orán, Río Grande, Tartagal. En contraste, ciudades como Bahía Blanca, tienen un déficit bajo en relación con la cantidad de habitantes y en comparación con los demás casos.

En valores absolutos, el déficit cuantitativo se concentra en la Región Centro, donde se requieren 833.000 viviendas para saldar el déficit, mientras el menor déficit se localiza en la Región Patagonia, la más despoblada del país.

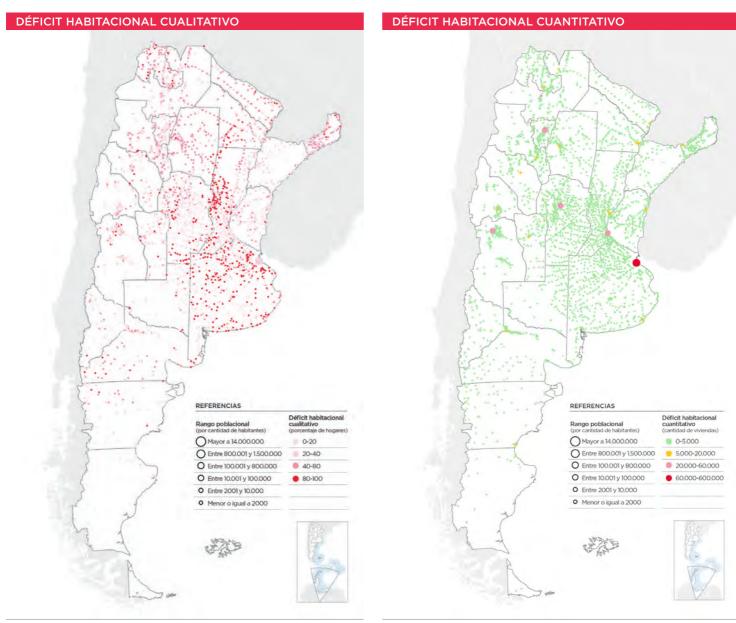
REGIÓN	DÉFICIT HABITACIONAL CUANTITATIVO
Centro	833.526
Cuyo	75.307
NOA	164.291
NEA	112.144
Patagonia	68.951

FUENTE: Elaboración propia

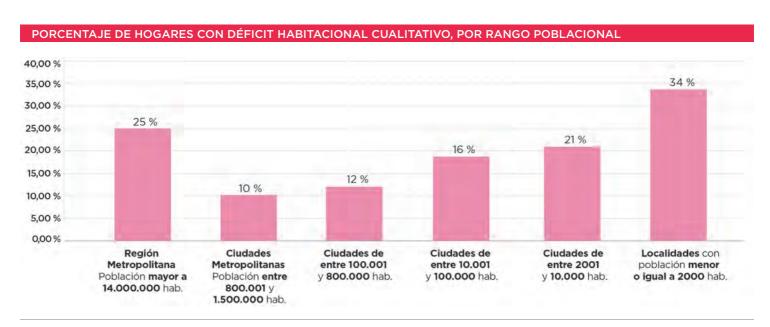
### **VIVIENDAS DEFICIENTES**

De un total de 11.317.507 viviendas habitadas en el país, 1.822.729 son deficientes. En el sistema urbano, las viviendas habitadas totales son 10.709.479 y las deficientes son 1.483.787 (13,9 %).

La condición de "deficiente" indica que la calidad de los materiales con los que está construida la vivienda y las instalaciones internas a servicios básicos (agua de red y desagües) de las que dispone son considerados "insuficientes". El indicador del INDEC que se utiliza para dar cuenta de las viviendas deficientes es el de "calidad constructiva de la vivienda" (INCALCONS), que se clasifica en:



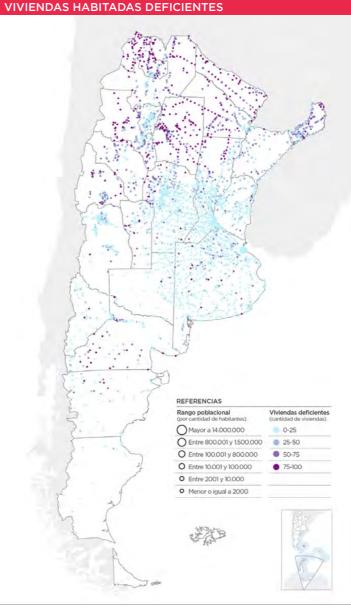
FUENTE: Elaboración propia



- Calidad satisfactoria: refiere a las viviendas que disponen de materiales resistentes, sólidos y con la aislación adecuada. A su vez, disponen de cañerías dentro de la vivienda y de inodoro con descarga de agua.
- 2. Calidad básica: refiere a las viviendas que no cuentan con elementos adecuados de aislación o tienen techo de chapa o fibrocemento. Al igual que la anterior, cuentan con cañerías dentro de la vivienda y de inodoro con descarga de agua.
- **3. Calidad insuficiente:** engloba a las viviendas que no cumplen ninguna de las dos condiciones anteriores.

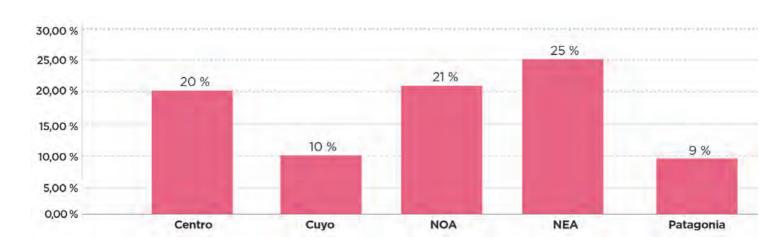
El rango de localidades de hasta de 2000 habitantes presenta la peor situación, pues, 29 % de sus viviendas son deficientes, lo cual corresponde a aproximadamente 100.000 viviendas. En el otro extremo, las ciudades de entre 800.001 y 1.500.000 habitantes presentan el menor porcentaje de sus viviendas en calidad deficiente (9 %). La RMBA, por su parte, presenta en proporción una situación intermedia (13 %), aunque en valores absolutos concentra la mayor cantidad (aproximadamente 600.000 viviendas). En la distribución del indicador por región, el NOA y el NEA presentan los porcentajes más elevados de sus viviendas habitadas en situación deficiente (24 % y 29 % respectivamente); mientras que la Patagonia presenta la mejor situación (9 % de las viviendas). Las regiones Centro y Cuyo presentan una situación intermedia.

A modo de conclusion, en términos generales se observa una situación más desfavorable en el NEA y en el NOA, ya que los mayores déficits en términos porcentuales se dan en esas regiones. A su vez, si analizamos los déficits por rango de localidad, las localidades más pequeñas en el rango poblacional tienden a valores más altos en cuanto a carencias y, a su vez, la RMBA también presenta altos valores, principalmente por la existencia de gran cantidad de villas y asentamientos precarios.

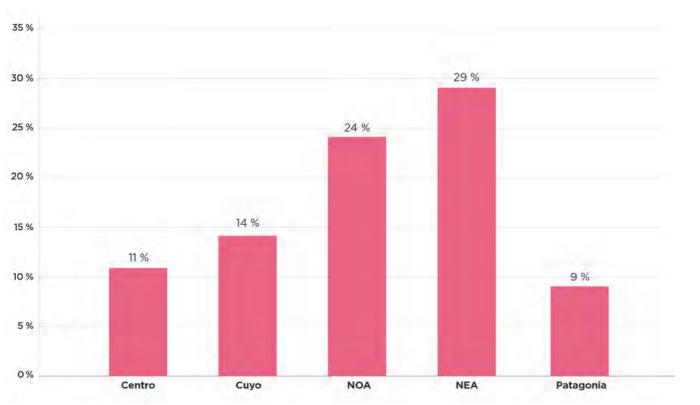


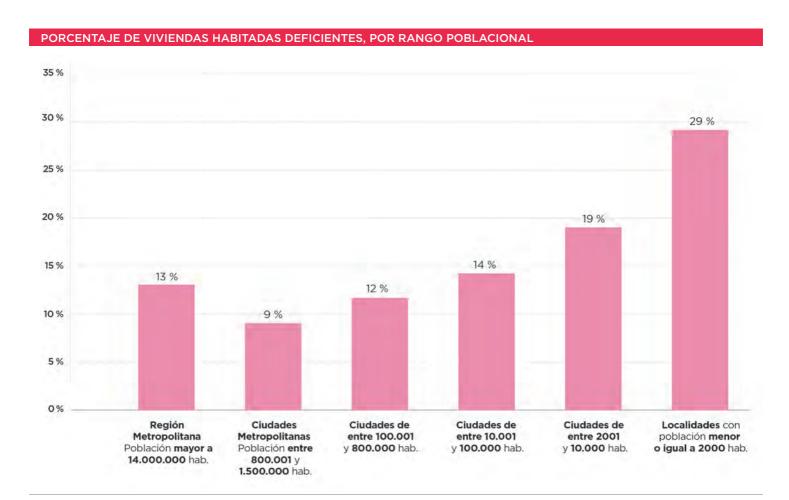
FUENTE: Elaboración propia

### PORCENTAJE DE HOGARES CON DÉFICIT HABITACIONAL CUALITATIVO, POR REGIÓN













# DINÁMICA DE **URBANIZACIÓN**

A fin de delinear políticas de desarrollo urbano sostenible que promuevan un uso más eficiente del suelo y optimicen las inversiones en infraestructuras y servicios, resulta clave conocer cómo crecen las ciudades argentinas y verificar si existen patrones dominantes en su crecimiento físico. Con ese objetivo, se realizó un análisis del crecimiento de las manchas urbanas en una muestra heterogénea de ciudades argentinas, representativas de la amplia variedad de situaciones en el sistema urbano argentino, dando cuenta de diferentes rangos de población, desarrollos relativos y contextos regionales.

Se trató de generar insumos de información sobre la expansión urbana de las ciudades, los cambios en los usos y coberturas del suelo, necesarios para la toma de decisiones en todos los niveles de gobierno que propicien mejores condiciones de calidad de vida a través de un desarrollo territorial económico, social y ambientalmente sostenible.

Para el desarrollo de este estudio, la SPTyCOP firmó un convenio de cooperación con la Comisión Nacional de Actividades Espaciales (CONAE), donde se organizó un trabajo conjunto en dos etapas. En este convenio participó también la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires.

El estudio articuló, por un lado, el análisis de datos poblacionales, y por otro, el procesamiento y clasificación supervisada de imágenes satelitales LANDSAT 5 TM, LANDSAT 7 ETM+ y LANDSAT 8 OLI para fechas coincidentes con los Censos de Población, utilizando software de Sistemas de Información Geográfica de fuente libre (QGIS) y software de procesamiento de imágenes satelitales gratuito (SOPI, desarrollado por la CONAE). El estudio permitió cuantificar la superficie de las áreas urbanas en los tres tiempos y relacionarlas con el crecimiento poblacional.

Las imágenes satelitales permiten obtener información confiable, rápida y en tiempo real de diversos datos, como niveles del mar, inundaciones, cobertura vegetal, erosión, usos agrícolas y crecimiento urbano, de cientos de miles de kilómetros cuadrados con recursos escasos. La evolución tecnológica de los satélites espaciales y sus sensores remotos permite, en la actualidad, contar con una resolución espacial de un píxel de hasta menos de un metro, lo cual facilita y posibilita los estudios de interpretación visual y clasificación de imágenes. Además, en términos de costos, resulta muy efectiva si la comparamos con técnicas de relevamiento *in situ*, mapeo y obtención de datos topográficos en el terreno.

También, en esta primera etapa, se analizaron los tejidos de expansión urbana a partir de la interpretación visual de imágenes Google Earth. Las ocho clases de tejidos identificadas fueron las siguientes: áreas centrales y barrios consolidados, loteo formal con diferentes grados de ocupación, grandes parcelas residenciales, urbanizaciones residenciales urbanas, vivienda social de media densidad, vivienda social de baja densidad, villas y asentamientos y vacíos urbanos. En suma, tanto la clasificación supervisada como la interpretación visual permitieron observar y dimensionar ciertos fenómenos recurrentes en la dinámica de expansión de las 28 ciudades estudiadas.

Luego, en el año 2016, se inició una segunda etapa de relevamiento de una muestra de 49 ciudades, de las cuales 29 ya han sido completamente analizadas y 20 se encuentran en proceso de estudio, utilizando la misma metodología de clasificación supervisada. En estos casos, además de estudiar los tiempos 1991, 2001 y 2010, se utilizaron proyecciones de población del INDEC al año 2017 y se analizaron en relación con imágenes LANDSAT del mismo año.

De esta segunda etapa del convenio con la CONAE, participaron agentes de organismos provinciales y nacionales, a través de una capacitación técnica dictada por la CONAE con asistencia de la SPTyCOP.



**FUENTE:** CONAE



FUENTE: CONAE



FUENTE: CONAE

En el año 2018 se extendió la convocatoria de capacitación a estudiantes de universidades públicas nacionales y se está trabajando en una muestra de 15 casos más, con el objetivo de completar los 529 departamentos del país a fin de tener cobertura total del país.

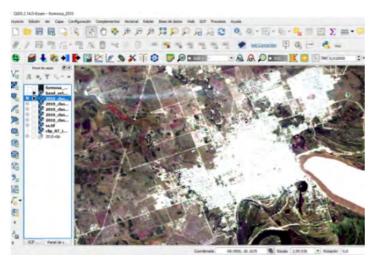
Para conocer sobre qué suelos crecen las ciudades y cuál es la magnitud de suelo potencialmente productivo que se pierde en el país cada 10 años por el efecto de la expansión urbana sobre el suelo rural, se analizaron las coberturas del suelo mediante la clasificación supervisada de las imágenes satelitales con una estipulación estandarizada de categorías de uso y cobertura de suelo de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO).

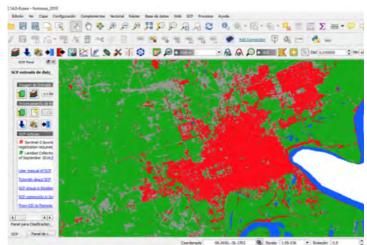
La metodología propuesta por la FAO consiste en un sistema de clasificación exhaustivo y estandarizado, aplicable por cualquier iniciativa de clasificación de las coberturas del suelo en cualquier parte del mundo que permite identificar

áreas con vegetación natural y semi natural, áreas de cultivos, inundadas o de cuerpos de agua, artificiales (entre las cuales se encuentran los usos urbanos), entre otras.

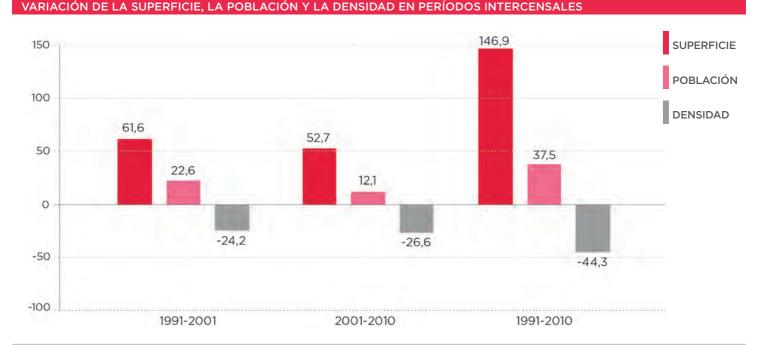
Para los casos analizados, se establecieron, a partir del trabajo conjunto con la CONAE, ocho macro clases de cobertura de suelos para analizar las expansiones urbanas: áreas cultivadas y manejadas; vegetación natural y semi natural; áreas acuáticas o regularmente inundadas cultivadas; vegetación natural y semi natural acuática o naturalmente inundada; superficies artificiales y áreas asociadas; áreas descubiertas o desnudas; cuerpos artificiales de agua, nieve y hielo; y cuerpos naturales de agua, nieve y hielo.

#### CLASIFICACIÓN SUPERVISADA DE IMÁGENES SATELITALES





FUENTE: Elaboración propia



# ANÁLISIS DE LA EXPANSIÓN URBANA **EN EL PERÍODO 1991-2010**

El estudio de los casos permitió observar que, en términos generales, la población aumentó un 39 %, mientras que la superficie de la mancha creció un 116 %. Ello implica que el consumo de suelo urbano por habitante se incrementó un 44 % entre 1991 y 2010. Al mismo tiempo, la densidad de ocupación del suelo se redujo en un 32 %, determinando un aumento del consumo promedio de suelo por habitante de 74 m<sup>2</sup>.

Con relación a los servicios básicos prestados, es de destacar que la expansión de la mancha urbana no fue acompañada por la expansión de la red de servicios, ya que en todos los casos podemos observar que el área central tiene mejor cobertura de servicios que la periferia.

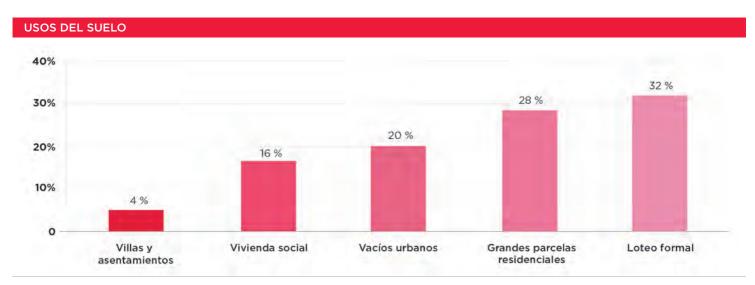
Al analizar los tejidos de las expansiones urbanas entre 1991 y 2010, fue posible identificar que la mayor proporción de las áreas de expansión corresponde a loteos formales (32%) y grandes parcelas residenciales (28 %), mientras que la menor proporción del área expandida corresponde a la conformación de villas y asentamientos (4 %). La producción de vivienda social (16 %) y la existencia de vacíos urbanos (20 %) terminan de completar las áreas urbanas expandidas.

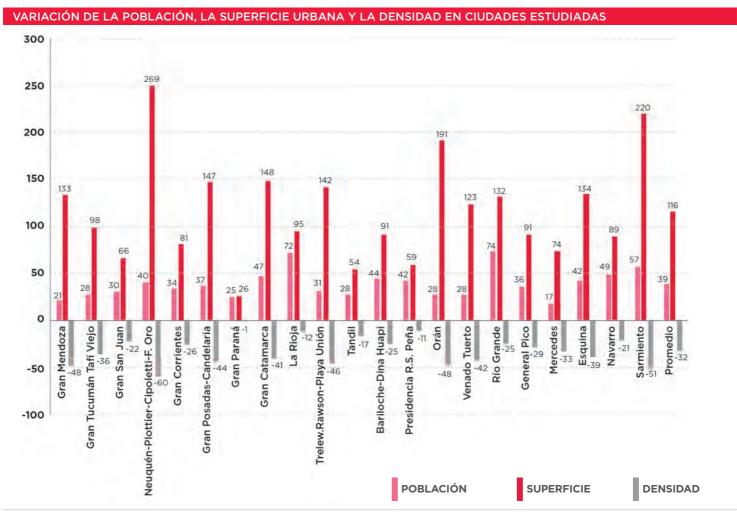
	CONSUMO DE SUELO (M²) POR HABITANTE
1991	167
2001	194
2010	241

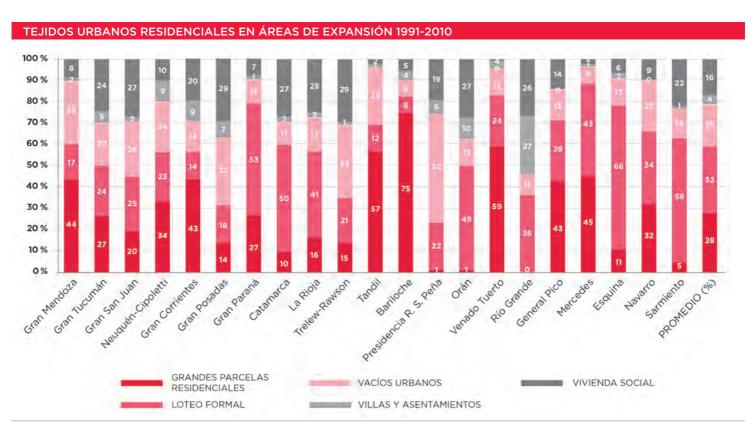
FUENTE: Elaboración propia

	VARIACIÓN RELATIVA DE 1991 A 2010	VARIACIÓN ANUALIZADA
POBLACIÓN	39 %	2,1 %
SUPERFICIE	116 %	6,1 %
DENSIDAD	-32 %	-1,7 %

FUENTE: Elaboración propia.

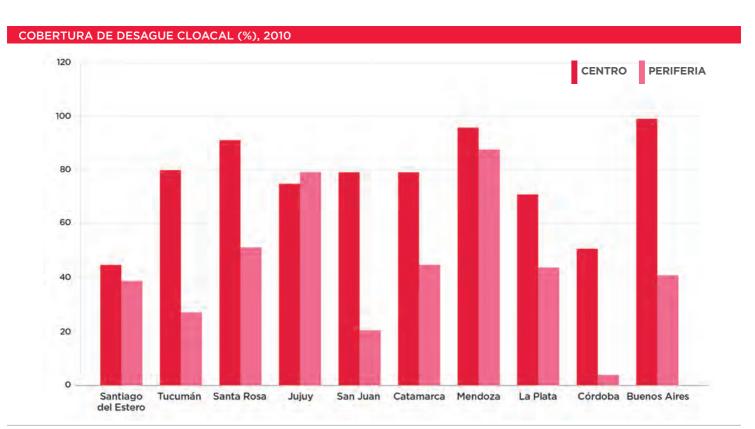








Salta, Provincia de Salta



# CONSECUENCIAS DEL PATRÓN URBANO DE CRECIMIENTO

En suma, el estudio demuestra que la dinámica de crecimiento de las ciudades argentinas responde a un patrón de expansión de baja densidad, con alto consumo de suelo por habitante, que resulta altamente ineficiente en términos del aprovechamiento de la infraestructura y en términos de sustentabilidad.

A nivel general, se observa lo siguiente:

- Expansión de baja densidad con alto consumo de suelo urbano por habitante.
- Deficiencias en el acceso a suelo urbano con servicios y equipamiento.
- Informalidad, fragmentación y segregación socio-espacial.
- Degradación de las condiciones de habitabilidad de los asentamientos.
- ▶ Encarecimiento progresivo en la extensión de las redes para el sector público.
- Mayores costos para los sectores de menores ingresos, que se traducen en menor cobertura y calidad de infraestructura de servicios, mayores tiempos de viajes a los lugares de trabajo y a los lugares de consumo.
- Avance de las áreas urbanas sobre tierras productivas. En consecuencia, se reduce la producción de alimentos en las

proximidades de las ciudades y aumentan los costos por mayores desplazamientos.

- Avance sobre tierras ambientalmente frágiles.
- Impermeabilización de suelos y desforestación alterando las escurridas naturales y los niveles de absorción, provocando mayores riesgos de inundaciones.

Al respecto, cabría citar un estudio desarrollado por el Banco Mundial para las ciudades argentinas, que analiza las relaciones entre las emisiones de luz nocturna (por km²) en las ciudades (dato que da cuenta de la densidad económica) y el índice de expansión de las áreas urbanas en el período 2001-2010 (Muzzini et al., 2016). El estudio muestra que la dispersión urbana no es resultado del crecimiento económico, sino de una urbanización sin desarrollo. Este fenómeno impide que las empresas aprovechen las externalidades positivas asociadas a la mayor densidad económica. A nivel nacional, el análisis realizado sobre una muestra de 26 ciudades indica que las ciudades que presentan una peor correlación entre los indicadores (con una densidad económica inferior al promedio e índice de expansión superior al promedio) son: Jujuy, Catamarca, Trelew, Santiago del Estero, San Luis y La Rioja.

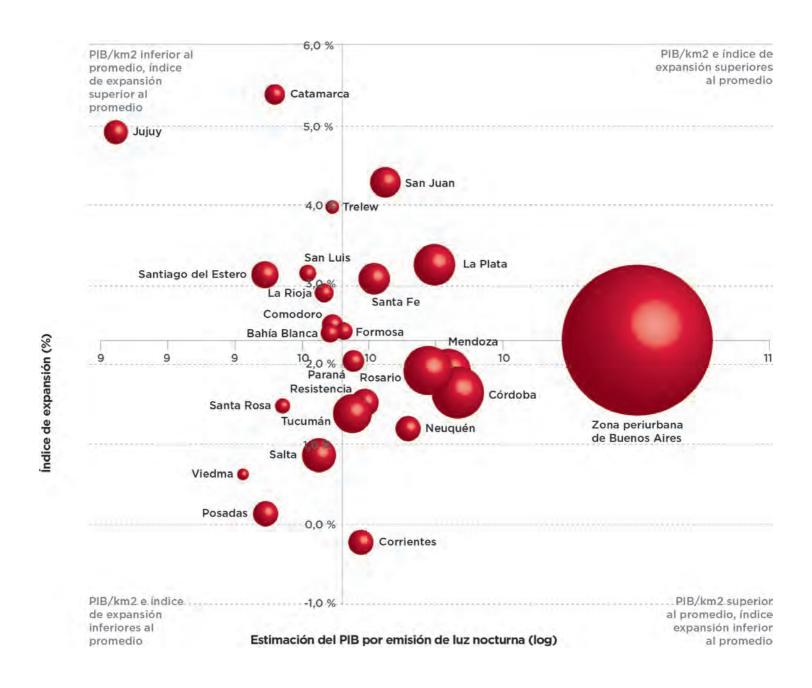
EXPANSIÓN URBANA Y COSTO DE INFRAESTRUCTURA (1991, 2010)						
	VARIACIÓN SUPERFICIE 1991-2010 (Ha)	COSTO INFRAESTRUCTURA TOTAL (USD)				
PEQUEÑAS LOCALIDADES (de 2.000 a 20.000 hab.)	97.306	21.407.375.000				
CIUDADES CHICAS (de 20.000 a 100.000 hab.)	81.779	17.991.387.097				
CIUDADES INTERMEDIAS (de 100.000 a 1.000.000 hab.)	44.874	9.872.279.687				
GRANDES AGLOMERADOS	225.272	49.559.782.609				
TOTAL	449.231	98.830.824.392				

De continuar con las tendencias actuales, y debido a la simultaneidad de actores sociales que intervienen en el territorio, el costo de no tomar adecuadas decisiones en materia de planificación territorial como política de Estado significará un costo creciente para el país.

Además de no resolver el déficit de infraestructura existente, la expansión urbana sin planificación aumenta los costos que el MIOPyV debe invertir para alcanzar la cobertura del 100 % de agua y el 70 % de cloacas para todos los argentinos. En ese marco, el análisis de expansión urbana resulta

un instrumento de gestión clave, a partir del cual el MIOPyV podrá tomar mejores decisiones en materia de planificación territorial y mediante el cual los gobiernos locales (que son los responsables de la gestión diaria del territorio) podrán tomar mejores decisiones que permitan desalentar los patrones expansivos de crecimiento urbano para mejorar la calidad de vida de los habitantes del país, ahorrando costos en infraestructuras urbanas, costos sociales y ambientales en el marco de los compromisos asumidos por Argentina en Hábitat III, los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), y los propios objetivos e iniciativas de gobierno.

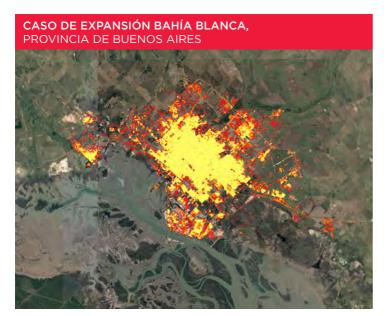
# ÍNDICE DE EXPANSIÓN

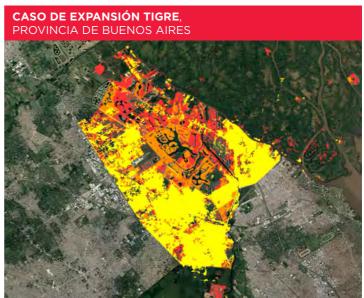


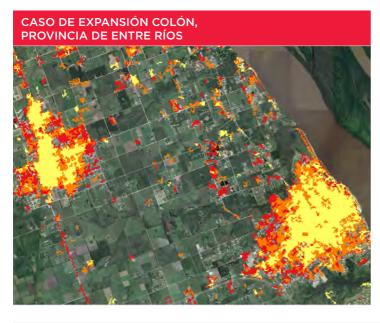
# **ESTUDIO DE CASOS**

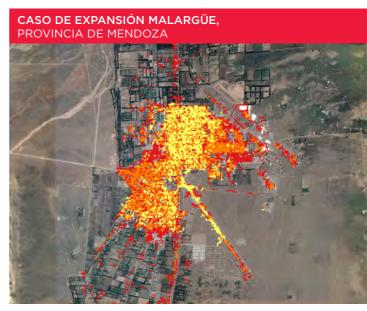
A continuación se expone cartografía temática de 10 casos, en los cuales se estudió la expansión urbana en tres momentos: los años 1991, 2001 y 2010 (representados en amarillo, naranja y rojo respectivamente), en correspondencia con los tres últimos Censos Nacionales de Población realizados por el INDEC. Luego se presentan dos casos particulares, los de las ciudades de Rosario y Córdoba, que se estudiaron con

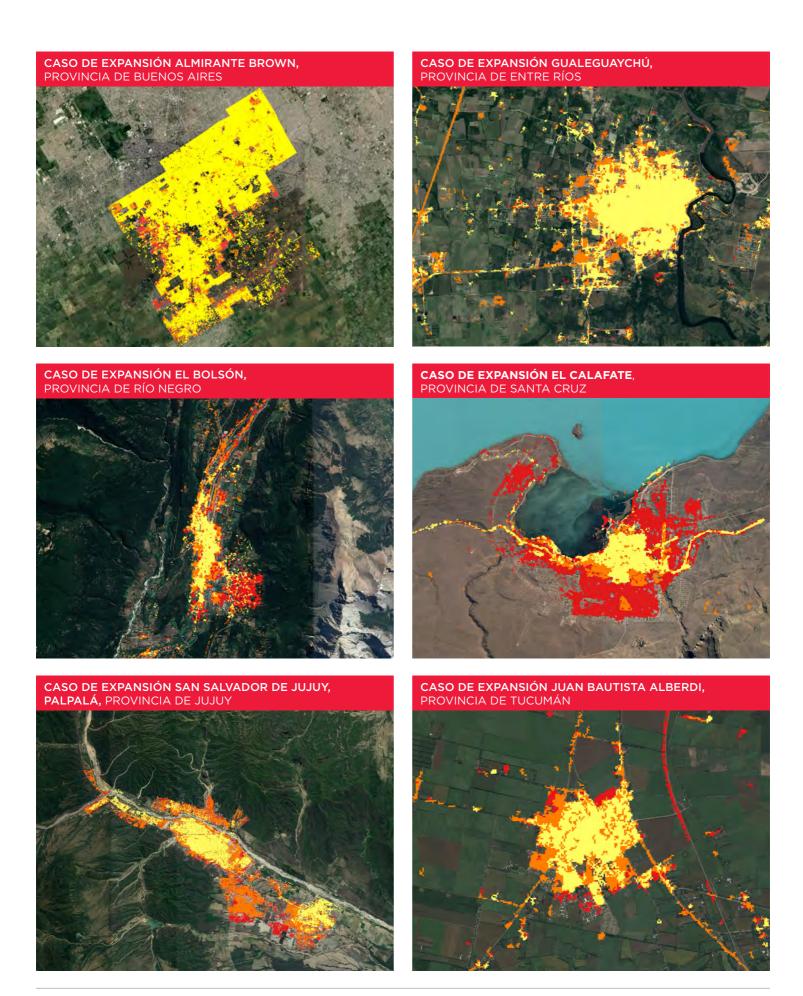
el objetivo de determinar patrones de crecimiento urbano y costos aproximados en términos de redes de infraestructura urbana en los años 1991, 2001, 2010 y 2017. Se consideró solo la infraestructura urbana mínima, que corresponde a las redes de agua potable, las de desagües cloacales, las de electricidad y el pavimento.











# CIUDAD DE CÓRDOBA

En el caso del Departamento de Córdoba, el crecimiento de suelo urbano entre los años 1991 y 2017 fue del 64 % pasando de 12.583 ha a 20.659 ha de suelo urbanizado.

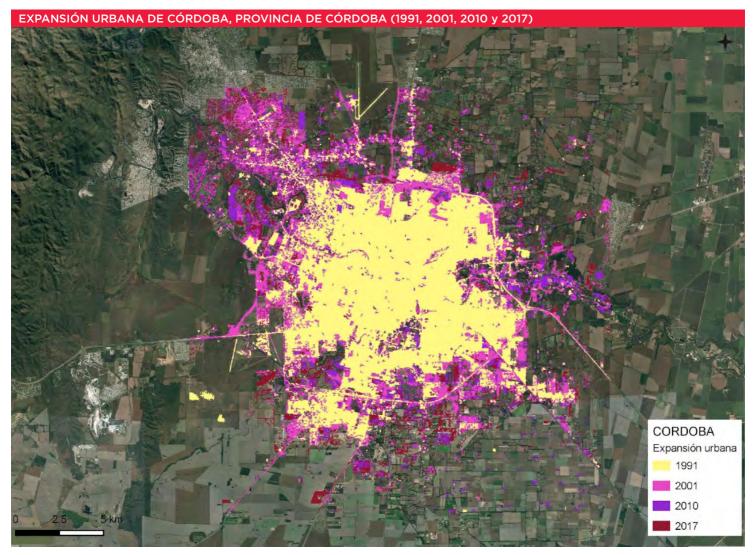
La cantidad de habitantes, en cambio, solo aumentó un 24 %. Así, la densidad para el mismo período descendió un 25 %, pues actualmente es de 69 hab/ha (en 1991 el valor ascendía a 92 hab/ha).

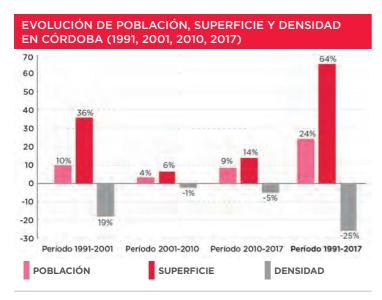
El análisis del tejido urbano en las áreas de expansión permitió determinar que el suelo cubierto por cultivos y vegetación natural fue, en proporción igual, reemplazado por suelo urbano.

# POBLACIÓN, SUPERFICIE Y DENSIDAD DE CÓRDOBA (1991, 2001, 2010, 2017)

	1991	2001	2010	2017
Población (habitantes)	1.157.507	1.267.521	1.317.298	1.430.554
Superficie (ha)	12.583	17.055	18.149	20.659
Densidad (habitantes/ha)	92	74	73	69

FUENTE: Elaboración propia







FUENTE: Elaboración propia

COBERTURA DEL SUELO EN CÓRDOBA (1991, 2017)						
COBERTURA DEL SUELO EN CÓRDOBA	SUPERFICIE EN 1991 (ha)	SUPERFICIE EN 2017 (ha)	VARIACIÓN 2017-1991 (ha)			
Cultivos	42.343	36.620	-5.723			
Vegetación natural	2.388	0	-2.388			
Vegetación natural inundada	0	0	0			
Urbano	12.583	20.659	8.076			
Suelo desnudo	0	0	0			
Cuerpo de agua natural	0	334	334			

FUENTE: Elaboración propia.



FUENTE: Elaboración propia

EXPANSIÓN URBANA Y COSTO ESTIMADO DE LA INFRAESTRUCTURA							
AGLOMERADO	<b>Sup. 1991</b> (ha)	<b>Sup. 2001</b> (ha)	<b>Sup. 2010</b> (ha)	<b>Sup. 2017</b> (ha)	Aumento de sup 1991-2017 (ha)	Costo estimado (USD/ha)	Costo de infraestructura (USD)
CÓRDOBA	12.583	17.055	18.149	20.659	8.076	220.000	1.776.720.000

# CIUDAD DE ROSARIO

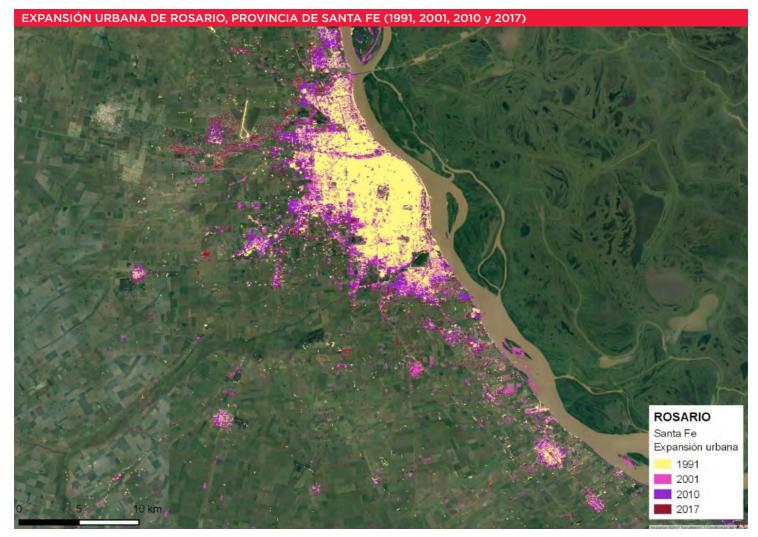
En el caso del Departamento de Rosario, el crecimiento de suelo urbano entre los años 1991 y 2017 fue del 56 %, pasando de 9746 ha a 15.194 has de suelo urbanizado. Observando las clases restantes de cobertura de suelo, se advierte que creció la superficie de suelo urbano, al mismo tiempo que decreció la superficie de cultivos en un 7 % y la de vegetación, en un 34 %. Por lo anterior, se estima que la urbanización avanzó sobre estos tipos de suelo.

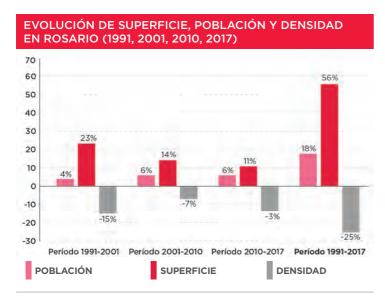
Cabe aclarar que, dentro de la clasificación, es posible que las formas de cultivo en momentos previos a la cosecha (por poseer un mayor contenido de clorofila) puedan haber sido clasificadas como vegetación natural, por lo que se estima que un mayor porcentaje de superficie cultivada podría haber decrecido al avanzar el suelo urbano. Mientras que la población entre 1991 y 2017 creció un 18 %, la densidad para el mismo período descendió un 25 %.

# POBLACIÓN, SUPERFICIE Y DENSIDAD DE ROSARIO (1991-2017)

	1991	2001	2010	2017
Población (habitantes)	1.079.359	1.121.441	1.193.605	1.270.018
Superficie (ha)	9.746	11.959	13.674	15.194
Densidad (habitantes/ha)	111	94	87	84

FUENTE: Elaboración propia







FUENTE: Elaboración propia

COBERTURA DEL SUELO EN ROSARIOA (1991, 2017)						
COBERTURA DEL SUELO EN CÓRDOBA	SUPERFICIE EN 1991 (ha)	SUPERFICIE EN 2017 (ha)	VARIACIÓN 2017-1991 (ha)			
Cultivos	162.326	151.519	-10.807			
Vegetación natural	9.300	6.186	-3.144			
Vegetación natural inundada	427	358	-69			
Urbano	9.746	15.193	5.447			
Suelo desnudo	330	2.806	2.476			
Cuerpo de agua natural	4.159	3.781	-378			

FUENTE: Elaboración propia



FUENTE: Elaboración propia

EXPANSIÓN URBANA Y COSTO ESTIMADO DE LA INFRAESTRUCTURA							
AGLOMERADO	<b>Sup. 1991</b> (ha)	<b>Sup. 2001</b> (ha)	<b>Sup. 2010</b> (ha)	<b>Sup. 2017</b> (ha)	Aumento de sup 1991-2017 (ha)	Costo estimado (USD/ha)	Costo de infraestructura (USD)
ROSARIO	9.746	11.959	13.674	15.194	5.448	220.000	1.198.560.000



# LA PLANIFICACIÓN **EN LA ARGENTINA**

# ANÁLISIS DE LA PLANIFICACIÓN **URBANA EXISTENTE**

A partir de considerar a la planificación urbana una instancia clave del proceso de toma de decisiones sobre la transformación de nuestras ciudades, que permite determinar y localizar la inversión pública y establecer los lineamientos de la inversión privada, se estudió el estado actual de la planificación urbana en Argentina sobre la base del relevamiento, la sistematización y el análisis cuantitativo de los planes que se desarrollaron para el amplio espectro de localidades del país desde principios de la década de 1990. Si bien el estudio no profundizó en la calidad ni en el estado de su implementación, constituye un interesante punto de partida para examinar tales cuestiones en una etapa posterior del análisis.

Como fuentes, se consultaron las bases de datos de la SPTy-COP, del Consejo Federal de Inversiones (CFI), de la Dirección Nacional de Preinversión Municipal (DINAPREM), del Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior (DAMI) y se consultó información aportada por los organismos de planificación provinciales. Se determinó la cantidad de planes urbanísticos de diferente tipo (planes urbano-ambientales, de desarrollo local, de ordenamiento urbano, entre otras múltiples denominaciones que adquieren) de escala local y metropolitana, sistematizados por tamaño de localidad y por Provincia. Como unidad de estudio se tomaron las localidades censales debido a que los instrumentos de planificación no siempre consideran todo el ámbito de las aglomeraciones urbanas (es decir, las localidades compuestas). Desde esa clave, cabría mencionar que los planes metropolitanos fueron considerados para cada una de las localidades o municipios que se proponen planificar.

Del relevamiento realizado se pudo constatar que desde la década de 1990 se elaboraron 1143 planes urbanos para 807 localidades, valor que corresponde al 22,4 % de las localidades censales del país (totalizan 3519). Para inicios del año 2019, la SPTyCOP prevé haber desarrollado 151 planes urbanos adicionales, con lo cual el 26,7 % de las localidades del país estarán planificadas.

La relación entre la cantidad de planes y la cantidad de localidades con plan indica que hay algunas que cuentan con más de un instrumento de planificación. En efecto, fue posible advertir que algunas localidades poseen hasta tres planes urbanos.

En ocasiones, éstos se presentan en simultáneo, mientras que otros corresponden a actualizaciones de planes anteriores, tal el caso de las ciudades de Rosario y de Buenos Aires, por ejemplo, en las cuales los sucesivos documentos dan cuenta de los antecedentes, los logros alcanzados y las nuevas propuestas que son el resultado de necesidades nuevas, la superación de algunos problemas y los nuevos paradigmas que se van incorporando en el hacer ciudad.

El estudio también reveló que la mayor cantidad de localidades con planes son las más pobladas. Así, mientras el 83 % de las localidades de 500.000 o más habitantes poseen un plan, solo el 18 % de las de menos de 5000 habitantes -que representan más del 80 % de las localidades censales del

RANGO DE POBLACIÓN	CANTIDAD DE LOCALIDADES	CANTIDAD DE LOCALIDADES CON PLAN	LOCALIDADES CON PLAN (%)
Población mayor o igual a 500.000 Hab.	12	10	83 %
Población entre 100.000 y 499.999 Hab.	51	44	86 %
Población entre 50.000 y 99.999 Hab.	54	45	83 %
Población entre 10.000 y 49.999 Hab.	288	197	68 %
Población entre 5.000 y 9.999 Hab.	252	117	46 %
Población menor a 5000 Hab.	2862	526	18 %
TOTAL GENERAL	3519	939	27 %

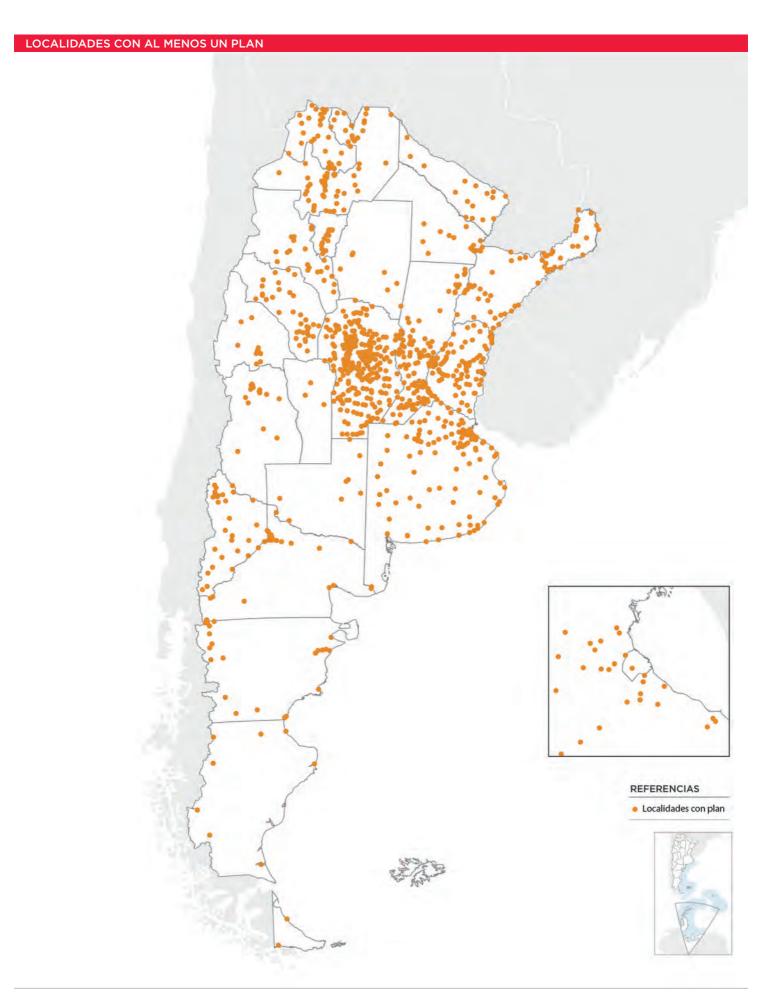
FUENTE: Elaboración propia

país- tienen alguno. Además, es posible advertir que prácticamente la totalidad de las capitales provinciales poseen al menos un plan.

### PORCENTAJE DE LOCALIDADES CON PLAN, SEGÚN RANGO DE POBLACIÓN\*



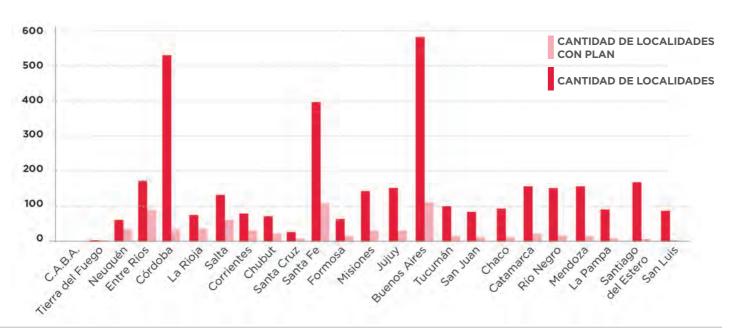
<sup>\*</sup> Incluye planes a desarrollar con convenio firmado en el marco del Programa de Fortalecimiento para la Planificación.



Si bien se puede argumentar que las localidades más grandes poseen problemáticas más complejas y requieren, con mayor urgencia, la elaboración de planes, no son pocos los desafíos que enfrentan las de menor tamaño. Lógicas de urbanización que ocupan territorios de fragilidad ambiental, expansión de áreas urbanas sin la dotación de servicios e infraestructuras, nuevas demandas que generan actividades, como el turismo y el comercio, o vulnerabilidades que surgen de los efectos del cambio climático, son algunas cuestiones que afectan tanto a ciudades grandes como a pequeñas, lo que fundamenta la necesidad de promover su planificación. Tal es el caso de la localidad de Lamadrid, en la Provincia de

Tucumán (posee aproximadamente 2.800 habitantes), gravemente afectada por desbordes del río Marapa. La inundación de abril de 2017 puso de manifiesto la necesidad de planificar las expansiones urbanas en articulación con obras de infraestructura hídrica pues, a pesar del riesgo de inundabilidad, las márgenes del río habían sido ocupadas con construcciones. Mientras las ciudades más grandes suelen tener mayores recursos económicos y equipos técnicos más capacitados para desarrollar instrumentos de planificación (en algunos casos poseen oficinas de planeamiento con amplia trayectoria), las localidades más pequeñas suelen tener recursos más acotados, tanto económicos como humanos, lo

#### CANTIDAD DE LOCALIDADES Y LOCALIDADES CON PLAN POR PROVINCIA



FUENTE: Elaboración propia



cual dificulta el desarrollo de planes. Desde esa clave, los datos que surgen del estudio constituyen un indicador relevante para definir la participación del Gobierno Nacional en materia de asistencia a los gobiernos locales para su planificación urbana.

Al analizar la cantidad de instrumentos de planificación por Provincia, es posible advertir que, en valores absolutos, las provincias de Buenos Aires, Santa Fe y Córdoba son las que más planes poseen. Sin embargo, los valores porcentuales respecto de las localidades con plan de cada una de las provincias muestran que el 33 % de las localidades cordobesas, solo el 27,3 % de las santafesinas y el 17 % de las bonaerenses tienen algún tipo de plan. Más aún, a escala nacional, la proporción de localidades provinciales con plan es relativamente baja: exceptuando la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, para la cual la relación es 1:1, por ser un caso especial, solo cuatro provincias poseen más de la mitad de sus localidades con plan (independientemente que hayan sido implementados o no). Estas son Tierra del Fuego, Neuquén, Entre Ríos y Córdoba.

CANTIDAD DE PLANES Y LOCALIDADES CON PLAN POR PROVINCIA							
PROVINCIA	CANTIDAD DE LOCALIDADES	CANTIDAD DE LOCALIDADES CON PLAN	TOTAL DE PLANES	PORCENTAJE DE LOCALIDADES CON PLAN			
CABA	1	1	4	100,0 %			
TIERRA DEL FUEGO	3	2	6	66,7 %			
NEUQUÉN	60	34	61	56,7 %			
ENTRE RÍOS	169	87	116	51,5 %			
CORDOBA	520	262	284	50,4 %			
LA RIOJA	73	35	45	47,9 %			
SALTA	130	59	121	45,4 %			
CORRIENTES	77	33	45	42,9 %			
CHUBUT	69	21	44	30,4 %			
SANTA CRUZ	27	8	15	29,6 %			
SANTA FE	385	105	130	27,3 %			
FORMOSA	62	16	20	25,8 %			
MISIONES	139	28	53	20,1 %			
JUJUY	149	29	37	19,5 %			
BUENOS AIRES	591	109	177	18,4 %			
TUCUMÁN	98	14	19	14,3 %			
SAN JUAN	82	11	20	13,4 %			
CHACO	91	12	13	13,2 %			
CATAMARCA	154	20	25	13,0 %			
RIO NEGRO	148	17	34	11,5 %			
MENDOZA	152	16	22	10,5 %			
LA PAMPA	89	8	17	9,0 %			
SANTIAGO DEL ESTERO	165	8	9	4,8 %			
SAN LUIS	85	4	5	4,7 %			
TOTAL GENERAL	3519	939	1322	26,7 %			

# LA PLANIFICACIÓN URBANA DESDE UNA PERSPECTIVA HISTÓRICA

Si bien en Argentina la planificación urbana había tenido sus primeras experiencias entre las décadas de 1920 y 1940, fue hacia mediados del siglo XX que se consolidó la práctica urbanística, hecho del cual dieron cuenta tanto el desarrollo de instrumentos de planificación como la creación de numerosos organismos públicos de planeamiento.

Influida por las experiencias internacionales, los cambios paradigmáticos que determinaron el quehacer profesional y el propio contexto socioeconómico, la planificación urbana en Argentina transitó un camino zigzagueante con momentos de auge, crisis, redefiniciones y cambios.

Desde la década de 1940, sobre una base científica concreta que se estaba robusteciendo en el contexto internacional, sustancialmente metódica y con plena confianza en las herramientas de nueva tecnología en el momento, la planificación tradicional se caracterizó por ser una ciencia eminentemente técnica y apolítica, desarrollada por un planificador que se suponía que tenía un saber hegemónico, que utilizaba la matemática, la ingeniería, las proyecciones tendenciales y los modelos de localización como insumos para la toma de decisiones.

Los instrumentos de planificación, formulados de forma centralizada, consistían en planes y códigos normativos. Los planes, habitualmente llamados "reguladores", "directores" o "de desarrollo", tuvieron la intención de promover el desarrollo económico-social como motor principal de las transformaciones físicas en las ciudades que tales planes buscaban ordenar (Suárez, 1992). Desde esta perspectiva, se definían las grandes líneas de desarrollo urbano a partir de diagnósticos sistemáticos, detalladamente cuantificados y extensos, formulados desde una postura inductiva que daba cuenta de la realidad, considerada un fenómeno externo a los sujetos. Los códigos urbanos y sus planos de zonificación (propios de la técnica del zonning) se orientaron a definir patrones para la subdivisión del suelo e indicadores de ocupación para la materialización de un modelo de ciudad deseada. Se trataba de una propuesta abstracta y, al mismo

tiempo, rígida, eminentemente física, de corte funcionalista y desvinculada de la esfera política que, con la idea de una "ciudad ideal", definía la estructura futura de la ciudad. Habitualmente se acompañaba el plan con un inventario de grandes obras públicas a ejecutar desde organismos centrales, en una secuencia temporal específica que determinaba sus prioridades.

Desde esas consideraciones, durante las décadas de 1950 y 1960, la práctica urbanística logró legitimarse como una disciplina científica.

Sin embargo, desde fines de la década de 1960, empezó a ser cuestionada y a mostrar signos de decadencia al ponerse en crisis el determinismo con el cual actuaba. Se la pensó como una tarea "absolutamente normativa", mientras los planes se consideraron abstractos y poco operativos por su desvinculación con la realidad, su rigidez ante una realidad cambiante y, en definitiva, por no ser capaces de transformar la realidad como se pensaba. La etapa de crisis del planeamiento, o como también se llamó su "derrumbe epistemológico" (Kullock, 2010), fue particularmente nutrida en el contexto internacional por los estudios de la escuela francesa de sociología urbana de enfoque marxista, que discutían sobre el papel del Estado en la planificación, y una nueva corriente de pensamiento latinoamericano que cuestionó el papel del Estado frente a las nuevas formas que asumía el capitalismo. En Argentina, el debate de esas cuestiones se dio más intensamente desde la década de 1980. Se cuestionó que los planes no terminaban de adecuarse a la idiosincrasia de la política, y por lo tanto, no lograron la legislación de apoyo necesaria (Suárez, 1992). De algún modo, se entendió que la realidad cambiaba a una velocidad mayor de la cual los planes y sus extensos diagnósticos científicos podían dar cuenta, y que había un desfasaje entre el centralismo de las decisiones y la multiplicidad de actores y factores intervinientes que requerían de nuevas perspectivas de abordaje.

En ese contexto, la planificación urbana se replanteó sus propias bases conceptuales y metodológicas. En primer lugar, comenzó a concebirse como un proceso, en su capacidad para intervenir en una realidad incierta y cambiante. Desde esa clave, se pasó de la concepción de "plan-libro", tal como la literatura académica denominó a los planes normativos propios de la planificación tradicional, a la de "plan-proceso", entendiendo a la planificación como un proceso continuo, abierto e incremental, en el cual es posible articular la técnica y la política. La realidad, considerada ahora dinámica y caótica, es resultado de una construcción social y, en ese contexto, las tareas del planificador son articular actores y consensuar intereses.

En segundo lugar, el plano de zonificación, el instrumento operativo de la planificación tradicional, comenzó a ser entendido como estático y concluyente, de modo tal que se empezaron a aplicar otro tipo de herramientas de actuación más flexibles que permitieran articular la planificación con la gestión.

En tercer lugar, se comenzó a reclamar que la planificación reconociera la multiplicidad de actores y tensiones en juego en los procesos de construcción de la ciudad, y que se aplicara, así, un enfoque pluralista. Nuevos términos, como los de "multirracionalidad", "multiactoralidad", "conflicto" e "incertidumbre" dominaron los debates.

En cuarto lugar, y consecuente con lo anterior, se produjo un cambio en la escala de la planificación. Emergió "lo local" como ámbito de formulación y de aplicación de los planes en el marco de la descentralización de las funciones del Estado, que otorgó mayor protagonismo a los niveles municipales de gobierno en detrimento del nivel central. Así, los gobiernos municipales fueron llamados a asumir el liderazgo de los procesos urbanos, aunque sin su contraparte presupuestaria y sin la adaptación de sus estructuras gestionarias, lo cual se demostró necesario para adecuarse a las nuevas exigencias. Finalmente, se incorporó en la planificación urbana la consideración del medio ambiente y de otras problemáticas provenientes de diversas disciplinas.

La redefinición del rol del Estado influyó en nuevas formas de orientar la planificación hacia políticas de integración y cooperación entre el ámbito público y el privado. Desde esa lógica, se incursionó en una metodología de tipo estratégica, propia del nuevo contexto del mundo globalizado, en el cual las ciudades (los municipios), compiten entre sí: se venden y se ofrecen, independientemente de su contexto regional y tratan de atraer capitales. Ya no se trata de lo estatal versus lo privado, sino de una asociación pública-privada. Los planes, en general, siguen siendo diseñados por el sector público, pero este incluye ahora al sector privado, desde la etapa del diagnóstico, pasando por la etapa de la propuesta y/o en la etapa de la implementación a través del financiamiento compartido de los proyectos.

Asimismo, se comenzó a relegar al plan como herramien-

ta y se ponderó la "actuación por fragmentos" o, como se lo llamó, un "urbanismo fragmentario", como una suerte de acupuntura arquitectónica o urbanística como dispositivo adecuado para desencadenar procesos de transformación territorial vinculados a un fuerte impulso de la inversión urbana privada. En definitiva, a partir de la crisis del planeamiento, los planificadores se vieron obligados a buscar nuevos métodos e instrumentos más acordes con los procesos acelerados de cambio, introduciendo la incertidumbre como factor a considerar en la decisión y la concertación entre los diferentes actores.

En ese marco de ideas, en el último cuarto de siglo, se desarrollaron numerosos planes urbanos en Argentina. Algunos se orientaron a promover procesos de desarrollo de base local (tal el caso de los denominados "Planes Estratégicos" y "Planes de Desarrollo Local"), mientras otros pusieron el foco sobre cuestiones físico-urbano-ambientales (es el caso de los habitualmente denominados "Planes Urbanos", "Planes Urbano-Ambientales", "Planes de Desarrollo Urbano-Territorial", entre otros). Pero más allá de la multiplicidad de enfoques y la proliferación de antecedentes, persistió el desafío de su implementación. En efecto, la práctica demuestra que los enfoques y herramientas puestos en marcha en fecha reciente no han logrado superar la fuerte disociación que se produce habitualmente entre los planes, los proyectos y la ejecución de las políticas que de ellos se desprenden. Esto se debe a diversos factores que, en ocasiones, se dan en simultáneo.

Por una parte, se presentan dificultades para darles continuidad en el tiempo. La falta de consenso político y de normativa (como nuevas normas de uso del suelo o códigos de edificación) que regule su puesta en marcha, contribuye a que muchos planes queden encajonados como productos de una antigua administración de gobierno, independientemente del grado de avance que hayan alcanzado. Asimismo, la no-implementación de instrumentos de participación y difusión adecuados, dificulta que la comunidad y los actores locales activen los procesos de apropiación que acelerarían la ejecución de las obras.

Por otra parte, habitualmente, los planes carecen de instrumentos operativos eficaces, lo cual atenta contra su continuidad. En efecto, es posible identificar numerosos planes que profundizan la etapa de diagnóstico y de definición de los objetivos, pero son poco descriptivos a la hora de definir cómo concretar esas ideas y no especifican cómo se operacionalizan los programas y los proyectos propuestos, definiendo (a veces) su localización, pero sin proponer fuentes o alternativas de financiamiento, tiempos de ejecución, recursos necesarios o normativas. A partir de esas consideraciones, resulta necesario repensar la elaboración de los planes y otros instrumentos de planeamiento dentro de un proceso más amplio que permita otorgarle mayor eficiencia a la planificación urbana.

# PLANIFICACIÓN URBANA HOY: GESTIÓN URBANA INTEGRAL

En un trabajo de articulación de diferentes niveles de gobierno con soluciones sistémicas y coordinadas, el Gobierno Nacional tomó la iniciativa de promover la integración de la planificación urbana dentro de un proceso más amplio de gestión urbana integral. En el marco del PET, que establece los lineamientos para el despliegue de la inversión pública en el territorio nacional y consolida la planificación territorial como política de Estado, el MIOPV y la SPTyCOP se plantean, como estrategias de trabajo, vincular las etapas de planificación, proyectos y obras como un proceso continuo, transparente y trazable; planificar estratégicamente y brindar asistencia en el ordenamiento de los usos del suelo con criterios de sustentabilidad; y coordinar interjurisdiccionalmente la inversión pública.

Se trata de vincular, en un proceso continuo, tres etapas principales: el plan, el proyecto y la obra.

En ese esquema, la etapa de la planificación en sí misma es un subsistema de cuatro fases cruzadas transversalmente por instancias de participación ciudadana. La llamada "Fase cero" se propone, a partir de examinar los planes existentes y analizar la información territorial, identificar las problemáticas urbanas y las potencialidades a atender por el plan. En una segunda fase, se definen los lineamientos de un modelo de desarrollo local deseado y se establecen prioridades y estrategias. La fase siguiente consiste en la definición de los programas que organizan una cartera de proyectos, de acuerdo con la delimitación de plazos y de localizaciones óptimas para los proyectos, y la identificación de oportunidades y actores clave. Finalmente, la fase de "Proyectos estratégicos" establece un listado priorizado de proyectos según criterios de ponderación específicos.

La secuencia de Plan-Proyecto-Obra continúa con el desarrollo de estudios de factibilidad y preinversión que analizan, de manera pormenorizada, costos, presupuestos y fuentes de financiamiento de cada proyecto; el diseño de los proyectos ejecutivos, incluida la gestión de sus componentes y La Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública propone una nueva perspectiva de la inversión pública que vincula la planificación, la definición y el diseño de proyectos, y la ejecución de las obras

asignaciones; y finaliza con la ejecución de los programas y obras. La tríada PLAN-PROYECTO-OBRA se completa con una instancia de medición de los resultados que, a través del uso de indicadores diseñados *ad hoc*, permite configurar un ciclo que retroalimenta la planificación a partir de la evaluación y el monitoreo de los impactos de las políticas ejecutadas.

Asociar la obra al proyecto y este al plan constituye una nueva perspectiva de la inversión pública que otorga racionalidad a los procesos de toma de decisiones, permite mejorar sensiblemente la eficacia de la planificación y orientarla al logro de resultados concretos. Asimismo, facilita la relación entre las áreas de Gobierno (tanto en sentido horizontal como multiescalar) buscando superar la sectorialidad que tradicionalmente ha caracterizado a la ejecución de políticas urbanas y territoriales.

Tal enfoque es particularmente necesario ante los nuevos desafíos que se presentan para la reducción de riesgos de desastres, pues si, tradicionalmente, el manejo de desastres en la Argentina ha estado orientado a la atención de la emergencia durante y luego de su ocurrencia, atendiendo a los damnificados y en las tareas de reconstrucción, desde un enfoque más amplio, la perspectiva de la gestión urbana integral resulta clave para reducir el riesgo de desastres, donde la prevención y la mitigación tienen un rol importante para evitarlos o, al menos, minimizar su impacto.

**PROYECTO** 

3

**FACTIBILIDAD** 

**PREFACTIBILIDAD** 

**PLAN** 

**PLANIFICACIÓN** 



INCLUSIÓN URBANA

DRENAJE URBANO

MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD

**OBRA PÚBLICA** 





# GESTIÓN INTEGRAL DE RIESGOS

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible alientan a los países en la implementación de estrategias que les permita mejorar la calidad de vida y la calidad ambiental de todos sus habitantes y al mismo tiempo lograr el progreso económico a largo plazo.

Entre los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) que adoptaron los líderes mundiales en el año 2015 con vistas a erradicar la pobreza, proteger el planeta y alcanzar prosperidad para los próximos 15 años se distingue el Objetivo 11, que sostiene lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.

En particular, la Meta 11.b. está dirigida hacia las ciudades que sufren alguna amenaza que pone en riesgo a sus comunidades impulsando la implementación de políticas planificadas para la reducción del riesgo ante los posibles desastres naturales, la mitigación de los efectos del cambio climático, y la ampliación de la capacidad de adaptación y resiliencia de la comunidad.

## VULNERABILIDAD, AMENAZAS Y RIESGO EN LAS CIUDADES

Frente a la repetida sucesión de desastres y catástrofes, el 18 de marzo de 2015 se presentó el documento Marco de Sendai, en la ciudad homónima, en Japón, cuyo objetivo es la reducción sustancial del riesgo de desastres. Este documento surge como corolario de consultas y discusiones llevadas a cabo por todos los Estados miembros de las Naciones Unidas en el transcurso del año 2014 y 2015. El Marco de Sendai centra sus prioridades en la comprensión del riesgo, el fortalecimiento de la gobernanza, en la inversión pública y privada para la reducción y prevención del riesgo y en la preparación a fin de dar una respuesta eficaz y reconstruir mejor.

La Argentina no solo adhirió a los ODS, sino también al Marco de Sendai y, en ese sentido, adoptó una serie de políticas y acciones para reducir el riesgo de desastres.

Según la Estrategia Internacional de Reducción de Riesgos de Desastres (EIRD), se entiende que el riesgo: "es una función de la amenaza: un ciclón, un terremoto, una inundación, o un incendio, por ejemplo, la exposición de la población y sus bienes ante la amenaza, y de la situación de vulnerabilidad a la que se expone la población y sus activos". De esta manera, comprendemos que el riesgo está latente en las ciudades y es la consecuencia de la interacción entre amenaza

y vulnerabilidad. Entre los factores que inciden en la vulnerabilidad de las comunidades están aquellos estrechamente relacionados con el aumento exponencial de las urbanizaciones, en particular la urbanización no planificada, donde se manifiesta la dificultad en el acceso al suelo urbano, a los servicios básicos, al equipamiento y la movilidad. Esto conlleva el avance de la urbanización sobre tierras productivas o ambientalmente frágiles sin los servicios adecuados, lo que incrementa las condiciones de vulnerabilidad en la población. A esta particularidad física se suman condicionantes sociales que aumentan el factor de vulnerabilidad.

Así, frente a las amenazas de origen natural o antrópico que pueden acontecer en una ciudad, el riesgo en la población vulnerable aumenta, ya que por lo general estas comunidades no cuentan con un mínimo de preparación frente a las amenazas a las que pudieran estar expuestas. Proyectar ciudades resilientes implica reducir las vulnerabilidades y aumentar las capacidades de adaptación y recuperación frente a un evento adverso. Una ciudad y una comunidad preparada es aquella que conoce las amenazas a las que está expuesta, cómo, dónde y por qué se originan y sabe cómo dar respuesta en el caso que la amenaza se manifestase.

**EL RIESGO DE DESASTRES EN LAS** 

#### **OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE**



#### **CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES**

Meta 11.b. De aquí a 2020, aumentar considerablemente el número de ciudades y asentamientos humanos que adoptan e implementan políticas y planes integrados para promover la inclusión, el uso eficiente de los recursos, la mitigación del cambio climático y la adaptación a él y la resiliencia ante los desastres, y desarrollar y poner en práctica, en consonancia con el Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030, la gestión integral de los riesgos de desastre a todos los niveles.

INDICADOR	LÍNEA DE BASE	META INTERMEDIA	META 2030
11.b.1. Cantidad de gobiernos locales que adoptan e implementan estrategias de reducción de riesgo de desastres de acuerdo con el Marco de Sendai para la reducción del riesgo de desastres 2015-2030 y planes de desarrollo de resiliencia para sus ciudades	27	48	118

FUENTE: Elaboración propia

#### **CIUDADES DE AMÉRICA LATINA**

Latinoamérica, donde el 80% de la población vive en áreas urbanas, se caracteriza por ser una de las regiones más desiguales del mundo. El proceso de urbanización creciente, sin planificación, el aumento de asentamientos informales en zonas desfavorables no aptas para el uso residencial, en la periferia de los centros urbanos alejados de los lugares de trabajo y de los servicios urbanos de salud, educación y administración pública, en viviendas precarias carentes de los servicios básicos mínimos, donde se suma la pobreza, la disparidad en los ingresos, la dificultad en el acceso a la educación, la falta de empleo y el debilitamiento de la seguridad social; aumentan las condiciones de vulnerabilidad de la población, y las determina a estar más propensas a sufrir daños y pérdidas frente a un evento adverso.

La ONU advierte que Ciudad de México, San Pablo y Buenos Aires se encuentran entre las diez urbes más grandes del mundo que están en áreas susceptibles de sufrir un desastre "natural", por encontrarse en zonas telúricas o costeras.

Las ciudades de América Latina tienen el desafío de mejorar la calidad de vida de las comunidades amenazadas, mediante el diseño e implementación de políticas territoriales que, por un lado planifiquen, controlen y ordenen el crecimiento de las ciudades sobre las áreas ya urbanizadas y servidas, y por el otro, completen la dotación de las infraestructuras, equipamientos y servicios básicos necesarios para mejorar la calidad de vida de las comunidades amenazadas.

## LA REDUCCIÓN DE RIESGOS DE DESASTRES EN ARGENTINA

Históricamente, en nuestro país, las políticas frente a los desastres tenían una visión emergencista, donde los eventos eran considerados como hechos extraordinarios e impredecibles. Los organismos involucrados hacían enormes esfuerzos por coordinar acciones durante la emergencia, mediante la asistencia a los afectados y el pronto retorno al estado normal de la sociedad y sus actividades. Hacia el año 2014 comienza a discutirse un nuevo paradigma en el ámbito internacional, que establece la institucionalización de la gestión y reducción del riesgo, de manera integral y transversal a todos los organismos del Estado.

A fines del año 2017, la Ley 27287 crea el Sistema Nacional para la Reducción del Riesgo de Desastres. Este enfoque, más avanzado, preventivo y proactivo, evoluciona hacia un nuevo paradigma con la creación de un Sistema integrado de los tres niveles organizativos del Estado (nacional, provincial y municipal), que incluye también a la sociedad civil y a organizaciones no gubernamentales. Este paradigma renovado pone vital atención en las etapas de prevención y reducción de los riesgos, adquiere una visión anticipada de los eventos adversos que se pudieran presentar y facilita la intervención temprana en conjunto con la necesaria preparación para mitigar los posibles impactos que puede causar un

eventual desastre. Esta ley incorpora los principios del Marco de Acción de Hyogo 2005-2015 y el Marco de Sendai 2015-2030, basados en la prevención y reducción del riesgo, la disminución de la vulnerabilidad de la población, el aumento de la resiliencia estructural, una gestión sustentable del territorio y del ambiente y el mejoramiento de la preparación ante los desastres.

Esta misma Ley establece la creación de un Fondo Nacional para la Gestión Integral del Riesgo, con el objetivo de financiar las acciones de prevención gestionadas por la Secretaría Ejecutiva del Consejo Nacional para la Gestión Integral del Riesgo y la Protección Civil, y un Fondo Nacional de Emergencias con el objetivo de financiar y ejecutar las acciones de respuesta ante un desastre.

En este marco, la Secretaría de Planificación y Coordinación de la Obra Pública (SPTyCOP) interviene, por un lado en la etapa de prevención y mitigación y, por otro lado, participa del proceso de reconstrucción luego de una emergencia, en las localidades afectadas, para recuperar el normal funcionamiento de la comunidad, coordinando la planificación y la ejecución de las obras necesarias.

En la etapa de prevención y mitigación, la SPTyCOP participa principalmente mediante el ordenamiento territorial y la planificación de la obra pública. En ese sentido, es imprescindible realizar un buen diagnóstico y análisis de las amenazas que pueden afectar un territorio y también de las condiciones de vulnerabilidad de la población; así es posible identificar las zonas de riesgo y adoptar medidas para reducir o mitigar el mismo, que van desde un ordenamiento adecuado determinando las áreas de expansión y los usos de suelo acordes a las condicionantes del medio, hasta la identificación de las obras de infraestructura necesarias incorporando criterios de seguridad, sustentabilidad y resiliencia, en particular si las zonas registran algún tipo de amenaza natural o socionatural.

En la etapa de la reconstrucción se debe atender las condiciones preexistentes al desastre para evitar exponer a la comunidad a repetidas pérdidas. Así es que, por ejemplo, las viviendas nuevas, que suplantan a las afectadas, deben localizarse en sitios aptos y seguros.

De esta manera, la SPTyCOP, en el marco del Programa Argentina Urbana, promueve políticas de urbanización incorporando la perspectiva de reducción del riesgo para asegurar la sostenibilidad ambiental de los modelos de urbanización y de movilidad. A su vez, la gestión del riesgo en la esfera local necesita ser un proceso participativo e inclusivo, orientado a fortalecer las capacidades de respuesta coordinada de las comunidades ante distintos escenarios de crisis que permita sobreponerse con mayor rapidez y resulten fortalecidas como resultado de las experiencias vividas. Esto debe ser el

producto de un trabajo mancomunado entre los organismos de los distintos niveles gubernamentales, el sector privado y la cooperación internacional a través del financiamiento o de recursos técnicos especializados.

Por su parte, el Ministerio de Seguridad de la Nación coordina la elaboración del Plan Nacional de Reducción del Riesgo de Desastres de Argentina 2018-2023 (PNRRD) y sistematiza, junto con otros organismos, la información referida a las amenazas, y las condiciones de vulnerabilidad de la población ante dichas amenazas.

Amenazas que afectan a las ciudades de nuestro país: Una amenaza es el componente externo del riesgo y representa la posibilidad que ocurra un fenómeno o evento adverso, en un momento, en un 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.

En muchos casos, la combinación de amenazas (multiamenazas) junto con la degradación ambiental puede incrementar el riesgo o desencadenar otro tipo de amenazas, es decir. amenazas secundarias. La amenaza está estrechamente ligada a la exposición y a la vulnerabilidad de una comunidad.

En general, para una amenaza, se evalúan las siguientes variables: la magnitud, el grado de reversibilidad, intensidad, duración / permanencia del efecto, la probabilidad de ocurrencia.

El abanico de amenazas presentes en nuestro territorio se compone principalmente por: inundaciones, peligrosidad sísmica, remoción en masa, sequías, incendios forestales, erupciones volcánicas, granizada, tormentas severas y huracanes.

#### **INUNDACIONES**

Las inundaciones más comunes corresponden al crecimiento de los ríos debido a lluvias intensas en la cuenca de drenaje, sistemas de tormentas migratorias, masas tropicales de aire, a las elevaciones que en el nivel del mar producen huracanes y tsunamis o por asentamientos del terreno costero. También se incluyen inundaciones debidas a fallas estructurales, como la rotura de presas o diques, la rotura de tapones formados por deslizamientos y el vaciado de lagos volcánicos.

Las inundaciones urbanas se clasifican en pluviales (como consecuencias de las Iluvias), costeras (en ciudades asentadas en los márgenes de los cursos de agua) y mixtas (una combinación de las dos primeras). Las inundaciones urbanas se producen como resultado directo o indirecto de la modificación del ciclo del agua en las ciudades. La superficie pavimentada y las edificaciones producen un aumento del escurrimiento superficial - que también se hace más veloz- y una disminución de la infiltración, concentrándose el agua en calles y avenidas, sumado a un inadecuado sistema de alcantarillado que, en numerosas ocasiones, presenta una concentración de residuos sólidos urbanos y hojas que obstruyen el desagüe de las alcantarillas.

En las áreas urbanas, los anegamientos se producen porque los sistemas de alcantarillado y drenaje no son adecuados o no están mantenidos de forma tal que puedan drenar el caudal de agua generado por lluvias intensas. Este tipo de inundaciones son conocidas como flash floods o inundaciones repentinas, se producen cuando hay Iluvias muy intensas, pero de corta duración, combinadas con un sistema de drenaje deficiente.

A partir de los datos suministrados por las Direcciones de Defensa Civil Provinciales y sobre la base de la información de las inundaciones registradas entre los años 1970 y 2017, se estima que las regiones más afectadas por esta amenaza corresponden a la Cuenca del Plata, principalmente en las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Corrientes y Entre Ríos, a márgenes de los ríos Pilcomayo, Paraná, Paraguay y Uruguay y sus afluentes, y las zonas bajas del Litoral, con 2215 localidades ubicadas en departamentos donde se registran inundaciones de rango alto y muy alto y una estimación de más de dos millones de personas afectadas según la Dirección Nacional de Análisis de Riesgo del Ministerio de Seguridad.

#### AMENAZAS GEODINÁMICAS: REMOCIÓN EN MASA

En el caso de las amenazas de remoción en masa, la combinación de condiciones estructurales, como pendientes abruptas por un lado, y los sismos, el aumento de precipitaciones, o la acción antrópica por otro, pueden activar los mecanismos de movimientos del material rocoso de las laderas, causando aludes o deslizamientos de tierra. Los deslizamientos, a diferencia de otras amenazas naturales, son un tipo de amenaza susceptible, en alto grado, al manejo racional, y se logra con esto reducir el riesgo mediante la construcción de obras de protección, recuperación de la cobertura vegetal, manejo adecuado de aguas de lluvias, etc.

Según su intensidad o magnitud, los movimientos en masa pueden causar diferentes tipos de daños. Según el posible daño se proponen tres categorías de intensidad: alta, media

- Movimientos en masa de Intensidad alta: Las personas están en peligro tanto en el exterior como en el interior de las viviendas o edificios. Existe un alto peligro de destrucción repentina de viviendas y edificios.
- Movimientos en masa de Intensidad media: Las personas están en peligro en el exterior de las viviendas o edificios, pero no o practicamente no en el interior. Las viviendas y edificios pueden sufrir daños, pero no destrucción repentina, siempre y cuando su modo de construcción haya sido adaptado a las condiciones del lugar.

Movimientos en masa de Intensidad baja: El peligro para las personas es débil o inexistente. Las viviendas y edificios pueden sufrir daños leves, pero puede haber daños fuertes en el interior de los mismos.

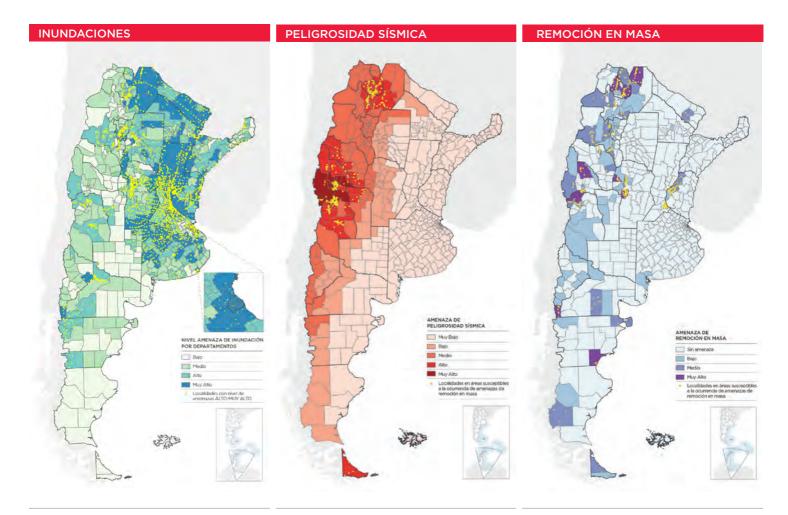
La urbanización creciente sin la adecuada planificación, sumada a la dificultad de acceso al suelo urbano, como ya se ha mencionado anteriormente, han incrementado exponencialmente el riesgo de la población que se instala, por ejemplo, en las laderas de las montañas.

Los fenómenos de remoción en masa son característicos de las zonas montañosas de nuestro país. Generalmente, estos procesos se activan en presencia de material acumulado en las altas cumbres, lluvias torrenciales, pendientes pronunciadas, y otros factores climáticos y geológicos que aceleran los movimientos de tierra y rocas.

Las comunidades que ocupan el valle de las Sierras Subandinas han sido afectadas por numerosos eventos de remoción en masa en los últimos 50 años, lo que ha acarreado numerosas muertes y pérdidas económicas. En el mapa puede observarse que las localidades con nivel alto de vulnerabilidad física se concentran en las provincias de Jujuy, Salta, Tucumán, Catamarca, San Juan, Mendoza y Río Negro. Se estima

que hay alrededor de 400 localidades en departamentos susceptibles de eventos de remoción en masa de intensidad alta y media. Algunos de los eventos más conspicuos en el norte de la Provincia de Salta fueron los ocurridos en 1984 y 2000 en Campamento Vespucio, y en los años 2006 y 2009 en cercanías de la Ciudad de Tartagal. La vegetación contribuye sustancialmente a bajar el nivel de amenaza y el riesgo de ocurrencia de movimientos en masa. La tala selectiva y la deforestación no planificada favorecen la erosión y la escorrentía. Cuanto más pronunciadas, impermeables y desprovistas de vegetación son las laderas y más copiosas las precipitaciones, mayor es la probabilidad de alteraciones perjudiciales en el ciclo hidrológico de las cuencas (Minetti, 2005). La Ley N° 26.331 de Presupuestos Mínimos de Protección de los Bosques Nativos, conocida como "La Ley de Bosques", fue aprobada por el Congreso de la Nación Argentina en el año 2007. A partir de su promulgación en el año 2009, el promedio de deforestación bajó un 20 %.

Es fundamental que la planificación y el ordenamiento del territorio incorporen herramientas y metodologías para prever este tipo de procesos geodinámicos como implementación de un sistema de alerta temprana, como un medio para recopilar y administrar información y así prevenir los efectos negativos de un posible nuevo evento de remoción en masa.



**FUENTE:** Elaboración propia **FUENTE:** Elaboración propia **FUENTE:** Elaboración propia

#### PELIGROSIDAD SÍSMICA: SISMOS Y TERREMOTOS

De acuerdo con la definición del Instituto Nacional de Prevención Sísmica (INPRES), un terremoto representa el proceso físico de liberación súbita de energía de deformación acumulada en las rocas del interior de la Tierra, se manifiesta por desplazamientos de bloques anteriormente fracturados. Una parte importante de la energía liberada en este proceso se propaga en forma de ondas sísmicas, las cuales son percibidas en la superficie de la Tierra como una vibración. Es común utilizar el término "temblor" para calificar los sismos de intensidad regular. Sin embargo, el término "terremoto" puede ser empleado para calificar cualquier sismo, ya que significa, movimiento de la Tierra. La peligrosidad sísmica está dada por la probabilidad de ocurrencia de sismos en un área geográfica específica durante un intervalo de tiempo determinado.

El principal peligro sísmico de nuestro país, según el INPRES, se encuentra en los departamentos localizados en la zona andina y subandina. En el oeste, la zona de peligrosidad máxima abarca el centro-sur de San Juan y el centro-norte de Mendoza; incluidas las dos capitales provinciales. Las zonas de peligrosidad relativamente menor se localizan en las provincias de Salta y Jujuy, y al sur del país, en Tierra del Fuego. Sin embargo, al cruzar esta información con el porcentaje de viviendas con baja calidad de materiales, según registran los censos nacionales (2001-2010), se evidencia la exposición diferencial al peligro sísmico, lo que pone de relieve la importancia de la vulnerabilidad en la definición del riesgo.

#### VULNERABILIDADES QUE AFECTAN A LAS CIUDADES DE NUESTRO PAÍS

La vulnerabilidad comprende características internas de una sociedad o un sistema que los vuelven susceptibles de sufrir un daño o pérdida grave en caso que se concrete una amenaza. La vulnerabilidad de los asentamientos humanos ante los fenómenos naturales, por ejemplo, está ligada íntimamente a los procesos sociales que allí se desarrollan, es decir que no solo depende de la susceptibilidad física del contexto material, sino de la fragilidad social y la falta de resiliencia o capacidad de recuperación de los elementos expuestos ante amenazas de diferente índole.

De esta manera, podemos distinguir diferentes tipos de vulnerabilidad, que se pueden presentar de forma aislada o, como es habitual presentarse, de forma combinada:

▶ Vulnerabilidad física: se refiere a la localización de los asentamientos humanos en zonas de peligro y a las características de la estructura física (infraestructura crítica y viviendas) para "absorber" los efectos de las amenazas. La vulnerabilidad física se conoce también como exposición y puede estar determinada por aspectos como la densidad de población, la localización, el sitio, el diseño y los materiales usados en la construcción. Tanto la loca-

lización física como las deficiencias en la infraestructura (equivalente a la resistencia a los impactos negativos por el tipo de construcción) pueden provenir, en parte, de las condiciones de precariedad y la falta de opciones para una ubicación menos peligrosa, y por otra, debido a la gran extensión territorial que ocupan las múltiples amenazas en un territorio.

▶ Vulnerabilidad social: se vincula a las condiciones de vida generales de una comunidad e incluye aspectos relacionados con los niveles de educación, acceso a la salud, equidad social, seguridad, etc. Habitualmente se engloban estas características bajo la denominación de "fragilidad socioeconómica". Así mismo existen "grupos sociales" más vulnerables que otros: personas mayores, jóvenes, minorías étnicas, o mujeres que son jefas de hogar. Estos grupos son más susceptibles de sufrir los impactos de los desastres.

A modo de ejemplo, como estudios de caso, se analizó la vulnerabilidad física ante amenaza de peligrosidad sísmica en tres localidades: Gran San Juan, Gran Mendoza y Catamarca, donde se evaluó la vulnerabilidad de la población a partir de la calidad de los materiales de la vivienda frente a un sismo. En los casos locales analizados -Gran San Juan, Gran Mendoza y Catamarca-, se presenta una clara diferenciación entre las áreas de expansión (de mayores niveles de exposición) y las áreas consolidadas, donde en general se observan menores porcentajes de viviendas de materiales deficientes. Es claro que los sismos no pueden evitarse, pero la vulnerabilidad edilicia puede disminuirse. Para mejorar esa capacidad de respuesta, el INPRES actualizó el Código Nacional de Construcción, donde se prohíben las construcciones en adobe y se autoriza el uso de la madera, al igual que las construcciones en seco. Una construcción sismo-resistente busca preservar vidas humanas, y eso se logra evitando que las edificaciones colapsen.

Además de la construcción sismo-resistente, es muy importante el diseño urbano de manera de evitar mayores daños: en ese sentido, el ancho de las calles y veredas, los espacios públicos abiertos son pautas de diseño que ayudan a mitigar los riesgos en el caso de un evento adverso.

#### PROGRAMA DE CIUDADES RESILIENTES

En línea con los objetivos y prioridades del Marco de Sendai 2015-2030, nuestro país adhiere a la campaña Mundial impulsada por Naciones Unidas "Desarrollando Ciudades Resilientes". Treinta y tres ciudades de nuestro país forman parte del programa donde cada municipio o ciudad se compromete con alguno de los diez puntos esenciales de la campaña incorporándolos a un Plan de Resiliencia Municipal o Local. En los aspectos básicos, se promueve que las ciudades puedan organizarse para la resiliencia frente a los desastres a partir de identificar, comprender y utilizar los escenarios de riesgos actuales y futuros y fortalecer la capacidad financie-

ra para la resiliencia. En los aspectos operativos, se espera que las ciudades promuevan el diseño y desarrollo urbano resiliente, protejan las zonas naturales de amortiguación, fortalezcan la capacidad institucional y social para al resiliencia e incrementen la resiliencia de la infraestructura.

En la etapa de reconstrucción se aspira que las ciudades aseguren la efectividad de la preparación y una respuesta efectiva a los desastres y logren acelerar la recuperación y reconstruyan mejor después de cualquier desastre. Además, la red 100 Resilient Cities (100 Ciudades Resilientes - 100RC de la Fundación Rockefeller) promueve el vínculo entre ciu-

dades con desafíos y problemas similares mediante asesoría y financiamiento con el objeto de compartir mejores prácticas y resolver dificultades en forma conjunta.

En nuestro país la ciudad de Santa Fé fue pionera en asumir el compromiso al destinar el 10% de su presupuesto a la construcción de resiliencia y 100RC apoyará con servicios de asesoría equivalentes hasta 5 millones de dólares. La Ciudad de Buenos Aires además de formar parte de la campaña de Naciones Unidas se sumó a la red 100 Ciudades Resilientes para construir resiliencia frente a la globalización, la urbanización y el cambio climático.

# La UNISDR (OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA REDUCCIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES) considera diez aspectos esenciales para lograr Ciudades Resilientes

- 1) Establecer la organización y la coordinación necesarias para comprender y reducir el riesgo de desastre dentro de los gobiernos locales, con base en la participación de los grupos ciudadanos de la población civil.
- 2) Asignar un presupuesto para la reducción del riesgo de desastres y ofrecer incentivos a los propietarios de viviendas, a las familias de ingresos bajos, a las comunidades, los negocios y al sector público para que inviertan en la reducción de los riesgos que enfrentan.
- **3)** Mantener información actualizada sobre las amenazas y las vulnerabilidades, conducir evaluaciones de riesgo y utilizarlas como base para los planes y las decisiones relacionadas al desarrollo humano.
- 4) Invertir, mantener y actualizar infraestructura que reduzca el riesgo tal como desagües (en el caso de inundaciones por lluvias en zonas urbanas).
- 5) Evaluar la seguridad de las escuelas e instalaciones de salud, y mejorarlas cuando sea necesario.
- **6)** Aplicar y hacer cumplir los reglamentos de construcción y principios para la planificación del uso del suelo que cumplan con los aspectos relativos al riesgo. Identifique terrenos seguros para los refugiados, y cuando sea factible, modernizar los asentamientos informales.
- 7) Velar porque se establezcan programas educativos y de capacitación sobre la reducción de riesgo de desastre, tanto en escuelas como en comunidades locales.
- 8) Protejer los ecosistemas y las zonas naturales de amortiguamiento para mitigar inundaciones, marejadas ciclónicas y otras amenazas a las que su ciudad podría ser vulnerable.
- 9) Instalar sistemas de alerta temprana y desarrollar capacidades para la gestión de emergencias en la cuidad, y llevar a cabo, con regularidad, simulacros para la preparación de los habitantes.
- **10)** Después de un desastre, velar por las necesidades de los sobrevivientes situarse en el centro de los esfuerzos de reconstrucción, y apoyar a ellos y a sus organizaciones comunitarias para el diseño y la aplicación de respuestas.



# CONECTIVIDAD DE LA RED URBANA

El desarrollo territorial está intrínsecamente relacionado con la conectividad física. En general, a mayor desarrollo territorial se observa mayor densidad de redes de infraestructura, lo que posibilita más intercambios de bienes y personas.

Partiendo de la hipótesis que el país posee profundos desequilibrios territoriales, se realizó un estudio para diagnosticar el estado de situación de las localidades argentinas. El trabajo se basó en detectar las posibilidades de conectividad entre las diferentes localidades y regiones del país.

Para el estudio se analizó la existencia de infraestructura de los diferentes modos de transporte: aeroportuario, portuario, ferroviario y vial, de cada una de las 3311 localidades simples y compuestas de la red urbana argentina.

Para el diagnóstico de la conectividad de la red urbana, se construyó un Indicador de Conectividad Multimodal de transporte para cada una de las 3311 localidades simples y compuestas del país, el cual da cuenta de la existencia de infraestructura de diferentes modos de transporte. En el caso de no existir en la localidad alguna de las infraestructuras mencionadas, se analizó la distancia relativa a estas.

Los resultados se examinaron de acuerdo con el rango poblacional de las localidades, y también desde una mirada regional.

El "indicador de Conectividad Multimodal de Transporte" se construyó a partir de considerar, conjuntamente, la existencia o la distancia de cada localidad a infraestructura aeroportuaria, portuaria, ferroviaria y vial.

- Infraestructura aeroportuaria: se consideraron los aeropuertos pertenecientes al Sistema Nacional de Aeropuertos (SNA), tomando aquellos que tuvieron más de 30.000 pasajeros en el año 2017. Se tuvo en cuenta a los aeropuertos que tuvieron menos de 30.000 pasajeros en 2017, pero solo para las localidades en las cuales se emplaza el aeropuerto más cercano, ya que, al tener tan poco movimiento, no se los puede considerar en el mismo nivel que a aquellos que tuvieron más de 30.000 pasajeros.
- Infraestructura portuaria: se consideraron los puertos del sistema portuario argentino marítimo y fluvial. Para el análisis, también se tuvieron en cuenta los puertos chilenos más importantes cercanos a los principales pasos fronterizos con Argentina.

- Infraestructura ferroviaria: se consideró la red ferroviaria en operación, tanto de transporte de cargas como de pasajeros.
- ▶ Infraestructura vial: se tomaron en cuenta las autopistas, rutas nacionales, rutas provinciales, pasos fronterizos y puentes internacionales.

A partir de esas consideraciones, se clasificó cada localidad según un rango de cuatro categorías: Alto, Medio Alto, Medio Bajo o Bajo, de acuerdo con los criterios que se especifican en el cuadro que figura a pie de página.

La importancia de este indicador está centrada en la posibilidad de clasificar a las localidades según el grado de disponibilidad que cada una tiene con respecto a los cuatro modos de transporte. Cabría aclarar que el indicador no da cuenta de la oferta de transporte en sí misma, como tampoco se analizó la accesibilidad de las personas al modo estudiado, sino que se limitó a estudiar la existencia de la infraestructura. Por ejemplo, para el análisis se consideraron la existencia de aeropuertos, independientemente de las rutas o de la frecuencia de los servicios operados o de la posibilidad de acceder a un billete de avión. Próximamente se realizarán estudios más profundos, que contemplarán estas variables, pero entendemos que el estudio presente es el punto de partida, dado que sin infraestructura poco se puede pensar en oferta de servicios o accesibilidad a ellos.

A partir de los datos de cada localidad, es posible afirmar que el Indicador de Conectividad Multimodal tiene una relación lineal con el tamaño de localidad. Dicho de otro modo,

#### INDICADOR DE CONECTIVIDAD MULTIMODAL DE TRANSPORTE

internacionales (50 km)

VARIABLE	INDICADOR DE CONECTIVIDAD MULTIMODAL DE TRANSPORTE					
	BAJO	MEDIO BAJO	MEDIO ALTO	ALTO		
INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA	Más de 150 km	Entre 100 y 150 km Existencia de un aeropuerto de menor jerarquía (menos de 30.000 pasajeros al año)	Entre 50 y 100 km	Menos de 50 km		
INFRAESTRUCTURA PORTUARIA	Más de 400 km	Entre 200 y 400 km (incluye puertos chilenos más importantes)	Entre 100 y 200 km	Menos de 100 km		
INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA	Más de 100 km	Entre 50 y 100 km	Entre 25 y 50 km	Menos de 25 km		

Se clasificaron las localidades en función de la distancia a autopistas (50 km), rutas nacionales

(25 km) y rutas provinciales (25 km). Se incluyeron los pasos fronterizos (75 km) y puentes

FUENTE: Elaboración propia

**INFRAESTRUCTURA** 

VIAL

cuanto más grande es la ciudad, mayor es su conectividad multimodal. Este influye, a su vez, sobre el Indicador de Conectividad Multimodal de localidades más pequeñas que se encuentran en su entorno. Con lo cual, las localidades de menor tamaño poblacional que tienen un alto valor de conectividad se encuentran próximas a las grandes ciudades.

Las ciudades que tienen un Indicador de Conectividad Multimodal más alto se encuentran, principalmente, en el eje Región Metropolitana de Buenos Aires-Gran Rosario-Gran Córdoba y se extienden, también, sobre la Provincia de Entre Ríos, donde se asienta un alto porcentaje de la población del país y de localidades, con concentración de actividades productivas e industriales, de servicios, y exportaciones, a través de los puertos sobre el Río Paraná y el Río de la Plata. Justamente, la red ferroviaria en toda la Región Pampeana fue, en gran medida, el promotor del desarrollo de numerosas localidades de menor tamaño al conectar los territorios productivos con los principales puertos de exportación.

La costa sur de la Provincia de Buenos Aires también tiene ciudades con un valor alto de conectividad, como Mar del Plata y Bahía Blanca, con sus puertos marítimos, y las localidades que se encuentran próximas a estas.

En Cuyo, la región en torno al Gran Mendoza tiene localidades con un indicador elevado, dado no solamente por las redes ferroviarias, viales y el aeropuerto de Mendoza, sino también por la cercanía al paso fronterizo Cristo Redentor y su conexión con el Puerto chileno de Valparaíso. El Gran San Juan y su entorno también presentan altos valores de conectividad.

Observamos la misma situación en las localidades ubicadas en torno de los aglomerados del Norte de la Argentina: Gran San Miguel de Tucumán, Gran Salta y Gran San Salvador de Jujuy, el par Gran Corrientes-Gran Resistencia y el entorno del Gran Posadas.

En la Región Patagonia, se destaca el aglomerado Plottier-Neuquén-Cipolletti, el de Gran Santa Rosa, San Carlos de Bariloche, Viedma-Carmen de Patagones, Puerto Madryn, Rawson, Trelew, Río Gallegos y las localidades que se encuentran próximas a estos, principalmente sobre los ejes fluviales del Río Negro (el complejo productivo del Alto Valle del Río Negro) y del Río Chubut (su valle inferior).

Las localidades con el menor valor del indicador tienden a ser las que se encuentran más alejadas de los centros urbanos mayores. A grandes rasgos, un 5 % de las localidades con valor bajo tienen entre 10.000 y 100.000 habitantes; un 16 % tienen entre 2000 y 10.000; y un 79 % tienen menos de 2000 habitantes.

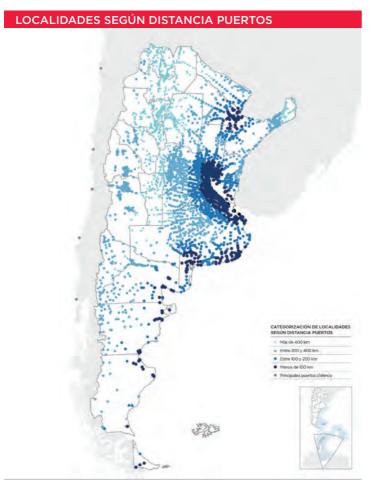
Sin embargo, no es despreciable la población total que reside en ciudades y localidades de bajo nivel de conectividad: 1.855.171 personas (aproximadamente un 5 % de la población urbana del país). Más aún, si tomamos todas las localidades con niveles bajo y medio-bajo de conectividad multimodal, la cantidad de habitantes afectados asciende a, aproximadamente, 7 millones, lo cual corresponde al 18,5 % de la población urbana de Argentina. El análisis de la distribución de los valores del Indicador por regiones geográficas (Centro, Cuyo, NOA, NEA y Patagonia) no muestra diferencias significativas. En cambio, son las zonas de producción, exportación y de concentración de población las que definen cuáles son las regiones de la red urbana argentina de mayor conectividad multimodal.

Como ya mencionamos, el tendido de la infraestructura ferroviaria posibilitó, desde mediados del siglo XIX, la exportación de productos agrícola-ganaderos de la Pampa Húmeda; pero también promovió el desarrollo de diferentes complejos productivos del país, como por ejemplo el complejo azucarero o el tabacalero.

Los centros urbanos mayores se han desarrollado a partir de su mayor conectividad (en particular, aquella que es intrínseca a su ubicación geográfica: la de infraestructura portuaria y red de ferrocarriles) y, al mismo tiempo, al concentrar población, han propiciado a posteriori el desarrollo de la infraestructura viaria y aeroportuaria.

En resumen, el estudio de la conectividad de la red de ciudades argentinas muestra que, por un lado, las ciudades más grandes y, por otro, las de diverso tamaño, localizadas en las mayores regiones productivas del país, son las localidades que tienen los mayores niveles de conectividad multimodal medidos de acuerdo con la existencia o distancia a infraestructura aeroportuaria, portuaria, ferroviaria y vial. Las localidades de mayor valor de conectividad (alto y medio-alto) concentran, aproximadamente, 32 millones de habitantes, lo cual corresponde al 86 % de la población urbana del país.

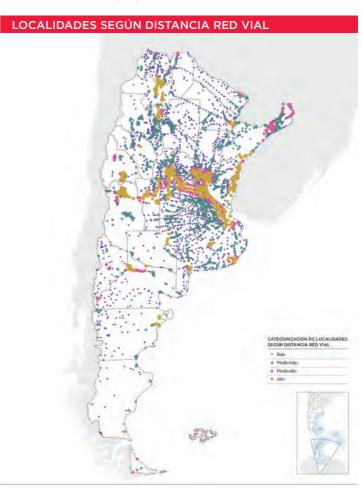
FUENTE: Elaboración propia



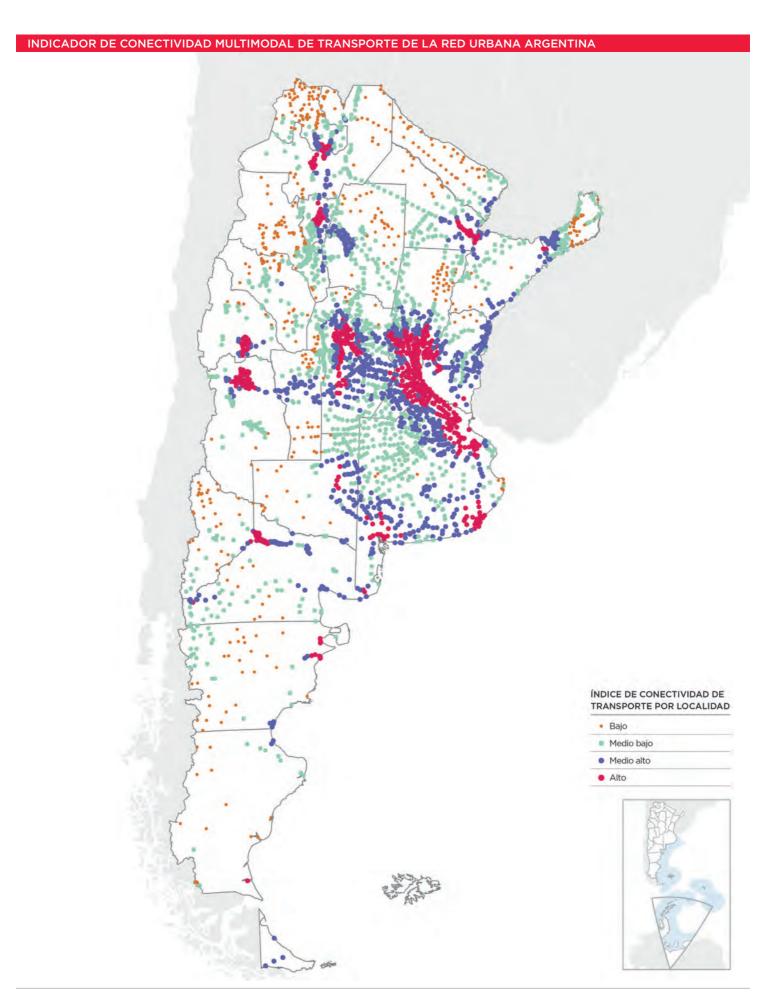
FUENTE: Elaboración propia



FUENTE: Elaboración propia



FUENTE: Elaboración propia





# HACIA CIUDADES INNOVADORAS E INTELIGENTES

La noción de "ciudad inteligente" (traducida del idioma inglés, Smart city) es un concepto relativamente nuevo en la planificación y gestión de las ciudades. Su amplio uso y difusión actual denota un creciente interés por tender a un desarrollo urbano más inteligente, en el marco de la creciente urbanización del planeta. Sin embargo, es un término amplio y ambiguo, que posee múltiples perspectivas de abordaje.

Mientras algunos autores circunscriben la noción de "ciudad inteligente" al uso de datos, la tecnología, las telecomunicaciones y del "Internet de las cosas" (IoT, por sus siglas en inglés) para resolver problemas cotidianos de las ciudades y sus ciudadanos, otros proponen definiciones que, además de ponderar los aspectos tecnológicos, articulan el desarrollo económico, la calidad de vida, el medio ambiente y la gobernanza

También la idea de "inteligente" varía de país a país y de ciudad a ciudad. Tal como argumenta el Gobierno de India, en su programa Smart City Mission, en el ideal de un habitante de ese país, la imagen de una "ciudad inteligente" contiene una lista de deseos sobre infraestructura y servicios urbanos que refleja sus aspiraciones para su propio hábitat. En esa lógica, Smart Cities Mission promueve ciudades con infraestructura que puedan ofrecer una calidad de vida decente, un medio ambiente limpio y sustentable, y soluciones inteligentes a los problemas.

En ese sentido, Centre For Cities —un centro de investigación de políticas urbanas radicado en Inglaterra— sugiere que cada ciudad debería definir su propia visión de "ciudad inteligente" según tres principios (Centre For Cities, 2014).

- Primero, el de la integración de iniciativas "Smart" en sus propios contextos de desarrollo económico, promoviendo el uso de las tecnologías para cumplir los objetivos que ya tienen (en lugar de iniciar nuevos procesos totalmente independientes).
- Segundo, el del pragmatismo, haciendo foco sobre proyectos que sean prácticos, factibles y financieramente viables, pero al mismo tiempo dando lugar a la innovación.
- Tercero, el de la participación de la amplia gama de actores en juego.

En nuestra perspectiva de Ciudades Inteligentes, tomaremos la definición de las Naciones Unidas. Según la Unión Internacional de Telecomunicaciones, que depende de ese organismo, una "ciudad inteligente sustentable" es una ciudad innovadora que utiliza la información y las tecnologías de la comunicación para mejorar la calidad de vida de sus habitantes, lograr una mayor eficiencia de las operaciones y servicios urbanos, y mejorar la competitividad, contemplando las necesidades del presente y las de las generaciones futuras en relación con aspectos económicos, sociales, medio-ambientales y culturales (ITU, 2015).

En ese marco, promover ciudades inteligentes es un camino posible hacia el cumplimiento del Objetivo 11 de los Objetivos de Desarrollo Sustentable: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.

Algunos elementos que incorpora esta perspectiva son los que se mencionan a continuación:

- Planificación del tendido de la infraestructura, su ordenamiento territorial y financiamiento.
- Promoción de una estrategia integral sobre la comunicación de los servicios.
- ▶ Dinamización de la economía, facilitando el acceso al capital humano y a otros insumos y productos.
- Seguridad ciudadana.
- Salud y educación.
- Acceso a la vivienda asequible y de calidad.
- Medio ambiente sustentable.
- Resolución de los problemas de forma innovadora, transformando las dificultades en oportunidades.
- Anticipación y superación de las expectativas de sus habitantes y usuarios.

Si bien el camino hacia ciudades inteligentes requiere, indefectiblemente, una importante inversión en infraestructura y servicios, se debe considerar que la "inteligencia" aplicada al ámbito urbano permite reducir el gasto público, pues tiende hacia la mayor eficiencia de los sistemas y subsistemas. En ese contexto, promover la "inteligencia urbana" es una necesidad prioritaria para la sustentabilidad de las ciudades, no solo desde la perspectiva social y ambiental, sino también desde la económica.

Ahora bien, ¿cómo definir si una ciudad es inteligente? O ¿cómo medir su grado de inteligencia?

Con el propósito de cuantificar de forma científica, comprensiva y transparente el nivel de una "Ciudad Inteligente", el Ministerio de Modernización desarrolló el Plan País Digital, el cual impulsa un modelo de evaluación de ciudades inteligentes, de utilidad para los gobiernos locales a fin de construir sus agendas smart, detectar oportunidades y desarrollar sus propias herramientas para ser más inteligentes.

El modelo se estructura en cinco dimensiones y 16 ejes que se asocian a más de 300 indicadores, a partir de los cuales es posible obtener un índice para evaluar el desempeño de una ciudad determinada (Castiella, Rueda y Palacio Cortés, 2016).

- ▶ Dimensión Gobernanza: Una ciudad inteligente se enfoca en la utilización de la tecnología y la innovación para optimizar la gestión del gobierno, logrando mayor eficiencia, transparencia y participación. Incluye una plataforma de servicios, infraestructura y capacidades y elementos de gobierno abierto.
- ▶ Dimensión Ambiente: Una ciudad inteligente se orienta hacia la planificación y la gestión para construir una ciudad ambientalmente sustentable. Pondera la calidad ambiental, la gestión de recursos eficiente y aspectos de ecología urbana y resiliencia.
- ▶ Dimensión Desarrollo Humano: Una ciudad inteligente promueve el desarrollo humano a través de la inclusión, la tolerancia y la igualdad, con el fin de mejorar la calidad de vida de las personas. Incluye aspectos de seguridad, sociedad, educación y salud.
- ▶ Dimensión Planeamiento Urbano: Una ciudad inteligente gestiona el crecimiento y reordenamiento de los sistemas que la componen, garantizando eficiencia en los servicios, incluyendo el transporte multimodal, la movilidad sustentable y el espacio urbano.
- Dimensión Competitividad: Una ciudad inteligente posee una economía dinámica que genera oportunidades de desarrollo y de mayor productividad mediante la innovación, el emprendedurismo, las industrias creativas y el uso de la tecnología. Se basa en la productividad, la conexión global y local y la innovación.

Otra iniciativa consiste en el Estudio sobre "Ciudades Inteligentes y Sustentables en Argentina 2035" desarrollado por el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva (MINCyT), en el marco del Programa de Ciencia, Tecnolo-

FUENTE: Argentina.gob.ar/paisdigital

gía e Innovación para el Desarrollo Sustentable (CITIDES). El mismo se propone identificar y analizar las posibilidades de condición para que un número significativo de ciudades del país puedan considerarse "ciudades inteligentes y sustentables", a partir de la promoción de la mayor eficiencia de las construcciones, el uso de materiales y el equilibrio con áreas verdes; la eficiencia y racionalidad en el transporte, en los servicios públicos de electricidad, gas y agua, y sus redes de distribución; y las prácticas públicas y privadas respecto de la sustentabilidad ambiental y social.

En ese marco, está en proceso de desarrollo un diagnóstico de la situación actual de las ciudades argentinas, que incluye un relevamiento de las capacidades I+D, un mapa de las principales organizaciones públicas y privadas relacionadas a la tecnología y un estudio prospectivo al año 2035.

Finalmente, cabría destacar la creación de la Unidad de Ciudades Sustentables, dentro del ámbito del MAyDS, que promueve la planificación y construcción de ciudades más sustentables a partir de la integración y conjugación de las tres variables del desarrollo sostenible: social, económico y medio ambiente.

Promoviendo el concepto de ciudades sustentables como eje central de la agenda, la Unidad Ciudades Sustentables promueve el desarrollo de planes de sustentabilidad y la implementación de estrategias que tiendan a la mayor sustentabilidad de las ciudades, principalmente en materia ambiental (residuos, biodiversidad, energías renovables, etc.). Además, otorga a los Gobiernos Locales una Certificación de Sustentabilidad que les permite transitar por diferentes etapas, empezando por la de "ciudad comprometida", para pasar a la de "ciudad principiante", "ciudad responsable" y, finalmente, "ciudad sustentable".

El primer paso para la certificación es el compromiso por parte de los Gobiernos Locales del cierre y saneamiento de los basurales a cielo abierto en la ciudad.

A fin de diagnosticar en qué medida las ciudades y localidades de la red urbana argentina están tendiendo a ser "inteligentes", se avanzó en el análisis de algunas variables de las dimensiones y ejes propuestos por País Digital en una muestra que abarca las ciudades más grandes del país.

La muestra se compone de la RMBA, las cuatro ciudades metropolitanas de más de 800.000 habitantes (Gran Córdoba, Gran Rosario, Gran Mendoza y Gran San Miguel de Tucumán), y las de entre 100.000 y 800.000 habitantes. Las variables analizadas son:

- Investigación, desarrollo e innovación (I+D+i)
- Medición de la calidad del agua y del aire.
- ► Contaminación atmosférica.
- ▶ Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos.
- Plantas de relleno sanitario y tratamiento de RSU.
- Eficiencia energética. Iluminación LED en alumbrado público.
- Movilidad sustentable

## INVESTIGACIÓN, DESARROLLO E INNOVACIÓN

Así como las ciudades son los lugares donde se concentran la población, la economía, la producción y los servicios, son también los lugares donde se concentran la investigación, el desarrollo y la innovación (I+D+i).

Una de las principales fuentes de crecimiento económico a nivel empresarial, sectorial, nacional y global es la innovación, cuya acepción más difundida remite a nuevas creaciones a través de procesos de aprendizaje y construcción de conocimiento (Fagerberg, Mowery y Nelson, 2005). Al respecto, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) estima que, al menos, un 50 % del crecimiento económico se debe a la innovación (OCDE, 2015a).

En tanto política pública, no es un objetivo en sí mismo, sino un medio para alcanzar el desarrollo. En ese sentido, la misión de los gobiernos es poner en marcha medidas específicas de apoyo a la transferencia de tecnología e impulso a la competitividad industrial desde el fomento de la innovación, creando empleo y ayudando a generar cultura innovadora.

Así, no se trata solo de dar valor agregado a los productos incorporando tecnología, ya que las ventajas competitivas no constituyen una suficiente y segura ventaja, no son tan perdurables en el tiempo. Lo más importante es crear una cultura innovadora, es decir, talento humano como bien social y capital intelectual, en tanto un activo intangible.

Una vez que se genera la innovación, el próximo reto es la transferencia de tecnología eficaz entre las entidades generadoras de conocimiento, el sistema de ciencia, tecnología e innovación, y el tejido productivo.

Este proceso no es evidente en nuestro país, es conocida la dificultad de vinculación entre ambos sectores, con excepción de algunos ramos específicos, principalmente vinculados a la agroindustria.

Otra dificultad es la generación de patentes debido su alto

costo, cuestión que influye particularmente en la Argentina. A modo de ejemplo, según datos del Banco Mundial (disponibles en World Bank Data), en el año 2015 Argentina tenía 1200 investigadores y 319 técnicos por cada millón de habitantes y la solicitud de patentes fue de 519 para residentes, mientras que Brasil tenía 698 investigadores y 695 técnicos por cada millón de habitantes y la solicitud de patentes fue de 4641. En el otro extremo, encontramos a Japón, país que lidera el ranking: en 2015 contaba con 5231 investigadores y presentó 258.839 solicitudes de patentes. En el presente estudio no es nuestra intención ocuparnos de las patentes, quién las genera o quién se apropia de ellas.

Nuestro modesto aporte vinculado al diagnóstico de las ciudades argentinas será indagar sobre la primera cuestión: los recursos humanos, específicamente los dedicados a I+D+i de los organismos de sistema de ciencia, tecnología e innovación, dónde se localizan y cuál es su presupuesto.

De acuerdo con los datos relevados, analizamos la situación alrededor de las instituciones de investigación, desarrollo e innovación en una muestra de 25 ciudades del país. La muestra se compone de la RMBA, las cuatro ciudades metropolitanas, Gran Córdoba, Gran Rosario, Gran Mendoza y Gran San Miguel de Tucumán y 20 de las 25 ciudades de entre 100.000 y 800.000 habitantes. Por no contar con información a escala de aglomerado, no se pudieron incorporar al análisis Gran Resistencia, Concordia, Gran San Nicolás de los Arroyos, San Rafael y Villa Mercedes.

De la muestra de 25 ciudades se pudo relevar información

La cantidad de instituciones I+D+i clasificadas según tipo (universidad pública, universidad privada, organismo de ciencia y técnica, organismo de ciencia y técnica en universidad, otras dependencias conjuntas). Los datos fueron procesados por la Dirección Nacional de Programas y Proyectos y difundidos por el Sistema de Información de Ciencia y Tecnología Argentino (SICYTAR) a través del Portal de Información de Ciencia y Tecnología Argentino.

- La cantidad de recursos humanos en I+D+i en 2016. Corresponde al total de investigadores, becarios de I+D+i, personal técnico y personal de apoyo que trabajan en proyectos de I+D+i en las instituciones que forman parte del relevamiento de la Dirección Nacional de Información Científica. Los datos se obtuvieron a partir de encuestas realizadas a universidades públicas y privadas, entidades privadas sin fines de lucro (no educativas) y organismos de ciencia y tecnología (provinciales y nacionales).
- ▶ El gasto en I+D+i en 2016 en miles de pesos argentinos. Incluye los gastos corrientes, en remuneraciones y otros gastos corrientes más los gastos de capital (equipamiento, infraestructura). La información fue provista por la Dirección Nacional de Información Científica.

encuentra en la mejor situación, con 10,64 instituciones por cada 100.000 habitantes. A continuación, encontramos a las ciudades de Tandil, Gran San Luis, San Carlos de Bariloche y Gran Santa Rosa.

#### RECURSOS HUMANOS EN I+D+I (AÑO 2016)

En relación con los Recursos Humanos en I+D+i, se observa que la RMBA tiene la mayor cantidad del país, 36.403 en términos netos, aunque respecto de la cantidad de habitantes de la ciudad, tiene una posición más rezagada.

Las ciudades con un alto valor de relación RR. HH. en I+D+i son: Tandil, en primer lugar, Gran San Luis en segundo; y luego San Carlos de Bariloche, Gran Rio Cuarto, Bahía Blanca, Gran Corrientes y Gran Santa Rosa.

#### **INSTITUCIONES DE I+D+I**

El Sistema Nacional de Ciencia y Tecnología Argentino se compone de 804 instituciones de I+D+i. El 34 % se concentran en la RMBA, donde vive el 39 % de la población urbana del país, el 18 % en las cuatro ciudades grandes, donde vive el 12 % de la población, el 30 % en ciudades intermedias, donde vive el 18 % de la población y el 18% en ciudades de menos de 100.000 habitantes, donde reside el 32 % de la población. En otras palabras, el 82 % de las instituciones de ciencia y tecnología del país, un total de 639 se concentran en las ciudades con más de 100.000 habitantes, donde vive el 68 % de la población urbana total.

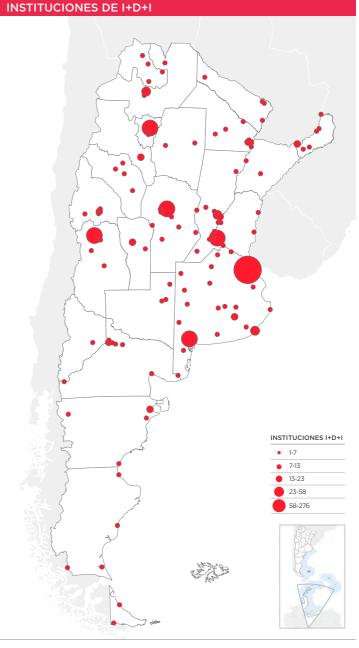
Excluyendo a las cinco ciudades comentadas en el apartado anterior, el universo de ciudades analizadas es el que se compone de aquellas que tienen más de 100.000 habitantes.

La lógica de concentración de instituciones es proporcional al rango poblacional de las ciudades. En ese sentido, las ciudades con mayor cantidad de instituciones son la RMBA y las ciudades metropolitanas de más de 800.000 habitantes.

La excepción es Bahía Blanca que tiene -para el rango de población que ocupa- un mayor número de instituciones (totalizan 31) que otras ciudades de similar tamaño.

La RMBA tiene una clara primacía, con 276 instituciones, es decir casi cuatro veces más que Gran Córdoba, la segunda ciudad en tamaño de población. Pero es preciso relativizar este dato si tenemos en cuenta que le RMBA tiene casi 10 veces más habitantes que Gran Córdoba.

En ese marco, cabría considerar el dato de cantidad de instituciones I+D+i por cada 100.000 habitantes en cada ciudad analizada para dar cuenta de las disparidades entre ambos valores. La RMBA tiene 1,87 instituciones I+D+i por cada 100.000 habitantes, lo cual la ubica en desventaja frente a las ciudades analizadas. En tanto, la ciudad de Bahía Blanca se



FUENTE: Elaboración propia

#### GASTO EN I+D+I (AÑO 2016)

El gasto en I+D+i para el año 2016 es nuevamente elevado en el caso de la RMBA (\$12.791.286.000), pero con relación a la cantidad de habitantes, ocupa una posición intermedia si la comparamos con otras ciudades de la muestra.

La ciudad con mayor gasto en I+D+i por habitante es San Carlos de Bariloche. Su valor es tres veces más que la ciudad siguiente en el orden, que es Tandil, y siete veces más que el promedio de las 25 ciudades analizadas. La Región Metropolitana de Buenos Aires tiene una baja relación entre gasto en I+D+i y habitantes de la ciudad.

En suma, la ciudad que presenta las mejores situaciones respecto de cantidad de instituciones I+D+i por cada 100.000 habitantes, cantidad de RR. HH. en I+D+i por cada 100.000 habitantes y gasto en I+D+i por habitante es San Carlos de Bariloche.

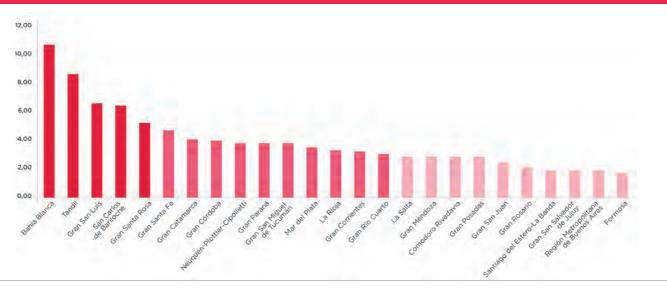
En segundo lugar, se encuentran: Tandil, Bahía Blanca, Gran Santa Rosa y Gran San Luis. Se trata, en todos los casos, de ciudades de entre 100.000 y 800.000 habitantes, lo cual sugiere que las ciudades intermedias tienen una meior relación entre tamaño (medido respecto de la cantidad de habitantes), investigación, desarrollo e innovación. Además, cabría notar que son todas ciudades pertenecientes a las regiones Centro, Cuyo y Patagonia. Resultaría interesante analizar las empresas que se radican en esas ciudades y las lógicas que operan entre la generación de conocimiento y la producción. Lamentablemente, a la fecha no se dispone de datos desagregados por localidad o aglomerado para desarrollar esa línea de investigación.

No obstante, cabría considerar que un buen desempeño en I+D+i no se traduce necesariamente en ciudades con mejor calidad de vida. En efecto, algunas de esas ciudades tienen importantes problemas urbanos por saldar, tal como el déficit de infraestructura urbana, el déficit habitacional, la movilidad deficiente, la contaminación, la inseguridad, la pobreza y desigualdades que se expresan territorialmente; cuestiones determinantes de la calidad de vida de la población. Tal como argumenta la OCDE, se debería buscar que la innovación se transfiriera hacia la sociedad para poder aprovechar su potencial para el desarrollo económico. De algún modo, se trata de promover una "innovación inclusiva" (OCDE, 2012) a través de las políticas públicas orientadas tanto a I+D+i como a meiorar la calidad de vida urbana de toda la población.



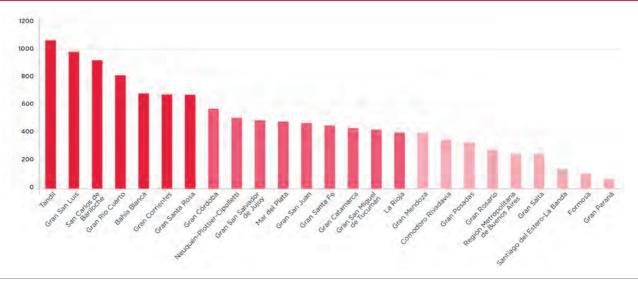
FUENTE: Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva

#### CANTIDAD DE INSTITUCIONES I+D+i POR CADA 100.000 HABITANTES



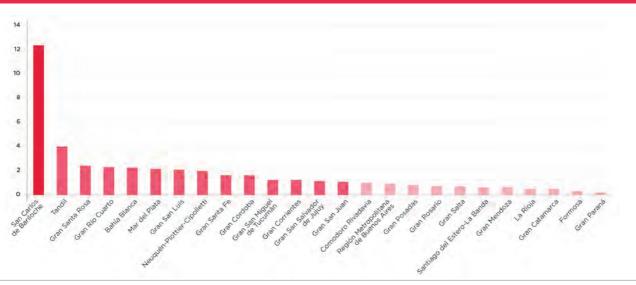
FUENTE: Elaboración propia

#### RR. HH. EN I+D+i (año 2016) POR CADA 100.000 HABITANTES



FUENTE: Elaboración propia

#### GASTO EN I+D+i EN 2016 POR HABITANTE



FUENTE: Elaboración propia

### **INDICADORES AMBIENTALES**

Una ciudad inteligente debe ponderar la calidad ambiental y la gestión eficiente de los recursos naturales e incorporar la ecología urbana y la resiliencia en el marco de su desarrollo. Así, la sustentabilidad ambiental se presenta como un eje de acción clave para mejorar la calidad de vida de la población, al promover el desarrollo social y económico y, al mismo tiempo, resguardar el medio ambiente sin soslayar las necesidades del presente ni las de las generaciones futuras.

A partir de esas consideraciones, nos hemos propuesto analizar algunos indicadores ambientales de las ciudades más grandes de la red urbana argentina.

Para ello, también se relevó y analizó la información disponible para las ciudades de más de 100.000 habitantes, donde se concentra el 68 % de la población urbana del país.

En lo específico, se indagó sobre la existencia de sistemas de monitoreo de calidad del agua y del aire, sobre el tratamiento de efluentes, sobre la disposición final de sus residuos sólidos urbanos (RSU), sobre la adopción de modos de movilidad sustentable y, finalmente, en términos energéticos, si consideran un alumbrado público eficiente.

La presencia de este tipo de monitoreo, infraestructuras, servicios y equipamientos permite inferir si han emprendido el camino para convertirse en ciudades más inteligentes y sostenibles con acciones concretas para mejorar su calidad ambiental y la calidad de vida de sus habitantes.

#### MONITOREO DE LA CALIDAD DEL AGUA

Los mayores problemas que enfrentan las ciudades en materia de agua son la falta de acceso a agua segura y el aumento de desastres relacionados con el agua, como inundaciones y seguías. Ambos tienen importantes consecuencias sobre la salud y el bienestar de la población, así como sobre el medio ambiente, el desarrollo social y económico. De acuerdo con el Programa Conjunto de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y el Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia

(UNICEF) de Monitoreo del Abastecimiento de Agua, Saneamiento e Higiene, más de 2 billones de personas en el mundo consumen agua no segura (OMS/UNICEF, 2017).

En ese marco, y considerando que el acceso al agua segura y al saneamiento es reconocido por las Naciones Unidas como un derecho humano (en Asamblea General de las Naciones Unidas de 2010), el ODS 6 propone garantizar la disponibilidad de agua y su gestión sostenible y el saneamiento para todos. Una meta hacia el año 2030 es mejorar la calidad del agua reduciendo su contaminación. En efecto, cada vez más ciudades en el mundo están monitoreando la calidad de sus recursos, lo que da cuenta de un interés creciente por conocer su estado y advertir los riesgos que implica la contaminación para la salud y la calidad de vida de las personas.

En Argentina, a partir de los datos relevados en dos bases de datos de escala nacional: Hidrológica Integrada, de la Subsecretaría de Recursos Hídricos del MIOPyV y del Consejo Hídrico Federal; y la de la Red Federal de Monitoreo Ambiental (FEMA) del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable; más la información consultada en los sitios de los gobiernos provinciales, locales y los de organismos provinciales de agua, fue posible relevar que la calidad del agua es monitoreada solo en 16 de las 30 ciudades estudiadas.

La infraestructura y los servicios de monitoreo presentes en esas ciudades permiten conocer parámetros físicos y químicos del estado de los cursos y cuerpos de agua, importantes fuentes de agua de consumo y, al mismo tiempo, muy vulnerables a la contaminación por efluentes industriales y cloacales, actividades agrícolas y otros residuos generados en los ámbitos urbanos.

Prácticamente todas las ciudades más grandes de la Argentina monitorean la calidad del agua: la RMBA, Gran Rosario, Gran Mendoza y Gran San Miguel de Tucumán. A su vez, 12 ciudades intermedias (que poseen entre 100.000 y 800.000 habitantes) lo hacen. Estas se concentran principalmente en la cuenca del Plata, a orillas de los ríos Paraná, Uruguay y el Río de la Plata.

En su mayor parte, las ciudades cuentan con un único punto de medición. En contraste, se destaca la RMBA, que posee 51 puntos localizados sobre la costa del Río de La Plata y los ríos tributarios principales; entre ellos, el río Matanza-Riachuelo, el Reconquista y el Luján.

Más allá del relevamiento exhaustivo que realizamos de las 30 ciudades más grandes del país, podemos observar que las Provincias de Neuquén, Mendoza, Buenos Aires, Entre Ríos, Santa Fe, Corrientes y Misiones tienen una política activa de monitoreo de la calidad del agua, con numerosos puntos de control distribuidos en sus territorios, principalmente a lo largo de los ejes de los principales ríos.

#### MONITOREO DE LA CALIDAD DEL AIRE

Una meta del ODS 11, "lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles", es reducir el impacto ambiental negativo de las ciudades, prestando especial atención a la calidad del aire y a la gestión de los desechos.

Según la OMS, al menos 1600 ciudades del mundo monitorean la calidad del aire. Esto no implica que este sea adecuado. En efecto, la OMS advierte que la mitad de la población de las ciudades cuyo aire es monitoreado está expuesta a niveles de contaminación atmosférica 2,5 veces superior a los recomendados por ese organismo. A pesar de los resultados, el monitoreo permite conocer el valor de diferentes parámetros físico-químicos, establecer líneas de base, cuantificar tendencias, identificar las posibles fuentes de contaminación y, en consecuencia, diseñar acciones para mejorar dicha calidad.

Los datos de la red FEMA y la información relevada en los sitios de los gobiernos locales de las 30 ciudades del país analizadas muestran que seis desarrollan programas de monitoreo continuo de la calidad del aire. Estas son: la RMBA (que lo hace en más de 10 puntos de control), Gran Córdoba, Gran Rosario, Gran Mendoza, Bahía Blanca y San Carlos de Bariloche. Pocas ciudades de menos de 100.000 habitantes monitorean la calidad del aire.

En el marco de los ODS, el Gobierno Nacional ha propuesto como meta al 2030 contar con, al menos, 31 equipos de medición continua de la calidad del aire en las ciudades de más de 300.000 habitantes.

#### TRATAMIENTO DE EFLUENTES

El tratamiento de efluentes, tanto cloacales como los provenientes de actividades productivas, por ejemplo, la industrial, es clave para proteger la salud de la población, en particular de la más vulnerable, los recursos naturales, en particular, el agua y la biodiversidad del medio ambiente. Cabría mencionar que, de acuerdo con la OMS y UNICEF, solo el 27 % de

la población mundial tiene acceso a sistemas de desagües cloacales conectados a sistemas de tratamiento de efluentes (OMS/UNICEF, 2017). En ese marco, es una meta de desarrollo incorporada en el ODS 6 reducir a la mitad el porcentaje de aguas sin tratar, hacia el año 2030.

En Argentina, si bien el 58 % de los hogares urbanos tienen acceso a redes de cloacas, se estima que solo entre un 15 % y un 20 % de las aguas cloacales recolectadas son tratadas previamente a ser vertidas en cursos y cuerpos de agua naturales.

De las 30 ciudades estudiadas, la RMBA y tres de las grandes ciudades metropolitanas, Gran Córdoba, Gran Mendoza y Gran San Miguel de Tucumán, poseen plantas de tratamiento de líquidos cloacales. También tratan sus efluentes 17 de las 25 ciudades intermedias analizadas. Los datos consignados surgen de la información consultada en los sitios de los gobiernos provinciales, locales y los de organismos provinciales de agua y saneamiento, y del relevamiento de las bases de datos del MIOPyV. Para este relevamiento, se consideran tanto las plantas en funcionamiento como las que se encuentran en construcción.

Al relevar todas las plantas de tratamiento de líquidos cloacales construidas o en construcción desde 2016, es posible observar que estas se localizan en ciudades con diferentes rangos de tamaño: desde la RMBA, ciudades metropolitanas grandes e intermedias, hasta localidades de menos de dos mil habitantes, como Esquiú, en la Provincia de Catamarca, Alto Alegre, en la Provincia de Córdoba o Colan Conhue, en la Provincia de Chubut; pasando por las de los rangos medios, tal como Alvear, en la Provincia de Corrientes, Chamical, en la Provincia de La Rioja o Río Gallegos, en la Provincia de Santa Cruz.

Cabe aclarar que este tipo de infraestructuras abastece redes que generalmente pertenecen a distintas jurisdicciones.

Al conjunto de ciudades que poseen plantas de tratamiento de líquidos cloacales se suman las que utilizan tecnologías anaeróbicas para el tratamiento de barros cloacales e industriales. Se trata de siete ciudades que tienen biodigestores correspondientes al Programa para el Manejo Sustentable de Barros (PROBARROS) del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable. Estas son la RMBA y seis ciudades intermedias: Gran Corrientes, el aglomerado Neuquén-Plottier-Cipolletti, Gran Río Cuarto, Gran Santa Fe, el aglomerado Santiago del Estero-La Banda y Villa Mercedes.

#### **GESTIÓN DE RESIDUOS SÓLIDOS URBANOS**

Dentro del proceso integral de gestión de residuos sólidos urbanos (RSU), la disposición final es la última fase y, en términos de impacto ambiental, la más importante, pues supone el confinamiento de los residuos en un sitio permanente o definitivo.

Desde el punto de vista de la sustentabilidad ambiental, es deseable que los sitios de disposición final de RSU estén preparados para prevenir la contaminación del suelo y del agua, mediante infraestructura y técnicas de relleno en condiciones sanitarias. En ese sentido, tales sitios se denominan "rellenos sanitarios", en contraste con los denominados "basurales a cielo abierto". Además, es deseable que lo que se disponga en ellos sea solamente basura, es decir, residuos que ya no pueden ser reutilizados, reciclados ni recuperados (tal la noción de las "3R"). En algunos países que tienen una larga tradición en políticas ambientales de reciclaje, como Suecia, se recicla un alto porcentaje de los RSU y se deposita un estimado del 1 % de los RSU generados, además de las cenizas provenientes de los procesos de incineración de basura, realizada para producir energía.

Como ya mencionamos, una meta del ODS 11 es reducir el impacto ambiental negativo de las ciudades hacia el año 2030, prestando especial atención a la calidad del aire y a la gestión de los desechos; entre ellos, los RSU.

Del total de RSU generados a nivel nacional, el 60 % tiene una disposición final adecuada en rellenos sanitarios. La meta, hacia el año 2030, es alcanzar un porcentaje del 90 % (Consejo Nacional de Coordinación de Políticas Sociales, 2018).

A partir de los datos consignados en el Observatorio de GIRSU, se pudo relevar que la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y 32 de los municipios que conforman la RMBA disponen sus RSU en el relleno sanitario del Complejo Ambiental Norte III del Cinturón Ecológico Área Metropolitana Sociedad del Estado (CEAMSE). Gran Mendoza, Gran Rosario, Gran Córdoba y Gran Santiago del Estero también poseen rellenos sanitarios, y el 88 % de las ciudades intermedias cuentan con esta infraestructura.

Cabría considerar, sin embargo, que los rellenos sanitarios son infraestructuras que brindan servicios interjurisdiccionales; con lo cual, que un determinado municipio o departamento no tenga un relleno no implica necesariamente que disponga sus RSU en basurales a cielo abierto. De modo contrario, la ubicación de un relleno sanitario en un determinado municipio o departamento no indica necesariamente que los RSU generados en todas las localidades que lo integran sean dispuestos en el relleno.

El Observatorio Nacional para la Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos (GIRSU), desarrollado por el MAyDS del Gobierno Nacional, informa que en Argentina, la recuperación de materiales reciclables en las plantas de separación oscila entre un 4 % y un 7 % del total del RSU ingresados a ellas (36 % del total de municipios cuenta con plantas de separación). A través de la Estrategia Nacional para la Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos (ENGIRSU), el MAyDS promueve la disposición final de los RSU de forma sostenible con la puesta en marcha de diversos rellenos sanitarios, en conjunto con

la erradicación y posterior clausura de los basurales a cielo abierto. En ese marco, se encuentran en ejecución distintas obras de infraestructuras financiadas con programas del BID y del GBM, tales como plantas de separación de residuos, clasificación y tratamiento en las ciudades de Mar del Plata, San Carlos de Bariloche, Puerto San Julián, Paraná, Gualeguaychú y en la provincia de San Juan. Acompañando a las obras de infraestructura, se financian acciones e iniciativas de educación y concientización, separación en origen, recolección, transporte, transferencia, valorización y reciclaje, tanto en gobiernos Provinciales como Locales.

#### **EFICIENCIA ENERGÉTICA**

En materia de energía sostenible, si bien se registran mejoras en los indicadores recientes a nivel mundial, se estima que aún más de tres billones de personas, principalmente en África Subsahariana y Asia, utilizan combustibles muy contaminantes y poco eficientes como fuente principal de energía doméstica. En Argentina, de acuerdo con datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas de 2010 (INDEC, 2013), el 97 % de la población utiliza combustibles limpios. No obstante, el desarrollo de energías renovables es todavía muy incipiente.

Mientras en el mundo, el 18,3 % de la energía consumida proviene de fuentes renovables, en Argentina la proporción es de apenas el 10,3 %.

Se espera que los proyectos recientes, los que están en marcha y los que están previstos, de aprovechamiento de energía eólica, solar fotovoltaica, hidroeléctrica, biogás y biomasa, permitirán alcanzar una proporción del 16,3 % hacia el año 2030, de acuerdo con lo establecido por las metas de Gobierno y los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

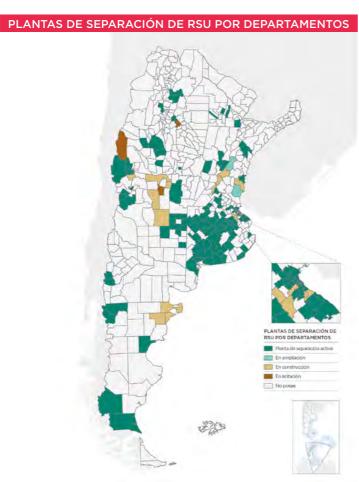
Además de utilizar energías no contaminantes y provenientes de fuentes renovables, una de las iniciativas de energía sostenible es la de reducir el consumo energético y mejorar los niveles de eficiencia. En ese sentido, el ODS 7, de "garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos", propone como meta: duplicar la tasa mundial de mejora de la eficiencia energética hacia el año 2030.

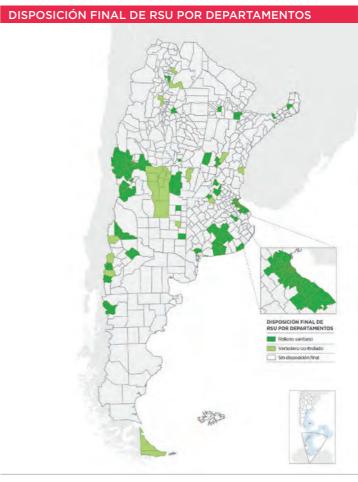
En el ámbito urbano, algunas iniciativas ya están contribuyendo a la eficiencia energética. Entre ellas, se puede mencionar la utilización de tecnología LED en el alumbrado público, lo que permite un ahorro de casi un 50 % respecto del consumo de energía eléctrica con tecnología tradicional.

A partir del relevamiento del Plan Nacional de Alumbrado Eficiente y de los sitios de los gobiernos locales de todas las ciudades analizadas, es posible establecer que 17 ciudades de las 30 analizadas han implementado sistemas de alumbrado público LED. No obstante, cabría considerar que no implica necesariamente que todas las calles, localidades censales y municipios de cada ciudad lo tengan.









FUENTE: Elaboración propia

FUENTE: Elaboración propia

En efecto, en algunas ciudades, como Gran Paraná, fue implementado en la ciudad capital; mientras que en la RMBA, se implementó en 12 municipios, de los más de 40 que componen la región. En Córdoba, por ejemplo, se priorizó la colocación de alumbrado público LED en las plazas públicas.

A modo de resumen, las cinco ciudades más grandes del país tienen alumbrado público LED, mientras 12 de las 25 intermedias lo tienen. Su distribución dentro del rango no sigue un patrón que lo relacione con la cantidad de habitantes. Es decir, hay ciudades, como Gran Salta que tiene más de 500.000 habitantes, con alumbrado LED; y otras de menos de 150.000, como Concordia, que también lo tienen.

Una mirada hacia las ciudades de menos de 100.000 habitantes permite revelar que existen 52 localidades que han implementado programas de alumbrado público LED.

En su mayor parte, se trata de localidades que han adherido al Plan de Alumbrado Eficiente del Gobierno Nacional. Algunas localidades entrerrianas, en cambio, lo hicieron en el marco de un programa provincial denominado "Mi ciudad LED", y solo en un caso se trata de una iniciativa completamente local.

#### **MOVILIDAD SUSTENTABLE**

La movilidad sustentable es aquella en la cual los desplazamientos de las personas y los bienes se realizan logrando un equilibrio entre el medio ambiente, el desarrollo económico y el social. La reducción de la contaminación ambiental, la reducción de los tiempos de viaje, ya sea por un mejoramiento de los sistemas de movilidad como por la disminución de la necesidad de realizar desplazamientos extensos, la accesibilidad de toda la población a medios de transporte, así como su asequibilidad, son algunas cuestiones por considerar si se desea tender hacia la movilidad sustentable.

Numerosas ciudades del mundo se presentan como buenos ejemplos en términos de sustentabilidad en la movilidad urbana. Podemos mencionar, entre otros, el extendido uso de la bicicleta en la capital danesa, Copenhague; la prohibición de circular en automóvil en el área central de Madrid o Roma, para vehículos no-residentes; la puesta en marcha de carriles exclusivos y sistemas de transporte automotor integrado en ciudades como Curitiba, pionera en la materia, y Bogotá con el Transmilenio o el uso de autobuses híbridos en Londres, donde el gobierno local tiene como meta llegar a "emisiones cero" en el transporte público hacia el año 2050.

Ciertamente, para construir ciudades más inteligentes, que sean, en efecto, sostenibles (ODS 11), es imprescindible promover acciones de movilidad sustentable. En ese sentido, se pueden destacar dos metas del ODS 11: por una parte, la que se propone, de aquí al año 2030, proporcionar sistemas de transporte público seguro, asequible y sostenible para todos, y, por otra parte, la que establece aumentar la urbanización inclusiva y sostenible.



La primera se centra en el transporte público de pasajeros. Al respecto, a partir de los datos del Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas del año 2010, es posible afirmar que el 82 % de la población argentina tiene acceso conveniente al transporte público. Hacia el año 2030, se propone lograr que el 91 % de la población urbana se encuentre a menos de 300 metros de algún modo de transporte público.

La segunda focaliza sobre las formas de urbanización, que en lo que respecta a movilidad sustentable, refiere tanto a la promoción de medios no motorizados de movilidad, que contribuyen, entre otras cuestiones, a reducir la emisión de gases de efecto invernadero, la contaminación del aire y el consumo de combustibles fósiles, como a la reducción del uso del automóvil (promoción del carpooling y mejoramiento de los sistemas de transporte público, por ejemplo) y al uso de tecnologías más limpias, automóviles eléctricos, autobuses híbridos, etc.

Del estudio de las 30 ciudades observadas, se destaca la puesta en funcionamiento de sistemas de transporte masivo de pasajeros por carriles exclusivos, denominados Metrobus o BRT, por las siglas en inglés de (Bus Rapid Transit), que permiten reducir sensiblemente los tiempos de viaje, aproximadamente el 30 % para un mismo recorrido, ordenar el tránsito y mejorar la seguridad vial, reducir el consumo de combustible, así como el de emisiones de gases contaminantes.

El Ministerio de Transporte del Gobierno Nacional viene implementándolo, no solo en la RMBA, donde la red proyectada se extiende sobre nueve municipios del Gran Buenos Aires, sino también en ciudades del interior del país, como Gran Córdoba, Gran Rosario, el aglomerado Neuquén-Plottier-Cipolletti y Gran Santa Fe.

Otro de los aspectos destacables de la movilidad sustentable es la movilidad sustentable activa, ya sea a través del uso de la bicicleta como de la priorización del peatón. En las ciudades analizadas, prácticamente todas tienen, al menos, una calle peatonal. Los datos surgen de relevar cada una de las 30 ciudades más grandes del país en mapas y sitios de los Gobiernos Locales.

Se destacan los casos de Buenos Aires, donde el microcentro de CABA tiene una extensa red de calles peatonalizadas y de prioridad peatonal, a la cual se suman las peatonales de diferentes subcentros metropolitanos, por ejemplo, los de Morón, San Miguel, San Martín o Quilmes; y el de la ciudad de Córdoba. Si bien no formó parte del estudio, en materia de peatonalización no se puede dejar de mencionar la localidad de La Cumbrecita, en la Provincia de Córdoba, declarada "pueblo peatonal".

Diferentes son los resultados si relevamos, a partir de las mismas fuentes, la existencia de ciclovías y/o bicisendas en las 30 ciudades más grandes del país. Las ciclovías son carriles ex-



Metrobus Neuguén

clusivos para la movilidad en bicicleta que ocupan parte de la calzada de los automóviles y que pueden presentar diferentes formas de separación y señalización; mientras que las bicisendas son caminos exclusivos para la movilidad en bicicleta construidos por fuera de las calzadas vehiculares, es decir, que quedan totalmente separadas unas de otras.

Del total, 19 ciudades tienen esta infraestructura de movilidad sustentable. Se destacan, nuevamente, los casos de Buenos Aires y Córdoba, así como el de la ciudad de Rosario, que ostenta ser la ciudad del país con mayor cantidad de km para ciclistas por habitante.

En suma, tanto la existencia de calles peatonales, bicisendas y ciclovías, como de sistemas de transporte público masivo por carriles exclusivos, están contribuyendo a construir ciudades de la red urbana argentina con movilidad más sustentable.

La información y los datos disponibles en materia ambiental permiten un primer análisis de las medidas orientadas hacia una gestión integral de ciudades sostenibles. Las ciudades más grandes son las que han podido implementar más programas de monitoreo y, al mismo tiempo, son las que más infraestructuras tienen para la gestión de sus residuos y el mejoramiento de la eficiencia energética. El relevamiento realizado pone de manifiesto el vasto camino por recorrer en términos del diseño y perfeccionamiento de indicadores ambientales necesarios hacia la construcción de ciudades más inteligentes.

INDICADORES AMBIENTALES POR AGLOMERADO									
AGLOMERADO	MEDICIÓN DE LA CALIDAD DEL AGUA	MEDICIÓN DE LA CALIDAD DEL AIRE	PLANTA DE TRATAMIENTO DE EFLUENTES CLOACALES	BIODIGESTOR	RELLENO SANITARIO	PEATONAL	CICLOVÍA O BICISENDA	METROBUS	EFICIENCIA ENERGÉTICA EN ALUMBRADO PÚBLICO
REGIÓN METROPOLITANA DE BUENOS AIRES	•	•	•	•	•	•	•	•	•
GRAN CÓRDOBA		•	•		•	•	•	•	•
GRAN ROSARIO	•	•			•	•	•	•	•
GRAN MENDOZA		•	•		•	•	•		•
GRAN SAN MIGUEL DE TUCUMÁN	•		•		•	•	•		•
MAR DEL PLATA					•	•	•		
GRAN SALTA			•		•	•	•		•
GRAN SANTA FE	•			•	•	•	•	•	•
GRAN SAN JUAN			•		•	•	•		
GRAN RESISTENCIA	•		•		•	•			•
SANTIAGO DEL ESTERO - LA BANDA			•	•	•	•			•
GRAN CORRIENTES	•		•	•	•	•			
NEUQUÉN-PLOTTIER -CIPOLLETTI	•		•	•	•	•	•	•	•
GRAN POSADAS	•		•		•	•	•		
GRAN SAN SALVADOR DE JUJUY					•	•	•		•
BAHÍA BLANCA	•	•	•		•	•	•		
GRAN PARANÁ	•		•		•	•	•		•
FORMOSA	•		•				•		
GRAN CATAMARCA					•	•			•
GRAN SAN LUIS			•		•	•	•		
LA RIOJA			•		•	•			
COMODORO RIVADAVIA					•		•		
GRAN RÍO CUARTO			•	•	•		•		
CONCORDIA	•				•	•			
GRAN SAN NICOLÁS DE LOS ARROYOS	•				•	•			•
SAN RAFAEL	•		•			•	•		
TANDIL			•		•	•			
GRAN SANTA ROSA					•				•
VILLA MERCEDES			•	•	•	•	•		
SAN CARLOS DE BARILOCHE		•	•		•	•			

FUENTE: Elaboración propia





# O3. TERCERA PARTE

MODELO DE GESTIÓN
URBANA A PARTIR
DE LA PLANIFICACIÓN,
LA REALIZACIÓN DE
PROYECTOS Y LA
EJECUCIÓN DE OBRAS



# PROGRAMAS, PLANES Y PROYECTOS DEL **GOBIERNO NACIONAL**

A partir de considerar los problemas urbanos, los déficits en infraestructura y, al mismo tiempo, las potencialidades de desarrollo, el Estado Nacional viene ejecutando una serie de programas, planes, proyectos y obras articulados entre los diferentes organismos, con el fin de mejorar sustancialmente la calidad de vida de la población y promover el desarrollo social y económico en el marco de la sostenibilidad.

Esto implica políticas urbanas para la amplia gama de ciudades y localidades del sistema de asentamientos de la Argentina en el marco de un nuevo paradigma, donde el modelo de gestión urbana no concibe el desarrollo de proyectos y obras desvinculados del plan.

El plan es entendido, entonces, como el marco de referencia para los proyectos y las obras, donde la coordinación entre las diversas áreas y niveles de gobierno es relevante, y totalmente necesaria, frente al circuito de plan-proyecto-obra orientado a resultados concretos.

En virtud de los diferentes planes, surge, en primer lugar, la necesidad de generar proyectos y obras para satisfacer las necesidades básicas en términos de infraestructura de saneamiento, acceso a la vivienda, a la salud, a la educación, a la movilidad y a las redes de energía.

## INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA BÁSICA

En relación con las obras de infraestructura básica, podemos mencionar las obras de saneamiento. El Plan Nacional de Agua y Saneamiento, cuyas acciones tienen incidencia directa sobre el bienestar de las personas, partió de considerar que existen 4,8 millones de personas que no tienen acceso a agua potable y 16 millones no poseen cloacas en las áreas urbanas (datos aproximados del año 2017). Además, se estima que entre el 80 % y el 85 % de las aguas residuales se vuelcan crudas en ríos y arroyos. En ese contexto, a través del tendido de redes de infraestructura de agua y saneamiento, la renovación de las redes existentes, que en muchas ciudades ya han superado su vida útil, la construcción de plantas de potabilización de agua y tratamiento de líquidos cloacales, el plan tiene como objetivo cubrir el déficit actual,

así como aquel que surja del crecimiento poblacional que se prevé que experimentarán los centros urbanos en el corto y mediano plazo. En términos cuantitativos, se orienta a garantizar el acceso de la población a los servicios básicos de agua y saneamiento a fin de alcanzar una cobertura del 100 % de agua potable y el 75 % de cloacas en las áreas urbanas del país en los próximos años. Además, el Plan permitirá mejorar la calidad, la gestión y la eficiencia en la prestación de los servicios.

#### PROVISIÓN DE AGUA POTABLE

Desde el año 2016, se iniciaron obras y proyectos de 52 plantas depuradoras de agua, de las cuales 12 se encuentran terminadas y 40 se finalizarán en los próximos tres años,



Obras de infraestructura de saneamiento en la Provincia de Santiago del Estero

#### PARTE 3. MODELO DE GESTIÓN URBANA A PARTIR DE LA PLANIFICACIÓN, | 143 LA REALIZACIÓN DE PROYECTOS Y LA EJECUCIÓN DE OBRAS

lo que permitirá duplicar la capacidad depuradora de agua. Se pueden destacar las obras de plantas potabilizadoras de agua en Río Grande, que beneficiará a 80.000 vecinos; en la ciudad entrerriana de Concordia, que beneficiará a 200.000 vecinos; en la ciudad de Bolívar, Provincia de Buenos Aires, que permitirá sustraer el arsénico en agua para consumo y beneficiará a 35.000 personas; la que se está construyendo en Jujuy, que asegurará la provisión del servicio a 150.000 jujeños; y las que se encuentran en obra en las pequeñas ciudades de Chepes, Provincia de La Rioja y Beltrán, Provincia de Santiago del Estero, donde beneficiarán a 10.000 y 600 habitantes, respectivamente. Según datos proporcionados por el Observatorio Federal Urbano, los beneficiarios totales en materia de agua potable son 500.000 y en saneamiento alcanzan los 900.000 beneficiarios.

Asimismo, se encuentran en ejecución redes de abastecimiento de agua potable en las ciudades de Santa Fe, que beneficiará aproximadamente, a 6000 personas y Recreo, también en la Provincia de Santa Fe, con 5800 beneficiarios, Cinco Saltos, en la Provincia de Río Negro, con 30.000 beneficiarios, Las Breñas, en Chaco, con 25.000 beneficiarios, Lavalle y Las Heras, en Mendoza, con 21.000 y 2000 beneficiarios, respectivamente y Las Campanas, en la Provincia de La Rioja, con 5500 beneficiarios. A ello se suman las obras de provisión de agua potable en varias localidades de la

Provincia de Corrientes: Colonia Santa Rosa, Tabay, Colonia Tatacuá, San Lorenzo y Colonia Liebig, entre otras, en el marco del Plan Hídrico provincial; así como en las localidades entrerrianas de Concordia, Villaguay y aquellas en las capitales provinciales de Formosa, Misiones, La Pampa, Chubut, Santa Fe y Tierra del Fuego. También se está interviniendo en pequeñas ciudades y localidades, como en Beltrán, Provincia de Santiago del Estero, Miraflores y Charata, Provincia de Chaco, Del Campillo, Provincia de Córdoba, Tolhuín, en la Provincia de Tierra del Fuego, Famatina en la Provincia de La Rioja y Amaicha del Valle, en la Provincia de Tucumán.

Por otra parte, en la Región Metropolitana de Buenos Aires, se destacan numerosas obras en marcha en la red de Aguas y Saneamientos Argentinos S.A. (AySA). Partidos como los de Morón, Ituzaingó, Hurlingham, San Miguel, San Martín, Tres de Febrero, Esteban Echeverría, Tigre, San Fernando, Vicente López, La Matanza, Lomas de Zamora, Almirante Brown, Ezeiza, General Rodríguez, Quilmes, Avellaneda y la Ciudad de Buenos Aires, tendrán más áreas servidas y contarán con sistemas de provisión de agua potable más eficientes. En Almirante Brown, por ejemplo, 33 obras de agua potable beneficiarán a 287.468 habitantes: en Lomas de Zamora, 30 obras beneficiarán a 14.285 habitantes; en Morón, 23 obras beneficiarán a 97.357 habitantes; mientras que en Tigre, 48 obras beneficiarán a 108.960 habitantes.



Obras de infraestructura de saneamiento en la Provincia de Tucumán

### **SANEAMIENTO**

En cuanto a obras de cloacas, involucran localidades de diverso tamaño e incluyen obras de gran envergadura; redes colectoras y/o plantas de tratamiento.

Se destaca la construcción de redes de desagües cloacales en las ciudades de Choele Choel y San Carlos de Bariloche, en la Provincia de Río Negro, Gran Mendoza y El Paramillo, en la Provincia de Mendoza; Gran Córdoba y Villa Allende, en la Provincia de Córdoba; Esquiú, en la Provincia de Catamarca; Gran San Miguel de Tucumán, Villa Leales y Concepción en la Provincia de Tucumán; Laguna Limpia y Capitán Solari en la Provincia de Chaco; Jachal, Rivadavia y Valle Fértil en la Provincia de San Juan; Posadas y San Vicente en la Provincia de Misiones; Humahuaca en la Provincia de Jujuy, Cafayate en la Provincia de Salta; Gran Rosario, Empalme Villa Constitución y San José de la Esquina, en la Provincia de Santa Fe; La Paz en la Provincia de Entre Ríos y Santo Tomé en la Provincia de Corrientes. También se pueden mencionar las plantas de tratamiento de líquidos cloacales de Resistencia, Provincia de Chaco, la primera planta del país que contará con tecnología de reactores anaeróbicos de flujo ascendente, que requiere menos superficie que otras, consume menos energía, genera menos lodos y produce biogás sin necesidad de obras accesorias; la recientemente inaugurada planta de tratamiento de líquidos cloacales en Santiago del Estero, proyectada para 180.000 vecinos de la capital provincial; y las de las ciudades de Corrientes, Provincia de Corrientes, San Carlos de Bariloche en la Provincia de Río Negro, Villa La Angostura, en la Provincia de Neuquén y Río Cuarto, en la Provincia de Córdoba.

En la Región Metropolitana de Buenos Aires, se destaca el Sistema Riachuelo, una gran obra de infraestructura urbana que permitirá mejorar el servicio de recolección y transporte de líquidos cloacales en gran parte del área de concesión de AySA, propiciando el saneamiento ambiental de la cuenca del río Matanza-Riachuelo.

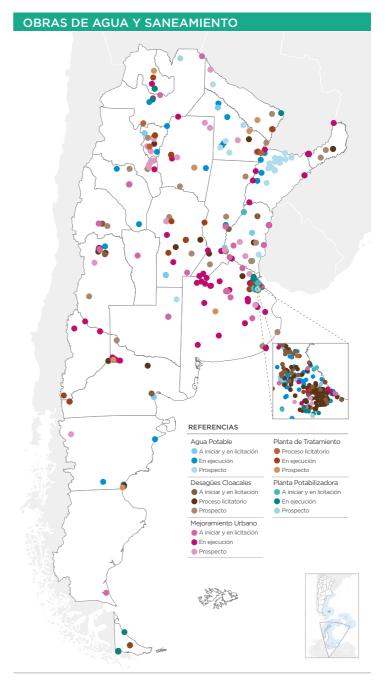
Actualmente, la obra se encuentra ejecutada con un 30 % de avance y, una vez finalizada, beneficiará a 4,3 millones de habitantes. Adicionalmente, se están tendiendo redes primarias y secundarias, junto con colectores y estaciones de bombeo en Almirante Brown con 65 obras y 434.014 beneficiarios, Lomas de Zamora con 66 obras y 461.474 beneficiarios, Morón con 31 obras y 81.471 beneficiarios y Tigre con 68 obras y 476.800 beneficiarios; a las cuales se suman las que se encuentran en marcha en los municipios de Ituzaingó, San Miguel, San Martín, La Matanza, Esteban Echeverría, Ezeiza, General Las Heras y Presidente Perón, entre otros.

### REDES ENERGÉTICAS

Con la finalidad de mejorar las condiciones generales del hábitat es de destacar también, las iniciativas en materia energética para los hogares urbanos, donde existen asistencias financieras para Provincias y gobiernos locales para la cons-

trucción y ampliación de gasoductos. El Gasoducto Regional Centro II, permitirá incrementar el suministro de gas a distintas localidades santafesinas y sumará 34.000 usuarios al servicio, la ampliación del Gasoducto cordillerano-patagónico sumará 22.000 usuarios adicionales, mientras que el Gasoducto del Noreste Argentino (GNEA) permitirá sumar a 387.000 potenciales usuarios.

Asimismo, la continuidad del Programa Nacional de Uso Racional y Eficiente de la Energía (PRONUREE) permite mejorar la eficiencia en el consumo energético por parte de los diferentes usuarios, y en la misma línea se contempla la asistencia financiera a municipios para el financiamiento de proyectos de recambio de luminarias en el marco del Plan de Alumbrado Eficiente.



FUENTE: Elaboración propia

#### INVERSIÓN PARA LA EMERGENCIA HÍDRICA

También en relación a políticas hídricas, el Gobierno Nacional está trabajando para incrementar los niveles de protección de la población, especialmente aquella más vulnerable y mitigar el impacto sobre los bienes, la infraestructura y la producción frente a las inundaciones recurrentes, sequías y otras amenazas incrementadas por los efectos del cambio climático.

Cabría considerar que Argentina se encuentra entre los países más afectados por desastres de inundaciones urbanas.

En este contexto, y el en marco de la gestión de riesgos de desastres, la planificación territorial se presenta como un instrumento fundamental para el ordenamiento del territorio, determinando donde y como localizar la obra pública, en particular la infraestructura para prevenir y mitigar los riesgos, la puesta en marcha de sistemas de alerta y de planes de contingencia para el fortalecimiento de la resiliencia de las ciudades.

Entre las medidas preventivas se encuentran la construcción de infraestructura hídrica de protección, la construcción de presas en zonas afectadas por inundaciones, la puesta en marcha de sistemas de alerta con información convencional sumada a la instalación y operación del Sistema Nacional de Radares Meteorológicos (SINARAME) en conjunto con el Servicio Meteorológico Nacional, la elaboración de planes de emergencia para el Área Metropolitana de Buenos Aires y las diversas ciudades del país que se encuentran en riesgo hídrico, el desarrollo de planes de gestión de cuencas, contando con la participación de la población y los vecinos afectados.

Al respecto, se iniciaron diversas obras de adaptación a los extremos climáticos en ciudades como Concordia, que sufrió una de las peores inundaciones del Litoral en el año 2015; Comodoro Rivadavia, donde tras las inundaciones del año 2017 se inició la reconstrucción de los barrios General Mosconi, Laprida y la Zona Sur, las localidades de Alberdi, Graneros y La Cocha, afectadas por las recurrentes inundaciones del sur de la Provincia de Tucumán.

También las ciudades de Concepción del Uruguay, Villa Paranacito y Colón, en la Provincia de Entre Ríos; General Villegas, Carlos Tejedor, Rivadavia, Pellegrini, Junín, Bragado y Ameghino en la Provincia de Buenos Aires; así como las de Santa Fe, Santa Rosa y Resistencia; serán beneficiadas por obras que permitirán reducir el riesgo de inundaciones, entre otras tantas localidades y áreas del país.

En conjunto, el Gobierno Nacional está interviniendo con 80 obras hídricas en ejecución y más de 20 se encuentran en proceso de licitación en diferentes ciudades y localidades de las provincias de Catamarca, Chaco, Chubut, Córdoba, Corrientes, Entre Ríos, Formosa, Mendoza, Santa Fe, Santiago del Estero, Tucumán y en la Provincia de Buenos Aires.



FUENTE: Secretaría de Infraestructura y Política Hídrica



FUENTE: Secretaría de Infraestructura y Política Hídrica

En esta última se destacan las obras hidráulicas en las cuencas de los ríos Luján, Salado, Reconquista, Areco y Quinto; en la cuenca del río Matanza-Riachuelo y en las cuencas menores de la Región Metropolitana de Buenos Aires que integran los partidos de La Plata, Berisso y Ensenada. Éstas beneficiarán tanto a la población de la RMBA, como a la de las diferentes ciudades y poblados que integran las grandes cuencas hídricas.

## **INVERSIÓN EN MATERIA HABITACIONAL**

El Estado Nacional está llevando adelante diversas iniciativas que, desde distintas perspectivas, buscan cubrir las necesidades habitacionales de los argentinos, tanto en lo referente al déficit cuantitativo como al cualitativo, teniendo en cuenta los diferentes niveles de ingresos de los beneficiarios. Las acciones se llevan adelante en un trabajo conjunto entre el Gobierno Nacional y los Institutos Provinciales de Vivienda, los Municipios, las Provincias y las Organizaciones Sociales.

Como parte de la promoción de la vivienda social, se financian obras tendientes a garantizar el acceso a la vivienda de la población con dificultad de acceso a una solución habitacional, priorizando a aquellos hogares cuyos ingresos no superan dos salarios mínimos, vitales y móviles. Desde esa clave, se promueven proyectos para la construcción de viviendas nuevas, mejoramientos y provisión de infraestructura integrada, generación de suelo urbano, regularización dominial, y distintos modelos de financiamiento.

La construcción de las viviendas nuevas se realiza tanto en áreas urbanas como rurales. Estos proyectos se realizan con sistemas constructivos tradicionales o industrializados, que cumplen con los estándares de calidad previstos e incluyen, en su diseño morfológico, las especificidades de cada lugar donde se implantan. También incluyen espacios adaptados para personas con movilidad reducida. En línea con el objetivo de acercar soluciones habitacionales para cada sector y necesidad, también se financia la construcción de unidades habitacionales para emergencias, destinadas a atender las contingencias provocadas por eventos climatológicos, desastres naturales y/o antrópicos. En tanto, se avanza en la construcción de las viviendas, se brinda asistencia habitacional de contingencia con módulos provisorios ante la situación de emergencia crítica.

Según datos del OFU, a julio de 2018, se encuentran finalizadas 43.000 viviendas, mientras que 84.348 viviendas están



ProCreAr en Rio Grande, Provincia de Tierra del Fuego

### PARTE 3. MODELO DE GESTIÓN URBANA A PARTIR DE LA PLANIFICACIÓN, 147 LA REALIZACIÓN DE PROYECTOS Y LA EJECUCIÓN DE OBRAS

en ejecución agrupadas en cerca de 1500 obras que corresponden a programas financiados por el Gobierno Nacional y a iniciativas de asociación público-privada.

Además, el MIOPyV ejecuta 286 proyectos a través del Programa Crédito Argentino del Bicentenario para la Vivienda Única Familiar (ProCreAr) en todo el país. Estos proyectos representan un total de 23.480 viviendas nuevas para un sector de la población con ingresos medios que le permiten acceder a créditos hipotecarios accesibles para la compra de su primera vivienda. Se entregaron 6228 viviendas nuevas, construidas en los 70 proyectos de Desarrollos Urbanísticos ubicados en distintas ciudades del país, como Viamonte y Barrio Liceo, en Córdoba (40 y 1733 viviendas), Canning y Merlo, en Buenos Aires (346 y 375 viviendas), Parque Federal, en Santa Fe (368 viviendas), Posadas, en Misiones (717 viviendas), Grand Bourg, en Salta (107 viviendas) y la ciudad de Zapala, en la Provincia de Neuquén (184 viviendas).

Por otra parte, en 2016, se incorporó la variante "ProCrear Ahorro Joven", destinado a jóvenes entre 18 y 35 años, para que puedan tener acceso a su primera vivienda a través de un crédito hipotecario con cuotas mensuales inferiores a un alquiler. A esa amplia oferta de créditos, se suman los créditos hipotecarios nominados en Unidad de Valor Adquisitivo (UVA), otorgados a través de bancos públicos y privados, a partir de la promoción del Estado nacional.

Respecto de las acciones para la regularización dominial y titulación que amplían las soluciones en vivienda y hábitat, se incluye financiar los gastos necesarios de gestión, la confección y entrega de títulos traslativos de dominio a favor de los beneficiarios. Estos consisten en la realización de relevamientos territoriales o censos, confección y gestión de planos de mensura y subdivisión, y la gestión y confección de títulos para garantizar la regularización dominial de las viviendas. Desde el año 2016 se concretaron cerca de 60.000 escrituraciones. En ese marco, la creación en 2017 del Registro Nacional de Barrios Populares en Proceso de Integración Urbana (RENABAP) constituye un antecedente clave a fin de urbanizar más de 4000 barrios precarios en todo el país, donde viven 3,5 millones de personas a las cuales se les otorgará el título de propiedad correspondiente.

A su vez, teniendo en cuenta la gran cantidad de personas que habitan asentamientos precarios y villas, se llevan adelante proyectos para la mejora integral del hábitat. Las intervenciones se orientan en la provisión de infraestructura urbana, que contempla obras de alumbrado público, redes de agua, desagües cloacales, pluviales y gas. También, en términos de movilidad, que se reflejan en obras de accesibilidad vial y peatonal, pavimentación y reacondicionamiento de calles dentro de los barrios. Entre las obras ya iniciadas, las finalizadas y las que se encuentran en ejecución hay 1,4 millones de familias beneficiadas.

En 2017 se terminaron 172 intervenciones integrales, durante el año 2018 se finalizaron 169 obras y se tiene prevista la inauguración de otras 407 hacia fin del 2019. Algunas de las intervenciones de mejora integral del hábitat se ubican en el



Viviendas en El Huainco, Provincia de Salta

Conurbano bonaerense donde se encuentra la mayor concentración de villas y asentamientos (1611). Entre las obras desarrolladas, están aquellas localizadas en los municipios de La Matanza, Quilmes, San Isidro, Morón y San Martín. Además, se ejecutaron obras de infraestructura urbana y en el espacio público en Viale, Provincia de Entre Ríos, que beneficiarán a 250 familias; en la Comuna de Villa Belgrano en la Provincia de Tucumán, que beneficiará a más de 3.000 vecinos; y en la localidad de Fernández Oro, Provincia de Río Negro, que beneficiará a 300 vecinos.

A su vez, los proyectos de mejoramiento se destinan a reconstrucción, ampliación o refacción de viviendas consideradas deficitarias pero que son recuperables (atendiendo al déficit habitacional cualitativo) y aquellas afectadas por desastres en el marco de la emergencia; así como la puesta en valor de conjuntos habitacionales multifamiliares construidos a través de financiamiento del Estado nacional y que se encuentran en proceso de degradación. Específicamente, los mejoramientos de viviendas deficitarias consisten en proveer los servicios básicos, el núcleo sanitario y adecuar las condiciones edilicias de la vivienda. Los proyectos de mejoramientos habitacionales que se llevan adelante suman un total de 41.561, de los cuales 18.163 se encuentran terminados, y 23.398 se encuentran en proceso de ejecución en distintos puntos del país. Las acciones en los asentamientos y villas no se limitan a obra física. Una acción complementaria para

el desarrollo social y con el objetivo de promover y acercar a los vecinos la participación ciudadana es la construcción de los Núcleos de Innovación y Desarrollo de Oportunidades (NIDO). Estos son equipamientos comunitarios que posibilitan el desarrollo de actividades para el fortalecimiento de la integración sociourbana en los barrios vulnerables. Allí se desarrollan actividades de capacitación laboral, educativa, artística y cultural. Esto se lleva adelante a través de programas para el desarrollo humano que involucran a diversos actores del territorio, entre los que se encuentran organizaciones barriales y de la sociedad civil, empresas, universidades, gobiernos municipales y provinciales.

Los NIDO ponen el foco en la promoción de la innovación y del empleo, con cursos y talleres de educación formal y no formal diseñados específicamente según características y necesidades propias de cada barrio. Desde el año 2016 ya se construyeron 46 centros, y 109 se encuentran en desarrollo.

Dentro de la línea de acceso a financiamiento que ofrece variantes de créditos y subsidios para cada nivel de ingresos de los solicitantes, se incluyen las líneas de lotes con servicios. Se desarrollaron 8461 lotes en todo el país y se entregaron 1.056 lotes en distintas localidades.

Los lotes están provistos de infraestructura de servicios básicos. En esta línea es imprescindible el trabajo mancomu-



Club El Ciclón, Lanús



Club El Ciclón, Lanús

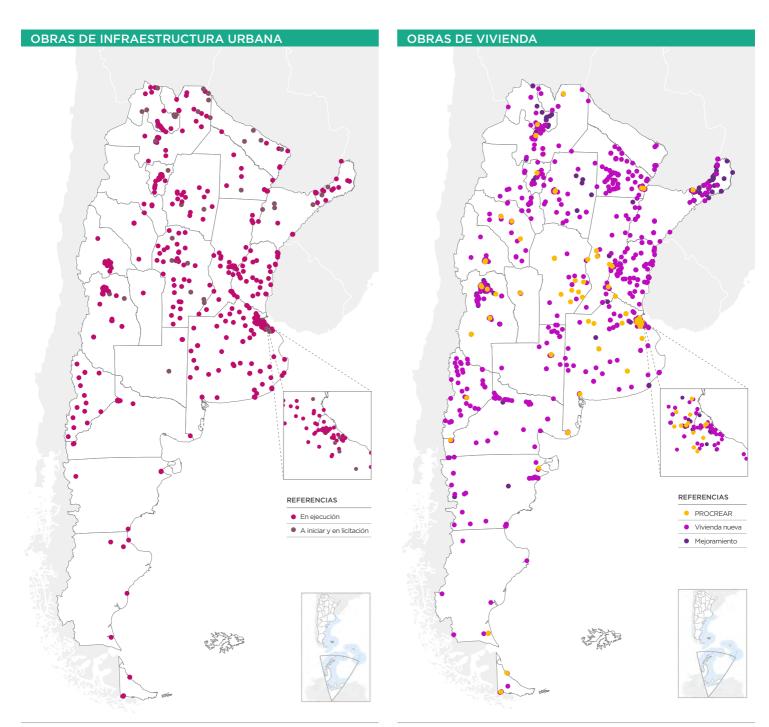
nado con provincias y municipios de todo el país, donde los gobiernos locales son parte fundamental del proceso, ya que proveen el suelo para el desarrollo de los lotes urbanizados (un total de 54 predios).

Las Regiones Centro y Patagónica concentran la mayor cantidad de lotes desarrollados. En la Provincia de Buenos Aires se urbanizaron lotes en las ciudades de: Carmen de Areco (27 lotes), Open Door (108 lotes), Bahía Blanca (527 lotes), Costa Azul (144 lotes), Saladillo (324 lotes), Lamadrid (44 lotes), Villa Gesell (86 lotes), Campana (150 lotes), Tres Lomas (28 lotes), Tapalqué (320 lotes), Berisso (224 lotes), Adolfo Alsina (30 lotes) y Berazategui (216 lotes). En Santa Fe se

adjudicarán predios de las localidades de Las Parejas (194 lotes) y Esperanza (con 40 lotes). En la Provincia de Chubut, en la localidad de Puerto Madryn, se adjudicaron 208 lotes y en Centenario, Provincia de Neuquén, 320 lotes.

En la Región Noroeste se desarrollaron 200 lotes en San Fernando del Valle de Catamarca y en la Región Noreste en la ciudad de Goya, Provincia de Corrientes, se desarrollaron 180 lotes de un total de 676 lotes en toda la región

En suma, mediante estas obras, el MIOPyV interviene en infraestructura básica y vivienda, buscando saldar los déficits existentes y achicar las brechas de desigualdad.



FUENTE: Elaboración propia FUENTE: Elaboración propia

## RENOVACIÓN URBANA

A fin de promover la renovación de los centros urbanos, el Gobierno Nacional viene ejecutando una serie de intervenciones, básicamente agrupadas en las siguientes problemáticas: las centralidades, los bordes costeros y las áreas vacantes.

### **ÁREAS CENTRALES**

En el primer caso, se busca transformar integralmente las áreas centrales de las ciudades y localidades del país para potenciar sus oportunidades de desarrollo y promover el acceso equitativo a los servicios de todos los habitantes, reconociendo su importancia e incidencia en la calidad de vida de las personas y en el desarrollo socioeconómico. Se trata de proyectos orientados a mejorar la calidad y cantidad del espacio público, priorizando la escala humana, fomentando

la movilidad peatonal y en la bicicleta, mejorando el transporte público de pasajeros a través del establecimiento de carriles exclusivos y el mejoramiento de circuitos y paradas de colectivos, y desalentando el uso del automóvil particular. Esto es particularmente importante en las grandes ciudades donde la congestión vehicular es cada vez mayor, donde los tiempos de traslado tienden a aumentar y donde se ha probado que la única solución es incentivar el transporte público mediante el mejoramiento de este y mediante el ordenamiento vial en general.

Asimismo, las intervenciones incorporan equipamiento urbano de diseño, iluminación LED y diferentes estrategias para mejorar la calidad del espacio público y disminuir la contaminación visual. Desde esa lógica, las obras en los cascos



Paseo de la costa, Ciudad de Neuguén, Provincia de Neuguén

urbanos buscan transformar a los centros en verdaderos potenciadores de oportunidades, con una visión integral de acceso equitativo para todos los habitantes. A la fecha, se finalizaron obras en las ciudades de San Miguel de Tucumán; Mendoza, Salta, Quilmes y Luján, en la Provincia de Buenos Aires, y se iniciaron en Viedma, San Rafael, San Salvador de Jujuy y los municipios de Pinamar, Lanús, Quilmes, Haedo y Tres de Febrero, en la Provincia de Buenos Aires.

### PUESTA EN VALOR DE PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO

En sintonía con la recuperación y puesta en valor de las áreas centrales, desde la SPTyCOP se está trabajando con el patrimonio arquitectónico, en cuarenta intervenciones de edificios públicos, de valor cultural, patrimonial, histórico y religioso. En ese marco, se encuentran en ejecución obras emblemáticas, tales como la renovación y puesta en valor de la Basílica de Luján, en la ciudad homónima, del histórico Monumento a la Bandera de la ciudad de Rosario, de la Basílica de San Francisco de Asis y Capilla de San Roque, junto a la del Teatro Nacional Cervantes y la del palacio de las artes "Palais de Glace" en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, así como en edificios menos conocidos a nivel nacional pero de relevancia a nivel local, como el Cine Teatro Colón, en la ciudad de Palmira, el Cine Zurro en la ciudad de Pehuajó, la Parroquia Santa Teresita del Niño Jesús, en Calafate o el Teatro Mendoza, en la ciudad de Mendoza, como parte del proyecto de revitalización integral del casco urbano.



Puesta en valor de Basílica San Francisco, CABA



Teatro Nacional Cervantes, Ciudad Autónoma de Buenos Aires

### **BORDES COSTEROS**

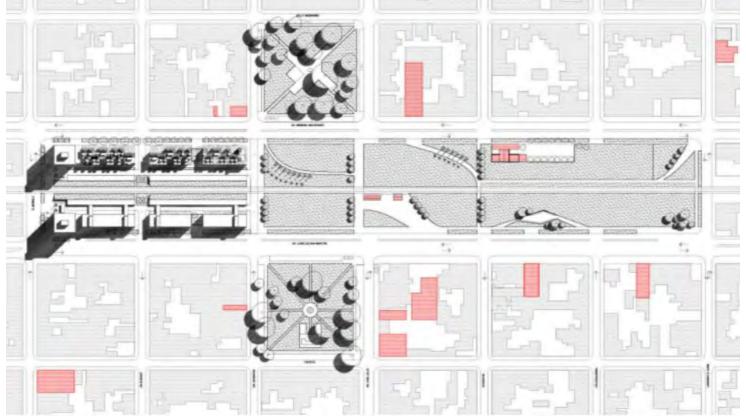
Siguiendo la línea de intervenciones urbanas, se busca desarrollar los bordes costeros de las áreas urbanas para proveer a las ciudades de más y mejores espacios verdes, áreas de esparcimiento y asegurar la sostenibilidad ambiental. Se trata de construir grandes parques, bosques urbanos, parques lineales, parques hídricos, parques lineales costeros, plazas y plazoletas drenantes o corredores ambientales que, junto con áreas verdes en edificios públicos y cubiertas verdes, permitan aprovechar el ciclo del agua, transformando los

bordes costeros y enriqueciéndolos en todos sus aspectos (biológico, ecológico, físico, productivo, tecnológico, económico, institucional, cultural y político), cumplan funciones ambientales y promuevan el desarrollo sostenible.

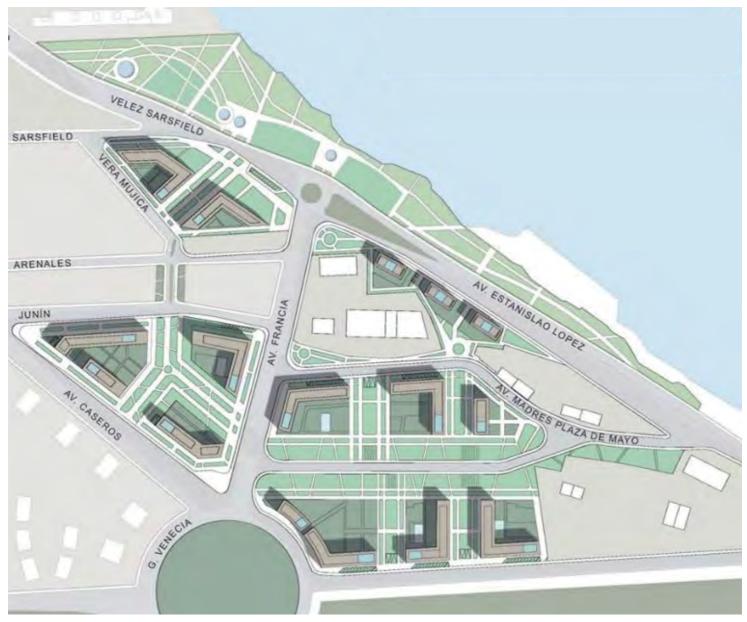
Dentro de este tipo de obras, cabe mencionar el parque lineal sobre el borde del Arroyo Pocahullo, en San Martín de los Andes, en la Provincia de Neuquén y el parque en las márgenes del Rio Xibi-Xibi, en San Salvador de Jujuy.



Refuncionalización del Predio Base de Apoyo logístico - Etapa 1, Resistencia, Provincia de Chaco



Desarrollo Urbanístico Integral - Cuadro de Estación Ferroviario Pérez, Provincia de Santa Fe



Refuncionalización y Urbanización de Puerto Norte. Rosario, Provincia de Santa Fe

### **ÁREAS VACANTES**

Atendiendo la tercera problemática en el marco de la renovación urbana, se busca aprovechar las potencialidades del suelo urbano servido que se encuentra vacante, subaprovechado y/o deteriorado, para generar nuevos desarrollos.

Estos no solo permiten mejorar las condiciones de vida en la ciudad y actuar como foco de nuevas centralidades, sino que también tienden a frenar la expansión de las áreas urbanas, al completar los intersticios existentes al interior de la trama consolidada.

En esta línea, se llevan adelante proyectos tales como el de refuncionalización del Predio Base de Apoyo Logístico, en la ciudad de Resistencia, en la Provincia de Chaco, el de Desarrollo Urbanístico Integral del Cuadro de Estación Ferroviario Pérez y el de Refuncionalización y Urbanizacion del Predio del Puerto Norte, ambos en el Gran Rosario.



Paseo Río Xibi Xibi, Provincia de Jujuy

### **EQUIPAMIENTO URBANO**

Como se mencionó inicialmente, para garantizar una mejor calidad de vida es necesario mejorar el hábitat de forma integral. Esto comprende mejorar la accesibilidad al equipamiento, tanto de salud como el de educación.

En relación con las obras de Salud, se están ejecutando numerosos proyectos que permitirán mejorar y ampliar la infraestructura existente, fortaleciendo las capacidades de prestación del sector público en el marco de la Cobertura Universal de la Salud que propone aumentar la eficiencia y la calidad de atención, con un criterio de equidad con especial foco en la población más vulnerable.

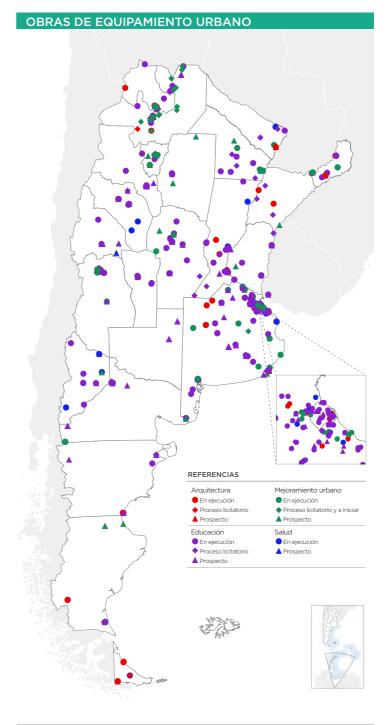
Entre las obras, se pueden destacar la del nuevo Hospital de Añelo y la segunda etapa del Nuevo Hospital Dr. Ramón Carrillo de la ciudad de San Martín de los Andes, ambos en la Provincia de Neuquén; la construcción del Hospital Dr. Pedro E. Insfrán, en la localidad de Laguna Blanca, en la Provincia de Formosa; la etapa IV del Hospital Iturraspe en Santa Fe; el Hospital de Calafate; la ampliación y remodelación del Hospital Interzonal de Niños Eva Perón, en San Fernando del Valle de Catamarca, la construcción del Hospital Municipal de la ciudad de Rivadavia y el Geriátrico Municipal Rodríguez Ortega en Vicente López, ambos en la Provincia de Buenos Aires.

En total se encuentran siete obras finalizadas y veinticinco en ejecución y proyecto.

Respecto a las obras de Educación, el foco está dirigido a fortalecer la educación inicial, mediante el mejoramiento y ampliación de la infraestructura escolar así como la inclusión de escuelas técnicas en diversos puntos del país.

Suman en total 326 obras terminadas y 102 obras en desarrollo en materia de educación, destinadas a edificios de distintos niveles educativos.

Entre ellos, se pueden mencionar las obras en San Martín de los Andes (E.P.E.T N° 21 - Nuevo Edificio Etapa I), en Presidencia Roque Sáenz Peña (Edificio Tecnológico de la Universidad Nacional del Chaco Austral) y en la localidad de los Amores, en la Provincia de Santa Fe (Escuela de Educación Secundaria Orientada).



FUENTE: Elaboración propia



Escuela de Formación Técnica y Laboral de Tartagal, Provincia de Salta.



Hospital Municipal de Rivadavia, Provincia de Buenos Aires

### **MOVILIDAD URBANA**

En otro orden, el Gobierno Nacional Ileva adelante un plan de inversiones en materia de transporte con miras a mejorar la movilidad intraurbana e interurbana de persona, facilitando el acceso de las mismas a los servicios y al trabajo.

En relación con la movilidad intraurbana, se promueven tres ejes principales de acción orientados a construir ciudades inclusivas, accesibles, con infraestructura que mejore la calidad y seguridad de los medios de movilidad, sobre la base de la sustentabilidad ambiental.

El primero consiste en el mejoramiento y promoción del transporte público. Con la puesta en marcha del Metrobus, que combina colectivos articulados y tradicionales con carriles exclusivos, se reducen los tiempos de viaje, se reordena el tránsito y se mejora la seguridad vial. Asimismo, resulta clave la construcción y puesta en valor de centros de trasbordo y terminales, que promueven la intermodalidad.

Se implementaron siete sistemas de Metrobus en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, que se extienden sobre algunos corredores de movilidad metropolitana, como la Av. Maipú, en el partido de Vicente López o la Ruta N°3, en La Matanza. En la RMBA se encuentran el Metrobus de la Ruta 8, en el Partido de Tres de Febrero, que beneficia a 120.000 usuarios y logró reducir los tiempos de viajes en un 20 %, y el Metrobus de Morón. En el interior del país, cada vez más ciudades están incorporando el sistema como política de movilidad urbana sustentable: Rosario, Santa Fe y Neuquén ya cuentan con sistemas operando o en obra; mientras que están en proyecto los de las ciudades de Córdoba, Corrientes y Mar del Plata.

En materia ferroviaria, en la Región Metropolitana de Buenos Aires, se destaca el proyecto de la Red de Expresos Regionales (RER). Se trata de un proyecto de ingeniería de transporte que propone mejorar la conectividad de la RMBA a través de la construcción de 20 km nuevos de túneles que conectarán 815 km de líneas férreas existentes, al mismo tiempo que permitirá potenciar la red de subterráneos de la ciudad central. Se vincularán las principales líneas ferroviarias de la RMBA que acceden actualmente a las estaciones cabeceras Constitución, Retiro y Once - líneas Sarmiento, Belgrano, Mitre y San Martín- y se combinará, en una estación central debajo del Obelisco, con otros modos de transporte. Se estima que la obra, que se finalizará en 2023, beneficiará a 10 millones de pasajeros y permitirá reducir entre 30 y 40 minutos los tiempos de viaje. Las obras se ejecutarán mediante el sistema de Participación Público Privada (PPP).

También en la RMBA se pueden mencionar las obras de viaductos y pasos bajo nivel en las líneas San Martín, Mitre y Belgrano Sur, que permitirán eliminar cruces ferroviarios inseguros, mejorar la fluidez del tránsito y la frecuencia del tren, así como la electrificación del ramal Roca y la repotenciación eléctrica de las líneas del ferrocarril Sarmiento y Mitre; el soterramiento del Ferrocarril Sarmiento que actualmente constituye una importante barrera urbana; y la remodelación y el reacondicionamiento de treinta y cuatro estaciones de trenes urbanos.

En el interior del país, también se está invirtiendo en proyectos de transporte ferroviario. Se puede mencionar, por ejemplo, el proyecto del Tren Metropolitano del Alto Valle de Río Negro y Neuquén, que se encuentra en estado de prefactibilidad. Se presenta como una alternativa de transporte público de pasajeros para el tramo Neuquén-Cipolletti y cuenta con una longitud de 146 km de vías.

Otra estrategia adoptada, en el marco de movilidad urbana activa no motorizada, consiste en el fomento del uso de la bicicleta, a través de la construcción de infraestructura, principalmente de una amplia red de ciclovías protegidas que integra puntos estratégicos, como centros de transbordo, universidades, escuelas y hospitales, y que permiten también la interconexión con otros medios de transporte. Asimismo, se apunta a la puesta en marcha de sistemas gratuitos de transporte público de bicicletas. El objetivo es replicar este tipo de políticas en las ciudades del resto del país.

En la Ciudad de Buenos Aires, la extensión de las ciclovías alcanza 200 km, mientras que se implementó el sistema de bike-sharing "Ecobici", que cuenta con 200 estaciones, 2500 bicicletas y 300.000 usuarios. Mediante la sostenida política de promoción del uso de la bicicleta para la movilidad urbana, en la última década se pasó del 0,4 % de los viajes en la ciudad realizados en bicicleta al 5 %. La ciudad de Rosario también se destaca por su extensa red de ciclovías.

La prioridad peatón, por su parte, promueve la movilidad a pie, principalmente en las áreas centrales. En todos los casos, los proyectos suponen no solo la mejora de las condiciones de movilidad, sino que también propician cambios integrales a partir de la consolidación y el mejoramiento de centralidades barriales y la generación y puesta en valor del espacio público.

En la Ciudad de Buenos Aires, se implementó un plan extenso de semipeatonalización del área central. Antes del plan, aproximadamente un 80 % de las calles se destinaba a los vehículos, después de la implementación del plan, en las calles intervenidas se logró un 80 % de espacio de convivencia peatón-bicicletas y un 20 % para vehículos con velocidad reducida.

Finalmente, la conectividad interurbana está mejorando en numerosas ciudades del país a través del Plan Nacional Vial, donde se incrementa la seguridad y se disminuyen los tiempos de traslado mediante la pavimentación de numerosas rutas, sumado al mantenimiento y la creación de más kilómetros de autopistas, principalmente en los accesos a las grandes ciudades y en los corredores más congestionados.

A su vez, se habilitaron servicios de ferrocarril para pasajeros entre numerosas ciudades, y se aumentó la conectividad aérea, ya sea por la habilitación de nuevas rutas y la mayor frecuencia de los servicios en las rutas existentes como por la renovación de aeropuertos existentes y la apertura de nuevas terminales.



Tren Metropolitano del Alto Valle de Rio Negro y Neuquén



FUENTE: Ministerio de Transporte



# **PLANIFICACIÓN** URBANA

Una premisa clave de Argentina Urbana es que la planificación debe ser parte esencial del proceso integral de gestión del territorio. En ese sentido, la SPTyCOP brinda apoyo técnico a gobiernos locales para el desarrollo de instrumentos de planificación (como planes urbanos, planes estratégicos o planes territoriales) que señalan el rumbo y las características del modelo de desarrollo buscado, articulan y coordinan las diferentes acciones sobre el territorio, dan respuesta a problemas y desarrollan sus potencialidades. Dicho de otro modo, el objetivo es planificar el desarrollo urbano de cada localidad y ciudad del país a fin de dotar de racionalidad y equidad distributiva a la construcción del territorio. Ello permite, entre otras cuestiones, agilizar y dar coherencia a los procesos de toma de decisiones sobre inversiones públicas, consolidar las prácticas de planificación en municipios, tender hacia el fortalecimiento de las instituciones y promover la articulación horizontal en las acciones que supere la sectorialidad de las políticas urbanas (cuestión que tradicionalmente ha caracterizado a las intervenciones públicas).

Operativamente, se trata de integrar tres fases en un único ciclo: la elaboración del plan, el desarrollo del proyecto y la ejecución de la obra (Plan-Proyecto-Obra). Como parte de esa premisa, a continuación se presentan tres casos: el Plan Territorial para Junín (Provincia de Buenos Aires), el Plan Estratégico para Coronel Du Graty (Provincia de Chaco) y el Plan Estratégico para la ciudad de Corrientes (Provincia de Corrientes).

## PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURA JUNÍN, PROVINCIA DE BUENOS AIRES

La ciudad de Junín está ubicada al noroeste de la Provincia de Buenos Aires, tiene 90.305 habitantes y concentra el 93 % de la población del Partido homónimo, del cual es cabecera.

Tiene una localización estratégica, ya que integra el corredor bioceánico del MERCOSUR y se ubica en una de las áreas con mejor calidad de tierras productivas del país. Concentra actividades administrativas de escala nacional y provincial, comerciales y de servicios, que la constituyen, a nivel económico, en una de las claves de su liderazgo regional.

La ciudad crece con un porcentaje por debajo del promedio provincial (1,9 %), en un proceso de expansión con baja densidad sobre el área periférica, con localización de viviendas de interés social y barrios informales hacia los sectores noroeste y noreste. Esto genera alta vulnerabilidad urbana y social. La mayor parte de la población accede a los servicios básicos, pero existe un déficit habitacional en los asentamientos informales. El 4,1 % de los hogares tiene algún indicador de NBI. Se requiere una mejora en la red vial y la generación de nuevas centralidades que equilibre el territorio.

A su vez, las vías e instalaciones ferroviarias resultan barreras para la dinámica urbana, dificultando la conectividad y marcando a nivel espacial diferencias socioambientales. Existen zonas de riesgo ambiental por presencia de frigoríficos, relleno sanitario y áreas bajas de la planta urbana y extraurbana, con riesgo de inundación y con déficits en los drenajes urbanos.

Para resolver los problemas identificados, se plantean una serie de lineamientos estratégicos (LE), programas y proyectos que traccionan hacia el Modelo Deseado de Junin, con el objetivo de superar los problemas identificados e incorporar nuevos parámetros y desafíos para su evolución, orientados a constituir una acción pública que involucre diversos actores y recursos.

- ▶ **LE1:** Desarrollo Urbano sostenible: Abordar el desarrollo y la renovación urbana sostenible con el objetivo de dar solución a los problemas emergentes del crecimiento y la evolución territorial.
- ▶ **LE2:** Movilidad Sustentable. Implementar un modelo de movilidad urbana con articulación de diversos modos de la red de transporte.

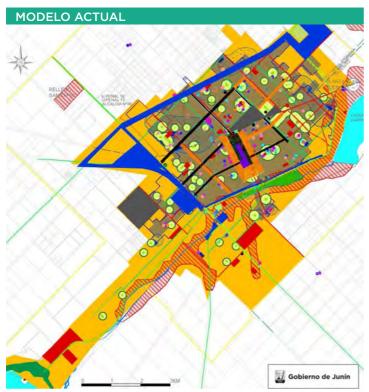


Laguna de Gómez, Junín. Provincia de Buenos Aires

- ▶ **LE3:** Desarrollo Integral del Hábitat y la Vivienda. La construcción de una ciudad justa, socialmente inclusiva y cohesionada, garante de los derechos individuales y sociales de la población.
- ▶ **LE4:** Calidad Ambiental. Lograr un uso responsable de los recursos naturales y la reducción del impacto negativo de las actividades del hombre sobre ellos.
- LE5: Revalorización del Espacio Público y el Patrimonio Cultural. Favorecer la integración comunitaria y fortalecer la identidad local a través del reconocimiento y la valorización del patrimonio histórico cultural de la ciudad.
- ▶ **LE6:** Gobierno Abierto y Participación Ciudadana. Fomentar la participación ciudadana en la gestión y decisión sobre cuestiones públicas. Promover la transparencia y el acceso a la información pública.



Vista aérea de la ciudad de Junín, Provincia de Buenos Aires



Plan Estratégico de Infraestructura, Junín



Plan Estratégico de Infraestructura, Junín

# PLAN ESTRATÉGICO PARA CORONEL **DU GRATY**, PROVINCIA DE CHACO

Coronel Du Graty está ubicada al sudoeste de la Provincia del Chaco, en el departamento Mayor Luis Jorge Fontana, a 276 kilómetros de Resistencia, la capital provincial.

Con 9015 habitantes, es una localidad de segunda categoría según la Constitución de la provincia del Chaco, integra la Microrregión 1, Unión de Municipios del Sudoeste Chaqueño (UMDESOCH) y la Unidad de Desarrollo Territorial 14. Tiene un 83 % de población urbana en constante crecimiento (25 % intercensal y una estimación de 16.000 habitantes para la actualidad, basada en proyecciones del municipio), al mismo tiempo casi un 25 % de la población urbana registra, al menos, un indicador del índice del NBI. El crecimiento de la ciudad sin infraestructura de saneamiento suficiente y la ocupación de áreas criticas como las inmediaciones de las cavas existentes, son un alerta para la población en condiciones de vulnerabilidad urbana, social y ambiental.

El Plan de Coronel Du Graty pretende dar respuesta a las diferentes problemáticas y oportunidades detectadas. De los aspectos con impacto directo en el territorio sobresalen:

Buena localización, sobre RN Nº 16, clara estructura vial, jerarquizada, pero con un muy bajo porcentaje de calles pavimentadas, existencia de algunas barreras urbanas, especialmente resultado de la ocupación de la antigua zona de vías del ferrocarril con usos residenciales; incompleta cobertura de red de agua potable y energía eléctrica, además de deficiente calidad de esos servicios, ocupación irregular de tierras fiscales por viviendas, escasa proporción de espacios verdes de calidad, pero importantes áreas posibles de ser incorporadas a tal fin, problemas ambientales derivados de la disposición incorrecta de los residuos sólidos urbanos a cielo abierto, que provocan contaminación del suelo, aire y agua.

Las principales necesidades identificadas en Coronel Du Graty, son: fortalecer la gestión municipal en relación con las nuevas demandas urbanas, ampliar la oferta educativa pública terciaria y universitaria, promover programas de empleo y producción y crear actividades secundarias integradas a los procesos productivos de la región UMDESOCH. Dada la importancia del proceso de crecimiento de la ciudad, el plan define tres escenarios posibles para orientarlo. Uno de densificación del área central, el segundo de expansión hacia el sur del ejido urbano y el último de expansión hacia el noroeste apoyado sobre el eje de la Av. Colón.

Esto permite diseñar dos líneas estratégicas:

▶ **LE1:** Generar condiciones de Sustentabilidad Urbano Am-

Todas las acciones que se propongan en este punto tendrán que considerar las problemáticas de núcleo urbano actual, su crecimiento, área suburbana y rural, y vinculación con otros centros.

▶ LE2: Generar condiciones de Sustentabilidad Socioeconómicas.

Todas las acciones que se enmarquen en esta línea tendrán que aprovechar las potencialidades que poseen para albergar, y fortalecer el desarrollo de actividades terciarias, industriales y las vinculadas al sector primario de la producción, lo cual repercutirá en mejoras socioeconómicas para la población de la ciudad y la región.

Cada línea estratégica contiene objetivos generales, que a su vez definen programas y proyectos específicos. Los programas desarrollados refieren al fortalecimiento institucional, la ejecución de infraestructuras y servicios básicos, la pavimentación, la gestión integral de los residuos sólidos urbanos, la creación, revitalización y/o recuperación de equipamientos sociales y recreativos públicos, y otros programas orientados al saneamiento de situaciones de degradación ambiental y de ocupación irregular de la tierra y programas para estimular el desarrollo económico y social.

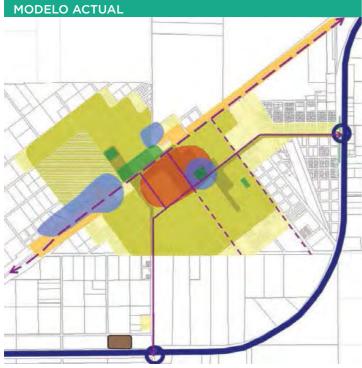
Los proyectos prioritarios destacados son los siguientes:

- Ordenanza de regulación de uso y ocupación del suelo.
- Pavimentación y obras complementarias de las vías primarias y secundarias.
- ▶ Recuperación integral de los espacios verdes de uso público: plazas, parques y paseos.
- > Saneamiento dominial y ambiental en zonas urbanas mar-
- Fortalecimiento del área central.
- Diagnóstico cualitativo y cuantitativo de las adicciones y/o prevención y alerta temprana.

Estos proyectos tienden a apalancar el Modelo Deseado planteado para Coronel Du Graty.



Área urbana de Coronel Du Graty, Provincia de Chaco



Plan Estratégico Territorial Coronel Du Graty



Plan Estratégico Territorial Coronel Du Graty

## PLAN ESTRATÉGICO TERRITORIAL **CIUDAD DE CORRIENTES**

El Plan Estratégico de la Ciudad de Corrientes plantea, en un primer acercamiento, un diagnóstico de la situación actual de la ciudad y la región, para luego proyectar un plan basado en el desarrollo local con una visión productiva en busca de una mejora en la calidad de vida de la población, expresada esquemáticamente en el Modelo Deseado.

La ciudad tiene una población de 356.314 habitantes (2010) y se encuentra ubicada en la región noroeste de la Provincia. Tiene una superficie de 422 km², de los cuales el 87,7 % corresponden a áreas rurales y el 12,3 % a áreas urbanas (52 km<sup>2</sup>).

En 2010, 5543 Ha conformaban la mancha urbana. Según lo relevado al 2017, ascienden a 6000 Ha. La ciudad ha extendido su crecimiento sobre áreas mixtas y rurales, sobre el borde periurbano, sin actividades productivas agrícolas.

El Modelo Actual muestra que la ciudad convive, dentro de la trama urbana, con áreas que presentan déficit de agua, cloacas, transporte y espacios verdes. El área central tiene todos los servicios urbanos, y hacia la periferia presenta áreas con déficits en agua potable: 480 Ha, cloacas: 1700 Ha y transporte público: unas 1850 Ha.

Los principales problemas identificados son el crecimiento no planificado de la ciudad, el déficit habitacional y el alto porcentaje de población en villas y asentamientos, las cuales ocupan 680 Has. en zonas con vulnerabilidad ambiental, inundables y con presencia de basurales a cielo abierto, producto de un deficiente manejo de los residuos. A su vez, presenta infraestructura obsoleta o en malas condiciones, con puertos no operables y una provisión de energía que limita la instalación de nuevos polos productivos.

El Modelo Deseado para la ciudad de Corrientes plantea los siguientes objetivos: generar una ciudad compacta que complete la trama, planificar el crecimiento urbano, fortalecer centralidades y generar nuevas, asegurar el acceso a viviendas y servicios básicos adecuados y seguros, desarrollar e implementar energías renovables y mitigar las inundaciones en las áreas bajas ocupadas por asentamientos informales. A su vez, la resignificación de las centralidades existentes permitirá posicionar a la Ciudad de Corrientes como centro



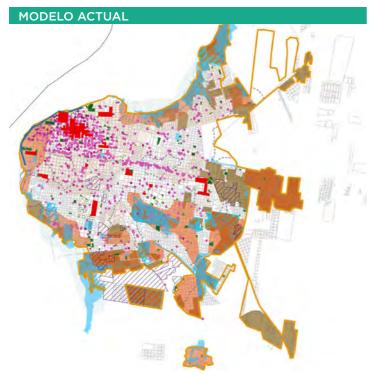
Puente General Manuel Belgrano, Corrientes

turístico y portal de acceso a los Esteros del Iberá. Los lineamientos estratégicos propuestos son:

- ▶ LE1: Crecimiento Urbano Estratégico y Ordenamiento del Suelo
- ▶ **LE2:** Sistema de centralidades interrelacionadas
- LE3: Puesta en valor de áreas ambientalmente degradadas de la ciudad
- ▶ **LE4:** Acceso al Hábitat
- ▶ **LE5:** Protección de los Sistemas Productivos y Naturales
- ▶ LE6: Fortalecimiento de la escala microrregional de la Ciudad de Corrientes
- LE7: Generación de Instrumentos de Financiamiento Urbano.



Parque industrial Santa Catalina, Ciudad de Corrientes, Provincia de Corrientes



Plan Estratégico Ciudad de Corrientes



Plan Estratégico Ciudad de Corrientes



# CASOS DE PROYECTOS DE INTERVENCIÓN URBANA

Sobre la premisa de la planificación como herramienta para el desarrollo integral, sustentable y equitativo del territorio, y para el máximo aprovechamiento de las inversiones públicas de forma eficiente y equilibrada, la SPTyCOP trabaja en la vinculación entre las etapas de los procesos de planificación, proyectos y obras a través del trabajo en conjunto de las distintas áreas de Gobierno y la implementación de sistemas orientados a optimizar la toma de decisiones.

Los proyectos y obras desarrollados en base a los lineamientos y estrategias consignados en los planes locales ponen atención en áreas estratégicas dentro de la estructura urbana de cada ciudad en particular. Estas intervenciones promueven condiciones de equidad en el desarrollo territorial, como el acceso igualitario a los equipamientos y servicios públicos necesarios para complementar un hábitat de calidad para todos los habitantes.

En tal sentido se presentan, a continuación, los proyectos de urbanización integral en los barrios de: Itatí, en el Municipio de Quilmes (Provincia de Buenos Aires) y Villa Jardín, en el Municipio de Lanús (Provincia de Buenos Aires). También, las intervenciones en los bordes costeros urbanos del Río Xibi Xibi, en San Salvador de Jujuy (Provincia de Jujuy), y a lo largo del arroyo Pocahullo, en San Martín de los Andes (Provincia de Neuguén). Por último, se presentan los proyectos de revitalización de áreas centrales de la ciudad de Mendoza (Provincia de Mendoza) y de la ciudad de Salta (Provincia de Salta).

## PROYECTOS DE URBANIZACIÓN INTEGRAL PLAN DE URBANIZACIÓN BARRIO ITATÍ, **MUNICIPIO DE QUILMES**

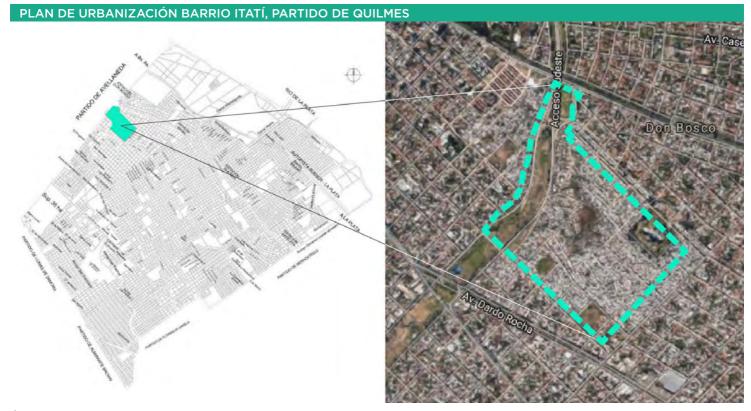
El Plan de Urbanización de Villa Itatí, en Quilmes, contempla la construcción de viviendas nuevas, redes de infraestructura básica, reacondicionamiento del espacio público y mejoramiento vial, a realizar en diferentes etapas.

En la primera, las intervenciones están dirigidas a la puesta en valor del espacio público y la construcción de 253 viviendas dentro del perímetro del barrio. La Dirección Nacional de Vialidad propone unir las dos vías del acceso sudeste, posibilitando la suma de tierras para la construcción de viviendas y de un nuevo espacio público.

Para este primer tramo, la provisión de infraestructura de servicios urbanos cuenta con la factibilidad de cobertura de 12 manzanas a través de AySA y se mantiene la localización de la estación de bombeo existente. Para lograr la integración del barrio con el resto de la trama urbana, se requiere de un nuevo esquema vial del área de intervención; para ello

se realizan las aperturas de las calles Los Andrés y Falucho y las relocalizaciones necesarias que involucran a 251 viviendas. En resumen, los componentes previstos en esta primera etapa son: nuevos espacios verdes y mejoramiento de los existentes, iluminación de la colectora de acceso, más equipamientos comunitarios y la pavimentación de las vías existentes.

La segunda etapa completa y consolida la construcción de viviendas en el sector Acceso (253) y la extensión de la infraestructura prevista, entre ellas la red vial y peatonal que vincula ambos lados del Acceso. Otro punto importante es la recuperación del entorno con la reconversión de la zona de la Cava en lago regulador y la construcción del canal aliviador A° San Francisco -Las Piedras. Complementariamente, se llevan a cabo tareas para el mejoramiento habitacional y la regularización dominial, que contribuyen con el abordaje social propuesto en el plan.



Área de intervención. Barrio Itatí en el Municipio de Quilmes, Provincia de Buenos Aires

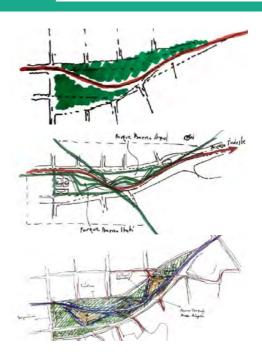


Pavimentación en Barrio	Itatí. Mu	ınicipio	de Quilmes
-------------------------	-----------	----------	------------

PROGRAMA	DNA
CATEGORÍA	PLAN NACIONAL DE HÁBITAT
OBRA	URBANIZACIÓN DEL BARRIO ITATÍ
MUNICIPIO	QUILMES
PROVINCIA	BUENOS AIRES
PRESUPUESTO	<b>\$ 2.300.000.000</b> (2 ETAPAS)
SUPERFICIE	52.100 m²
BENEFICIARIOS	19.000 HABITANTES
DESCRIPCIÓN	El proyecto de urbanización integral para la mejora del hábitat contempla el com- pletamiento de las redes de infraestruc- tura de servicios básicos, la construcción de viviendas nuevas, la rehabilitación de la trama vial y el reacondicinamiento del espacio público.







## PROYECTOS DE URBANIZACIÓN INTEGRAL PLAN DE URBANIZACIÓN DE VILLA JARDÍN, MUNICIPIO DE LANÚS

El proyecto para la urbanización del barrio Villa Jardín, en Lanús, define intervenciones orientadas a dar respuesta a las demandas y necesidades de los habitantes del barrio y su entorno. Para lograr la consolidación y revitalización del barrio, el proyecto prevé:

- Esponjamiento del tejido existente.
- Apertura de calles para dar continuidad a la red vial.
- Creación de polo educativo (nivel inicial, primario, secundario técnico, capacitación).
- Revitalización y ejecución de espacios verdes públicos.
- Ejecución de playones deportivos.
- Diseño de áreas industriales y comerciales.
- Finalización de proyectos de viviendas.
- Utilización de energías alternativas.

La apertura de la trama vial del barrio permiten la conso-

lidación de nuevas vías de circulación vehicular, veredas, v al mismo tiempo, facilita la provisión de infraestructura. La urbanización integral es posible en tanto se complete la provisión de infraestructura de servicios urbanos: la extensión de la red primaria de agua se encuentra en ejecución y las cloacas están previstas para 2019 (a cargo de AySA), además se realizarán las conexiones domiciliarias en materia de agua, cloacas y energía eléctrica.

Como parte del abordaje integral de las problemáticas territoriales, sociales y económicas de este sector del municipio. el plan de urbanización de Villa Jardín propone desarrollar el predio donde funcionó Fabricaciones Militares. Allí se prevé construir equipamientos productivos, educativos, de salud, nuevos espacios verdes públicos y 509 viviendas nuevas destinadas a familias afectadas al proceso de microesponjamiento (186) y de relocalización (323).



Casa y Plaza del Futuro en Villa Jardín, Municipio de Lanús, Provincia de Buenos Aires



Área de Intervención. Villa Jardín. Municipio de Lanús

PROGRAMA	DNA
CATEGORÍA	PLAN NACIONAL DE HÁBITAT
OBRA	URBANIZACIÓN DEL BARRIO VILLA JARDÍN
MUNICIPIO	LANÚS
PROVINCIA	BUENOS AIRES
PRESUPUESTO	\$ 55.576.617
SUPERFICIE	570 km <sup>2</sup>
SUPERFICIE  BENEFICIARIOS	3.711 HOGARES



Nuevo espacio público. Municipio de Lanús



Viviendas nuevas y equipamiento. Villa Jardín. Municipio de Lanús

# DESARROLLO DE PARQUES HÍDRICOS Y BORDES COSTEROS PROYECTO PARQUE LINEAL XIBI-XIBI, JUJUY

El proyecto de construcción del parque lineal para la recuperación de la cuenca y márgenes del Rio Xibi-Xibi se enmarca en la visión ambiental "Jujuy Verde - Pachamama Yo Te Cuido", que adopta el Plan Estratégico Provincial de Jujuy, "Prospectiva Jujuy 2035". Al mismo tiempo, el Plan Director de Ordenamiento y Gestión Urbano Ambiental 2003-2017 de la ciudad de San Salvador de Jujuy, en su eje de Hábitat y el Ambiente propone la puesta en valor, aprovechamiento integral y revitalización del sistema hídrico, como también la creación de espacios verdes.

La intervención comprende el tramo del río que atraviesa la capital jujeña, desde el Puente Paraguay hasta su desembocadura con el Rio Grande. El principal objetivo del proyecto es el saneamiento y la integración de las márgenes del cauce con el resto de la ciudad. El parque lineal está cruzado por diversos puentes, con una importante extensión parquizada e iluminada, nuevas instalaciones que favorecen el desarrollo de actividades turísticas y de disfrute para lugareños y visitantes: miradores turísticos, lugares de esparcimiento y contemplación de la belleza natural del río.

Entre otras acciones del proyecto se realizan las defensas que controlan la erosión del cauce, reforestación, parquización, construcción de rampas peatonales, bicisendas, iluminación a través de paneles solares, áreas deportivas e incorporación de señalética y equipamiento urbano.

Al mismo tiempo, se incluye la instalación de un sistema de alertas tempranas por posibles crecientes extraordinarias.



Ciclovía del Parque Lineal Río Xibi-Xibi, San Salvador de Jujuy, Provincia de Jujuy



Área de intervención en el Río Xibi-Xibi, San Salvador de Jujuy



Propuesta de sector del Parque lineal Xibi-Xibi, Provincia de Jujuy

PROGRAMA	65 - DNA
CATEGORÍA	PAISAJES HÍDRICOS
OBRA	RECUPERACIÓN DE CUENCA Y MÁRGENES DEL RÍO
MUNICIPIO	SAN SALVADOR DE JUJUY
PROVINCIA	ANTOR
PRESUPUESTO	\$ 207.304.943
SUPERFICIE	330.385 m²
BENEFICIARIOS	265.000 HABITANTES
DESCRIPCIÓN	La intervención comprende el tramo del río que atraviesa la capital jujeña, desde el Puente Paraguay hasta su desembo- cadura con el Rio Grande. El principal objetivo del proyecto es el saneamiento y la integración continua de ambas már- genes con el resto de la ciudad.
OBRA COMPLEMENTARIA	Pavimento, desagües pluviales y obras de mejora en torno a la Av. H. Yrigoyen.



Área de juegos y ejercicios del Parque Lineal Xibi-Xibi, San Salvador de Jujuy, Provincia de Jujuy

# DESARROLLO DE PARQUES HÍDRICOS Y BORDES COSTEROS PROYECTO PARQUE LINEAL ARROYO **POCAHULLO, NEUQUÉN**

El proyecto Parque Lineal Pocahullo constituye un componente del acuerdo "3 Parques 7 Lagos" entre el Municipio de San Martín de los Andes y la Administración de Parques Nacionales. e integra el sistema PC7L. Es un eje de intervención a escala urbana y periurbana, que contribuye a articular y potenciar gestiones turísticas locales y regionales.

El proyecto de recuperación urbanística se desarrolla en ambas márgenes del arroyo Pocahullo, que desemboca en el Lago Lácar. El arroyo se encuentra totalmente emplazado en el casco urbano de la ciudad de San Martín de los Andes, y constituye una división natural entre el área urbana norte y sur.

En este contexto, el Proyecto del Parque Lineal Pocahullo se centra en la creación de una "espina dorsal verde" que

conjuga un recorrido peatonal con bicisendas en toda su extensión y con algunos tramos vehiculares.

El eje brinda una nueva estructura e identidad a las márgenes del arroyo. La integración de los sectores Norte y Sur del casco urbano se realiza a través de la creación de 4 (cuatro) nuevos puentes ciclísticos y peatonales.

La senda múltiple recorre e hilvana una serie de espacios abiertos y equipamientos a fin de ofrecer una variedad de opciones. Estos equipamientos abarcan una gama de situaciones que van desde espacios pasivos de contemplación, sectores de juegos infantiles hasta estaciones aeróbicas ordenadas de acuerdo con un programa de ejercicios pautado para asegurar un entrenamiento físico completo.



Desembocadura del arroyo Pocahullo, San Martín de los Andes, Provincia de Neuquén



Arroyo Pocahullo, San Martín de los Andes, Provincia de Neuquén



Arroyo Pocahullo, San Martín de los Andes, Provincia de Neuquén

Obras del Parque Lineal Pocahullo, Provincia de Neuquén

PROGRAMA	65 - DNA
CATEGORÍA	PAISAJES HÍDRICOS
OBRA	NUEVO PARQUE LINEAL ARROYO POCAHULLO
MUNICIPIO	SAN MARTÍN DE LOS ANDES
PROVINCIA	NEUQUÉN
PRESUPUESTO	\$ 124.572.241 - TRAMOS 1 AL 3
SUPERFICIE	136.400 m <sup>2</sup>
BENEFICIARIOS	136.400 m <sup>2</sup> 100.000 HABITANTES



Obras del Parque Lineal Pocahullo, Provincia de Neuquén

## PUESTA EN VALOR DE CENTRALIDADES URBANAS PROYECTO RENOVACIÓN DEL CASCO **URBANO DE MENDOZA**

El punto central del proyecto lo configura la Plaza Independencia, y el área de intervención conforma un cuadrado con vértices en las cuatro principales plazas de la ciudad de Mendoza. Los límites del área son avenidas principales que funcionan, a su vez, como corredores de emergencias dentro del casco central.

Con el objetivo de revertir el deterioro y la degradación del área central, y al mismo tiempo minimizar la congestión vehicular en el microcentro, las intervenciones apuntan a fomentar el desplazamiento peatonal con la creación de vías de convivencia "peatón-automóvil-bicicleta" y la implementación de nuevas formas de movilidad sustentable. La intervención sobre las vías de movilidad consiste en lograr uniformidad respecto de los niveles de vereda y calle, esto permite

disminuir la velocidad de circulación vehicular y priorizar la peatonal. Se realizan ensanches de vereda en las esquinas para priorizar la circulación peatonal disminuyendo los cruces de calzada, otorgando mayor seguridad. También se implementan nuevos y más espacios de estacionamiento para personas con movilidad reducida.

En el marco del eje que trabaja la recomposición de la calidad ambiental, se generan nuevos espacios verdes, se preservan los existentes y se reacondicionan las acequias tradicionales de la ciudad con piedra bola.

Para el fomento de la movilidad sustentable, se suma una nueva estación de bicicletas inteligentes. Al mismo tiempo, se realizan trabajos de soterramiento de cableado.



Propuesta para el espacio público en el área central de la ciudad de Mendoza, Provincia de Mendoza



Área de intervención. Casco urbano central de Mendoza



PROGRAMA	65 - DNA
CATEGORÍA	CENTRALIDADES
OBRA	<b>ÁREA CENTRAL CAPITAL-MENDOZA</b> Prioridad Peatón, renovación de espacios verdes e infraestructura
MUNICIPIO	MENDOZA
PROVINCIA	MENDOZA
PRESUPUESTO	\$ 339.329.714
SUPERFICIE	640.000 m²
BENEFICIARIOS	900.000 HABITANTES
DESCRIPCIÓN	Puesta en valor del micro y macrocentro, mejoramiento del espacio público y la calidad ambiental. Intervención en vías de circulación para la convivencia "peatón-automóvil-bicicleta".



Plaza Central Nave Cultural - Universitaria de Mendoza, Provincia de Mendoza

## PUESTA EN VALOR DE CENTRALIDADES URBANAS PROYECTO RENOVACIÓN **DEL CASCO URBANO DE SALTA**

Sobre los ejes establecidos en las políticas nacionales respecto del desarrollo de las centralidades y las infraestructuras urbanas, la mejora del medio ambiente, la productividad y la economía de la ciudad, se lleva adelante el proyecto de reordenamiento urbano en el área centro de la ciudad de Salta. El proyecto es una intervención integral en el microcentro de la ciudad, específicamente en un perímetro conformado por 35 manzanas.

La propuesta trabaja en la extensión y acondicionamiento de la infraestructura y servicios urbanos, en las redes de cloacas, de agua, desagües pluviales, la creación de canales nuevos, la construcción de poliductos para soterrados de cables aéreos permitiendo la disminución la contaminación visual del cableado aéreo de la ciudad.

Con el objetivo de brindar espacios públicos más accesibles y seguros para toda la población lugareña y turista, se trabaja en el ensanchamiento de veredas, nuevas dársenas para vehículos y una redistribución del tránsito.

El proyecto implementa nuevas tecnologías, como aceras equipadas con solados para desplazamientos táctiles, favoreciendo la movilidad y accesibilidad en la ciudad.

Para lograr un nuevo paisaje urbano, se suma la recuperación y puesta en valor integral de las fachadas de las construcciones, la reforestación de los espacios públicos y un nuevo mobiliario urbano como: asientos, depósitos de residuos y luminarias, que mantendrán el estilo colonial para preservar el carácter histórico identitario de la ciudad.



Intervención sobre ejes del área central de la ciudad de Salta, Provincia de Salta





Proyecto peatonalización del casco histórico de la capital de Salta

PROGRAMA	65 - DNA
CATEGORÍA	CENTRALIDADES
OBRA	REORDENAMIENTO URBANO del área centro de Cdad. de Salta
MUNICIPIO	SALTA
PROVINCIA	SALTA
PRESUPUESTO	\$295.599.930
SUPERFICIE	460.000 m <sup>2</sup>
BENEFICIARIOS	550.000 HABITANTES
DESCRIPCIÓN	El reacondicionamiento de infraestructura de servicios urbanos, cirulación vehicular y peatonal, equipamiento urbano y refacción de fachadas pone en valor este centro histórico y favorece la calidad de vida de los habitantes y la actividad turística.



Proyecto renovación urbana del área central de Salta



# O4. CUARTA PARTE

FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL



# HERRAMIENTAS E INSTRUMENTOS PARA LA PLANIFICACIÓN

La Secretaría de Planificación Territorial y Coordinación de la Obra Pública (SPTyCOP) tiene, entre sus objetivos, contribuir al fortalecimiento de la planificación y de la gestión urbana del país.

A partir de esta premisa se ha desarrollado una serie de herramientas y se ha puesto en marcha el Programa de Fortalecimiento de la Planificación para empoderar a los funcionarios y técnicos responsables en la temática.

# PROGRAMA DE FORTALECIMIENTO PARA LA PLANIFICACIÓN

El Programa busca establecer una política de Estado con alcance a las jurisdicciones provinciales, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y las jurisdicciones locales, donde la toma de decisiones ligadas a la inversión en infraestructura y gestión del territorio se base en la planificación y el ordenamiento territorial.

Con el objetivo de consolidar las áreas de planificación en las tres escalas de Gobierno, fortaleciendo las capacidades técnicas y operativas de los agentes públicos, la SPTyCOP lleva adelante el Programa de Fortalecimiento Institucional de la Planificación Territorial. El Programa busca establecer una política de Estado con alcance a las jurisdicciones provinciales, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Este programa consta de tres componentes:

- La asistencia técnica y financiera para la elaboración de planes urbanos y proyectos de preinversión.
- La capacitación en diversas temáticas, desde el ordenamiento territorial, la gestión del suelo, la formulación y evaluación de proyectos hasta interpretación de imágenes satelitales, sistemas de información geográfica, etc.
- La provisión de equipamiento tecnológico, y la instalación de softwares para las tareas de planificación y gestión del territorio.

Adhirieron al Programa 29 municipios de la Provincia de Buenos Aires, 16 de la Provincia de Catamarca, siete de la Provincia de Chaco, cinco de la Provincia de Chubut, 236 de



Taller de capacitación a funcionarios municipales. Catamarca, Noviembre 2016

la Provincia de Córdoba, cuatro de la Provincia de Corrientes, 81 de la Provincia de Entre Ríos, dos de la Provincia de Jujuy, 34 de la Provincia de La Rioja, uno de la Provincia de Mendoza, seis de la Provincia de Misiones, uno de la Provincia de Neuquén, uno de la Provincia de Río Negro, 59 de la Provincia de Salta, cuatro de la Provincia de San Juan, uno de la Provincia de San Luis, uno de la Provincia de Santa Cruz, 66 de la Provincia de Santa Fe y 12 de la Provincia de Tucumán, además de todas las jurisdicciones provinciales y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

A su vez, el Programa se inscribe en el marco de la Agenda de Desarrollo Territorial que elabora estudios que permiten profundizar el conocimiento sobre el territorio abordando temáticas prioritarias definidas por el Consejo Federal de Planificación.

A través de la asistencia para la elaboración de planes urbanos, desde el año 2016 se desarrollaron 250 planes. Actualmente se encuentran en proceso de elaboración 187 más y se prevé desarrollar otros 151 al año 2019, lo que totaliza 587 planes urbanos locales.

El objetivo es que todas las localidades del país cuenten con un plan que establezca los lineamientos principales de urbanización según el rol y la vocación de cada una, que oriente su crecimiento y priorice las obras estratégicas necesarias. A fin de facilitar el desarrollo de los planes, la SPTyCOP elaboró guías de planificación, entendiendo que cada localidad tiene sus particularidades que deben ser atendidas.

Las guías establecen los presupuestos mínimos que se deben atender sin perjuicio de la elaboración de planes con otras metodologías. En cuanto a la capacitación en el marco del Programa, están previstas capacitaciones modulares a través de Universidades Regionales.

Las temáticas están asociadas al Ordenamiento Territorial, la Planificación Urbano-Ambiental, la Gestión Municipal, la Planificación Urbana y Territorial, el Hábitat Social y la Identificación y Formulación de Proyectos. Cada propuesta está adaptada a las necesidades específicas regionales. El dictado de las clases contempla módulos virtuales y módulos presenciales.

Respecto al equipamiento se realizó una primera licitación con el fin de proveer notebooks, computadoras de escritorio, plotters y televisores a las oficinas de planificación provinciales y municipales. Durante el año 2018, se entregarán 452 computadoras de escritorio, 24 computadoras portátiles, 24 plotters, 24 televisores y 44 routers, junto con *software* para la gestión del territorio.



FUENTE: Elaboración propia

# PLATAFORMA DE GESTIÓN **DE PROYECTOS Y OBRAS**

Con el objetivo de mejorar la integración y articulación de las inversiones públicas en el territorio, la SPTyCOP creó la Plataforma de Gestión de Proyectos y Obras del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda (MIOPV), la cual constituye un sistema informático que contiene el estado de los proyectos de la inversión pública. A su vez, la plataforma permite interactuar a los técnicos y decisores políticos de gobiernos locales, provinciales y nacionales, facilitando la transparencia de la gestión. Esta plataforma consta de cinco componentes clave:

En primer lugar, Sistema de Información Georreferenciada que abarca una amplia gama de capas temáticas en diferentes escalas. Esta información de acceso público, se encuentra disponible para consultas en línea y descargas de datos y resulta de gran utilidad para organismos públicos de todos los niveles como base para los procesos de planificación y la toma de decisiones.

En segundo lugar, un Gestor de Cartera de Proyectos que permite a los organismos del Gobierno Nacional, Gobiernos Provinciales y Municipales publicar y ponderar sus propios proyectos de obra pública y vincularlos con planes, estrategias y políticas territoriales de diferentes escalas. El proceso para cargar y publicar los proyectos se ha estructurado de manera tal de poder simplificar la carga de datos y unificar criterios para la amplia variedad de proyectos que compo-



FUENTE: http://www.ppo.mininterior.gob.ar

nen la Cartera. Tiene varios campos de carga que permiten caracterizar de forma completa cada proyecto; por ejemplo, a través de determinar el grupo y subgrupo al cual pertenece (equipamiento urbano, saneamiento, vivienda, etc.), el tipo de obra (nueva, ampliación, etc.), su localización (Provincia, Municipio con coordenadas geográficas). Es posible también informar el costo estimado de la ejecución de la obra, las posibles fechas de inicio y fin, los organismos involucrados, la cantidad de beneficiarios, los planes asociados, y adjuntar cualquier otra documentación pertinente de cada proyecto. El paso final de la carga del proyecto consiste en su "publicación", que implica que el proyecto avance por las diferentes áreas del MIOPV para su aprobación técnica y posteriores etapas del ciclo de proyectos: preinversión, proyecto ejecutivo y posterior ejecución.

En tercer lugar, la Plataforma contiene un Banco de Proyectos, cuyo objetivo es lograr una gestión eficiente, fluida, transparente y ordenada del proceso que transitan los proyectos desde su carga en el sistema hasta su adjudicación a las empresas ejecutoras. En ese sentido, permite que las diferentes jurisdicciones que cargan proyectos mantengan un contacto fluido con los organismos del Gobierno Nacional durante el proceso y que la información sobre sus avances sea pública y transparente.

Cada proyecto, dentro del proceso completo que va desde su gestación como idea hasta su conformación como proyecto técnicamente viable, tendrá un nivel que indica en qué estado de avance se encuentra.

- Nivel 1: Todos los proyectos publicados pasan del Nivel O (Borrador) al Nivel 1. Si cumplen con los requisitos de información mínimos, luego pasan a Nivel 2.
- ▶ Nivel 2: Se evalúa si los proyectos encuadran en un marco de planificación territorial. El Nivel 1 y el Nivel 2 están a cargo de la SPTyCOP.
- ▶ Nivel 3: Análisis técnico específico en las áreas sectoriales correspondientes.
- Nivel 4: Análisis técnico presupuestario
- ▶ **Nivel 5**: Proyecto ejecutivo, licitación y adjudicación.

El Banco de Proyectos al igual que la Cartera de Proyectos, permite la búsqueda de estos de acuerdo a una multiplicidad de filtros aplicables a los campos que los caracterizan: tipo de proyecto, grupo, subgrupo, estado, localización, etc.. Asimismo, es posible generar reportes que den cuenta de la cantidad de proyectos, su tipo y estado de avance, y su distribución geográfica.

Por último, la Plataforma contiene dos componentes que se encuentran actualmente en desarrollo. Por un lado, un Sistema de Obras que permitirá el seguimiento de las obras del MIOPV; y por el otro, un Sistema de Monitoreo que se utilizará para analizar el impacto de las inversiones públicas en el territorio. La Plataforma que se puso en marcha en 2014, actualmente cuenta con aproximadamente 1000 usuarios municipales y provinciales registrados que utilizan los diferentes componentes como base para la inversión pública y los procesos de toma de decisiones. Por su parte, el Banco de Proyectos contiene más de 13 mil proyectos.

#### FICHA DE DATOS DE PROYECTOS Y OBRAS Cloacas Guadalupe Norte (Santa Fe) DATOS LOCALIZACIÓN Estado de gestión Paraguay Córdoba Código SIPPE Usuario Cargador Agustina Mazzoletti 6 Argentina Código alternativo Estado del proyecto Programa Tipo de Intervención Obra Nueva Grupo Subgrupo Cloacas Tipo de Obra Fecha de Creación Redes de desagües cloacales 2016 diciembre 28 - 02 37 p.m. Organismo Originante Organismo Responsable å MIOPVV - Secretaría de Infraestructura v Política Hídrica - Dirección Nacional de Agua Potable y Saneamiento 6 Beneficiarios Directos **Empleos Directos** Google

FUENTE: http://www.ppo.mininterior.gob.ar

## INFRAESTRUCTURA DE DATOS ESPACIALES

(www.sig.planificacion.gob.ar)

El Sistema de Información Geográfica conforma la Infraestructura de Datos Espaciales (IDE) de la SPTyCOP, que es un sistema integrado, conformado por hardware, software y datos geográficos; diseñado para capturar, almacenar, manipular, analizar y desplegar, en todas sus formas, la información geográficamente referenciada, necesaria para la planificación y la gestión territorial.

La IDE de la SPTyCOP contiene información georreferenciada de la República Argentina.

La información de la IDE, se actualiza de manera permanente, es abierta a todos los usuarios y permite visualizar y descargar la información. Además, el sistema dispone servicios WMS y WFS para el acceso a las capas desde un GIS de escritorio, mapas embebidos u otra IDE.

La IDE fue creada en 2016 por Disposición N°001 de la Secretaría, con el fin de administrar, desarrollar, integrar y difundir la información georreferenciada generada dentro del organismo, como un aporte fundamental a la democratización del acceso a la información espacialmente referenciada y al apoyo en la toma de decisiones en las diferentes actividades del Estado.

En esa orientación, la SPTyCOP realiza convenios y acuerdos con entidades gubernamentales de distintas Jurisdicciones, sectores científicos y académicos, entidades privadas y organizaciones no gubernamentales y de la sociedad civil, para ampliar los alcances de la Infraestructura de Datos Espaciales. Asimismo, define las metodologías de trabajo a fin de unificar criterios de generación e integración de la información georreferenciada; propicia lineamientos de trabajos y políticas de software libre en materia de SIG; e investiga, analiza y propone desarrollos para mejorar y actualizar el

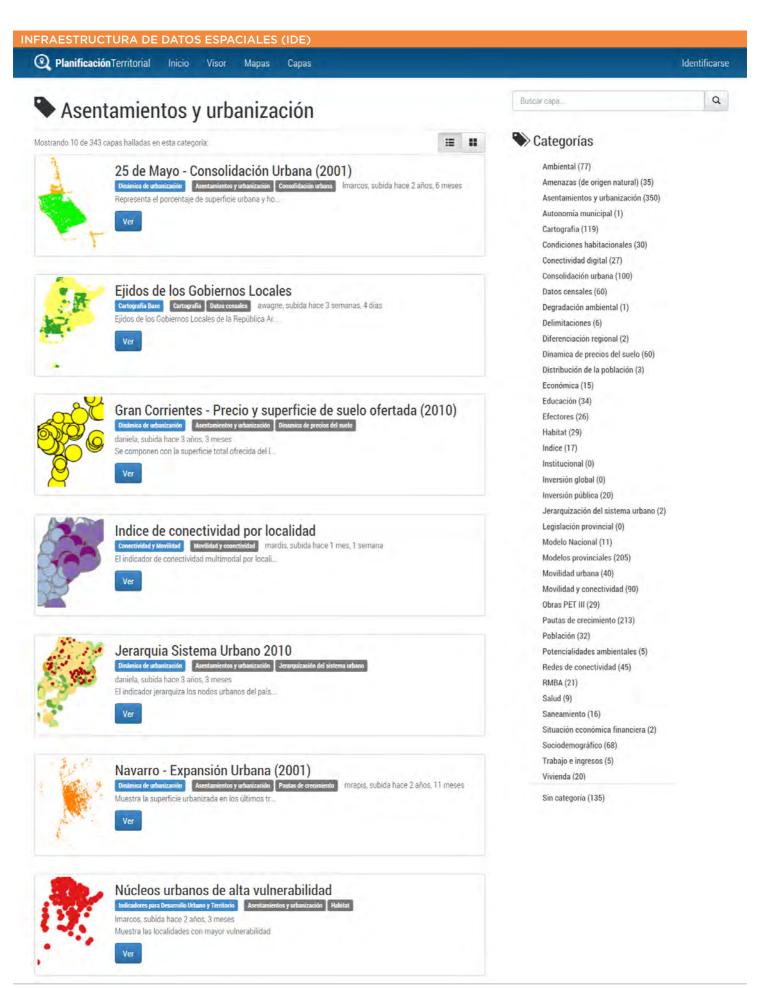
funcionamiento de la web y de los Sistemas informáticos que integran la IDE. La IDE se compone de capas y un archivo de mapas temáticos.

Las capas abarcan una amplia gama de áreas temáticas (medio ambiente, demografía, geografía física, geografía económica, inversiones públicas, condiciones socio-económicas, amenazas, vulnerabilidad, entre otras) y diversas escalas territoriales (internacional, nacional, provincial, regional y local).

Actualmente, la IDE de la SSPTIP posee más de 1000 capas de información territorial pública y aproximadamente 350 mapas temáticos. Como parte del propósito general de la IDE, de democratizar el acceso a la información producida por el Estado, la SPTyCOP participa activamente de la Infraestructura de Datos Espaciales de la República Argentina (IDERA).

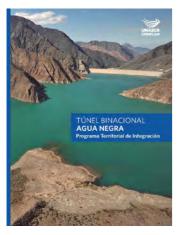
IDERA tiene como fin posibilitar el acceso libre de datos, productos y servicios geoespaciales de instituciones públicas y privadas, académicas y de investigación, publicados online según estándares y normas definidas, asegurando su interoperabilidad y uso. Los organismos que participan de IDERA mantienen la propiedad de la información publicada y son responsables de su actualización.

IDERA se creó en el año 2010, a partir de un Acta Acuerdo firmada por representantes de organismos nacionales, provinciales y locales, en la cual se estableció la decisión de conformar una plataforma de trabajo para una IDE de la República Argentina. Su Coordinación Ejecutiva se encuentra bajo la órbita del Instituto Geográfico Nacional (IGN), posee un Equipo Coordinador, del cual la SPTyCOP forma parte, junto con el Consejo Federal de Catastro, representantes de organismos nacionales, de jurisdicciones provinciales y locales.



## **BIBLIOTECA DE PLANES**

Con el objetivo de difundir los instrumentos de planificación existentes y fortalecer los procesos de planificación urbana, la SPTyCOP creó un repositorio de planes territoriales que está accesible online para consulta y descarga. Se encuentra organizado según escalas territoriales: internacional, nacional, regional, provincial y local. En la sección de planes internacionales, se encuentran los de integración de la Argentina con Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay, así como los multilaterales. En la sección de planes nacionales, se encuentra el Plan Estratégico Territorial, Avances I, II (donde se encuentra Argentina Urbana I) y III, así como el Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable 2025, el Plan Estratégico Agroalimentario y Agroindustrial 2010-2020, entre otros. La sección de planes regionales incluye a aquellos que abarcan más de una jurisdicción, como los planes de cuencas hídricas, de yacimientos petrolíferos o de regiones naturales. Entre los planes provinciales se encuentran los desarrollados por los gobiernos provinciales, y entre los locales están los de ciudades y localidades elaborados por los municipios, tanto de forma independiente, como con asistencia de los gobiernos provinciales y/o del Gobierno Nacional a través de la SPTy-COP y otros organismos estatales.

















FUENTE: www.argentina.gob.ar/interior/secretaria-de-planificacion-territorial-y-coordinacion-de-obra-publica/biblioteca-de-planes

## OBSERVATORIO FEDERAL URBANO



Considerando la importancia de contar con información y conocimiento para diseñar e implementar políticas públicas, a finales del año 2017 se creó el Observatorio Federal Urbano (OFU) en el marco del MIOPV, bajo la órbita de la SPTyCOP (Resolución 767-E/2017).

El OFU es un instrumento de apoyo técnico para el diseño e implementación de políticas públicas habitacionales y urbanas, a partir de la generación y monitoreo de estadísticas e indicadores a nivel federal que posibiliten una mejor gestión de las ciudades argentinas.

Este instrumento tiene como objetivo evaluar la situación actual y los resultados e impactos de los programas y acciones del MIOPV en el ámbito urbano. Como acciones complementarias, el Observatorio propone generar, recopilar, analizar y difundir información estadística, indicadores, informes y trabajos de investigación de la planificación territorial urbana; desarrollar y coordinar actividades de capacitación para organismos locales, regionales y nacionales sobre información estadística e indicadores; sistematizar la información provista por observatorios urbanos de escala local y regional; establecer vínculos y cooperar con observatorios de otros Ministerios del Estado Nacional en temas que contribuyan a la planificación urbana; y generar una base de datos de la información relevada para consulta permanente de organismos públicos y otros usuarios.



**FUENTE:** Elaboración propia

## **ANTECEDENTES Y REFERENTES**

Como antecedente del OFU, se puede considerar al Observatorio Urbano Global (OUG) de ONU-Hábitat. Creado en el año 1997, el OUG tiene como objetivo monitorear los procesos y dimensiones de la urbanización mundial y brinda apoyo a los gobiernos nacionales, regionales y locales del mundo en la construcción de capacidades para generar mecanismos de monitoreo urbano, en el relevamiento y análisis de datos para indicadores urbanos y en su difusión a través de una red global de observatorios urbanos.

En relación con estos referentes mundiales, en el caso argentino, el OFU propone monitorear el avance de las agendas y programas internacionales con implicancia urbana, en particular, la Nueva Agenda Urbana (NAU) y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la ONU, considerando que el Gobierno Nacional argentino adhirió oportunamente tanto a la NAU como a los ODS y que se han iniciado acciones fuertemente comprometidas con su cumplimiento. En esa clave, el OFU incorpora no solo los objetivos y las metas del Gobierno Nacional sino también los ODS y la NAU.

En paralelo, este Observatorio busca comparar el desempeño de una ciudad en relación con otras, a la vez que monitorea la evolución de los indicadores en el tiempo. En esta línea, el OFU incorpora pautas de la Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles, del Banco Interamericano de Desarrollo (ya implementado en algunas ciudades argentinas, como Mar del Plata, Salta, Añelo y Las Heras) y de la Iniciativa de Ciudades Prósperas, de ONU-Hábitat, que propone instrumentos para medir el desarrollo urbano sostenible.

A nivel local, el OFU pretende, además, oficiar de interlocutor entre Observatorios Urbanos de universidades y organizaciones no gubernamentales de Argentina que actualmente se abocan a la construcción y el monitoreo de datos sobre las realidades locales en materia de planificación urbana, para colaborar con su difusión e implementación como insumo de trabajo en la gestión pública. En ese marco, el OFU adquiere un rol clave en tanto herramienta de generación de conocimiento y de monitoreo de las políticas urbanísticas de Argentina.

## PRODUCTOS EN ELABORACIÓN

EVALUACIÓN DE RESULTADOS SOBRE LA INVERSIÓN

#### **PÚBLICA NACIONAL**

- Cantidad de vivienda social nueva financiada por el Estado, en las diferentes modalidades de financiamiento: mediante transferencias a las Provincias, a través de créditos hipotecarios PROCREAR o de otras entidades financieras y en operatorias mixtas de Participación Público Privada (PPP).
- Cantidad de nuevas conexiones a las redes de servicios (agua, cloacas, pluviales).
- Cantidad de pavimento.
- ▶ Cantidad de nuevas viviendas (reducción del hacinamiento, reversión de la tenencia irregular y del déficit cualitativo y cuantitativo de vivienda).
- Mejoramiento en la calidad del gerenciamiento de proyectos urbanos.

## **EVALUACIÓN DE IMPACTOS**

- Generación de puestos de trabajo en la construcción a través de la obra pública
- Inversión pública nacional en obra pública vial, equipamientos, espacios públicos, infraestructuras urbanas.
- Mejoramiento de la cobertura de redes de servicios.
- Mejoramiento en el acceso a la vivienda asequible.

#### **ESTUDIOS ESPECIALES**

- Actualización de indicadores de déficit habitacional al periodo en curso, sobre la base de la información provista por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC).
- ▶ Aporte del MIOPyV a los ODS y la NAU.



FUENTE: Elaboración propia

# INTERACCIÓN CON OTRAS ÁREAS DEL GOBIERNO NACIONAL

El OFU mantiene intercambios con otras dependencias vinculadas a la generación y medición de datos a nivel nacional.

Con relación al Consejo Nacional de Coordinación de Políticas Sociales (CNCPS), se trabaja actualmente en el desarrollo de los indicadores para la medición de los ODS en Argentina.

En paralelo, con el Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social, se intercambian criterios para la definición de pautas para la medición de generación de empleo en la obra pública; con el Ministerio de Desarrollo Social se trabaja en la generación de un índice de Vulnerabilidad de la Juventud.

Junto con el Ministerio de Producción, se da apoyo a la creación de Observatorios locales, como el caso de la ciudad de Corrientes. Finalmente, con el INDEC, se realizan capacitaciones específicas para el manejo de programas estadísticos.

Como ejemplos de articulación con otros organismos fuera del ámbito del Estado Nacional, se puede considerar la articulación con la Federación Argentina de Entidades de Arquitectos (FADEA), junto a la cual se trabaja en la sistematización para recopilar información específica de cada obra de arquitectura privada en todo el país; con la Fundación Rockefeller y su propuesta denominada 100 Ciudades Resilientes, se generó un convenio para la integración de princi-

pios de resiliencia urbana en la acción de los municipios; con la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), se realizan encuestas de Gobierno Abierto y Gobierno Digital; y con el Banco Mundial, que promueve una política de Datos Abiertos.

Paralelamente, se encuentran en proceso los convenios de articulación con universidades internacionales, nacionales y privadas, y con algunas ONG que cuentan con observatorios, institutos y centros de investigación vinculados a las temáticas abordadas desde el OFU, como con la Universidad de Buenos Aires (Facultades de Ciencias Económicas, Arquitectura, Diseño y Urbanismo, y Filosofía y Letras), la Universidad Torcuato Di Tella y su Centro de Investigación de Política Urbana y Vivienda (CIPUV), el Instituto de Tecnología de Massachusetts (MIT), el Centro de Implementación de Políticas Públicas para la Equidad y el Crecimiento (CIPPEC), entre otros.

## PORTAL WEB DEL OBSERVATORIO FEDERAL URBANO

El portal web del Observatorio Federal Urbano le da continuidad a una herramienta creada oportunamente por la SPTyCOP, el ATLAS ID, que permite visualizar los fenómenos y procesos territoriales que caracterizan al territorio argentino, mediante el diseño y aplicación de indicadores de desarrollo territorial que surgen de un proceso de investigación sistemático en permanente actualización y ampliación. Los objetivos específicos de este portal son los siguientes:

Mejorar el conocimiento sobre las ciudades y el sistema

CONTACTO



2018 I Minsiterio del Interior Obras Públicas y Vivienda I 25 de Mayo 101 I (C1002ABC) CABA L TEL. +54 (011) 4339-7650

GLOSARIO

**PUBLICACIONES** 

urbano argentino para la toma de decisiones de políticas públicas.

- Proveer la información necesaria para la actualización periódica de los planes existentes y en curso.
- ▶ Relevar las tendencias de cambio y las persistencias.
- Orientar la aplicación de políticas públicas urbanas.
- Evaluar el impacto de políticas públicas, estrategias, planes y proyectos que se manifiestan en cambios en las ciudades.
- Proveer datos de base e indicadores sintéticos para la elaboración de análisis prospectivos.
- Integrar en el territorio los diversos planes estratégicos implementados desde el Gobierno Nacional.
- Integrarse con otras iniciativas de Infraestructuras de Datos Espaciales del ámbito nacional y regional.
- Disponer de una herramienta de comunicación sobre los efectos concretos de las políticas públicas en las ciudades.

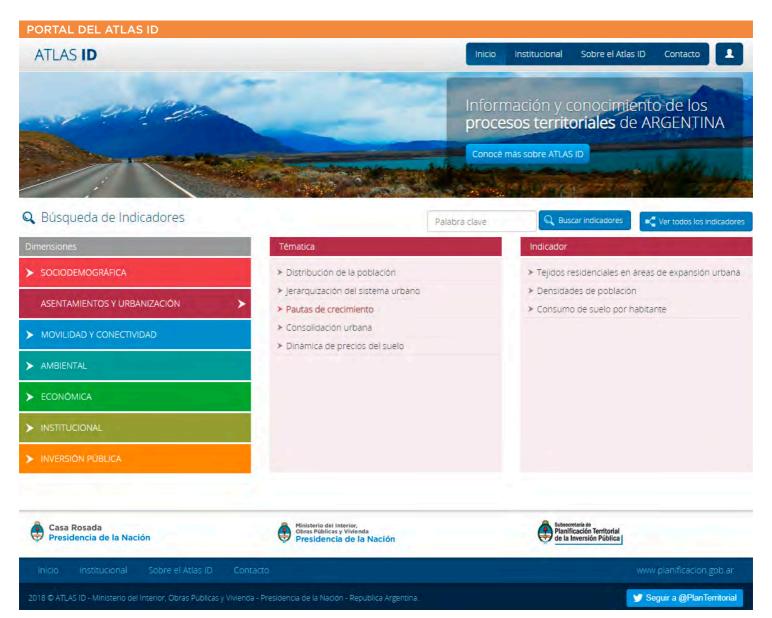
Los indicadores se organizan en torno a siete dimensiones:

Sociodemográfica, Asentamientos y urbanización, Movilidad y conectividad, Ambiental, Económica, Institucional e Inversión pública.

Dentro de la dimensión Asentamientos y Urbanización, se encuentran cinco temáticas específicamente urbanas: distribución de la población, jerarquización del sistema urbano, pautas de crecimiento, consolidación urbana y dinámica de los precios del suelo.

Cada una plantea, a su vez, una serie de indicadores de desarrollo diseñados *ad hoc* que se presentan en una ficha técnica, con su correspondiente análisis y ofrecen la posibilidad de descarga de los productos generados.

Los indicadores tienen cobertura nacional en algunos casos, y local en otros, e intentan dar cuenta de fenómenos locales distintivos, en base a investigación propia sobre muestras representativas que reflejan tendencias relevantes.



## CAPACITACIÓN

El diseño y la implementación de políticas públicas de todo orden requieren de una articulación entre liderazgo político, capacidad de gobierno y saberes técnicos específicos. A partir de esta convicción, se incorporaron una serie de actividades de capacitación, con el fin de brindar distintas herramientas al sector público que colaboren conjuntamente en la capacidad de gestión y de producción de conocimiento para fortalecer el proceso de toma de decisiones. El objetivo es integrar conocimientos y consolidar equipos técnicos para contribuir al fortalecimiento de las competencias de los organismos provinciales y municipales vinculados a prácticas de planificación y ordenamiento territorial en todo el país. Las capacitaciones desarrolladas hasta la fecha son: sistemas de información geográfica, análisis geoespacial mediante interpretación de imágenes satelitales, elaboración de mapas de riesgo, planificación urbana y ordenamiento del territorio y Building Information Modeling (BIM).

# CAPACITACIÓN EN SISTEMAS DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA (SIG)

El curso está orientado a brindar asistencia y capacitación en SIG, contribuyendo a la conformación de equipos técnicos capaces de desarrollar sus propios sistemas de información y análisis territorial.

El formato es virtual con la asistencia de tutores para el seguimiento de las clases y foros de discusión, consultas e intercambios de experiencias. El curso se divide en dos módulos. El primero consiste en una Introducción a los SIG, mientras el segundo consiste en una capacitación en Infraestructuras de Datos Espaciales (IDE) para la planificación territorial. Ambos módulos se encuentran disponibles en la plataforma de capacitación de la SPTyCOP, a la cual se puede acceder como usuario registrado o como invitado para descargar los tutoriales y las clases.



FUENTE: Capacitación en procesamiento de imágenes satelitales. CONAE (CABA), Mayo 2018

## **FORMACIÓN EN BIM**

Desde la SPTyCOP se brinda una capacitación virtual en BIM a agentes gubernamentales. BIM es un *software* que permite planificar, diseñar, construir, gestionar, operar y mantener edificios e infraestructuras (como las de agua, cloacas, electricidad, gas, viaria, etc.), lo cual permite disminuir costos de obra, mejorar la transparencia en las decisiones de inversión y ofrecer posibilidades de replicación en ámbitos generales de la gestión de proyectos.

## CAPACITACIÓN EN ANÁLISIS GEOESPACIAL

A través de un convenio de cooperación entre la SPTyCOP y la Comisión Nacional de Actividades Espaciales (CONAE) del Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva, se llevó a cabo capacitaciones en análisis geoespacial.

La capacitación está dirigida a los agentes de los tres niveles de gobierno, con el objetivo de transferir conocimientos sobre la interpretación de imágenes satelitales como insumo clave para la planificación (principalmente para el estudio del crecimiento de la mancha urbana). Adicionalmente, se amplió la convocatoria a las universidades públicas de grado y posgrado, con el fin de generar recursos humanos que potencialmente puedan insertarse en las administraciones públicas. Como resultado de estas capacitaciones, se obtuvo cartografía sobre la dinámica de crecimiento de la mancha urbana en tres momentos 1991-2001-2010 (períodos 1991-2001 y 2001-2010) para 50 ciudades del país.

## CAPACITACIÓN PARA LA REALIZACIÓN DE MAPAS DE RIESGO

En el marco del Plan Nacional de Reducción de Riesgo de Desastres (PNRRD), se estableció la necesidad de conocer mejor el territorio a fin de poder prevenir y mitigar los riesgos de desastres, principalmente en aquellas localidades donde existen amenazas y población vulnerable.

La Dirección Nacional de Análisis del Riesgo de la Subsecretaría de Gestión Integral de Riesgo de Desastre, del Ministerio de Seguridad, realiza talleres para la capacitación de funcionarios provinciales y municipales en la elaboración de mapas de riesgo. Entre otros organismos, la SPTyCOP colabora en el dictado de los talleres, los cuales tienen una duración de una o dos jornadas de trabajo y, como producto final, se obtiene el mapa de riesgo de la localidad estudiada.

## CAPACITACIÓN EN PLANIFICACIÓN URBANA

La SPTyCOP capacita a funcionarios y técnicos locales para el desarrollo de herramientas de planificación y gestión urbana. La meta es que cada municipio tenga un plan urbano que permita localizar adecuadamente las inversiones públicas y privadas, establecer un plan de obras, solucionar las problemáticas existentes, potenciar aquellas cualidades latentes que se encuentran desaprovechadas y finalmente establecer los criterios de crecimiento urbano ya sea por densificación, expansión, compacidad o la combianción de estas alternativas.

## BIM COMO PLAN DE MODERNIZACIÓN DEL ESTADO



FUENTE: Elaboración propia

Esta capacitación se realiza principalmente mediante talleres. Los talleres de planificación consisten en encuentros de una o dos jornadas de trabajo consecutivas, de los cuales participan, por un lado, funcionarios del Gobierno Nacional y Provincial y, por otro lado, funcionarios y técnicos de diferentes áreas de los gobiernos locales (Obras Públicas, Vivienda, Planificación, etc.). Estos últimos son los destinatarios de la capacitación.

La agenda de los talleres se organiza generalmente en tres bloques: El primero consiste en exposiciones de funcionarios nacionales y provinciales para encuadrar el trabajo local en un contexto más amplio, presentar los objetivos y lineamientos generales de cada organismo y realizar un breve diagnóstico de cada temática.

El segundo bloque consiste en un trabajo según la modalidad de taller que incluye una etapa de diagnóstico y otra de propuesta donde se elabora un Modelo Actual y un Modelo Deseado para cada municipio.

Finalmente, en el tercer bloque, hay presentaciones prácticas de herramientas, como la utilización de plataformas, programas y sitios tales como IDE planificación, Atlas ID, la Plataforma de Gestión de Proyectos y Obras, entre otros, que facilitan la gestión y la planificación urbana.



Jornada "La modernización de los catastros". Córdoba, Junio 2018



Capacitación para la elaboración de mapas de riesgo. San Juan, Julio 2018

## CUESTIONARIO DE DIAGNÓSTICO MUNICIPAL

A fin de conocer las características, problemáticas y necesidades de cada municipio del país, la SPTyCOP implementó un Cuestionario Diagnóstico Municipal para los Gobiernos Locales, que posibilitará una mejor planificación territorial, una identificación de las prioridades de la inversión pública y una óptima gestión de la obra pública.

El Cuestionario Diagnóstico Municipal se organiza en cinco secciones: Una primera sección contiene la información de

contactos del municipio y del funcionario responsable de responder el cuestionario.

En la segunda sección, se consigna información estadística sobre la base de 16 indicadores del Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda de 2010 (INDEC, 2013) y su proyección a la actualidad. Se trata de indicadores demográficos, de las condiciones socio-habitacionales y económicas del municipio y de las tendencias observadas.

#### SECCIÓN PLANIFICACIÓN URBANA DEL CUESTIONARIO DE DIAGNÓSTICO MUNICIPAL Datos de Contacto Planificación Urbana Marginalidad Urbana Información Geográfica Gestión Municipal Fuente: Censo Nacional Indec 2010 Total Poblacion 6300 7.10 Total Hogares 2172 0 . 0 0 0 10 0 0 2.30 140 6.40 0 9 0 . Ö 0 0.00 0 hogares de red 💿 0 Ü. 0 0 0 0 0 1.150 hogares 36 63 0 0 6 0 (3) 0. 1.70 . 0.00 0 hogares eléctrica () logares sin acceso a red de 2151 99.00 8 0 -8 .0 0 6 88 0.00 0 hogares Tenencia irregular de la vivienda 🖰 242 11.10 10 0 B 00 (8) 60 6 0 0.00 253 viviendas ij. 8 0 0 Vivienda irrecuperable (1) (8) 0 viviendas 0 0 9 0 0 0 84 4.00 0.00 60 viviendas nsuficiente (INMAT 3 y 4) 3.60 0 Desocupación D 113 0 0 0 0.00 568 personas Desocupación femenina 0 41 2.30 9 0 0 0 0 0 0 . 0.00 71 mujeres • 0 0 0 0 0 0 32 9.00 0.00 639 adolecente 15 a 24 años (1) Trabajo infantil 8 0 0 6 0 0 9 6 12 2.40 0.00 0 infantes Analfabetización (i 353 5.80 ij. Ü 0 (6) 0 ō . 0.00 0 100 personas 3450 Ū ø Ø 10 O' 9 0 0.00 86.90 2.900 personal 0.62 asa de Mortalidad Infantil 0 0 0 0 . 0.00 3 casos puntal Atras Guardar Continuar

La tercera sección refiere al estado de la planificación y gestión de obras en el municipio: las características del área urbana (área/s central/es y área/s de expansión), las condiciones de marginalidad en el territorio local y la gestión de los residuos sólidos urbanos. Se identifica la existencia de villas de emergencia, asentamientos informales y/o complejos habitacionales degradados en los que se detallan la calidad de sus espacios verdes, calles y veredas, escuelas, centros de salud y otros equipamientos comunitarios. A su vez se identifican los actores intervinientes y las acciones implementadas y previstas para abordar las problemáticas de marginalidad.

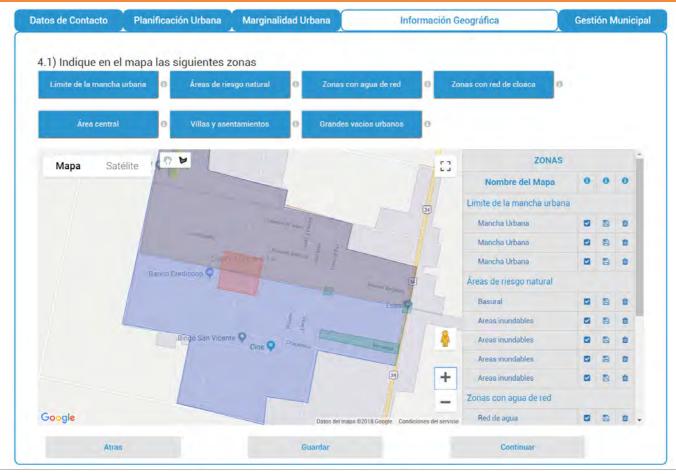
La cuarta sección del cuestionario se centra en la delimitación territorial de la información básica. Utilizando una interfase gráfica del Google Maps, se representan los límites de la mancha urbana, las áreas de riesgo natural, las zonas servidas con agua de red y cloacas, el área central, las villas y asentamientos informales y los grandes vacíos urbanos. El resultado es un mapa que, de forma sintética, permite visualizar rápidamente las áreas del municipio con los mayores desafíos por atender.

Finalmente, la quinta sección contiene preguntas sobre la gestión municipal. En ese sentido, busca relevar la cantidad

de edificios que utiliza el municipio, la cantidad de empleados y las características de las áreas de atención al público. Se indaga sobre la planificación y los mecanismos de participación ciudadana con los que cuenta el Gobierno Local. Por ejemplo, el cuestionario releva qué mecanismos utiliza el municipio para conocer las demandas de los ciudadanos y cómo es la participación de la ciudadanía en la planificación del territorio. A septiembre de 2018, 509 municipios del país, es decir, un 23 % del total, respondieron al Cuestionario Diagnóstico Municipal. Se destacan, en primer lugar, las Provincias de Córdoba y Salta, donde respondieron respectivamente 236 y 35 municipios y, en segundo lugar, las Provincias de Santa Fe, Entre Ríos y Buenos Aires, en las cuales el cuestionario fue completado por el 27 %, 36 % y 22 % de los municipios, respectivamente.

A partir de las respuestas consignadas por los 509 municipios que completaron el cuestionario, se puede observar que solo el 16 % de ellos cuenta con un Plan de Desarrollo Estratégico; solo el 8 % posee ordenanzas específicas para la urbanización de las áreas marginales sobre un total de 1223, sumando villas de emergencia, asentamientos y complejos habitacionales degradados y el 30 % implementa mecanismos de participación ciudadana en los procesos de planificación.

#### SECCIÓN INFORMACIÓN GEOGRÁFICA DEL CUESTIONARIO DE DIAGNÓSTICO MUNICIPAL



FUENTE: www.argentina.gob.ar/interior/secretaria-de-planificacion-territorial-y-coordinacion-de-obra-publica



# COORDINACIÓN TÉCNICA

SECRETARIO DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y COORDINACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA

Fernando Álvarez de Celis

DIRECTOR NACIONAL DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL ESTRATÉGICA

Julián Álvarez Insúa

DIRECTORA NACIONAL DE PLANIFICACIÓN Y DISEÑO DE OBRA PÚBLICA

Andrea Paladin

DIRECTOR NACIONAL DE PREINVERSIÓN

Carlos Silva

## EQUIPO DE COORDINACIÓN

Mariana Kossoy
Alejandro Boccardo
Ma. de los Ángeles Scetta
Constanza Tommei
Alejandra Potocko
Verónica Peralta
Ma. Lorena Ardissono
Laura Mosciaro
Daniela Grifoni
Alejandra Wagner
Laura Marcos
Nilce Salinas
Ma. Laura Gallelli
Martina Gómez

Agustina Pomares

Ma. Ester Capurro

## **FUENTES**

- Banco Interamericano de Desarrollo (BID) (2016). Bouskela, M., Casseb, M., Bassi, S., De Luca, C., Facchina, M., La ruta hacia las Smart Cities. Migrando de una gestión tradicional a la ciudad inteligente. p.148.
- Banco Interamericano de Desarrollo (BID) (2016). Guía Metodológica del Programa de Ciudades Emergentes y Sostenibles. Recuperado de https://www.iadb.org/es/ciudades
- ▶ Banco Mundial. Oficina Regional de América Latina y el Caribe (2016). Práctica Global de Ambiente y Recursos Naturales. Análisis Ambiental de País: Argentina. Informe №11996. Segunda Edición.
- Castiella, L., (2016). La importancia de un Modelo de Planificación Estratégica para el Desarrollo de Ciudades Inteligentes. País digital. Congreso Internacional sobre Ciudades Inteligentes, Innovación y Sustentabilidad. Presidencia de la Nación. Ministerio de Modernización.
- Castiella, L., Rueda, M. y Palacio Cortés, C. (2016). La importancia de un modelo de planificación estratégica para el desarrollo de ciudades inteligentes. País Digital. Ministerio de Modernización. Presidencia de la Nación.
- Centre for Cities (2014). Smart Cities. Recuperado de http://www.centreforcities.org/publication/smart-cities/
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) (2017). Informe anual sobre el progreso y los desafíos regionales de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible en América Latina y el Caribe. Foro de los países de América Latina y el Caribe sobre el Desarrollo Sostenible. Ciudad de México, 26 al 28 de abril. Recuperado de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/41173/7/S1700475\_es.pdf
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) (2017). Observatorio regional de planificación para el desarrollo de América Latina y el Caribe: marco conceptual. Decimosexta Reunión del Consejo Regional de Planificación del Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social (ILPES), Lima, 12 de octubre de 2017. p.22. Recuperado de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/42180/S1700832\_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) (2017). Plan de Acción Regional para la implementación de la Nueva Agenda Urbana en América Latina y el Caribe. 2016-2036.

Naciones Unidas: Santiago de Chile.

- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). División de Población (CELADE) (2017). Argentina. Estimaciones y proyecciones de población a largo plazo. 1950-2100. Revisión 2017.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social (2017) Manual para la aplicación de Plan barómetro para la caracterización de los procesos para la planificación para el Desarrollo de América Latina y el Caribe. 2017. XVI Reunión del Consejo Regional de Planificación del Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social (ILPES), Lima (Perú), 12 de octubre de 2017.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Observatorio Regional de Planificación para el Desarrollo de América Latina y el Caribe. Recuperado de https://observatorioplanifiacion.cepal.org/es
- Consejo Nacional de Coordinación de Políticas Sociales, Presidencia de la Nación (2018). Objetivos de Desarrollo Sostenible. Informe País Argentina 2018.
- Coordinación Ecológica Área Metropolitana Sociedad del Estado (CEAMSE). Recuperado de http://www.ceamse.gov.ar/gestion-integral-de-residuos-solidos-urbanos/
- Dietrich, G. (2017). Movilidad urbana, conectividad y accesibilidad: un enfoque integral. En Conferencia Banco de Desarrollo de América Latina. Ciudades con Futuro. 2 y 3 de noviembre de 2017, Lima, Perú.
- Dirks, S., Keeling, M. IBM Corporation. Global Business Services. Institute for Business Value, (2009). Sector Público. Ciudades más inteligentes. Hacia un nuevo modelo de eficiencia y sostenibilidad.
- Dobbs, R., Smit, S., Remes, J., Manyika, J., Roxburgh, C. y Restrepo, A. (2011). Urban World: Mapping the economic power of cities. Washington D.C.: McKinsey Global Institute.
- ▶ Fagerberg, J., Mowery, D. y Nelson, R. (2005). The Oxford Handbook of Innovation. Nueva York: Oxford University Press.
- Global Assessment Report on Disaster Risk Reduction (GAR) (2015). Making development sustainable: The future of disaster

risk management. Basic Country Statistics and Indicators (2014) de Argentina. Recuperado de https://www.preventionweb.net/english/hyogo/gar/2015/en/home/data.php?iso=ARG

- Greater London Authority. Recuperado de https://www.london. gov.uk/what-we-do/transport/green-transport#
- ▶ Grupo del Banco Mundial (2016). Análisis Ambiental de País: Argentina. Serie de informes técnicos del Banco Mundial en Argentina, Paraguay y Uruguay, № 9. Práctica Global de Ambiente y Recursos Naturales, Oficina Regional de América Latina y el Caribe, Informe №11996, Segunda Edición. Recuperado de http://documentos.bancomundial.org/curated/es/552861477562038992/pdf/109527-REVISED-PUBLIC-AR-CEA-An%C3%A1lisis-Ambiental-de-Pa%C3%ADs-Segunda-Edici%C3%B3n.pdf
- Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC) (2013). Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010. Cuestionario Básico y ampliado. Procesado con Redatam+SP, Recuperado de https://www.indec.gob.ar
- Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC). Recuperado de https://geoservicios.indec.gov.ar/codgeo/index.php?pagina=definiciones
- International Telecommunications Union (2015). Shaping smarter and more sustainable cities: Striving for sustainable development goals. Recuperado de https://www.itu.int/en/ITU-T/ssc/Pages/info-ssc.aspx
- Kullock, D. (2010). Planificación urbana y gestión social. Reconstruyendo paradigmas para la actuación profesional. Cuaderno Urbano, Espacio, cultura y sociedad. 9(9), pp. 243-274.
- Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable (2016). Informe del estado del ambiente. Recuperado de: http://ambiente.gob.ar/ wp-content/uploads/MAYDS\_IEA\_2016\_baja.pdf.
- Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación. Presidencia de la Nación (05.02.2018). Gestión Integral de Residuos. Observatorio Nacional para la Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos. Recuperado de http://ambiente.gob.ar/gestion-integral-de-residuos/
- Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación. Presidencia de la Nación (05.02.2018). Observatorio Nacional para la Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos Estadísticas. Recuperado de http://observatoriorsu.ambiente.gob.ar/esta-

#### disticas.htm

- Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva. Recuperado de https://www.argentina.gob.ar/ciencia
- Ministerio de Energía. Subsecretaría de Ahorro y Eficiencia Energética. Plan Alumbrado Eficiente (PLAE). Recuperado de https://www.argentina.gob.ar/energia/ahorro-y-eficiencia-energetica/alumbrado-publico-eficiente.
- Ministerio de Hacienda, Oficina Nacional de Presupuesto, Presupuesto Nacional 2017. Recuperado de https://www.minhacienda. gob.ar/onp/presupuestos/2017
- Ministerio de Hacienda, Oficina Nacional de Presupuesto, Presupuesto Nacional 2018. Recuperado de https://www.minhacienda. gob.ar/onp/presupuestos/2018
- Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (2011) Plan Estratégico Territorial Avance II: Integración Territorial Internacional. 1a ed. Buenos Aires: Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, v. 1, p. 182.
- Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (2011). Plan Estratégico Territorial Avance II: Planificación Estratégica Territorial. 1a ed. Buenos Aires: Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, v. 1, p. 108.
- Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (2015) Plan Estratégico Territorial Avance III. Buenos Aires: Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, p. 353
- Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (2008). 1816 - 2016 Argentina del Bicentenario: Plan Estratégico Territorial - Buenos Aires: Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, p. 296
- Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (2010). 1816 - 2010 - 2016 Plan Estratégico Territorial Bicentenario. M. Aguilar (coord.). 1a ed. Buenos Aires: Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, 2010. p. 102
- Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (2011) Plan Estratégico Territorial Avance II: Territorio e Infraestructura. 1a ed. - Buenos Aires: Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, v. 1, 228 p.
- Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios

(2011), Plan Estratégico Territorial Avance II: Argentina Urbana. 1a ed. Buenos Aires: Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, v. 1, p. 176

- Ministerio de Transporte de la Nación. Recuperado de https:// www.argentina.gob.ar/transporte
- Ministerio del Interior Obras Públicas y Vivienda. Secretaría de Obras públicas Subsecretaría de Recursos Hídricos (2016). Plan Nacional del agua. Objetivos +políticas +estrategias +acciones. Primera versión abril 2016.
- Ministerio del Interior Obras Públicas y Vivienda. Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública (2017). Plan Estratégico de Infraestructura Junín, Provincia de Buenos Aires. Financiado por Banco de Desarrollo de América Latina (CAF). Recuperado de: https://www.mininterior.gov.ar/planificacion/pdf/planes-loc/ BUENOSAIRES/Junin-Planificacion-Territorial.pdf
- Ministerio del Interior Obras Públicas y Vivienda. Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública (2017). Plan Estratégico Territorial Ciudad de Corrientes, Provincia de Corrientes. Financiado por Banco de Desarrollo de América Latina (CAF).
- Ministerio del Interior Obras Públicas y Vivienda. Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública (2017). Plan Estratégico Para Coronel Du Graty, Provincia De Chaco. Financiado por Banco de Desarrollo de América Latina (CAF). Recuperado de: https://www.mininterior.gov.ar/planificacion/pdf/planes-loc/CHACO/PET-Du%20Graty.pdf
- Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda (2017). Plan Nacional del Agua. Versión junio 2017. p. 118 Recuperado de https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2017-09-29\_pna\_version\_final\_baja\_0.pdf
- Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda Secretaría de Vivienda y Hábitat .Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (2018). Anexo I Reglamento Particular Plan Nacional de Vivienda. Recuperado de https://www.mininterior.gov.ar/viviendayhabitat/pdf/ANEXO%201%20-%20REGLAMENTO%20PARTICULAR.pdf
- Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda. Boletín oficial de la República Argentina. Decisión Administrativa 300/2018. Ciudad de Buenos Aires, 12.03.2018
- Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda. Subsecretaría De Hábitat Y Desarrollo Humano (2018). Anexo II Reglamento Particular Plan Nacional De Hábitat. Recuperado de https:// www.boletinoficial.gob.ar/pdf/pdfAnexoPrimera/5283498A02. pdf/.../0
- Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda. Subsecretaría de Recursos Hídricos, Unidad de Agua Potable y Saneamiento (2016). Plan Nacional de Agua Potable y Saneamiento Cobertura Universal y Sostenibilidad de los servicios. Lineamientos y princi-

pales acciones. Primera versión 15 de febrero de 2016.

- Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda. Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública (S.f.). Plan Argentina Urbana. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, República Argentina. Recuperado en: www.mininterior.gov.ar/planificacion/ planificacion.ph.
- Ministerio del Interior, Obras públicas y Vivienda. Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública (2017). Clasificación de áreas urbanas y peri-urbanas Protocolo. Versión: 0.10. Unidad de Educación y Formación Masiva, Comisión Nacional de Actividades Espaciales (13 p.). Recuperado de https://www.mininterior.gov.ar/planificacion/fortalecimiento-institucional.php
- Municipalidad de Rosario. Recuperado de https://www.rosario. gov.ar/web/servicios/movilidad/bicicletas/ciclovias-y-bicisendas-en-rosario
- Muzzini, E., Ersao Puig, B., Anapolsky, S., Lonnberg, T. y Mora, V. (2016). Impulsando el potencial de las ciudades argentinas: marco para la acción de las políticas públicas. Serie de informes técnicos del Banco Mundial en Argentina, Paraguay y Uruguay. N°5, 2016. Grupo Banco Mundial.
- Observatorio Nacional para la Gestión de Residuos Sólidos Urbanos. Recuperado de http://observatoriorsu.ambiente.gob.ar/
- Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) (2015). Frascati Manual 2015: Guidelines for Collecting and Reporting Data on Research and Experimental Development.
- Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) (2015). OECD Innovation Strategy 2015. An Agenda for policy action. Reunión del OECD Council a nivel ministerial, Paris, 3-4 de junio de 2015. Recuperado de http://www.oecd.org/innovation/innovation-imperative.htm
- Organización de las Naciones Unidas (ONU) (2005), Oficina de las Naciones Unidas para la Reducción del Riesgo de Desastres. Marco de Acción de Hyogo para 2005-2015. Aumento de la resiliencia de las naciones y las comunidades ante los desastres. Conferencia Mundial sobre la Reducción de los Desastres, Kobe, Hyogo, Japón. Recuperado de: http://www.eird.org/cdmah/contenido/hyogo-framework-spanish.pdf
- Organización de las Naciones Unidas (ONU) (2012). Cómo desarrollar ciudades más resilientes. Un Manual para líderes de los gobiernos locales. Una contribución a la Campaña Mundial 2010-2015.
- Organización de las Naciones Unidas (ONU) (2017). "Nueva Agenda Urbana". p. 76. ISBN: 978-92-1-132736.
- Organización de las Naciones Unidas (ONU), Departamento de Asuntos Económicos y Sociales, División Población (2015). World

Urbanization Prospects: The 2014 Revision. p. 517. Recuperado de https://esa.un.org/unpd/wup/publications/files/wup2014-report.pdf

- Organización de las Naciones Unidas (ONU), Oficina de las Naciones Unidas para la Reducción del Riesgo de Desastres (2015). Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030. p. 40. Ginebra, Suiza. Recuperado de www.unisdr.org
- Organización de las Naciones Unidas (ONU). Objetivos de Desarrollo Sostenible. Recuperado de https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/
- Organización de las Naciones Unidas (ONU-Hábitat) (2012): State of Latin American and Caribbean Cities: Towards a New Urban Transition. Nairobi. Naples. Recuperado de https://unhabitat.org/books/state-of-latin-american-and-caribbean-cities-2/
- Organización de las Naciones Unidas (ONU-Hábitat) (2012). Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos. Estado de las ciudades de América latina y el Caribe 2012. Rumbo a una nueva transición urbana. Recuperado de habitat.publications@unhabitat.org www.unhabitat.org
- Organización Mundial de la Salud (OMS). Recuperado de http:// www.who.int/mediacentre/news/releases/2014/air-quality/en/
- Organización Mundial de la Salud/Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (2017). Progress on Drinking Water, Sanitation and Hygiene. 2017 Update and SDG Baselines. Recuperado de https://washdata.org/reports
- Portal de Información de Ciencia y Tecnología Argentino (SICYTAR). Recuperado de http://sicytar.mincyt.gob.ar/#/
- Presidencia de la Nación Argentina (2016). Informe del Estado del Ambiente. Recuperado de https://www.argentina.gob.ar/noticias/informe-del-estado-del-ambiente
- Presidencia de la Nación Argentina (2016). Informe Nacional de la República Argentina. Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III) "Eva-

- luación del progreso y medidas orientadas a futuro". Recuperado de: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/interior\_informe\_nacional\_republica\_argentina\_onu\_0.pdf
- Presidencia de la Nación. Consejo Nacional de Coordinación de Políticas Sociales, (2017). Agenda 2030 - ODS Argentina. Metas e indicadores. Listado provisorio de metas e indicadores de seguimiento de ODS. C.A.B.A. - Argentina. www.odsargentina.gob.ar
- Presidencia de la Nación. Consejo Nacional de Coordinación de Políticas Sociales, (2017). Agenda 2030 - ODS Argentina. Informe Voluntario Nacional. Argentina Foro político de alto nivel sobre el desarrollo sostenible Naciones Unidas.
- Presidencia de la Nación. Consejo Nacional de Coordinación de Políticas Sociales, (2018). Objetivos de Desarrollo Sostenible. Informe País Argentina 2018.
- ▶ Red Federal de Monitoreo Ambiental (Red FEMA). Recuperado de https://redfema.ambiente.gob.ar/
- Suárez, O. (1992). La planificación urbana en Argentina. Nistal M., Ainstein L., Torres H., Suárez O., & D. Kullock. Panorama de la situación urbana en Argentina (p. 40-46). Buenos Aires: Secretaría de Investigación y Posgrado. Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires.
- Swedish Institute. Recuperado de https://sweden.se/nature/ the-swedish-recycling-revolution/#
- United Nations Human Settlements Programme, (2016). Urbanization and development: emerging Futures. World Cities report 2016. p. 260. Recuperado de https://unhabitat.org/wp-content/uploads/2014/03/WCR-%20Full-Report-2016.pdf
- United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2014). World Urbanization Prospects: The 2014 Revision, Highlights (ST/ESA/SER.A/352).
- Wilches-Chaux, G (1993). La vulnerabilidad global. s.l, CO.

## SIGLAS Y ABREVIATURAS

AIAS: Antártida e Islas del Atlántico Sur AMBA: Área Metropolitana de Buenos Aires

AySA: Agua y Saneamientos Argentinas Sociedad Anónima

**BA:** Buenos Aires

BID: Banco Interamericano de Desarrollo

BIM: Modelo de Información de Construcción/Building Infor-

mation Modeling

**CABA:** Ciudad Autónoma de Buenos Aires **CAF:** Banco de Desarrollo de América Latina

CEAMSE: Cinturón Ecológico Área Metropolitana Sociedad

y Estado

CELADE: Centro Latinoamericano y Caribeño de Demogra-

fía

CEPAL: Comisión Económica para América Latina y el Caribe

CFI: Consejo Federal de Inversiones

CIPPEC: Centro de Implementación de Políticas Públicas para

la Equidad y el Crecimiento

CIPUV: Centro de Investigación de Política Urbana y Vivien-

da

CNCPS: Consejo Nacional de Coordinación de Políticas So-

ciales

COFEMA: Consejo Federal de Medio Ambiente

COFEPLAN: Consejo Federal de Planificación

CONAE: Comisión Nacional de Actividades Espaciales

COSIPLAN: Consejo Suramericano de Infraestructura y Pla-

neamiento

**CPI:** City Prosperity Initiative/ Iniciativa para la Prosperidad

Urbana

CRPP: Programa de Perfiles de Ciudades Resilientes

**DAMI:** Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del

Interior

**DINAPREM:** Dirección Nacional de Preinversión Municipal

EIRD: Estrategia Internacional de Reducción de Riesgos de

Desastres

**EPH:** Encuesta Permanente de Hogares

FADEA: Federación Argentina de Entidades de Arquitectos

FAO: Organización de las Naciones Unidas para la Alimenta-

ción y la Agricultura

FEMA: Red Federal de Monitoreo Ambiental

FFCC: Ferrocarril

FONCYT: Fondo para la Investigación Científica y Tecnoló-

gica

FONPLATA: Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuen-

ca del Plata

G20: Grupo de los 20

GIRCYT: Organismos Científico Técnicos para la Gestión In-

tegral del Riesgo

GIRSU: Gestión Integral de Residuos Sólidos Urbanos

GOU: Observatorio Urbano Global

I+D+I: Investigación, Desarrollo e Innovación

ICC: Índice de las Cuatro Ciudades

ICES: Iniciativa Ciudades Emergentes y Sostenibles

IDE: Infraestructura de Datos Espaciales

IDERA: Infraestructura de Datos Espaciales de la República

Argentina

IDEs: Infraestructuras de Datos Espaciales

IDH: Índice de Desarrollo Humano IGN: Instituto Geográfico Nacional

ILPES: Instituto Latinoamericano de Planificación Económi-

ca y Social

INCALCONS: Calidad Constructiva de la Vivienda INDEC: Instituto Nacional de Estadística y Censos INTI: Instituto Nacional de Tecnología Industrial

INVAP: Instituto Nacional de Techologia Industrial
INVAP: Instituto de Investigaciones Aplicadas
IPMH: Índice de Privación Material de los Hogares

ITU: Unión Internacional de Telecomunicaciones

LE: Lineamientos Estratégicos

MAy DS: Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable

MERCOSUR: Mercado Común del Sur

MIOPyV: Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda

MIT: Instituto de Tecnología de Massachusetts

NAU: Nueva Agenda Urbana

NBI: Necesidades Básicas Insatisfechas

**NEA:** Noreste Argentino

NIDO: Núcleos de Innovación y Desarrollo de Oportunidades

NOA: Noroeste Argentino

OCDE: Organización para la Cooperación y el Desarrollo

Económico

**ODM:** Objetivos de Desarrollo del Milenio

**ODS:** Objetivo de Desarrollo Sostenible

OFU: Observatorio Federal Urbano

ONG: Organización no Gubernamental

ONU: Organización de las Naciones Unidas

OUG: Observatorio Urbano Global

PBG: Producto Bruto Geográfico

PBI: Producto Bruto Interno

PDE: Plan de Desarrollo Estratégico

PET: Plan Estratégico Territorial

PIP: Proyecto de Inversión Pública

PNRRD: Plan Nacional de Reducción de Riesgo de Desastres

PPP: Participación Público Privada

PROBARROS: Programa para el Manejo Sustentable de Ba-

rros

PROCREAR: Programa de Crédito Argentino para Vivienda

Única Familiar

Pymes: Pequeña y mediana empresa

**QGIS:** Software de Procesamiento de Imágenes Satelitales

Gratuito

RENABAP: Registro Nacional de Barrios Populares en Proce-

so de Integración Urbana

**RER:** Red de Expresos Regionales

RMBA: Región Metropolitana de Buenos Aires

RN: Ruta Nacional RP: Ruta Provincial

**RSU:** Residuos Sólidos Urbanos

SENASA: Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroali-

mentaria

SICYTAR: Sistema de Información de Ciencia y Tecnología

Argentino

**SIFEM:** Sistema Federal de Emergencias **SIG:** Sistemas de Información Geográfica

**SINAGIR:** Sistema Nacional de Gestión Integral del Riesgo **SINARAME:** Sistema Nacional de Radares Meteorológicos

SIPPE: Sistema de Identificación y Ponderación de Proyec-

tos Estratégicos

**SMP:** Sistema de Monitoreo Permanente **SNA:** Sistema Nacional de Aeropuertos

**SNCTI:** Sistema Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación **SOPI:** Software de Sistemas de Información Geográfica de

fuente libre

SPTyCOP: Secretaría de Planificación Territorial y Coordina-

ción de la Obra Pública

TIC: Tecnologías de la Información y la Comunicación

**UIT:** Unidades de Integración Territorial **UNASUR:** Unión de Naciones Suramericanas

UNESCO: Organización de las Naciones Unidas para la Edu-

cación, la Ciencia y la Cultura

UNISDR: Oficina de las Naciones Unidas para la Reducción

del Riesgo de Desastres

**UVA:** Unidad de Valor Adquisitivo **WFS:** Servicio Web de Funciones **WMS:** Servicio Web de Mapas

## **IMAGENES**

- Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas. Recuperado de http://www.fuerzas-armadas.mil.ar/
- Gobierno de la Provincia de Catamarca. Secretaría de Estado de Turismo. Recuperado de http://www.turismo.catamarca.gob.ar/
- Gobierno de la Provincia de Corrientes. Recuperado de http:// parqueibera.corrientes.gob.ar/
- ▶ Gobierno de la Provincia de Formosa. Ministerio de Turismo. Recuperado de http://www.formosahermosa.gob.ar/
- Gobierno de la Provincia de la Pampa. Subsecretaría de Turismo. Recuperado de https://www.lapampa.tur.ar/
- Gobierno de la Provincia de Mendoza. Ente de Turismo. Recuperado de http://www.turismo.mendoza.gov.ar/
- Gobierno de la Provincia de Neuquén. Ministerio de Turismo.Recuperado de http://neuquentur.gob.ar/es/, Secretaría de Planificación y Acción para el Desarrollo (COPADE) de la provincia de Neuquén, Dirección Provincial de Planificación Territorial
- Gobierno de la Provincia de Río Negro. Ministerio de Turismo, Cultura y Deporte. Recuperado de https://www.barilocheturismo. gob.ar/
- Gobierno de la Provincia de San Luis. Ministerio de Turismo. Recuperado de http://turismo.sanluis.gov.ar/
- Ministerio de Defensa. Recuperado de https://www.argentina. gob.ar/defensa/

- Ministerio de Seguridad. Recuperado de https://www.argentina. gob.ar/seguridad/
- Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda (MIOPyV). Recuperado de https://www.argentina.gob.ar/interior/
- Ministerio de Infraestructura y Servicios Públicos de la provincia de Buenos Aires. Subsecretaría Social de Tierras, Urbanismo y Vivienda, Dirección Provincial de Infraestructura Urbana y Territorial
- Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte de la Ciudad utónoma de Buenos Aires, Subsecretaría de Planeamiento
- Q Ministerio de Ecología y Recursos Naturales Renovables de la provincia de Misiones, Dirección General de Planificación Territorial
- Ministerio de Planificación e Infraestructura de la provincia de San Juan, Subsecretaría de Planificación Territorial
- Ministerio de Gobierno y Reforma del Estado de la provincia de Santa Fe, Secretaría de Coordinación. Subsecretaría de Desarrollo Estratégico, Dirección Provincial de Planificación Estratégica
- Secretaría de Estado de Gestión Pública y Planeamiento de la provincia de Tucumán, Subsecretaría de Planeamiento



